

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekendéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

► **B****A BIZOTTSÁG (EU) 2017/1151 RENDELETE**

(2017. június 1.)

a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 175., 2017.7.7., 1. o.)

Módosította:

Hivatalos Lap

		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	A Bizottság (EU) 2017/1154 rendelete (2017. június 7.)	L 175	708	2017.7.7.
► <u>M2</u>	A Bizottság (EU) 2017/1347 rendelete (2017. július 13.)	L 192	1	2017.7.24.
► <u>M3</u>	A Bizottság (EU) 2018/1832 rendelete (2018. november 5.)	L 301	1	2018.11.27.
► <u>M4</u>	A Bizottság (EU) 2020/49 rendelete (2020. január 21.)	L 17	1	2020.1.22.

Helyesbítette:

- **C1** Helyesbítés, HL L 256., 2017.10.4., 11. o. (2017/1154)
- **C2** Helyesbítés, HL L 56., 2018.2.28., 66. o. (2017/1151)
- **C3** Helyesbítés, HL L 263., 2019.10.16., 41. o. (2018/1832)

▼B**A BIZOTTSÁG (EU) 2017/1151 RENDELETE**

(2017. június 1.)

a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

*1. cikk***Tárgy**

Ez a rendelet a 715/2007/EK rendelet végrehajtására vonatkozó intézkedéseket határoz meg.

*2. cikk***Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában:

1. „járműtípus a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében”: olyan járművek csoportja, amelyek:

a) a XXI. melléklet 5.6. pontja szerinti „interpolációs családot” meghatározó szempontok tekintetében nem különböznek egymástól;

▼M3

b) ugyanabba a XXI. melléklet 6. al mellékletének 2.3.2. pontja szerinti „CO₂-interpolációs tartományba” tartoznak;

▼B

c) nem különböznek egymástól a kipufogógáz-kibocsátásra nem elhanyagolható hatást gyakoroló jellemzők tekintetében, mint például többek között a következők:

— a kibocsátáscsökkentő berendezések (pl. hármasszerű hatású katalizátor, oxidációs katalizátor, soványkeverékes NO_x-csapda, szelektív redukciós katalizátor, soványkeverékes NO_x-katalizátor, részecskeszűrő vagy ezek kombinációja egyetlen egységben) típusa és sorrendje;

— kipufogógáz-visszavezetés (van vagy nincs, belső/külső, hűtött/nem hűtött, alacsony/magas nyomáson);

2. „jármű EK-típusjóváhagyása a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében”: a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében egy járműtípusba tartozó járművek EK-típusjóváhagyása a kipufogógáz-kibocsátás, a forgattyúházából származó kibocsátások, a párolgási

▼ B

kibocsátások, a tüzelőanyag-fogyasztás, továbbá a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférés tekintetében;

▼ M2

3. „kilométer-számláló”: olyan műszer, amely a jármű által a gyártása óta megtett teljes távolságot mutatja a járművezetőnek;

▼ B

4. „indító segédberendezés”: izzítógyertyák, az injektálás vezérlésének módosítása és más eszközök, amelyek a levegő/tüzelőanyag keverék dúsítása nélkül segítik a motor indítását;

5. „motortérfogat”:

az alábbiak valamelyike:

- a) alternáló dugattyús motorok esetében a névleges lökettérfogat;
- b) forgódugattyús (Wankel) motorok esetében a névleges teljes lökettérfogat kétszerese;

▼ M3

6. „periodikusan regeneráló rendszer”: olyan kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezés (pl. katalitikus átalakító, részecskeszűrő), amely szabályos időközönként regenerálást igényel;

▼ B

7. „eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezés”: olyan, az e rendelet I. mellékletének 4. függelékében felsorolt típusú kibocsátáscsökkentő berendezés vagy ilyen kibocsátáscsökkentő berendezésekből álló rendszer, amelyet a járműtípus-jóváhagyás jogosultja a piacon önálló műszaki egységként kínál;

8. „kibocsátáscsökkentő berendezés típusa”: olyan katalitikus átalakítók és részecskeszűrők, amelyek a következő alapvető szempontokból nem különböznek egymástól:

- a) a hordozórétegek száma, szerkezete és anyaga;
- b) az egyes hordozórétegek működésének típusa;
- c) térfogat, a homlokfelület és a hordozóréteg hosszának aránya;
- d) a katalizáló anyag mennyisége;
- e) a katalizáló anyag aránya;
- f) cellasűrűség;
- g) méretek és alak;
- h) hővédelem;

9. „egyfajta tüzelőanyaggal működő jármű”: olyan jármű, amely tervezése alapján elsődlegesen egyfajta tüzelőanyagot használ;

▼B

10. „egyfajta tüzelőanyaggal működő gázüzemű jármű”: olyan jármű, amely elsődlegesen LPG-t, földgázt/biométánt vagy hidrogént használ, azonban – csak szükséghelyzetek esetére vagy indításra – benzinrendszerrel is rendelkezhet, ha a benzintartálya legfeljebb 15 liter benzin tárolására alkalmas;

▼M3

11. „kétfajta tüzelőanyaggal működő jármű”: olyan, két különálló tüzelőanyag-tároló rendszerrel rendelkező jármű, amely tervezése alapján egyszerre csak az egyik tüzelőanyagot használja elsődlegesen;
12. „kétfajta tüzelőanyaggal működő gázüzemű jármű”: olyan, kétfajta tüzelőanyaggal működő jármű, amelynek a két tüzelőanyaga benzin (benzinüzem) és vagy LPG, földgáz/biométán, vagy hidrogén;

▼B

13. „rugalmas tüzelőanyag-felhasználású jármű”: olyan jármű, amely egy tüzelőanyag-tároló rendszerrel rendelkezik, és képes két vagy több tüzelőanyag különböző keverékeivel működni;
14. „rugalmas tüzelőanyag-felhasználású, etanollal működő jármű”: olyan rugalmas tüzelőanyag-felhasználású jármű, amely benzinnel vagy legfeljebb 85 % etanolt tartalmazó benzin/etanol keverékkel (E85) működik;
15. „rugalmas tüzelőanyag-felhasználású, biodízzel működő jármű”: olyan rugalmas tüzelőanyag-felhasználású jármű, amely ásványi dízzel vagy ásványi dízel–biodízel keverékkel működik;
16. „hibrid elektromos jármű” (HEV): olyan hibrid jármű, amelynek az egyik meghajtóenergia-átalakítója egy elektromos gép;
17. „megfelelő karbantartás és használat”: a vizsgált jármű szempontjából azt jelenti, hogy a jármű megfelel a 83. sz. ENSZ EGB-előírás ⁽¹⁾ 3. függelékének 2. szakaszában rögzített, a kiválasztott jármű elfogadásához szükséges feltételeknek;
18. „kibocsátáscsökkentő rendszer”: a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel (OBD) összefüggésben az elektronikus motorvezérlő egység és a kipufogó- vagy a párolgási rendszerben található, kibocsátással kapcsolatos azon alkatrészek, amelyek adatokat küldenek a motorvezérlő egységhez, illetve adatokat fogadnak tőle;
19. „hibajelző” (MI): olyan fény- vagy hangjelző készülék, amely egyértelműen tájékoztatja a jármű vezetőjét bármely, az OBD-rendszerhez csatlakoztatott, a kibocsátással kapcsolatos alkatrésznek vagy magának az OBD-rendszernek a működési hibájáról;
20. „működési hiba”: a kibocsátással kapcsolatos valamely alkatrész vagy rendszer olyan meghibásodása, amely a XI. melléklet 2.3. pontjában meghatározott határértékeket meghaladó kibocsátást eredményezhet, vagy olyan eset, amikor a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem képes eleget tenni a XI. mellékletben meghatározott alapvető ellenőrzési követelményeknek;

⁽¹⁾ Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 83. számú előírása – Egységes rendelkezések a járműveknek a motor tüzelőanyag-szükséglete szerinti szennyezőanyag-kibocsátása tekintetében történő jóváhagyásáról (HL L 172., 2015.7.3., 1. o.).

▼B

21. „másodlagos levegő”: a kipufogórendszerbe szivattyú, szívószelep vagy más eszköz segítségével bevezetett levegő, amely arra szolgál, hogy segítse a kipufogógáz-áramban lévő szénhidrogén és szén-monoxid oxidációját;
22. „menetciklus”: a jármű fedélzeti diagnosztikai rendszerei tekintetében olyan folyamat, amely a motor beindításából, egy menetüzemmódból – amelynek során észlelhető az esetleges működési hiba (ha van ilyen) – és a motor leállításából áll;
23. „információhoz való hozzáférés”: a jármű összes fedélzeti diagnosztikai információjához, valamint járműjavítási és -karbantartási információjához való hozzáférés, amely szükséges a jármű ellenőrzéséhez, diagnosztizálásához, szervizeléséhez vagy javításához;
24. „hiányosság”: a fedélzeti diagnosztikai rendszer szempontjából az, ha az ellenőrzött alkatrészek vagy rendszerek közül legfeljebb kettő olyan ideiglenes vagy tartós működési jellemzőket mutat, amelyek hátrányosan befolyásolják ezeknek az alkatrészeknek vagy rendszereknek a fedélzeti diagnosztika által történő, egyébként hatékony ellenőrzését, vagy nem felelnek meg a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel szemben támasztott összes többi részletes követelménynek;
25. „lerontott kibocsátáscsökkentő csereberendezés”: a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének (11) bekezdésében meghatározott olyan kibocsátáscsökkentő berendezés, amelyet a 83. sz. ENSZ EGB-előírás XI. melléklete 1. függelékének 1. szakaszában meghatározott követelményeknek megfelelő mértékben előregítettek vagy mesterségesen lerontottak;
26. „jármű fedélzeti diagnosztikai információ”: a jármű valamely elektronikus rendszerének fedélzeti diagnosztikai rendszerével kapcsolatos információ;
27. „reagens”: a járműben tárolt anyag, a tüzelőanyag kivételével, amelynek a kipufogógáz-utókezelő rendszerbe történő adagolását a kibocsátáscsökkentő rendszer szabályozza;
28. „menetkész tömeg”: a jármű tömege a tüzelőanyag-tartály(ok) legalább a tárolókapacitása (tárolókapacitásuk) 90 %-áig feltöltve, a járművezető, a tüzelőanyag, a folyadékok és a gyártó előírásai szerinti alapfelszerelés tömegével együtt, és adott esetben a felépítmény, a vezetőfülke, a csatlakozó-alkatrész és a pótkerek (pótkerekek), valamint a szerszámok tömegét is beleértve;
29. „gyújtáskihagyás”: a szikragyújtású motor hengerében szikra hiánya, rossz tüzelőanyag-adagolás, gyenge kompresszió vagy bármely más ok miatt be nem következett elégés;
30. „hidegindító rendszer vagy berendezés”: olyan rendszer, amely ideiglenesen dúsitja a motor levegő-tüzelőanyag keverékét, ezzel segítve a motor indítását;
31. „teljesítményleadó tengely vagy egység”: a motor által meghajtott egység, amely a járműre szerelt segédberendezéseket hajtja;

▼M1

32. „kis sorozatú gyártó”: olyan járműgyártó, amelynek éves termelése világviszonylatban nem éri el a 10 000 darabot a típusjóváhagyás megadásának évét megelőző évben, és:

a) nem tagja kapcsolt gyártók csoportjának; vagy

▼ M1

- b) olyan kapcsolt gyártók csoportjának tagja, amelyek éves termelése világviszonylatban nem éri el a 10 000 darabot a típusjóváahagyás megadásának évét megelőző évben; vagy
 - c) kapcsolt gyártók csoportjának tagja, de saját gyártóüzemet és tervezési központot üzemeltet;
- 32a. „saját gyártóüzem”: a gyártó által a gyártó számára készülő új járművek – beleértve adott esetben a kivitelre szánt járműveket is – gyártásához vagy összeszereléséhez használt gyártó- vagy összeszerelő üzem;
- 32b. „saját tervezési központ”: olyan, a gyártó ellenőrzése alatt álló és használatában lévő létesítmény, amelyben a jármű egészének tervezése és fejlesztése történik;
- 32c. „ultrakis sorozatú gyártó”: olyan, a 32. pont szerinti kis sorozatú gyártó, amely a típusjóváahagyás megadásának évét megelőző évben 1 000 -nél kevesebb járművét vették nyilvántartásba a Közösségben;

▼ M2**▼ M3**

33. „tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű”: olyan jármű, melynek valamennyi meghajtóenergia-átalakítója belső égésű motor;

▼ B

34. „tisztán elektromos jármű” (PEV): olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű, amely meghajtóenergia-átalakítóként kizárólag elektromos gépeket és meghajtóenergia-tároló rendszerként kizárólag újratölthető energiatároló rendszereket foglal magában;
35. „tüzelőanyag-cella”: olyan energiaátalakító, amely a kémiai energiát elektromos energiává alakítja át, vagy fordítva;
36. „tüzelőanyag-cellás jármű” (FCV): olyan erőátviteli rendszerrel felszerelt jármű, amely kizárólag tüzelőanyag-cellá(ka)t és meghajtóenergia-átalakítóként elektromos gépe(ke)t foglal magában;
37. „hasznos teljesítmény”: próbapadon a forgattyústengely vagy annak megfelelője végén, segédberendezéseknek megfelelő motorsebességnél vagy fordulatszámnál, a XX. melléklet (Az elektromos hajtáslánc hasznos teljesítményének és legnagyobb 30 perces teljesítményének mérése) szerint mért és a légköri referenciaviszonyok mellett meghatározott teljesítmény;

▼ M3

38. „névleges motorteljesítmény” (P_{rated}): a motor vagy elektromos motor legnagyobb hasznos teljesítménye kW-ban a XX. mellékletben meghatározott követelményeknek megfelelően mérve;

▼ B

39. „legnagyobb 30 perces teljesítmény”: az elektromos hajtásláncnak a 85. sz. ENSZ EGB-előírás 5.3.2. szakasza szerint meghatározott, egyenáramon mért legnagyobb hasznos teljesítménye ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 85. számú előírása – Egységes rendelkezések az M és N kategóriájú gépjárművek meghajtására szánt belső égésű motoroknak és elektromos hajtásláncoknak a hasznos teljesítmény és az elektromos hajtásláncok 30 perces legnagyobb teljesítménye tekintetében történő jóváhagyására vonatkozóan (HL L 323., 2014.7.11., 52. o.).

▼B

- 40. „hidegindítás”: a fedélzeti diagnosztikai ellenőrző rutinok használat közbeni működési arányával összefüggésben a motor hűtőközegének hőmérséklete (vagy azzal egyenértékű hőmérséklet) a motor indításakor legfeljebb 35 °C, és legfeljebb 7 °C-kal magasabb a környezeti hőmérsékletnél (amennyiben az ismert);
- 41. „valós vezetési feltételek melletti kibocsátás” (RDE): a gépjármű szokásos használati körülmények között keletkező kibocsátása;
- 42. „hordozható kibocsátásmérő rendszer” (PEMS): a IIIA. melléklet 1. függelékében meghatározott követelményeknek megfelelő, hordozható kibocsátásmérő rendszer;
- 43. „kibocsátáscsökkentési alapstratégia” (BES): olyan kibocsátáscsökkentési stratégia, amely a gépjármű teljes sebesség- és terheléstartományában mindaddig kifejti hatását, amíg valamelyik kibocsátáscsökkentési segédstratégia működésbe nem lép;
- 44. „kibocsátáscsökkentési segédstratégia” (AES): olyan kibocsátáscsökkentési stratégia, amely valamely konkrét cél érdekében és a környezeti és/vagy üzemállapotok valamely együttesére válaszként lép működésbe, és kizárólag e feltételek fennállásának ideje alatt felváltja vagy módosítja a kibocsátáscsökkentési alapstratégiát;

▼M3

- 45. „tűzelőanyag-tartály rendszer”: a tűzelőanyag tárolására szolgáló eszközök, beleértve a tűzelőanyag-tartályt, a tűzelőanyag-töltő csövet, a tanksapkát és a tűzelőanyag-szivattyút, amennyiben azt a tűzelőanyag-tartályba vagy a tűzelőanyag-tartályra szerelték fel;
- 46. „áteresztési tényező” (PF): adott időtartam alatti szénhidrogén veszteségek alapján meghatározott és a végleges párolgási kibocsátások meghatározására szolgáló tényező;
- 47. „egyrétegű nem fém tartály”: egyetlen nem fém anyagrétegből álló tűzelőanyag-tartály, ideértve a fluorozott/szulfonált anyagokat;
- 48. „többrétegű tartály”: legalább két különböző anyagréteg használatával kialakított tűzelőanyag-tartály, melyben a rétegek egyike a szénhidrogének számára áthatolhatatlan;

▼M2

- 49. „tehetetlenségi kategória”: a jármű vizsgálati tömegének az ENSZ EGB 83. sz. előírása 4a. mellékletének A4a/3 táblázatában meghatározottal azonos tehetetlenségnek megfelelő kategóriája, ha a vizsgálati tömeg a referenciatömeggel egyenlő.

▼B

3. cikk

A típusjóváhagyásra vonatkozó követelmények**▼M3**

- (1) A kibocsátás és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében történő EK-típusjóváhagyás megszerzéséhez a gyártónak igazolnia kell, hogy a járművek a IIIA–VIII., XI., XIV., XVI., XX., XXI. és XXII. mellékletben meghatározott vizsgálati eljárások szerint vizsgálva megfelelnek e rendelet követelményeinek. A gyártónak arról is gondoskodnia kell, hogy a referencia-tűzelőanyagok megfeleljenek a IX. mellékletben ismertetett specifikációknak.

▼B

(2) A járművön az I. melléklet I.2.4. ábráján meghatározott vizsgálatokat kell elvégezni.

(3) A II., V–VIII., XI., XVI. és XXI. melléklet előírásainak alternatívjaként a kis sorozatú gyártók kérhetnek EK-típusjóvá hagyást olyan járműtípusra, amelyet egy harmadik ország hatósága már jóvá hagyott az I. melléklet 2.1. pontjában szereplő jogszabályok alapján.

A kibocsátások, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében történő EK-típusjóvá hagyás e bekezdés szerinti megszerzéséhez ugyanakkor ez esetben is el kell végezni a IV. mellékletben előírt, a közúti közlekedésre való alkalmasság megállapításához szükséges kibocsátási vizsgálatokat, a XXI. mellékletben a tüzelőanyag-fogyasztásra és a szén-dioxid-kibocsátásra előírt vizsgálatokat, illetve teljesíteni kell a XIV. mellékletben a jármű fedélzeti diagnosztikai információinak, valamint a járműjavítási és -karbantartási információknak az elérhetőségére vonatkozó előírásokat.

A jóvá hagyó hatóság tájékoztatja a Bizottságot az e bekezdés alapján megadott minden egyes típusjóvá hagyás feltételeiről.

(4) A tüzelőanyag-tartály 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 szokásos üzemi körülmények között a jármű teljes szokásos élettartama alatt biztosítják a kipufogógáz- és a párolgási kibocsátások e rendeletnek megfelelő hatékony korlátozását.

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 vizsgálati feltételek mellett végzett kibocsátásvizsgálat eredményei megfeleljenek a vonatkozó határértékeknek.

▼M3

(7) A XXI. mellékletben meghatározott 1. típusú vizsgálat esetében az LPG- vagy földgáz-/biometán-üzemű járműveknél az 1. típusú vizsgálat során meg kell vizsgálni az LPG vagy földgáz/biometán tüzelőanyag összetételének változását a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 12. mellékletében a szennyező anyag-kibocsátás tekintetében előírtak szerint, a hasznos teljesítmény méréséhez használt tüzelőanyaggal, e rendelet XX. mellékletének megfelelően.

A mind benzinnel vagy LPG-vel, mind pedig földgázzal/biometánnal is üzemeltethető járműveket mindkét tüzelőanyaggal meg kell vizsgálni, és az LPG vagy földgáz/biometán tüzelőanyag használatával végzett vizsgálatok során a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 12. mellékletében előírtak szerint ellenőrizni kell azok összetételének változását, továbbá meg kell őket vizsgálni a hasznos teljesítmény méréséhez e rendelet XX. mellékletének megfelelően használt tüzelőanyaggal is.

▼B

(8) A IV. melléklet 1. függelékében ismertetett 2. típusú vizsgálat esetében a normál alapjáratú fordulatszámokon a legnagyobb megengedett szén-monoxid-tartalom az, amelyet a járműgyártó a kipufogógáz legnagyobb megengedett szén-monoxid-tartalmaként megadott. A legnagyobb megengedett szén-monoxid-tartalom azonban nem haladhatja meg a 0,3 térfogatszázalékot.

▼B

Magas alapjáratú fordulatszámokon a szén-monoxidnak a kipufogógáz térfogatára vonatkoztatott mennyisége nem haladhatja meg a 0,2 térfogat-százalékot akkor, amikor a fordulatszám legalább $2\,000\text{ min}^{-1}$ és a λ $1 \pm 0,03$ vagy a gyártó specifikációi szerinti.

(9) A gyártó biztosítja, hogy az V. mellékletben ismertetett 3. típusú vizsgálat esetében a motor szellőztető rendszere ne engedjen kartergázokat a levegőbe.

(10) A VIII. mellékletben ismertetett, alacsony hőmérsékleten kibocsátásokat mérő 6. típusú vizsgálatot dízelüzemű járművekre nem kell alkalmazni.

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

Ezenkívül a gyártónak információkat kell szolgáltatnia a jóváahagyó hatóság számára a kipufogógáz-visszavezető rendszer működési stratégiájáról, beleértve az alacsony hőmérsékleteken való működéssel kapcsolatos információkat is.

Ezeknek az információknak tartalmazniuk kell a kibocsátásokra gyakorolt hatások leírását is.

A jóváahagyó hatóság nem adhatja meg a típusjóváahagyást, ha a benyújtott információ nem elégséges annak igazolására, hogy az utókezelő a megadott időn belül ténylegesen eléri a hatékony működéshez elegendően magas hőmérsékletet.

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

(11) A gyártónak biztosítania kell, hogy a 715/2007/EK rendelet szerinti típusjóváahagyással rendelkező gépjárművek szokásos élettartama alatt a gépjárműveknek a IIIA. mellékletben foglalt követelmények alapján meghatározott és az említett mellékletnek megfelelően elvégzett RDE-vizsgálat során keletkező kibocsátásai ne haladják meg az említett mellékletben foglalt értékeket.

A 715/2007/EK rendelet szerinti típusjóváahagyást csak akkor lehet megadni, ha a gépjármű a IIIA. melléklet 7. függeléke alapján tagja a hitelesített PEMS-vizsgálati családok valamelyikének.

▼M1

A IIIA. melléklet követelményei nem alkalmazandók az ultrakis sorozatú gyártók számára a 715/2007/EK rendelet szerint megadott kibocsátási típusjóváahagyásokra.

▼B*4. cikk*

A fedélzeti diagnosztikai rendszer tekintetében történő típusjóváahagyásra vonatkozó követelmények

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

▼B

(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 alkatrészszel történő vizsgálat során a fedélzeti diagnosztikai rendszer hibajelzőjének be kell kapcsolódnia.

A fedélzeti diagnosztikai rendszer hibajelzője a XI. melléklet 2.3. pontjában megadott diagnosztikai küszöbértékek alatti kibocsátások esetén is bekapcsolódhat ebben a vizsgálatban.

(5) A gyártó biztosítja, hogy a fedélzeti diagnosztikai rendszer minden észszerűen feltételezhető vezetési körülmény 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 83. sz. ENSZ EGB-előírás XI. melléklete 1. függelékének 7.6. szakasza szerint tárolt és továbbított adatok kódolás nélküli könnyű elérhetőségét a nemzeti hatóságok és független gazdasági szereplők számára.

▼M3*4a. cikk***A tüzelőanyag- és/vagy elektromosenergia-fogyasztás nyomon követését szolgáló eszközök típusjóváhagyására vonatkozó előírások**

A gyártó gondoskodik arról, hogy a következő M1 és N1 kategóriájú járműveket szereljék fel a jármű üzemeltetése érdekében felhasznált tüzelőanyag és/vagy elektromos energia mennyiségére vonatkozó adatok meghatározására, tárolására és rendelkezésre bocsátására szolgáló eszközzel:

1. a kizárólag ásványi dízzel, biodízzel, benzinnel, etanollal vagy ezek bármely kombinációjával meghajtott, tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek és nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek (NOVC-HEV);
2. az elektromos árammal és az 1. pontban említett tüzelőanyagok bármelyikével meghajtott, külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek (OVC-HEV).

A tüzelőanyag és/vagy elektromosenergia-fogyasztás ellenőrzését szolgáló eszköznek meg kell felelnie a XXII. mellékletben meghatározott előírásoknak.

▼B*5. cikk***Járműnek a kibocsátások, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében történő EK-típusjóváhagyására irányuló kérelem**

(1) A gyártó benyújtja a jóváhagyó hatósághoz a járműnek a kibocsátások, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében történő EK-típusjóváhagyása iránti kérelmét.

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

▼B

(3) A gyártó benyújtja továbbá a következő információkat:

- a) szikragyújtású motorral felszerelt járművek esetében a gyártó nyilatkozata a gyújtáskiagyásoknak arról a legkisebb számáról az összes gyújtási esemény százalékában, amelyek – ha az e rendelet XI. mellékletében leírt 1. típusú vizsgálatnál annak 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 írásbeli információ, amely teljeskörűen leírja a fedélzeti diagnosztikai rendszer funkcionális működési jellemzőit, beleértve a jármű kibocsátáscsökkentő rendszere minden olyan elemének felsorolását, 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 észszerűen feltételezhető vezetési körülmények között megfelel a használat közbeni működés tekintetében a XI. melléklet 1. függelékének 3. szakaszában előírt követelményeknek;
- e) egy olyan terv, amely részletesen leírja a számláló és a nevező megnövelésének műszaki kritériumait és annak indoklását azokban az ellenőrző rutinokban, amelyeknek meg kell felelniük a 83. sz. ENSZ EGB-előírás előírás XI. melléklete 1. függelékének 7.2. és 7.3. szakaszában előírt követelményeknek, valamint tartalmazza a számlálóknak, a nevezőknek és az általános nevezőknek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás XI. melléklete 1. függelékének 7.7. szakaszában ismertetett feltételek miatti letiltásának műszaki kritériumait és annak indoklását;
- f) a kibocsátáscsökkentő számítógép és a kilométer-számláló manipulálásának és beállításai megváltoztatásának megakadályozására tett intézkedések ismertetése, ideértve a futásteljesítmény-értékeknek a XI. és a XVI. mellékletben előírt követelmények céljára történő rögzítését;
- g) adott esetben a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 2. függelékében említett járműcsalád adatai;
- h) adott esetben más típusjóváhagyások másolatai, azokkal az adatokkal, melyek lehetővé teszik a jóváhagyás kiterjesztését és a romlási tényezők meghatározását.

(4) A (3) bekezdés d) pontja alkalmazásában a gyártónak azt a dokumentumintát kell használnia, amelyet az I. melléklet 7. függelékében a fedélzeti diagnosztikai rendszer használat közbeni működésére vonatkozó előírásoknak való megfelelést igazoló gyártói megfelelőségi tanúsítványra megad.

(5) A (3) bekezdés e) pontja alkalmazásában a jóváhagyást megadó jóváhagyó hatóság a szóban forgó pontban említett információkat kérésre a jóváhagyó hatóságok és a Bizottság rendelkezésére bocsátja.

(6) A (3) bekezdés d) és e) pontja alkalmazásában a jóváhagyó hatóságok nem adhatnak jóváhagyást a járműre, ha a gyártó által benyújtott információk nem felelnek meg a XI. melléklet 1. függelékének 3. szakaszában előírt követelményeknek.

A 83. sz. ENSZ EGB-előírás XI. melléklete 1. függelékének 7.2., 7.3. és 7.7. szakasza alkalmazandó minden észszerűen feltételezhető vezetési körülmény esetén.

▼B

Az e bekezdésekben ismertetett előírások végrehajtásának értékelésekor a jóváhagyó hatóságoknak figyelembe kell venniük a technológia mindenkorai fejlettségi szintjét.

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

(8) Az I. melléklet I.2.4. ábráján ismertetett vizsgálatokhoz a gyártó a típusjóváhagyási vizsgálat végrehajtásáért felelős műszaki szolgálat rendelkezésére bocsát egy, a jóváhagyásra benyújtott típust képviselő járműpéldányt.

(9) Az egyfajta tüzelőanyaggal működő, a kétfajta tüzelőanyaggal működő és a rugalmas tüzelőanyag-felhasználású járművekre vonatkozó típusjóváhagyási kérelemnek meg kell felelnie az I. melléklet 1.1. és 1.2. pontjában előírt kiegészítő követelményeknek.

(10) Egy rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység gyártmányának a típusjóváhagyás utáni megváltozása nem jár automatikusan a típusjóváhagyás érvénytelenítésével, kivéve, ha eredeti jellemzői vagy műszaki paraméterei oly mértékben megváltoztak, hogy az érinti a motor működését vagy a kibocsátáscsökkentő rendszert.

▼M1

(11) Annak érdekében, hogy a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében a hatástalanító berendezésekre vonatkozó tilalmat is figyelembe véve a jóváhagyó hatóságok a kibocsátáscsökkentési segédstratégia megfelelő alkalmazását értékelhessék, a gyártók kötelesek az e rendelet I. mellékletének 3a. függelékében ismertetett részletes dokumentációsomagot is rendelkezésre bocsátani.

▼M3

A részletes dokumentációsomagot a jóváhagyó hatóságnak azonosító számmal és keltezéssel kell ellátnia, és a jóváhagyás megadását követően legalább tíz évig meg kell őriznie.

A gyártó kérelmére a jóváhagyó hatóság az új járműtípusok tekintetében elvégzi a kibocsátáscsökkentési segédstratégia előzetes értékelését. Ebben az esetben a vonatkozó dokumentációt a típusjóváhagyási eljárás megkezdése előtt 2–12 hónappal be kell nyújtani a típusjóváhagyó hatósághoz.

A jóváhagyó hatóság a gyártó által szolgáltatott részletes dokumentációsomag alapján elvégzi az előzetes értékelést az I. melléklet 3a. függelékének b) pontjában írtak szerint. A jóváhagyó hatóság az I. melléklet 3b. függelékében meghatározott módszertannal összhangban elvégzi az értékelést. A jóváhagyó hatóság kivételesen és kellően indokolt esetekben eltérhet ettől a módszertantól.

Az új járműtípusok kibocsátáscsökkentési segédstratégiájának előzetes értékelése 18 hónappal marad érvényben típusjóváhagyás céljára. Ez az időszak további 12 hónappal meghosszabbítható, ha a gyártó igazolja a jóváhagyó hatóság számára, hogy nem vált elérhetővé a piacon olyan új technológia, amely megváltoztatná a kibocsátáscsökkentési segédstratégia előzetes értékelését.

A típusjóváhagyó hatóságok szakértői csoportja (TAAEG) évente összeállítja a típusjóváhagyó hatóságok által nem elfogadhatónak tekintett kibocsátáscsökkentési segédstratégiák listáját, és azt a Bizottság közzéteszi.

▼M1

▼M3

(12) A gyártó benyújtja továbbá az e rendelet alapján a kibocsátási típusjóváahagyást megadó típusjóváahagyó hatósághoz („jóváahagyást megadó jóváahagyó hatóság”) a vizsgálat átláthatóságára vonatkozó dokumentációcsomagot, amely tartalmazza a vizsgálatnak a II. melléklet B. részének 5.9. pontja szerinti lefolytatását lehetővé tevő szükséges információkat.

▼B*6. cikk*

Járműnek a kibocsátások, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetősége tekintetében történő EK-típusjóváahagyására vonatkozó közigazgatási rendelkezések

(1) Ha az összes vonatkozó követelmény teljesül, a jóváahagyó hatóság megadja az EK-típusjóváahagyást és a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében meghatározott számozási rendszerrel összhangban típusjóváahagyási számot ad ki.

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

A jóváahagyó hatóság nem adhatja ugyanazt a számot másik járműtípusnak.

(2) Az (1) bekezdés rendelkezéseitől eltérően a gyártó kérésére fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellátott jármű akkor is kaphat típusjóváahagyást a kibocsátások, valamint a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információk tekintetében, 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 jóváahagyó hatóság az ilyen típusjóváahagyás megadásáról szóló döntéséről a 2007/46/EK irányelv 8. cikke szerint tájékoztatja a többi tagország összes jóváahagyó hatóságát.

(3) Az EK-típusjóváahagyásnak az (1) bekezdés szerinti megadásakor a jóváahagyó hatóság az I. melléklet 4. függelékében megadott minta szerint állítja ki az EK-típusbizonyítványt.

7. cikk

A típusjóváahagyások módosításai

A 715/2007/EK rendelet alapján megadott típusjóváahagyások módosításaira a 2007/46/EK irányelv 13., 14. és 16. cikke vonatkozik.

Az I. melléklet 3. pontjában előírt rendelkezések a gyártó kérésére csak akkor alkalmazhatók anélkül, hogy szükség lenne további vizsgálatokra, ha ugyanolyan típusú járművekről van szó.

8. cikk

Gyártásmegfelelőség

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

▼B

Továbbá az e rendelet I. mellékletének 4. pontjában meghatározott rendelkezéseket és az említett melléklet 1. és 2. függelékében leírt vonatkozó statisztikai módszereket is alkalmazni kell.

(2) A gyártás megfelelőségét az e rendelet I. mellékletének 4. függelékében meghatározott típusbizonyítványban szereplő leírás alapján kell ellenőrizni.

*9. cikk***A használatban lévő járművek megfelelősége**

(1) Az e rendelet szerint típusjóváhagyást kapott, használatban lévő járművek megfelelőségének biztosítására a 2007/46/EK irányelv X. melléklete és e rendelet II. melléklete szerint intézkedéseket kell hozni.

▼M3

(2) A használatban lévő járművek megfelelősége ellenőrzésének alkalmasnak kell lennie annak igazolására, hogy a kipufogógáz- és párolgási kibocsátásokat hatékony korlátozzák a jármű hasznos élettartama alatt, a szokásos használati körülmények között.

(3) A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzését megfelelően karbantartott és használt járműveken kell elvégezni, összhangban a II. melléklet 1. függelékével, 15 000 km futásteljesítmény vagy 6 hónap, amelyik később letelik, és 100 000 km futásteljesítmény vagy 5 év között, amelyik hamarabb letelik. A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzését a párolgási kibocsátások tekintetében megfelelően karbantartott és használt járműveken kell elvégezni, összhangban a II. melléklet 1. függelékével, 30 000 km futásteljesítmény vagy 12 hónap, amelyik később letelik, és 100 000 km futásteljesítmény vagy 5 év között, amelyik hamarabb letelik.

A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzésére vonatkozó előírások az adott, használat közbeni megfelelőség szerinti családba tartozó járművekre vonatkozó utolsó megfelelőségi nyilatkozat vagy egyedi jóváhagyási bizonyítvány kiadásától számított 5 évig alkalmazandók.

(4) Nem kötelező a használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzése, ha az adott, használat közbeni megfelelőség szerinti családban az előző évben az Unióban értékesített járművek száma nem érte el az 5 000 darabot. Az ilyen családok tekintetében a gyártónak jelentést kell beadnia a jóváhagyó hatósághoz a kibocsátással kapcsolatos garanciális és javítási igénybejelentésekről és a fedélzeti diagnosztika meghibásodásairól, e rendelet II. mellékletének 4.1. pontja szerint. Az ilyen, használat közbeni megfelelőség szerinti családok tekintetében is választható a II. melléklet szerinti vizsgálat.

(5) A gyártó és a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzését a II. melléklettel összhangban folytatja le.

▼ **M3**

(6) A jóváhagyást megadó jóváhagyó hatóság a megfelelés értékelését követően dönt arról, hogy a családot elutasítja-e a használatban lévő járművek megfelelésére vonatkozó rendelkezések alapján, és a II. melléklettel összhangban jóváhagyja a gyártó által bemutatott korrekciós intézkedési tervet.

(7) Ha egy típusjóváhagyó hatóság megállapítja, hogy egy használat közbeni megfelelés szerinti család nem felel meg a használatban lévő járművek megfelelése ellenőrzésének, akkor a 2007/46/EK irányelv 30. cikkének (3) bekezdésével összhangban haladéktalanul értesíti a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságot.

Az értesítés után és a 2007/46/EK irányelv 30. cikkének (6) bekezdésétől függően a jóváhagyást megadó jóváhagyó hatóság tájékoztatja a gyártót, hogy egy használat közbeni megfelelés szerinti család nem felel meg a használatban lévő járművek megfelelése ellenőrzésének, és hogy a II. melléklet 6. és 7. pontjaiban meghatározott eljárásokra kerül sor.

Ha a jóváhagyást megadó jóváhagyó hatóság arra a következtetésre jut, hogy nem lehet megállapodást elérni azzal a típusjóváhagyó hatósággal, amelyik megállapította, hogy a használat közbeni megfelelés szerinti család nem felel meg a használatban lévő járművek megfelelése ellenőrzésének, akkor el kell indítani a 2007/46/EK irányelv 30. cikkének (6) bekezdésében előírt eljárást.

(8) A II. melléklet B. része szerint jóváhagyott járműtípusokra az (1)–(7) bekezdésben foglaltakon túlmenően a következők alkalmazandók:

- a) a 2007/46/EK irányelv 3. cikkének (7) bekezdése szerinti többlépcsős típusjóváhagyásra benyújtott járművek esetében a használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzésére a többlépcsős jóváhagyás e rendelet II. melléklete B. részének 5.10.6. pontjában meghatározott szabályai szerint kerül sor;
- b) e cikk rendelkezési nem vonatkoznak a 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5.2. és 5.5. pontjaiban meghatározott páncélozott járművekre, halottszállító kocsikra és a kerekés székkel használható járművekre. A 2007/46/EK irányelv II. melléklete A. részének 5. pontja szerinti minden egyéb különleges rendeltetésű jármű tekintetében a használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzésére a többlépcsős jóváhagyás e rendelet II. mellékletének B. részében meghatározott szabályai szerint kerül sor.

▼ **B***10. cikk***Kibocsátáscsökkentő berendezések**

(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 kibocsátáscsökkentő csereberendezések rendelkezzenek EK-típusjóváhagyással, e rendelet 12. és 13. cikke, valamint XIII. mellékletének megfelelően.

▼B

E rendelet alkalmazásában a katalitikus átalakítók és a részecskeszűrők kibocsátáscsökkentő berendezésnek minősülnek.

A vonatkozó követelmények akkor tekinthetők teljesítettnek, ha az összes alábbi feltétel teljesül:

- a) a 13. cikkben foglalt előírások teljesülnek;
- b) a kibocsátáscsökkentő csereberendezést a 103. sz. ENSZ EGB-előírás ⁽¹⁾ alapján hagyták jóvá.

A harmadik albekezdésben hivatkozott esetben a 14. cikk rendelkezéseit is alkalmazni kell.

(2) Az I. melléklet 4. függelékéhez fűzött kiegészítés 2.3. pontjában megadott típusú és a vonatkozó típusbizonyítványban szereplő járműbe való beszerelésre tervezett eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezéseknek 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 kibocsátáscsökkentő berendezéseken 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 kibocsátáscsökkentő berendezés gyártmánya és termékazonosító száma, ahogy az az I. melléklet 3. függelékének 3.2.12.2. pontjában említett információkban szerepel.

11. cikk

Kibocsátáscsökkentő csereberendezés típusának önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyására vonatkozó kérelem

(1) A gyártó benyújtja a jóváhagyó hatósághoz a kibocsátáscsökkentő csereberendezés egy típusának önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyására vonatkozó kérelmét.

A kérelmet a XIII. melléklet 1. függelékében mintaként megadott adatközlő lapnak megfelelően kell összeállítani.

(2) Az (1) bekezdésben előírtak mellett a gyártó a típusjóváhagyási vizsgálatért felelős műszaki szolgálatnak a következőket nyújtja be:

- a) egy vagy több olyan jármű, melynek típusát e rendelet szerint hagyták jóvá, és amely új eredeti kibocsátáscsökkentő berendezéssel van felszerelve;
- b) a kibocsátáscsökkentő csereberendezés típusának egy mintapéldánya;

⁽¹⁾ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 103. számú előírása – Egységes rendelkezések gépjármű-cserekatalizátorok jóváhagyására (HL L 158., 2007.6.19., 106. o.).

▼B

c) a kibocsátáscsökkentő csereberendezés típusának egy további mintapéldánya, ha a kibocsátáscsökkentő csereberendezést fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellátott járműbe tervezik beépíteni.

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

A vizsgálati járműveknek meg kell felelniük a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4. mellékletének 3.2. szakaszában előírt követelményeknek.

A vizsgálati járműveknek meg kell felelniük a következő követelmények mindegyikének:

a) nem lehetnek hibák kibocsátáscsökkentő rendszerükben;

b) minden túlzott mértékben elhasználódott vagy hibásan működő, kibocsátással kapcsolatos eredeti alkatrészt meg kell javítani vagy ki kell cserélni,

c) a vizsgálati járművet a kibocsátásvizsgálat előtt a gyártó specifikációinak megfelelően be kell állítani és be kell szabályozni.

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

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

12. cikk

Kibocsátáscsökkentő csereberendezés önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyására vonatkozó közigazgatási rendelkezések

(1) Ha az összes vonatkozó követelmény teljesül, a jóváhagyó hatóság megadja a kibocsátáscsökkentő csereberendezésre mint önálló műszaki egységre az EK-típusjóváhagyást és a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében meghatározott számozási rendszerrel összhangban típusjóváhagyási számot ad ki.

A jóváhagyó hatóság nem adhatja ugyanazt a számot a kibocsátáscsökkentő csereberendezés másik típusának.

Ugyanaz a típusjóváhagyási szám vonatkozhat a kibocsátáscsökkentő csereberendezés adott típusának több különböző járműtípuson vagy motortípuson való használatára is.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában a jóváhagyó hatóság a XIII. melléklet 2. függelékében megadott minta szerint állítja ki az EK-típusbizonyítványt.

(3) Ha a típusjóváhagyást kérelmező igazolni tudja a jóváhagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat számára, hogy a kibocsátáscsökkentő csereberendezés az I. melléklet 4. függelékéhez fűzött kiegészítés 2.3. pontjában meghatározott típusba tartozik, akkor a típusjóváhagyás megadása nem függ a XIII. melléklet 4. pontjában meghatározott követelmények teljesülésének ellenőrzésétől.



13. cikk

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

(1) A gyártók a 715/2007/EK rendelet 6. és 7. cikke és e rendelet XIV. melléklete szerint bevezetik a szükséges intézkedéseket és eljárásokat annak érdekében, hogy a jármű fedélzeti diagnosztikai, valamint járműjavítási és -karbantartási információi azonnal elérhetők legyenek.

(2) A jóváhagyó hatóságok csak akkor adhatnak meg típusjóváhagyást, 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. melléklet 1. függelékében előírt mintának megfelelően kell kiállítani.

(5) Ha a típusjóváhagyás kérelmezésekor a jármű fedélzeti diagnosztikai információi, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk nem állnak rendelkezésre vagy nem felelnek meg a 715/2007/EK rendelet 6. és 7. cikkének és e rendelet XIV. mellékletének, akkor a gyártónak a típusjóváhagyástól számított hat hónapon belül be kell nyújtania ezeket az információkat.

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

Ha a járművet több mint hat hónappal a típusjóváhagyás megadása után hozzák forgalomba, az információkat a jármű forgalomba hozásának napján kell közölni.

(7) A jóváhagyó hatóság a benyújtott „Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz” bizonylat alapján feltételezheti, hogy a gyártó a jármű fedélzeti diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférés tekintetében megfelelő intézkedéseket és eljárásokat vezetett be, 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 cserealkatrészek kifejlesztését lehetővé tévő idevágó információk, amelyek kritikus fontosságúak a fedélzeti diagnosztikai rendszer helyes működése szempontjából;
- b) általános diagnosztikai eszközök kifejlesztését lehetővé tévő információk.

▼B

Az a) pont alkalmazásában a cserealkatrészek kifejlesztését nem korlátozhatják a következők: a szükséges információk hozzáférhetetlensége, a működési hiba jelzésére szolgáló stratégiákkal kapcsolatos műszaki követelmények a diagnosztikai küszöbértékek túllépése esetére, illetve arra az esetre, ha a fedélzeti diagnosztikai rendszer nem képes az e rendeletben előírt alapvető ellenőrzési követelmények teljesítésére; a fedélzeti diagnosztikai információk kezelését érintő módosítások, melyek célja a benzin- és a gázüzem egymástól független kezelése; és az olyan gázüzemű járművek típusjóváahagyása, amelyek korlátozott számban kisebb hiányosságokat mutatnak.

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

(9) A jármű-információkhoz való hozzáférés fóruma (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 egy olyan eljárás bevezetésével kapcsolatban, amely során akkreditált szervezetek független gazdasági szereplőket hagynak jóvá, illetve engedélyezik számukra, hogy hozzáférjenek a járműbiztonsági információkhoz.

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

14. cikk

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

(1) A jóváhagyó hatóság a saját kezdeményezésére, panasz alapján vagy műszaki szolgálat értékelése alapján bármikor ellenőrizheti, hogy a gyártó teljesíti-e a 715/2007/EK rendelet és e rendelet előírásait, valamint a „Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz” bizonylat feltételeit.

(2) Ha a jóváhagyó hatóság megállapítja, hogy a gyártó nem teljesítette a jármű fedélzeti diagnosztikai információi, valamint a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségével kapcsolatos kötelezettségeit, akkor a szóban forgó típusjóváahagyást megadó jóváhagyó hatóság megteszi a megfelelő lépéseket a helyzet orvoslása érdekében.

(3) A (2) bekezdésben említett lépések közé tartozhat a típusjóváahagyás visszavonása vagy felfüggesztése, bírság vagy a 715/2007/EK rendelet 13. cikke szerint elfogadott más intézkedés.

(4) A jóváhagyó hatóságnak ellenőrzést kell végeznie, megvizsgálva, hogy a gyártó teljesítette-e a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz, valamint 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.

▼B

(5) Az ellenőrzés végrehajtása során a jóváhagyó hatóság felkérhet egy műszaki szolgálatot vagy más független szakértőt annak értékelésére, hogy az érintett teljesítette-e e kötelezettségeket.

*15. cikk***Átmeneti rendelkezések**

(1) A gyártók az M1 és az M2 kategóriájú járművek, valamint az N1 kategóriájú I. osztályú járművek esetében 2017. augusztus 31-ig, az N1 kategóriájú II. és III. osztályú járművek és az N2 kategóriájú járművek esetében pedig 2018. augusztus 31-ig kérhetik a típusjóváahagyás e rendelet alapján történő megadását. Ilyen kérés esetén a 692/2008/EK rendeletet kell alkalmazni.

▼M2

(2) Az M1 és az M2 kategóriájú járművek, valamint az N1 kategóriájú I. osztályú járművek esetében 2017. szeptember 1-jétől, az N1 kategóriájú II. és III. osztályú járművek és az N2 kategóriájú járművek esetében pedig 2018. szeptember 1-jétől a nemzeti hatóságok a kibocsátásokkal és a tüzelőanyag-fogyasztással kapcsolatos indokkal megtagadják az EK-típusjóváahagyás és a nemzeti típusjóváahagyás megadását az olyan új járműtípusokra, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek.

▼M3

2019. szeptember 1-jétől a nemzeti hatóságok a kibocsátásokkal és a tüzelőanyag-fogyasztással kapcsolatos indokkal megtagadják az EK-típusjóváahagyás vagy a nemzeti típusjóváahagyás megadását az olyan új járműtípusokra, amelyek nem felelnek meg a VI. mellékletnek. 2019. augusztus 31-ig a gyártó kérésére az ENSZ EGB 83. sz. előírásának 7. mellékletében megállapított párolgásikibocsátás-vizsgálati eljárást vagy a 692/2008/EK rendelet VI. mellékletében megállapított párolgásikibocsátás-vizsgálati eljárást is lehet alkalmazni az e rendelet szerinti típusjóváahagyás céljára.

▼M2

(3) Az M1 és az M2 kategóriájú járművek, valamint az N1 kategóriájú I. osztályú járművek esetében 2018. szeptember 1-jétől, az N1 kategóriájú II. és III. osztályú járművek és az N2 kategóriájú járművek esetében pedig 2019. szeptember 1-jétől az olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek, a nemzeti hatóságok a kibocsátásokkal és a tüzelőanyag-fogyasztással kapcsolatos indokkal nem tekintik érvényesnek a megfeleléségi bizonyítványokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában, és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és forgalomba helyezését.

A 2019. szeptember 1-je előtt nyilvántartásba vett új járművek esetében a gyártó kérésére a jármű párolgási kibocsátásának meghatározása céljából az e rendelet VI. mellékletében megállapított eljárás helyett az ENSZ-EGB 83. sz. előírásának 7. mellékletében a párolgási kibocsátás mérésére megállapított vizsgálati eljárást is lehet alkalmazni.

▼M3

A párolgási kibocsátások tekintetében a 692/2008/EK rendelet VI. mellékletében meghatározott eljárás szerint jóváhagyott járművek kivételével, a nemzeti hatóságok 2019. szeptember 1-jétől megtiltják az olyan új járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyek nem felelnek meg e rendelet VI. mellékletének.

▼B

(4) Új járműtípusok esetében a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) bekezdésében meghatározott dátumoktól számított három évig, új járművek esetében pedig az említett rendelet 10. cikkének (5) bekezdésében meghatározott dátumoktól számított négy évig a következő rendelkezéseket kell alkalmazni:

▼M1

a) a részecskeszámra (PN) vonatkozó követelmények kivételével a IIIA. melléklet 2.1. pontjának követelményei nem alkalmazandók;

▼B

b) a IIIA. mellékletnek a 2.1. pont követelményeitől eltérő követelményeit, beleértve az RDE-vizsgálatok elvégzésére, valamint az adatok rögzítésére és rendelkezésre bocsátására vonatkozó követelményeket a 715/2007/EK rendelet szerint megadott új típusjóváahagyások esetében csak [...] *[PO, please add date of entry into force of this Regulation]*-tól/-től kell alkalmazni;

c) a IIIA. melléklet követelményei nem vonatkoznak a kis sorozatú gyártók számára megadott típusjóváahagyásokra.

▼M3

▼M1

Amennyiben a jármű a 715/2007/EK rendelet és annak végrehajtási jogszabályai alapján, az M kategóriába tartozó és az N1 kategóriába tartozó I. osztályú járművek esetében 2017. szeptember 1-je előtt, illetve az N1 kategóriába tartozó II. vagy III. osztályú és az N2 kategóriába tartozó járművek esetében 2018. szeptember 1-je előtt kapott típusjóváahagyást, az első albekezdés alkalmazásában nem minősül új típushoz tartozónak. Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha kizárólag az e rendelet 2. cikkének 1. pontja szerinti új típusmeghatározás alkalmazása miatt hoznak létre új típusokat az eredeti típusból. Ezekben az esetekben ezen albekezdés alkalmazását fel kell tüntetni az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függeléke szerinti EK-típusbizonyítvány II. részének Megjegyzések című 5. pontjában.

▼B

(5) A 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) bekezdésében meghatározott dátumoktól számított nyolc évig:

▼M2

a) a jóváhagyó hatóság a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) bekezdésében meghatározott dátumokat követő három évig elfogadja a 692/2008/EK rendelet III. melléklete szerint, azzal a céllal elvégzett 1/I. típusú vizsgálatokat, hogy az e rendelet XI. mellékletében szereplő követelmények értékelésekor hiba szimulációjához elhasználandó vagy hibás alkatrészek álljanak rendelkezésre;

▼M3

b) a 692/2008/EK rendelet I. mellékletének 3.1.4. pontjában meghatározott kiterjesztési szabályokat teljesítő WLTP interpolációs családba tartozó járművek esetében a 692/2008/EK rendelet III. melléklete 3.13. pontjának megfelelően végrehajtott eljárásokat a jóváhagyó hatóság a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) bekezdésében meghatározott dátumoktól számított három évig elfogadja az e rendelet XXI. melléklete 6. al melléklete 1. függeléke követelményeinek teljesítése céljából;

▼ M2

- c) a jóváhagyó hatóság a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) bekezdésében meghatározott dátumokat követő három évig az e rendelet VII. mellékletében szereplő követelmények teljesítése szempontjából egyenértékűként fogadja el a tartóssági bemutatókat, ha a 692/2008/EK rendelet VII. melléklete szerint az 1/I. típusú első vizsgálatot elvégezték és befejezték.

▼ M3

E pont alkalmazásában, a 692/2008/EK rendelettel összhangban végzett és lefolytatott vizsgálati eredmények használatának lehetősége csak azokra a járművekre alkalmazható, amelyek a 692/2008/EK rendelet I. mellékletének 3.3.1. pontjában meghatározott kiterjesztési szabályokat teljesítő WLTP interpolációs családba tartoznak.

▼ B

- (6) A korábban megadott típusjóváhagyások méltányos kezelésének biztosítása érdekében a Bizottság megvizsgálja, hogy a 2007/46/EK irányelv V. fejezete milyen következményekkel jár az e rendelet alkalmazására nézve.

▼ M1

- (7) A 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében meghatározott időpontokat követő 5 évig és 4 hónapig a IIIA. melléklet 2.1. pontjának követelményei nem alkalmazandók a 2. cikk 32. pontja szerinti kis sorozatú gyártók számára megadott, 715/2007/EK rendelet szerinti kibocsátási típusjóváhagyásokra. Azonban a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) bekezdésében meghatározott időpontok után 3 évvel kezdődő és 5 év 4 hónappal végződő időszakban, valamint a 10. cikkének (5) bekezdésében meghatározott időpontok után 4 évvel kezdődő és 5 év 4 hónappal végződő időszakban a kis sorozatú gyártóknak ellenőrizniük és jelenteniük kell járműveik RDE-értékeit.

▼ M3

- (8) A II. melléklet B. részét a 2019. január 1-je után jóváhagyott típusokon alapuló, az M1 kategóriába, az M2 kategóriába és az N1 kategória I. osztályába tartozó, valamint a 2019. szeptember 1-je után jóváhagyott típusokon alapuló, az N1 kategória II. és III. osztályába és az N2 kategóriába tartozó járművekre kell alkalmazni. Valamennyi, 2019. szeptember 1-je után nyilvántartásba vett és az M1 kategóriába, az M2 kategóriába és az N1 kategória I. osztályába tartozó, valamint 2020. szeptember 1-je után nyilvántartásba vett és az N1 kategória II. és III. osztályába és az N2 kategóriába tartozó jármű esetében is alkalmazni kell. Minden más esetben a II. melléklet A. része alkalmazandó.

- (9) A 4a. cikkben említett M1 kategóriájú és az N1 kategóriájú I. osztályba tartozó járművek esetében 2020. január 1-jétől, a 4a. cikkben említett N1 kategóriájú II. és III. osztályba tartozó járművek esetében pedig 2021. január 1-jétől a nemzeti hatóságok a kibocsátásokkal és a tüzelőanyag-fogyasztással kapcsolatos indokkal megtagadják az EK-típusjóváhagyás vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását az olyan új járműtípusokra, amelyek nem felelnek meg a 4a. cikkben meghatározott követelményeknek.

A 4a. cikkben említett M1 kategóriájú és az N1 kategóriájú I. osztályba tartozó járművek esetében 2021. január 1-jétől, a 4a. cikkben említett N1 kategóriájú II. és III. osztályba tartozó járművek esetében pedig 2022. január 1-jétől a nemzeti hatóságok megtiltják az említett cikknek meg nem felelő új járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

▼M3

(10) 2019. szeptember 1-jétől a nemzeti hatóságok megtiltják az olyan új járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyek nem felelnek meg az (EU) 2018/1832 bizottsági rendelettel⁽¹⁾ módosított 2007/46/EK irányelv IX. mellékletében meghatározott követelményeknek.

Valamennyi, 2019. január 1. és augusztus 31. között megadott típusjóváahagyással rendelkező és ugyanezen időszakban nyilvántartásba vett jármű esetében, amennyiben a megfelelőségi nyilatkozat még nem tartalmazza az (EU) 2018/1832 rendelettel módosított 2007/46/EK irányelv IX. mellékletében felsorolt információkat, a gyártó ezeket az információkat akkreditált laboratórium vagy műszaki szolgálat kérésére a II. melléklet szerinti vizsgálat céljából 5 munkanapon belül díjmentesen hozzáférhetővé teszi.

(11) A 4a. cikk követelményei nem vonatkoznak a kis sorozatú gyártók számára megadott típusjóváahagyásokra.

▼B

16. cikk

A 2007/46/EK irányelv módosításai

A 2007/46/EK irányelv e rendelet XVIII. mellékletének megfelelően módosul.

17. cikk

A 692/2008/EK rendelet módosításai

A 692/2008/EK rendelet a következőképpen módosul:

(1) A 6. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ha az összes vonatkozó követelmény teljesül, a jóváahagyó hatóság megadja az EK-típusjóváahagyást és a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében meghatározott számozási rendszerrel összhangban típusjóváahagyási számot ad ki.

A 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében foglalt rendelkezések sérelme nélkül a típusjóváahagyási szám 3. részét az e rendelet I. mellékletének 6. függeléke szerint kell meghatározni.

A jóváahagyó hatóság nem adhatja ugyanazt a számot másik jármű-típusnak.

A 715/2007/EK rendelet követelményei akkor tekinthetők teljesítettnek, ha az összes alábbi feltétel teljesül:

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2018/1832 rendelete (2018. november 5.) a 2007/46/EK irányelvnek, a 692/2008/EK bizottsági rendeletnek és az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváahagyása céljából alkalmazott vizsgálatok és eljárások, ezen belül a használatban lévő járművek megfelelőségére és a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra vonatkozó vizsgálatok és eljárások továbbfejlesztése, valamint a tüzelőanyag- és elektromosenergia-fogyasztás nyomon követésére szolgáló berendezések bevezetése érdekében történő módosításáról (HL L 301., 2018.11.27., 1. o.).

▼B

- a) az e rendelet 3. cikkének (10) bekezdésében foglalt előírások teljesülnek;
 - b) az e rendelet 13. cikkében foglalt előírások teljesülnek;
 - c) a gépjárművet a 07. módosítássorozattal módosított 83. sz. ENSZ EGB-előírás, a 85. sz. ENSZ EGB-előírás és kiegészítései, a 101. sz. ENSZ EGB-előírás 3. javított változata (amely magában foglalja a 01. módosítássorozatot és annak kiegészítéseit) és kompressziós gyújtású járművek esetében a 03. módosítássorozattal módosított 24. sz. ENSZ EGB-előírás III. része alapján hagyták jóvá;
 - d) az 5. cikk (11) és (12) bekezdésében foglalt előírások teljesülnek.”
- (2) a szöveg a következő 16a. cikkel egészül ki:

„16a. cikk

Átmeneti rendelkezések

Az M1 és az M2 kategóriájú járművek, valamint az N1 kategóriájú I. osztályú járművek esetében 2017. szeptember 1-jétől, az N1 kategóriájú II. és III. osztályú járművek és az N2 kategóriájú járművek esetében pedig 2018. szeptember 1-jétől ezt a rendeletet csak az említett időpontok előtt e rendelet alapján típusjóváhagyásban részesített járművek alábbi követelményeknek való megfelelésének értékelésére kell alkalmazni:

- a) gyártásmegfelelőség a 8. cikknek megfelelően;
- b) a használatban lévő járművek megfelelése a 9. cikknek megfelelően;
- c) hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkhoz a 13. cikknek megfelelően;

Ezt a rendeletet kell alkalmazni továbbá az (EU) 2017/1152 (*) és (EU) 2017/1153 végrehajtási rendeletben meghatározott megfeleltetési eljárás céljából is (**).

(*) A Bizottság (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárásnak a könnyű haszongépjárművek tekintetében történő változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és a 293/2012/EU végrehajtási rendelet módosításáról (Lásd e Hivatalos Lap 644 oldalát).

(**) A Bizottság (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról (Lásd e Hivatalos Lap 679 oldalát).”

- (3) Az I. melléklet e rendelet XVII. mellékletének megfelelően módosul.

▼B*18. cikk***Az 1230/2012/EU rendelet módosításai**

Az 1230/2012/EU rendelet 2. cikke (5) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(5) »nem kötelező felszerelés tömege«: az alapfelszerelésen kívül a gyártó előírásai szerint a járműbe beszerelhető nem kötelező felszereléskombinációk megengedett legnagyobb tömege;”.

▼M3**▼B***19. cikk***Hatályon kívül helyezés**

A 692/2008/EK rendeletet 2022. január 1-jétől hatályon kívül kell helyezni.

*20. cikk***Hatálybalépés és alkalmazás**

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

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



A MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

I. MELLÉKLET	Az EK-típusjóváhagyásra vonatkozó közigazgatási rendelkezések
1. függelék	A gyártásmegfelelőség ellenőrzése az 1. típusú vizsgálatához – Statisztikai módszer
2. függelék	Gyártásmegfelelőségi számítások elektromos járművek esetében
3. függelék	Adatközlő lap mintája
3a. függelék	Részletes dokumentációcsomag
3b. függelék	A kibocsátáscsökkentési segédstratégia értékelésének módszertana
4. függelék	EK-típusbizonyítvány mintája
5. függelék	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó információk
6. függelék	EK-típusbizonyítvány számozási rendszere
7. függelék	A gyártó tanúsítványa a használatban lévő fedélzeti diagnosztikára vonatkozó működési követelmények teljesüléséről
8a. függelék	Vizsgálati jegyzőkönyvek
8b. függelék	Kigurulási menetellenállási vizsgálati jegyzőkönyv
8c. függelék	Vizsgálati ív sablon
8d. függelék	Párolgási kibocsátások vizsgálati jegyzőkönyv
II. MELLÉKLET	A használatban lévő járművek megfelelése
1. függelék	A használatban lévő járművek megfelelésének ellenőrzése
2. függelék	Statisztikai eljárás a használatban lévő járműveknek az égéstermék-kibocsátások tekintetében vett megfelelésének vizsgálatára
3. függelék	A használatban lévő járművek megfelelésére vonatkozó felelőségek
IIIA. MELLÉKLET	Valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (RDE)
1. függelék	Vizsgálati eljárás a járművek hordozható kibocsátásmérő rendszerrel (PEMS) történő kibocsátásméréséhez
2. függelék	A PEMS részei és jelei: előírások és kalibrálás
3. függelék	A PEMS és a nem visszavezethető kipufogógáz-tömegáram hitelesítése
4. függelék	A kibocsátások meghatározása
5. függelék	A vizsgálati út általános dinamikájának ellenőrzése a mozgóablakos átlagolási módszer használatával
6. függelék	Az rde-kibocsátások végső eredményeinek kiszámítása
7. függelék	A járművek kiválasztása a kezdeti típusjóváhagyáskor lefolytatott PEMS-vizsgálathoz
7a. függelék	A vizsgálati út dinamikájának ellenőrzése
7b. függelék	A PEMS-vizsgálati út összesített pozitív magasságnövekedésének meghatározására szolgáló eljárás

▼B

8. függelék	Az adatcserére és a jegyzőkönyvekre vonatkozó követelmények
9. függelék	A gyártó tanúsítványa A gyártó tanúsítványa a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra vonatkozó követelmények teljesüléséről
IV. MELLÉKLET	A közúti közlekedésre való alkalmasság tekintetében történő típusjóváhagyáshoz szükséges kibocsátási adatok
1. függelék	Szén-monoxid-kibocsátás mérése motor-üresjárat fordulatszámra (2. típusú vizsgálat)
2. függelék	Füst opacitásának mérése
V. MELLÉKLET	A kartergáz-kibocsátás ellenőrzése (3. típusú vizsgálat)
VI. MELLÉKLET	A párolgási kibocsátások meghatározása (4. típusú vizsgálat)
1. függelék	A 4. típusú vizsgálatok menete és vizsgálati feltételei
VII. MELLÉKLET	A kibocsátáscsökkentő berendezések tartósságának ellenőrzése (5. típusú vizsgálat)
1. függelék	Normál próbapadi ciklus (SBC)
2. függelék	Normál próbapadi dízel ciklus
3. függelék	Normál közúti ciklus
VIII. MELLÉKLET	Az átlagos kipufogógáz-kibocsátások ellenőrzése kis környezeti hőmérsékleten (6. típusú vizsgálat)
IX. MELLÉKLET	A referencia-tüzelőanyagok specifikációi
X. MELLÉKLET	Fenntartva
XI. MELLÉKLET	Fedélzeti diagnosztikai rendszer (OBD) gépjárművekhez
1. függelék	A fedélzeti diagnosztikai rendszerek működési szempontjai
2. függelék	A járműcsalád alapvető jellemzői
XII. MELLÉKLET	Ökoinnovációs technológiával rendelkező járművek típusjóváhagyása, valamint CO ₂ -kibocsátás és tüzelőanyag-fogyasztás meghatározása többlépcsős típusjóváhagyásra vagy egyedi járműjóváhagyásra benyújtott járművek alapján
XIII. MELLÉKLET	Kibocsátáscsökkentő csereberendezések önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyása
1. függelék	Adatközlő lap mintája
2. függelék	EK-típusbizonyítvány mintája
3. függelék	EK-típusjóváhagyási jel mintája
XIV. MELLÉKLET	Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz
1. függelék	Megfelelőségi tanúsítvány
XV. MELLÉKLET	Fenntartva
XVI. MELLÉKLET	A kipufogógáz-utókezelő rendszerükben reagenst használó járművekre vonatkozó követelmények
XVII. MELLÉKLET	A 692/2008/EK rendelet módosításai
XVIII. MELLÉKLET	A 2007/46/EK irányelv módosításai
XIX. MELLÉKLET	Az 1230/2012/EU rendelet módosításai
XX. MELLÉKLET	A motor hasznos teljesítményének mérése
XXI. MELLÉKLET	1. típusú kibocsátás-vizsgálati eljárások
XXII. MELLÉKLET	A tüzelőanyag és/vagy áramfogyasztás ellenőrzését a jármű fedélzetén szolgáló eszközök

▼B*I. MELLÉKLET***AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSRA VONATKOZÓ KÖZIGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK****1. KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSÁRA****1.1. Kiegészítő követelmények tiszta gázüzemű járművekre és kétfajta tüzelőanyaggal működő gázüzemű járművekre**

1.1.1. A tiszta gázüzemű járművekre és a kétfajta tüzelőanyaggal működő gázüzemű járművekre a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 12. mellékletének 1., 2. és 3. szakaszában, valamint 1. és 2. függelékében meghatározott típusjóváhagyás megadására vonatkozó kiegészítő követelmények vonatkoznak, az alábbi kivételekkel.

1.1.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 12. melléklete 3.1.2. és 3.1.4. szakaszában a 10a. mellékletbeli referencia-tüzelőanyagokra történő hivatkozás az e rendelet IX. mellékletének A. szakaszában ismertetett megfelelő referencia-tüzelőanyag specifikációira való hivatkozásként értendő.

▼M3

1.1.3. A PB-gáz- és földgázüzemű járművek esetében azt a tüzelőanyagot kell használni, amelyet a gyártó a hasznos teljesítménynek az e rendelet XX. melléklete szerinti méréséhez választott. A választott tüzelőanyag jellemzőit az e rendelet I. mellékletének 3. függeléke szerinti adatközlő lapon kell megadni.

▼B**1.2. Kiegészítő követelmények rugalmas tüzelőanyag-felhasználású járművekre**

A rugalmas tüzelőanyag-felhasználású járművek típusjóváhagyás megadására vonatkozó kiegészítő követelményekre a 83. sz. ENSZ EGB előírás 4.9. szakasza vonatkozik.

2. KIEGÉSZÍTŐ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK ÉS VIZSGÁLATOK**2.1. Kis sorozatú gyártók**

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

Jogszabály	Követelmények
A Kaliforniai Törvénykönyv (California Code of Regulations), 13. címének 1961 (a) és 1961(b)(1)(C)(1) bekezdései a 2001-es és későbbi évjáratú járműmodellek esetében, valamint 1968.1., 1968.2., 1968.5., 1976. és 1975. bekezdései (kiadó: Barclay's Publishing).	A típusjóváhagyást a Kaliforniai Törvénykönyv szerint kell megadni a könnyűgépjármű legújabb évjáratú modelljére.

2.2. A tüzelőanyag-tartály töltőelemei

2.2.1. A tüzelőanyag-tartály töltőelemeire vonatkozó követelményeket a XXI. melléklet 5.4.1. és 5.4.2. pontja, valamint az alábbi 2.2.2. pont határozza meg.

2.2.2. Gondoskodni kell arról, hogy a tanksapka hiánya esetén se következessen be túlzott mértékű párolgási kibocsátás, illetve tüzelőanyag-kiömlés. Ez az alábbi megoldások egyikével érhető el:

a) automatikusan nyíló és záródó, nem levehető tanksapka;

▼B

- b) olyan tervezési jellemzők, amelyekkel elkerülhető a túlzott párolgási kibocsátás a tanksapka elvesztése esetén,
- c) minden más megoldás, amellyel ugyanez a hatás érhető el. Ilyen megoldások lehetnek például (a teljesség igénye nélkül) a rögzített vagy láncra fűzött tanksapka, vagy ugyanannak a kulcsnak a használata a tanksapkához, amely 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**▼M3**

- 2.3.1. A kibocsátásszabályozó számítógéppel felszerelt járműnek rendelkeznie kell a gyártó által nem engedélyezett módosításokat megakadályozó funkciókkal. A gyártónak engedélyeznie kell a módosításokat abban az esetben, ha azok a jármű diagnosztizálásához, szervizeléséhez, műszaki ellenőrzéséhez, feljavításához vagy javításához szükségesek. Az átprogramozható számítógépes kódoknak és működési paramétereknek védettnek kell lenniük az illetéktelen beavatkozással szemben, és legalább az ISO 15031-7:2013 szabvány rendelkezései által nyújtottnak megfelelő szintű védelmet kell biztosítaniuk. 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 motornak a számítógép által kódolt üzemi paramétereit csak speciális eszközökkel és eljárásokkal lehessen megváltoztatni (pl. forrasztott vagy zárt számítógép-alkatrészeket, illetve plombált (vagy forrasztott) gépházat kell használni).
- 2.3.3. A gyártó kérésére a jóváhagyó hatóság mentességet adhat a 2.3.1. és a 2.3.2. pont követelményei alól olyan járművek esetében, amelyeknél valószínűleg nem szükséges ilyen védelem. A mentesség elbírálásakor a jóváhagyó hatóság által figyelembe veendő kritériumok magukban foglalják, többek között, a kereskedelmi forgalomban beszerezhető chipeket, a jármű nagyteljesítményű kapacitását, valamint a jármű tervezett eladási mennyiségét.
- 2.3.4. A programozható számítógépes kódrendszereket használó gyártóknak meg kell hozniuk a szükséges intézkedéseket az illetéktelen átprogramozás megakadályozása érdekében. Ezen intézkedések magukban foglalják a fejlett, manipulálás elleni védelmi stratégiákat és az olyan írásvédelmi funkciókat, 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. pontjában és 2.2. pontjában említett védelemmel. A manipulálás elleni védelem megfelelő szintjét nyújtó módszereket a jóváhagyó hatóságnak jóvá kell hagynia.
- 2.3.5. Mechanikus tüzelőanyag-befecskendező szivattyúval felszerelt kompressziós gyújtású motor esetében a gyártóknak megfelelő intézkedésekkel meg kell akadályozniuk, hogy használat közben illetéktelenül meg lehessen változtatni a maximálisan betölthető tüzelőanyag-mennyiséget.

▼ M3

- 2.3.6. A gyártóknak hatékonyan meg kell akadályozniuk a kilométer-számláló által jelzett értékeknek a fedélzeti hálózatban, az erőátviteli rendszer bármely vezérlőegységében, valamint adott esetben a táv-adatcsere szolgáltató jeladó egységben történő átprogramozását. A gyártóknak szisztematikus manipulálás elleni stratégiákat és írásvédelmi funkciókat kell alkalmazniuk a kilométer-számláló által jelzett értékek sértetlenségének védelme érdekében. A manipulálás elleni védelem megfelelő szintjét nyújtó módszereket a jóváhagyó hatóságnak jóvá kell hagynia.

▼ B

- 2.4. **A vizsgálatok végrehajtása**

▼ M3

- 2.4.1. Az I.2.4. ábrán láthatók a jármű típusjóváhagyásához szükséges vizsgálatok. A konkrét vizsgálati eljárások leírása a II., IIIA., IV., V., VI., VII., VIII., XI., XVI., XX., XXI. és XXII. mellékletben található.

A típusjóváhagyásra és kiterjesztésekre vonatkozó vizsgálati követelmények alkalmazása

Járműkategória	Szikragyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is ⁽¹⁾ ⁽²⁾								Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is	Tisztán elektromos járművek	Hidrogénalapú tüzelőanyag-cellával működő járművek
	Egyfajta tüzelőanyag				Kétfajta tüzelőanyag ⁽³⁾			Rugalmas tüzelőanyag-felhasználás ⁽³⁾			
Referencia-tüzelőanyag	Benzin (E10)	Cseppfolyósított szénhidrogéngáz (LPG)	Földgáz/biométán	Hidrogén (ICE)	Benzin (E10) Cseppfolyósított szénhidrogéngáz (LPG)	Benzin (E10) Földgáz/biométán	Benzin (E10) Hidrogén (ICE) ⁽⁴⁾	Benzin (E10) Etanol (E85)	Dízel (B7)	—	Hidrogén (tüzelőanyag-cell)
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok (1. típusú vizsgálat)	Igen	Igen	Igen	Igen ⁽⁴⁾	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—
Részecsketömeg (1. típusú vizsgálat)	Igen	—	—	—	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—
PN	Igen	—	—	—	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok, RDE (1A. típusú vizsgálat)	Igen	Igen	Igen	Igen ⁽⁴⁾	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—
Részecskeszám, valós vezetési feltételek melletti kibocsátás (1A. típusú vizsgálat) ⁽⁵⁾	Igen	—	—	—	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—
Környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (14 °C vizsgálat)	Igen	Igen	Igen	Igen ⁽⁴⁾	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—

Járműkategória	Szikragyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is ⁽¹⁾ ⁽²⁾								Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is	Tisztán elektromos járművek	Hidrogénalapú tüzelőanyag-cellával működő járművek
	Egyfajta tüzelőanyag				Kétfajta tüzelőanyag ⁽³⁾			Rugalmas tüzelőanyag-felhasználás ⁽³⁾			
Üresjáratú kibocsátások (2. típusú vizsgálat)	Igen	Igen	Igen	—	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (csak benzin)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	—	—	—
Forgattyúházból származó kibocsátások (3. típusú vizsgálat)	Igen	Igen	Igen	—	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	—	—	—
Párolgási kibocsátások (4. típusú vizsgálat)	Igen	—	—	—	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	—	—	—
Tartósság (5. típusú vizsgálat)	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen	—	—
Kibocsátás alacsony hőmérsékleten (6. típusú vizsgálat)	Igen	—	—	—	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	—	—	—
Használatban lévő járművek megfelelősége	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen (mint típusjóváhagyás)	Igen (mint típusjóváhagyás)	Igen (mint típusjóváhagyás)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—
Fedélzeti diagnosztika	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	—	—
CO ₂ -kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromosenergia-fogyasztás és elektromos hatóságár	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	Igen	Igen

▼ **M3**

Járműkategória	Szikragyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is ⁽¹⁾ ⁽²⁾							Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is	Tisztán elektromos járművek	Hidrogénalapú tüzelőanyag-cellával működő járművek
	Egyfajta tüzelőanyag				Kétfajta tüzelőanyag ⁽³⁾			Rugalmas tüzelőanyag-felhasználás ⁽³⁾		
Füst opacitása	—	—	—	—	—	—	—	—	Igen	—
Motorteljesítmény	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen

⁽¹⁾ A hidrogénüzemű és a rugalmas tüzelőanyag-felhasználású biodízel-üzemű járművek vizsgálati eljárásainak meghatározása egy későbbi időpontban történik.

⁽²⁾ A részecsketömeg- és részecskeszám-határértékek, illetve a vonatkozó mérési eljárások csak a közvetlen befecskendezésű motorokra vonatkoznak.

⁽³⁾ Egy kétfajta tüzelőanyaggal működő jármű és egy rugalmas tüzelőanyag-felhasználású jármű kombinációja esetén mindkét vizsgálatot el kell végezni.

⁽⁴⁾ Ha a jármű hidrogénnel működik, csak az NO_x-kibocsátást kell meghatározni.

⁽⁵⁾ A részecskék számára vonatkozó RDE-vizsgálatot csak azon járművek esetében kell elvégezni, amelyekre a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában szereplő Euro 6 részecskeszám-kibocsátási határértékek vonatkoznak.

▼B

3. A TÍPUSJÓVÁHAGYÁSOK KITERJESZTÉSEI

3.1. **Kiterjesztések az égéstermék-kibocsátások tekintetében (1. típusú és 2. típusú vizsgálat)****▼M3**

3.1.1. A típusjóváhagyást ki kell terjeszteni azon járművekre, amelyek megfelelnek a 2. cikk (1) bekezdésének, vagy megfelelnek a 2. cikk (1) bekezdése a) és c) pontjának, és teljesítik a következő feltételek mindegyikét:

a) a vizsgált jármű XXI. melléklet 7. al melléklet A7/1. táblázatának 9. lépéséből eredő CO₂-kibocsátása nem haladja meg a vizsgált jármű ciklus-energiaigényének megfelelő interpolációs egyenesből származó CO₂-kibocsátást;

b) az új interpolációs tartomány nem haladja meg a XXI. melléklet 6. al mellékletének 2.3.2.2. pontja szerinti maximális tartományt;

c) a szennyezőanyag-kibocsátás megfelel a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában meghatározott határértékeknek.

3.1.1.1. A típusjóváhagyás nem terjeszthető ki interpolációs járműcsalád létrehozása érdekében, ha azt csak magas szén-dioxid-kibocsátású jármű tekintetében adták meg.

▼B

3.1.2. Periodikusan regeneráló rendszerekkel rendelkező járművek

▼M3

A típusjóváhagyás a XXI. melléklet 6. al mellékletének 1. függeléké alapján végrehajtott Ki vizsgálatok (WLTP) esetében kiterjeszthető a XXI. melléklet 5.9. pontjában meghatározott feltételeknek megfelelő járművekre.

▼B

A típusjóváhagyás a 83. sz. ENSZ EGB előírás 13. melléklete alapján végrehajtott Ki vizsgálatok (NEDC) esetében kiterjeszthető a 692/2008 rendelet I. mellékletének 3.1.4. pontja szerinti követelményeknek megfelelő járművekre.

▼M33.2. **Kiterjesztések a párolgási kibocsátások tekintetében (4. típusú vizsgálat)**

3.2.1. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 6. melléklete [1 napos NEDC] vagy a 2017/1221/EK rendelet melléklete [2 napos NEDC] szerint elvégzett vizsgálatok esetén a típusjóváhagyás kiterjeszthető párolgási kibocsátást csökkentő rendszerrel felszerelt olyan járművekre, amelyek megfelelnek az alábbi feltételeknek:

3.2.1.1. A tüzelőanyag-/levegőadagolás alapelve (pl. egyedi befecskendezés) megegyezik.

3.2.1.2. A tüzelőanyag-tartály formája azonos, valamint a tüzelőanyag-tartály és a folyékony tüzelőanyagot szállító tömlők anyaga műszaki szempontból egyenértékű.

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

3.2.1.4. A tüzelőanyag-tartályok térfogata $\pm 10\%$ tűréssel megegyezik.

▼ **M3**

- 3.2.1.5. A tüzelőanyag-tartály megkerülőszelepének azonos beállításának kell lennie.
- 3.2.1.6. A tüzelőanyag-gőzök tárolási módjának – például a csapda alakja és térfogata, a tárolóközeg, a légszűrő (ha ilyet használnak a párolgási kibocsátás szabályozására) stb. – azonosnak kell lennie.
- 3.2.1.7. A tárolt gőz kifúvatási módszerei azonosak (például levegőáram, kiindulási pont vagy kifúvatási térfogat az előkondicionálási ciklusban).
- 3.2.1.8. A tüzelőanyag-adagoló rendszer tömitési és szellőztetési módjai azonosak.
- 3.2.2. A VI. melléklet szerint elvégzett vizsgálatok [2 napos WLTP] esetén a típusjóváhagyás kiterjeszthető párolgási kibocsátást csökkentő rendszerrel felszerelt olyan járművekre, amelyek megfelelnek a VI. melléklet 5.5.1. pontjában meghatározott követelményeknek.
- 3.2.3. A típusjóváhagyás kiterjeszthető olyan járművekre is, amelyek:
 - 3.2.3.1. motormérete különböző;
 - 3.2.3.2. motorteljesítménye különböző;
 - 3.2.3.3. automata és kézi sebességváltóval rendelkeznek;
 - 3.2.3.4. két- és négykerék-meghajtásúak;
 - 3.2.3.5. karosszériakialakítása különböző, és
 - 3.2.3.6. kerék- és gumiabroncs mérete különböző.

▼ **B**

- 3.3. **Kiterjesztések a kibocsátáscsökkentő berendezések tartóssága tekintetében (5. típusú vizsgálat)**
 - 3.3.1. A típusjóváhagyás kiterjeszthető különböző járműtípusokra, ha a jármű, motor vagy kibocsátásszabályozó rendszer alábbiakban megadott paraméterei azonosak vagy az előírt tűréseken belül maradnak:
 - 3.3.1.1. Jármű:

Tehetlenségi kategória: a következő két magasabb és bármely alacsonyabb tehetségi kategória.

Teljes kigurulási menetellenállás 80 km/h sebességnél: 5 % felette és bármilyen érték alatta.
 - 3.3.1.2. Motor
 - a) hengerek ürtartalma ($\pm 15\%$),
 - b) szelepek száma és vezérlése,
 - c) tüzelőanyag-ellátó rendszer,
 - d) hűtőrendszer típusa,
 - e) égési folyamat.
 - 3.3.1.3. Kibocsátásszabályozó rendszer paraméterei:
 - a) Katalizátorok és részecskeszűrők:
 - a katalitikus átalakítók, szűrők és elemek darabszáma
 - a katalitikus átalakítók és szűrők mérete (monolit-térfogat $\pm 10\%$),

▼B

a katalitikus reakció típusa (oxidáció, háromutas, szegénykeverékes NO_x-csapda, szelektív redukciós katalizátor, szegénykeverékes NO_x-katalizátor vagy más),

nemesfém-töltés (azonos vagy nagyobb),

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

hordozó (szerkezeti kialakítás és anyag),

cellasűrűség,

a hőmérséklet-változás nem haladhatja meg az 50 K értéket a katalitikus átalakító vagy szűrő bemenetén. Ezt a hőmérséklet-változást 120 km/h értékű járműsebességnél a stabil állapot kialakulása után és az 1. típusú vizsgálat szerinti terhelési beállítások mellett kell ellenőrizni.

b) Levegőbefűvés:

van vagy nincs

típus (szakaszos levegőadagoló, légszivattyúk, egyéb [egyebek]).

c) Kipufogógáz-visszavezető rendszer:

van vagy nincs

típus (hűtött vagy nem hűtött, aktív vagy passzív vezérlés, nagy nyomás vagy alacsony 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 típusjóváahagyást kérik.

3.4. Kiterjesztések fedélzeti diagnosztikához

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

a) motortartozékok;

b) gumibroncsok;

c) egyenértékű tehetetlenség;

d) hűtőrendszer;

e) összátételi arány;

f) erőátvitel típusa; valamint

g) a karosszéria típusa.

3.5. Kiterjesztések alacsony környezeti hőmérsékleten végzett vizsgálatokhoz (6. típusú vizsgálat)

3.5.1. Különböző referenciatömegű járművek

3.5.1.1. A jóváahagyást csak olyan referenciatömegű járművekre szabad kiterjeszteni, amelyeknél a használandó ekvivalens tehetetlenségi nyomatók a két következő nagyobb, vagy bármely kisebb osztályba esik.

3.5.1.2. N kategóriájú járművek esetében a jóváahagyást csak a kisebb referenciatömegű járművekre lehet kiterjeszteni, ha a már jóváahagyott jármű kibocsátásai az arra a járműre előírt határértékeken belül vannak, amelyre a jóváahagyás kiterjesztését kérik.

3.5.2. Különböző összátételi aránnyal rendelkező járművek

3.5.2.1. A típusjóváahagyást csak bizonyos feltételek mellett szabad kiterjeszteni különböző áttételi járművekre.

▼B

- 3.5.2.2. Annak eldöntéséhez, hogy a típusjóváahagyás kiterjeszthető-e, a 6. típusú vizsgálatnál alkalmazott valamennyi áttételre meg kell határozni az alábbi arányt:

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

ahol 1 000 min⁻¹ fordulatszám mellett a V_1 a típusjóváahagyást kapott jármű sebessége, a V_2 pedig annak a járműtípusnak a sebessége, amelyre a jóváahagyás kiterjesztését kérik.

- 3.5.2.3. Ha minden áttételnél $E \leq 8 \%$, akkor a kiterjesztés a 6. típusú vizsgálat megismétlése nélkül megadható.
- 3.5.2.4. Ha legalább egy áttételnél $E > 8 \%$, és ha minden áttételnél $E \leq 13 \%$, a 6. típusú vizsgálatot meg kell ismételni. A vizsgálatokat végezheti a gyártó által a műszaki szolgálat jóváahagyásával kiválasztott laboratórium. A vizsgálati jegyzőkönyvet meg kell küldeni a típusjóváahagyási vizsgálatért felelős műszaki szolgálatnak.

- 3.5.3. Különböző referenciatömegű és különböző összetételi aránnyal rendelkező járművek

A járműtípus jóváahagyása kiterjeszthető a különböző referenciatömegű és különböző összetételi aránnyal rendelkező járműtípusokra, feltéve hogy a 3.5.1. és a 3.5.2. pontban előírt feltételek teljesülnek.

4. GYÁRTÁSMEGFELELŐSÉG

4.1. Bevezetés

- 4.1.1. Az e rendelet szerinti típusjóváahagyás alapján gyártott valamennyi járművet úgy kell legyártani, hogy megfeleljen az e rendelet típusjóváahagyásra vonatkozó követelményeinek. A gyártónak megfelelő intézkedéseket és dokumentált ellenőrzési terveket kell megvalósítania, és az e rendeletben megadottak szerint meghatározott időközönként végre kell hajtania a szükséges kibocsátási és fedélzeti diagnosztikai vizsgálatokat a jóváahagyott típusnak való folyamatos megfelelés igazolása érdekében. A jóváahagyó hatóságnak ellenőriznie kell és el kell fogadnia a gyártó szóban forgó intézkedéseit és ellenőrzési terveit, továbbá ellenőrzéseket kell végrehajtania, és az e rendeletben megadottak szerint meghatározott időközönként kibocsátási és fedélzeti diagnosztikai vizsgálatokat kell végeznie a gyártó telephelyein, a gyártó- és vizsgálati létesítményeket is beleértve, a 2007/46/EK irányelv X. mellékletében ismertetett termékmegfelelőségi és a folyamatos ellenőrzési intézkedések részeként.

▼M3

- 4.1.2. A gyártónak (a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megadott) szennyezőanyag-kibocsátások, a CO₂-kibocsátás (az elektromosenergia-fogyasztás (EC) mérésével és, ahol alkalmazható, a tüzelőanyag-fogyasztás mérésére szolgáló fedélzeti eszköz pontosságának ellenőrzésével együtt), a kartergáz-kibocsátások, a párolgási kibocsátások és a fedélzeti diagnosztikai rendszer V., VI., XI., XXI. és XXII. mellékletben leírt vizsgálati eljárások szerinti vizsgálatával ellenőriznie kell a gyártásmegfelelőséget. Az ellenőrzésnek a fentiek miatt az 1., a 3. és a 4. típusú vizsgálatokat, valamint a fedélzeti járműdiagnosztikai rendszer vizsgálatát is tartalmaznia kell, a 2.4. pontban ismertetettek szerint.

A típusjóváahagyó hatóság köteles legalább 5 évig nyilvántartani a gyártásmegfelelőségi vizsgálati eredményekkel kapcsolatos valamennyi dokumentációt és azt kérésre a Bizottság rendelkezésére bocsátani.

A gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló konkrét eljárásokat a 4.2-4.7. pont, valamint az 1. és a 2. függelék tartalmazza.

▼ M3

4.1.3. A gyártók gyártásmegfelelőségének ellenőrzése során a járműcsalád alatt a gyártásmegfelelőségi járműcsalád értendő az 1. típusú vizsgálatoknál, beleértve a tüzelőanyag-fogyasztás mérésére szolgáló fedélzeti eszköz pontosságának ellenőrzését, és a 3. típusú vizsgálatoknál, a 3.2. pontban ismertetett kiterjesztésekkel a 4. típusú vizsgálatnál, illetve a fedélzeti jármű-diagnosztikai család értendő a 3.4. pontban ismertetett kiterjesztésekkel a fedélzeti járműdiagnosztikai vizsgálatoknál.

4.1.3.1. Gyártásmegfelelőségi járműcsaládra vonatkozó kritériumok

4.1.3.1.1. Az M kategóriájú, valamint az N1 kategóriájú I. osztályú és II. osztályú járművek esetében a gyártásmegfelelőségi járműcsalád megegyezik a XXI. melléklet 5.6. pontjában ismertetett interpolációs járműcsaláddal.

4.1.3.1.2. Az N1 kategóriájú III. osztályú és az N2 kategóriájú járművek esetében ugyanabba a gyártásmegfelelőségi járműcsaládba csak azok a járművek tartozhatnak, amelyek azonosak a járművel, erőátviteli rendszerrel, sebességváltóval kapcsolatos alábbi jellemzők tekintetében:

a) a belső égésű motor fajtája: a tüzelőanyag fajtája (vagy fajtái a rugalmas tüzelőanyag-felhasználású vagy kétfajta tüzelőanyaggal működő járművek esetében), az égési folyamat, a motor ürtartalma, a teljes terhelési jellemzők, a motortechnológia és a feltöltőrendszer, valamint azon más motoralrendszerek vagy -jellemzők, amelyek nem elhanyagolható hatással vannak a kibocsátott CO₂ tömegére WLTP körülmények között;

b) az erőátviteli rendszeren belül a kibocsátott CO₂ tömegére hatással lévő valamennyi részegység működési elve;

c) a sebességváltó fajtája (azaz kézi, automata, fokozatmentes (automata) sebességváltó) és a sebességváltó típusa (azaz névleges nyomaték, sebességfokozatok száma, tengelykapcsolók száma stb.);

d) a meghajtott tengelyek száma.

4.1.4. A gyártó által végzett termékellenőrzés gyakoriságát az ISO 31000:2018 – Kockázatfelmérés és -kezelés. Alap- és irányelvek nemzetközi szabvánnyal összhangban lévő kockázatelemzési módszer alapján kell meghatározni, de az 1. típus esetében legalább gyártásmegfelelőségi járműcsaládonként legyártott 5 000 járművenként vagy évenként el kell végezni, aszerint, hogy melyik következik be hamarabb.

▼ B

4.1.5. A típusjóváahagyást megadó hatóság bármikor ellenőrizheti az egyes gyártótüzemekben alkalmazott megfelelés-ellenőrzési módszereket.

Az e rendelet alapján a jóváahagyó hatóságnak ellenőrzéseket kell végrehajtania a gyártó telephelyein a gyártó intézkedéseinek és dokumentált ellenőrzési terveinek ellenőrzése érdekében az ISO 31000:2009 – Kockázatfelmérés és -kezelés. Alap- és irányelvek nemzetközi szabvánnyal összhangban lévő kockázatelemzési módszer alapján, de minden esetben legalább évenként egy ellenőrzés gyakorisággal.

▼ M3

Ha a jóváahagyó hatóság nem tekinti megfelelőnek a gyártó ellenőrzési eljárását, akkor a 4.2–4.7. pontban ismertetettek szerint fizikai vizsgálatokat kell végrehajtani közvetlenül a sorozatgyártású járműveken.

▼B

- 4.1.6. A jóváhagyó hatóság által fizikai vizsgálatok révén végzett ellenőrzés normál gyakoriságát a gyártó ellenőrzési eljárásának eredményei alapján, kockázatelemzési módszerrel kell meghatározni, de a gyakoriságnak minden esetben el kell érnie a három évente legalább egy ellenőrző vizsgálatot. ► **M3** A jóváhagyó hatóságnak ezeket a fizikai kibocsátás-vizsgálatokat és fedélzeti járműdiagnosztikai vizsgálatokat a sorozatgyártású járműveken a 4.2–4.7. pontban ismertetettek szerint kell végrehajtania. ◀

Abban az esetben, ha a fizikai vizsgálatokat a gyártó hajtja végre, akkor a jóváhagyó hatóságnak meg kell tekintenie a vizsgálatokat a gyártó létesítményében.

- 4.1.7. A jóváhagyó hatóságnak a gyártók megfelelőségének ellenőrzése érdekében valamennyi végrehajtott ellenőrzési vizsgálat és fizikai vizsgálat eredményeit jegyzőkönyveznie kell, és azt legalább 10 éves időtartamon át meg kell őriznie. Ezeket a jegyzőkönyveket más típusjóváhagyó hatóság vagy az Európai Bizottság kérésére rendelkezésre kell bocsátani.
- 4.1.8. Nem megfelelés esetén a 2007/46/EK irányelv 30. cikkét kell alkalmazni.

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

▼M3

- 4.2.1. Az 1. típusú vizsgálatot a 4.1.3.1. pontban leírt gyártásmegfelelőségi járműcsalád valamely érvényes tagjának sorozatgyártású járművein kell végrehajtani. A vizsgálati eredmények az e rendelet alapján elvégzett valamennyi korrekció után eredményül kapott értékek. A szennyező anyagok tekintetében való megfelelés ellenőrzéséhez a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megadott határértékeket kell alkalmazni. A CO₂-kibocsátásra vonatkozó határértéknek a gyártó által a XXI. melléklet 7. al mellékletében meghatározott interpolációs módszernek megfelelően kiválasztott járműre megállapított értéket kell alkalmazni. A jóváhagyó hatóságnak ellenőriznie kell az interpolációs számítást.

- 4.2.2. Véletlenszerűen ki kell választani három járművet a gyártásmegfelelőségi járműcsaládból. A jóváhagyó hatóság által végzett kiválasztás után a gyártó már nem végezhet semmilyen beállítást a kiválasztott járműveken.

- 4.2.3. A vizsgálati feltételek kiszámítására szolgáló statisztikai módszer leírása az 1. függelékben található.

Valamely gyártásmegfelelőségi járműcsalád gyártása nem tekinthető megfelelőnek, ha az 1. függelékbeli vizsgálati feltételek szerint egy vagy több szennyező anyag és a CO₂ értéke meghaladja az elutasítási küszöbértéket.

Valamely gyártásmegfelelőségi járműcsalád gyártása akkor tekinthető megfelelőnek, ha az 1. függelékbeli vizsgálati feltételek szerint valamennyi szennyező anyag és a CO₂ értéke az elfogadási küszöbértéken belüli.

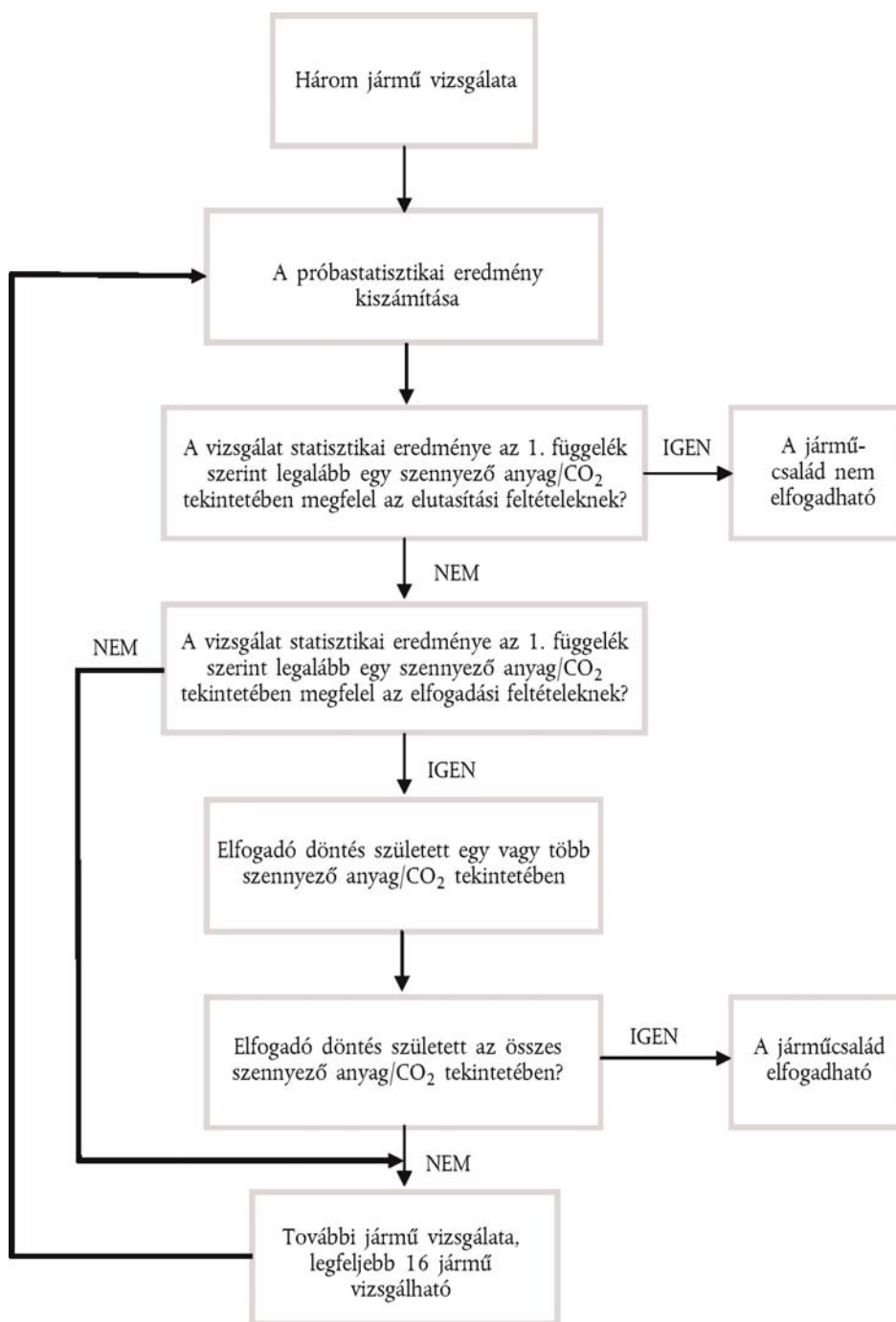
▼B

Ha egy szennyező anyag tekintetében elfogadó döntés született, ezt a döntést nem változtathatja meg a többi szennyező anyag és a CO₂ értékeinek vonatkozásában végzett további vizsgálatok eredménye.

Ha a valamennyi szennyező anyagra és a CO₂-re vonatkozó értékek nem az elfogadási küszöbértéken belüliek, akkor vizsgálatot kell végrehajtani további, legfeljebb 16 járművön, és az elfogadó, illetve az elutasító döntés meghozatala érdekében az 1. függelékben meghatározott eljárást kell ismételt alkalmazni (lásd az I.4.2. ábrát).

▼ B

I.4.2. ábra

▼ M3

4.2.4. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével, a gyártás-megfelelőségi járműcsaládba tartozó, legfeljebb 15 000 km futásteljesítményű járművön is végezhetők vizsgálatok, az egyes gyártás-megfelelőségi járműcsaládok számára mért szennyező anyagok/CO₂ EvC változása együtthatók megállapítása érdekében. A bejáratási eljárást a gyártó hajtja végre, akinek vállalnia kell, hogy semmilyen beállítást sem végez ezeken a járműveken.

▼ B

4.2.4.1. A mért változási együtthatók bejáratott járművekkel történő megállapítása érdekében az alábbi eljárást kell alkalmazni:

- a) a szennyező anyagok/CO₂ értékét az első vizsgált jármű esetében legfeljebb 80 km futásteljesítménynél és „x” km-nél meg kell mérni;

▼B

- b) az alábbiak szerinti ki kell számítani a szennyező anyagok/CO₂ 80 km és „x” km közötti változási együtthatóját (EvC):

$$EvC_{\text{meas}} = \text{„x” km – nél mért értékek} / 80 \text{ km – nél mért értékek}$$

▼M3

- c) a gyártásmegfelelőségi járműcsaládba tartozó többi járművet nem kell bejáratni, de a nulla km-nél mért kibocsátásukat/elektromosenergia-fogyasztásukat/CO₂-értéküket meg kell szorozni az első bejáratott jármű változási együtthatójával. Ebben az esetben az 1. függelék szerinti vizsgálathoz a következő értékeket kell figyelembe venni:

▼B

- i. az első jármű esetében az „x” km-nél mért értékek;
- ii. a többi jármű esetében a nulla km-nél mért értékek szorozva a vonatkozó változási együtthatóval.

4.2.4.2. Az összes ilyen vizsgálatot kereskedelmi forgalomban kapható tüzelőanyaggal kell elvégezni. A gyártó kérésére azonban a IX. mellékletben leírt referencia-tüzelőanyagok is használhatók.

4.2.4.3. A gyártásmegfelelőség CO₂-kibocsátás tekintetében való ellenőrzésekor a 4.2.4.1. pontban említett eljárás alternatívaként a járműgyártó 0,98 értékű rögzített EvC változási együtthatót alkalmazhat, minden 0 km-nél mért CO₂-értéket ezzel az együtthatóval szorozva.

4.2.5. LPG vagy földgáz/biométán üzemű járművek esetében a gyártás megfelelésére vonatkozó vizsgálatokat el lehet végezni olyan kereskedelmi forgalomban kapható tüzelőanyaggal, amelynek C3/C4 aránya a referencia-tüzelőanyagok aránya közé esik LPG esetében, illetve a nagy és a kis fűtőértékű tüzelőanyagok valamelyikének aránya közé esik földgáz/biométán esetében. Minden esetben be kell nyújtani a tüzelőanyag-elemzést a jóváhagyó hatósághoz.

4.2.6. Ökoinnovációs technológiákkal felszerelt járművek

4.2.6.1. Egy vagy több, M₁ jármű esetében a 443/2009/EK rendelet 12. cikke, illetve N₁ jármű esetében az 510/2011/EU rendelet 12. cikke szerinti ökoinnovációs technológiával felszerelt járműtípus esetében a gyártásmegfelelőséget az ökoinnovációs technológiák tekintetében a szóban forgó megfelelő ökoinnovációs technológia (technológiák) meglétének ellenőrzésével kell igazolni.

4.3. Tisztán elektromos járművek

4.3.1. A gyártás elektromosenergia-fogyasztás tekintetében való megfelelést biztosító intézkedéseket az e melléklet 4. függelékében meghatározott típusbizonyítvány alapján kell ellenőrizni.

4.3.2. Az elektromosenergia-fogyasztás ellenőrzése a gyártásmegfelelőség szempontjából

4.3.2.1. A gyártásmegfelelőségi eljárás során az 1. típusú vizsgálati eljárásra vonatkozó, az e rendelet XXI. melléklete 8. al mellékletének 3.4.4.1.3. pontja szerinti megszakítási feltételt (egymást követő szakaszokból álló vizsgálati program) és az e rendelet XXI. mellékletének 8. al melléklete 3.4.4.2.3. pontja szerinti megszakítási feltételt (rövidített vizsgálati eljárás) az alábbiakkal kell helyettesíteni:

A megszakítási feltétel a gyártásmegfelelőségi eljárás során az első alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus befejezésekor következik be.

▼B

4.3.2.2. Ezen első alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus során az újratölthető energiatároló rendszer(ek)ből származó egyenáramú energiát az e rendelet XXI. mellékletének 8. al melléklete 3. függelékében ismertetett eljárással kell megmérni, majd el kell osztani az ezen alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus alatt megtett távolsággal.

4.3.2.3. A 4.3.2.2. pont szerint meghatározott értéket össze kell vetni a 2. függelék 1.2. pontja szerint meghatározott értékkel.

4.3.2.4. Az elektromosenergia-fogyasztás tekintetében való megfelelést az 1. függelék 4.2. pontjában leírt statisztikai eljárásokkal kell ellenőrizni. E megfelelési ellenőrzés esetében a szennyező anyagok/CO₂ kifejezéseket az elektromosenergia-fogyasztás kifejezéssel kell helyettesíteni.

4.4. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV)

4.4.1. A gyártás külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) CO₂-kibocsátásának tömege és elektromosenergia-fogyasztása tekintetében való megfelelést biztosító intézkedéseket az e melléklet 4. függelékében meghatározott típusbizonyítványban szereplő leírás alapján kell ellenőrizni.

4.4.2. A kibocsátott CO₂-tömeg ellenőrzése a gyártásmegfelelés szempontjából

4.4.2.1. A járművet 1. típusú töltést fenntartó vizsgálati eljárással kell vizsgálni az e rendelet XXI. melléklete 8. al mellékletének 3.2.5. pontjában ismertetett szerint.

4.4.2.2. E vizsgálat során az e rendelet XXI. melléklete 8. al mellékletének A8/5. táblázata alapján meg kell határozni a töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó CO₂-kibocsátás tömegét, majd azt össze kell vetni a 2. függelék 2.3. pontja szerinti töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó CO₂-kibocsátás tömegével.

4.4.2.3. A CO₂-kibocsátás tekintetében való megfelelést az 1. függelék 4.2. pontjában leírt statisztikai eljárásokkal kell ellenőrizni.

4.4.3. Az elektromosenergia-fogyasztás ellenőrzése a gyártásmegfelelés szempontjából

4.4.3.1. A gyártásmegfelelési eljárás során az 1. típusú töltést fogyasztó vizsgálati eljárás e rendelet XXI. melléklete 8. al mellékletének 3.2.4.4. pontja szerinti végén az alábbiakkal kell helyettesíteni:

Az 1. típusú töltést fogyasztó vizsgálati eljárás vége a gyártásmegfelelési eljárás során az első alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus befejezésekor következik be.

4.4.3.2. Ezen első alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus során az újratölthető energiatároló rendszer(ek)ből származó egyenáramú energiát az e rendelet XXI. melléklete 8. al mellékletének 3. függelékében ismertetett eljárással kell megmérni, majd el kell osztani az ezen alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus alatt megtett távolsággal.

▼M3

4.4.3.3. A 4.4.3.2. pont szerint meghatározott értéket össze kell vetni a 2. függelék 2.4. pontja szerint meghatározott értékkel.

▼B

4.4.1.4. Az elektromosenergia-fogyasztás tekintetében való megfelelést az 1. függelék 4.2. pontjában leírt statisztikai eljárásokkal kell ellenőrizni. E megfelelési ellenőrzés esetében a szennyező anyagok/CO₂ kifejezéseket az elektromosenergia-fogyasztás kifejezéssel kell helyettesíteni.

▼B**4.5. A jármű megfelelőségének ellenőrzése a 3. típusú vizsgálat tekintetében**

4.5.1. Ha a 3. típusú vizsgálat ellenőrzése szükséges, akkor azt az alábbi követelmények szerint kell elvégezni:

4.5.1.1. Ha a jóváhagyó hatóság úgy határoz, hogy a gyártás minősége nem tűnik kielégítőnek, akkor egy járművet véletlenszerűen ki kell választani a járműcsaládból, és azt alá kell vetni az V. melléklet szerinti vizsgálatoknak.

4.5.1.2. A gyártás megfelelőnek tekinthető, ha ez a jármű megfelel az V. mellékletben leírt vizsgálatok követelményeinek.

4.5.1.3. Ha a vizsgált jármű nem felel meg a 4.5.1.1. pont szerinti követelményeknek, akkor ugyanabból a járműcsaládból véletlenszerűen ki kell választani négy további járművet, és azokat alá kell vetni a V. mellékletben leírt vizsgálatoknak. A vizsgálatokat olyan járműveken is el lehet végezni, amelyek módosítások nélkül legfeljebb 15 000 kilométert futottak.

4.5.1.4. A gyártás megfelelőnek tekinthető, ha legalább három jármű megfelel az V. mellékletben leírt vizsgálatok követelményeinek.

4.6. A jármű megfelelőségének ellenőrzése a 4. típusú vizsgálat tekintetében

4.6.1. Ha a 4. típusú vizsgálat ellenőrzése szükséges, akkor azt az alábbi követelmények szerint kell elvégezni:

4.6.1.1. Ha a jóváhagyó hatóság úgy határoz, hogy a gyártás minősége nem kielégítő, akkor egy járművet véletlenszerűen ki kell választani a járműcsaládból, és azt alá kell vetni a VI. mellékletben, vagy legalább a 83. sz. ENSZ előírás 7. mellékletének 7. szakaszában leírt vizsgálatoknak.

4.6.1.2. A gyártás megfelelőnek tekinthető, ha ez a jármű a végrehajtott vizsgálat függvényében megfelel a VI. mellékletben vagy a 83. sz. ENSZ előírás 7. mellékletének 7. szakaszában leírt vizsgálatok követelményeinek.

4.6.1.3. Ha a vizsgált jármű nem felel meg a 4.6.1.1. szakasz szerinti követelményeknek, akkor ugyanabból a járműcsaládból véletlenszerűen ki kell választani négy további járművet, és azokat alá kell vetni a VI. mellékletben, vagy legalább a 83. sz. ENSZ előírás 7. mellékletének 7. szakaszában leírt vizsgálatoknak. A vizsgálatokat olyan járműveken is el lehet végezni, amelyek módosítások nélkül legfeljebb 15 000 kilométert futottak.

4.6.1.4. A gyártás megfelelőnek tekinthető, ha legalább három jármű a végrehajtott vizsgálat függvényében megfelel a VI. mellékletben vagy a 83. sz. ENSZ előírás 7. mellékletének 7. szakaszában leírt vizsgálatok követelményeinek.

4.7. A jármű megfelelőségének ellenőrzése a fedélzeti diagnosztika tekintetében

4.7.1. Ha a fedélzeti diagnosztikai rendszer teljesítményének ellenőrzése szükséges, akkor azt az alábbi követelmények szerint kell elvégezni:

4.7.1.1. Ha a jóváhagyó hatóság úgy határoz, hogy a gyártás minősége nem tűnik kielégítőnek, akkor egy járművet véletlenszerűen ki kell választani a járműcsaládból, és azt alá kell vetni a XI. melléklet 1. függelék szerinti vizsgálatoknak.

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

▼B

- 4.7.1.3. Ha a vizsgált jármű nem teljesíti a 4.7.1.1. pont követelményeit, akkor ugyanabból a járműcsaládból egy további, négy járműből álló véletlen mintát kell venni, és ezeken kell elvégezni a XI. melléklet 1. függelékében leírt vizsgálatot. A vizsgálatokat olyan járműveken is el lehet végezni, amelyek módosítások nélkül legfeljebb 15 000 kilométert futottak.
- 4.7.1.4. A gyártás megfelelőnek tekinthető, ha legalább három jármű megfelel a XI. melléklet 1. függelékében leírt vizsgálatok követelményeinek.

▼ B*1. függelék***A gyártásmegfelelőség ellenőrzése az 1. típusú vizsgálatához – Statisztikai módszer****▼ M3**

1. Az e függelék a gyártásmegfelelőségnek a szennyező anyagok/CO₂ vonatkozásában végzett 1. típusú vizsgálat szempontjából történő ellenőrzéséhez alkalmazott eljárást, a tisztán elektromos járművekre és a külső feltöltésű hibrid elektromos járművekre (OVC-HEV) vonatkozó megfelelési követelményeket is beleértve, valamint a tüzelőanyag-fogyasztás mérésére szolgáló fedélzeti eszköz pontosságának ellenőrzésére szolgáló eljárást ismerteti.

▼ B

2. **► M3** A 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában meghatározott szennyező anyagok és a CO₂-kibocsátás mérését legalább 3 járművön kell elvégezni, és folyamatosan növelni kell az elfogadási vagy az elutasítási küszöbérték eléréséig. A tüzelőanyag-fogyasztás mérésére szolgáló fedélzeti eszköz pontosságát az N számú vizsgálatok mindegyike esetében meg kell határozni, ◀

Az N számú $x_1, x_2, \dots, x_N$ vizsgálatból meg kell határozni az X_{tests} átlagértéket és a VAR variáciát, valamennyi N mérésből:

$$X_{tests} = (x_1 + x_2 + x_3 + \dots + x_N) / N$$

és

$$VAR = ((x_1 - X_{tests})^2 + (x_2 - X_{tests})^2 + \dots + (x_N - X_{tests})^2) / (N - 1)$$

3. Valamennyi vizsgálat esetében az alábbi három eredmény (lásd az alábbi i–iii. pontokat) egyike érhető el a minden egyes szennyező anyagra vonatkozó L határértéken alapuló szennyező anyagok tekintetében, az összes N vizsgálat átlaga: X_{tests} , a vizsgálati eredmények VAR variációja és a vizsgálatok N száma alapján:

- i. A járműcsalád elfogadható, ha $X_{tests} < A \times L - VAR/L$
- ii. A járműcsalád nem fogadható el, ha $X_{tests} > A \times L - ((N - 3)/13) \times VAR/L$
- iii. További mérést kell végezni, ha

▼ M3

$$A \times L - VAR/L \leq X_{tests} \leq A \times L - ((N - 3)/13) \times VAR/L$$

▼ B

A szennyező anyagok mérése során az A tényezőt 1,05-re kell beállítani a mérési pontatlanságok figyelembevétele érdekében.

4. A CO₂ és az elektromosenergia-fogyasztás esetében a normalizált CO₂ és elektromosenergia-fogyasztás értékeket kell alkalmazni:

$$x_i = CO_{2test-i} / CO_{2declared}$$

$$x_i = EC_{test-i} / EC_{DC, COP}$$

A CO₂ és az elektromosenergia-fogyasztás esetében az A tényezőt 1,01-re, míg az L értéket 1-re kell beállítani. Így a CO₂ és az elektromosenergia-fogyasztás esetében a feltételek az alábbiakra egyszerűsödnek:

- i. A járműcsalád elfogadható, ha $X_{tests} < A - VAR$
- ii. A járműcsalád nem fogadható el, ha $X_{tests} > A - ((N - 3)/13) \times VAR$

▼B

iii. További mérést kell végezni, ha

▼M3

$$A - VAR \leq X_{tests} \leq A - ((N - 3)/13) \times VAR$$

-
5. A 4a. cikkben említett járművek esetében a tüzelőanyag-fogyasztás mérésére szolgáló fedélzeti eszköz pontosságát a következőképpen kell kiszámítani:

$x_{i,OBFCM}$ = a tüzelőanyag-fogyasztás mérésére szolgáló fedélzeti eszköz XXII. melléklet 4.2. pontja szerinti képlettel meghatározott pontossága minden egyedi i vizsgálathoz.

A típusjóváhagyó hatóság köteles valamennyi vizsgált gyártásmegfelelőségi járműcsalád tekintetében nyilvántartani a meghatározott pontosságot.

▼B*2. függelék***Gyártásmegfelelőségi számítások elektromos járművek esetében**

1. Gyártásmegfelelőségi számítások tisztán elektromos járművek esetében
- 1.1. Tisztán elektromos járművek egyedi elektromosenergia-fogyasztásának interpolációja

$$EC_{DC-ind,COP} = EC_{DC-L,COP} + K_{ind} \times (EC_{DC-H,COP} - EC_{DC-L,COP})$$

ahol:

$EC_{DC-ind,COP}$ valamely konkrét jármű elektromosenergia-fogyasztása a gyártásmegfelelőség szempontjából, Wh/km;

$EC_{DC-L,COP}$ az alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) elektromosenergia-fogyasztása a gyártásmegfelelőség szempontjából, Wh/km;

$EC_{DC-H,COP}$ a magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) elektromosenergia-fogyasztása a gyártásmegfelelőség szempontjából, Wh/km;

K_{ind} a szóban forgó konkrét jármű interpolációs együtthatója az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus esetében.

- 1.2. Tisztán elektromos járművek elektromosenergia-fogyasztása

Meg kell határozni az alábbi értéket, és azt kell használni a gyártásmegfelelőség elektromosenergia-fogyasztás tekintetében történő ellenőrzésére:

$$EC_{DC,COP} = EC_{DC,CD,first\ WLTC} \times AF_{EC}$$

ahol:

$EC_{DC,COP}$ az elektromosenergia-fogyasztás az újratölthető energiátároló rendszernek a gyártásmegfelelőség vizsgálati eljárásának részeként az ellenőrzésre szolgáló első alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklus alatti lemerítése alapján;

$EC_{DC,CD,first\ WLTC}$ az elektromosenergia-fogyasztás az újratölthető energiátároló rendszernek a XXI. melléklet 8. al mellékletének 4.3. pontja szerinti első alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklusbeli lemerítése alapján, Wh/km mértékegységben;

AF_{EC} a gyártó által a homologizáció során elvégzett 1. típusú vizsgálati eljárás végrehajtása után megadott töltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztás, és a gyártásmegfelelőségi eljárás során meghatározott, mért vizsgálati eredmény közötti eltérést kiegyenlítő módosító tényező

és

$$AF_{EC} = \frac{EC_{WLTC,declared}}{EC_{WLTC}}$$

▼B

ahol

$EC_{WLTC,declared}$ a tisztán elektromos járműveknek a gyártó által a ►M3 XXI. melléklet 6. al mellékletének 1.2.3. pontja ◄ alapján megadott elektromosenergia-fogyasztása

EC_{WLTC} a tisztán elektromos járműveknek a XXI. melléklet 8. al mellékletének 4.3.4.2. pontja alapján mért elektromosenergia-fogyasztása.

2. Gyártásmegfelelőségi számítások külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) esetében
- 2.1. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) egyedi, töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó CO_2 -kibocsátás tömegét a gyártásmegfelelőség szempontjából

$$M_{CO_2-ind,CS,COP} = M_{CO_2-L,CS,COP} + K_{ind} \times (M_{CO_2-H,CS,COP} - M_{CO_2-L,CS,COP})$$

ahol:

$M_{CO_2-ind,CS,COP}$ valamely konkrét jármű töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó CO_2 -kibocsátás tömegét a gyártásmegfelelőség szempontjából, g/km;

$M_{CO_2-L,CS,COP}$ az alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó CO_2 -kibocsátás tömegét a gyártásmegfelelőség szempontjából, g/km;

$M_{CO_2-H,CS,COP}$ a magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó CO_2 -kibocsátás tömegét a gyártásmegfelelőség szempontjából, g/km;

K_{ind} a szóban forgó konkrét jármű interpolációs együtthatója az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus esetében.

- 2.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) egyedi, töltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztása a gyártásmegfelelőség szempontjából

$$EC_{DC-ind,CD,COP} = EC_{DC-L,CD,COP} + K_{ind} \times (EC_{DC-H,CD,COP} - EC_{DC-L,CD,COP})$$

ahol:

$EC_{DC-ind,CD,COP}$ valamely konkrét jármű töltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztása a gyártásmegfelelőség szempontjából, Wh/km;

$EC_{DC-L,CD,COP}$ az alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) töltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztása a gyártásmegfelelőség szempontjából, Wh/km;

$EC_{DC-H,CD,COP}$ a magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) töltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztása a gyártásmegfelelőség szempontjából, Wh/km;

K_{ind} a szóban forgó konkrét jármű interpolációs együtthatója az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus esetében.

- 2.3. A töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó kibocsátott CO_2 tömege a gyártásmegfelelőség szempontjából

Meg kell határozni az alábbi értéket, és azt kell használni a gyártásmegfelelőség töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó kibocsátott CO_2 tömege tekintetében történő ellenőrzésére:

$$M_{CO_2,CS,COP} = M_{CO_2,CS} \times AF_{CO_2,CS}$$

▼B

ahol:

$M_{CO_2,CS,COP}$ a CO₂-kibocsátás tömege a töltést fenntartó üzemmódban a gyártásmegfelelőség vizsgálati eljárásának részeként az ellenőrzésre szolgáló 1. típusú töltést fenntartó vizsgálat során;

$M_{CO_2,CS}$ a ►**M3** XXI. melléklet 8. al mellékletének 4.1.1. pontja ◄ szerint végrehajtott 1. típusú töltést fenntartó vizsgálat töltést fenntartó üzemmóddhoz tartozó CO₂-kibocsátásának tömege, g/km;

$AF_{CO_2,CS}$ a gyártó által a homologizáció során elvégzett 1. típusú vizsgálati eljárás végrehajtása után megadott érték és a gyártásmegfelelőségi eljárás során meghatározott, mért vizsgálati eredmény közötti eltérést kiegyenlítő módosító tényező

És

$$AF_{CO_2,CS} = \frac{M_{CO_2,CS,e,declared}}{M_{CO_2,CS,e,6}}$$

ahol

$M_{CO_2,CS,e,declared}$ a gyártó által megadott, a XXI. melléklet 8. al melléklete A8/5. táblázatának 7. lépése szerint végrehajtott 1. típusú töltést fenntartó vizsgálat töltést fenntartó üzemmóddhoz tartozó kibocsátott CO₂ tömege.

$M_{CO_2,CS,e,6}$ a XXI. melléklet 8. al melléklete A8/5 táblázatának 6. lépése szerint végrehajtott 1. típusú töltést fenntartó vizsgálat töltést fenntartó üzemmóddhoz tartozó mért kibocsátott CO₂ tömege.

2.4. A töltést fogyasztó üzemmóddhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztás a gyártásmegfelelőség szempontjából

Meg kell határozni az alábbi értéket, és azt kell használni a gyártásmegfelelőség töltést fogyasztó üzemmóddhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztás tekintetében történő ellenőrzésére

$$EC_{DC,CD,COP} = EC_{DC,CD,first\ WLTC} \times AF_{EC,AC,CD}$$

ahol:

$EC_{DC,CD,COP}$ a töltést fogyasztó üzemmóddhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztás az újratölthető energiatároló rendszernek a gyártásmegfelelőség vizsgálati eljárásának részeként az ellenőrzésre szolgáló 1. típusú töltést fogyasztó vizsgálat első alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklusa alatti lemerítése alapján;

$EC_{DC,CD,first\ WLTC}$ a töltést fogyasztó üzemmóddhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztás az újratölthető energiatároló rendszernek a XXI. melléklet 8. al mellékletének 4.3. pontja szerinti 1. típusú töltést fogyasztó vizsgálat első alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklusa alatti lemerítése alapján, Wh/km;

$AF_{EC,AC,CD}$ a töltést fogyasztó üzemmóddhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztásnak a gyártó által a homologizáció során elvégzett 1. típusú vizsgálati eljárás végrehajtása után megadott érték és a gyártásmegfelelőségi eljárás során meghatározott, mért vizsgálati eredmény közötti eltérést kiegyenlítő módosító tényezője

▼B

és

$$AF_{EC,AC,CD} = \frac{EC_{AC,CD,declared}}{EC_{AC,CD}}$$

ahol

$EC_{AC,CD,declared}$ a gyártó által megadott, a ►**M3** XXI. melléklet 6. almel­lékletének 1.2.3. pontja ◄ szerint végrehajtott 1. típusú töltést fenntartó vizsgálat töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó elektromosenergia-fogyasztása.

$EC_{AC,CD}$ a XXI. melléklet 8. almel­lékletének 4.3.1. pontja szerint végrehajtott 1. típusú töltést fenntartó vizsgálat töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó mért elektromosenergia-fogyasztása.

▼B

3. függelék

MINTA**... sz. ADATKÖZLŐ LAP****JÁRMŰ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA A KIBOCSÁTÁSOK, VALAMINT A JÁRMŰJAVÍTÁSI ÉS -KARBANTARTÁSI INFORMÁCIÓK ELÉRHETŐSÉGE TEKINTETÉBEN**

Az alábbi adatokat, szükség szerint, három példányban, tartalomjegyzékkel együtt kell benyújtani. A rajzokat megfelelő méretben, kellő részletességgel, A4-es formátumban vagy A4-es formátumra összehajtogatva kell beadni. Amennyiben vannak fényképek, azoknak megfelelően részletesnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek elektromos vezérléssel működnek, ezek teljesítményére vonatkozóan is kell adatokat szolgáltatni.

0. ÁLTALÁNOS ADATOK
- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus:
- 0.2.1. Kereskedelmi név (nevek) (amennyiben van):

▼M3

- 0.2.2.1. A többlépcsős típusjóváhagyás megengedett paraméterértékei az alapjármű kibocsátási értékeinek használata tekintetében (adott esetben illessze be a tartományokat):
- A jármű végleges menetkész tömege (kg)
- A jármű végleges homlokfelülete (cm²):
- Gördülési ellenállás (kg/t):
- Az elülső belépőlevegő-rács keresztmetszeti területe (cm²):
- 0.2.3. Azonosítók:
- 0.2.3.1. Interpolációs család-azonosító:
- 0.2.3.2. Környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT) szerinti járműcsalád-azonosító:
- 0.2.3.3. PEMS-vizsgálati járműcsalád-azonosító:
- 0.2.3.4. Kigurulási menetellenállási járműcsalád-azonosító
- 0.2.3.4.1. A VH kigurulási menetellenállás szerinti járműcsaládja:
- 0.2.3.4.2. A VL kigurulási menetellenállás szerinti járműcsaládja:
- 0.2.3.4.3. Az interpolációs járműcsaládban alkalmazható kigurulási menetellenállás szerinti járműcsaládok:

▼ M3

- 0.2.3.5. Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója:
- 0.2.3.6. Időszakos regenerálás szerinti család azonosítója:
- 0.2.3.7. Párolgási kibocsátási vizsgálat szerinti család azonosítója:
- 0.2.3.8. Fedélzeti diagnosztikai járműcsalád-azonosító:
- 0.2.3.9. Egyéb járműcsalád-azonosító:

▼ B

- 0.4. Jármű-kategória (°):
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) neve és címe:
- 0.9. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe:
1. ÁLTALÁNOS SZERKEZETI JELLEMZŐK
- 1.1. A jóváhagyandó típust képviselő járműről/alkotóelemről/önálló műszaki egységről készített fényképek és/vagy rajzok (¹):
- 1.3.3. Hajtott tengelyek (számuk, helyzetük, összekapcsolásuk módja):
2. TÖMEGEK ÉS MÉRETEK (²) (³) (⁷)
(kg-ban és mm-ben) (Lásd a rajzokon, amennyiben vannak)
- 2.6. Menetkész tömeg (⁴)
a) minden változatra a legnagyobb és legkisebb érték:
► M3 ————— ◀

▼ M3

- 2.6.3. Forgó tömeg: a menetkész tömeg plusz 25 kg összegének 3 %-a vagy tengelyenkénti érték (kg):

▼ B

- 2.8. A gyártó által megadott, műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg (¹) (³):
3. HAJTÁSI ENERGIAÁTALAKÍTÓ (⁵)
- 3.1. A meghajtóenergia-átalakító(k) gyártója:
- 3.1.1. A gyártó kódja (a meghajtóenergia-átalakítón feltüntetett jelölés szerint vagy más azonosító jelölés):
- 3.2. Belső égésű motor
- 3.2.1.1. Működési elv: szikragyújtású/kompressziógyújtású/vegyes üzemű motor (¹)
Ciklus: négyütemű/kétütemű/forgódugattyús (¹)

▼B

- 3.2.1.2. A hengerek száma és elrendezése:
- 3.2.1.2.1. Furat (¹): mm
- 3.2.1.2.2. Löket (¹): mm
- 3.2.1.2.3. Gyújtási sorrend:
- 3.2.1.3. A motor hengerűrtartalma (^m): cm³
- 3.2.1.4. Sűrítési arány (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. Magas üresjárat fordulatszám (²): min⁻¹
- 3.2.1.8. Névleges motorteljesítmény (ⁿ): KW, ... min⁻¹ fordulatszámon (a gyártó által megadott érték)
- 3.2.1.9. A gyártó által megadott legnagyobb megengedett fordulatszám: min⁻¹
- 3.2.1.10. Legnagyobb hasznos forgatónyomaték (ⁿ): Nm, ... min⁻¹ fordulatszámon (a gyártó által megadott érték)
- 3.2.2. Tüzelőanyag

▼M3

- 3.2.2.1. Gázolaj/benzin/LPG/földgáz vagy biometán/etanol (E 85)/biodízel/hidrogén (¹) (⁶)

▼B

- 3.2.2.1.1. Kísérleti oktánszám, ólommentes:
- 3.2.2.4. A jármű tüzelőanyagának típusa: egyfajta tüzelőanyag, kétfajta tüzelőanyag, rugalmas tüzelőanyag-felhasználás (¹)
- 3.2.2.5. A bio-tüzelőanyag legnagyobb megengedett mennyisége a tüzelőanyagban (a gyártó által megadott érték): térfogatszázalék
- 3.2.4. Tüzelőanyag-ellátás
- 3.2.4.1. Porlasztó(ko)n keresztül: igen/nem (¹)
- 3.2.4.2. Tüzelőanyag-befecskendezéssel (csak kompressziógyújtású vagy vegyes üzemű motorok esetében): igen/nem (¹)
- 3.2.4.2.1. Rendszerleírás (közös nyomócső/egyedi befecskendezők/elosztószivattyú stb.):
- 3.2.4.2.2. Működési elv: közvetlen befecskendezés/előkamrás/örvénykamrás (¹)
- 3.2.4.2.3. Befecskendező/továbbítószivattyú
- 3.2.4.2.3.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.2.3.2. Típus(ok):

▼B

- 3.2.4.2.3.3. Legnagyobb tüzelőanyag-szállítás ⁽¹⁾ ⁽²⁾: mm³ /lököt vagy ciklus..... min⁻¹ fordulatszámon, vagy választhatóan jelleggörbe:..... (Feltöltőnyomás-szabályozó alkalmazása esetén adja meg a jellemző tüzelőanyag-ellátási teljesítményt és az egyes fordulatszámokhoz tartozó feltöltőnyomást)
- 3.2.4.2.4. Motorfordulatszámot korlátozó vezérlés
- 3.2.4.2.4.2.1. Leszabályozási fordulatszám teljes terhelés mellett: min⁻¹
- 3.2.4.2.4.2.2. Terhelés nélküli legnagyobb fordulatszám: min⁻¹
- 3.2.4.2.6. Befecskendező(k)
- 3.2.4.2.6.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.2.6.2. Típus(ok):
- 3.2.4.2.8. Kiegészítő indító segédberendezés
- 3.2.4.2.8.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.2.8.2. Típus(ok):
- 3.2.4.2.8.3. Rendszerleírás:
- 3.2.4.2.9. Elektronikusan vezérelt befecskendezés: 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:
- 3.2.4.2.9.3.1. Vezérlőegység (ECU) gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.1.1. A vezérlőegység szoftververziója:
- 3.2.4.2.9.3.2. A tüzelőanyag-szabályozó gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.3. A levegőáramlás-érzékelő gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.4. A tüzelőanyag-elosztó gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.5. A fojtószelepház gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.2.9.3.6. A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:
- 3.2.4.2.9.3.7. A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:
- 3.2.4.2.9.3.8. A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:
- 3.2.4.3. Tüzelőanyag-befecskendezéssel (csak szikragyújtás): igen/nem ⁽¹⁾
- 3.2.4.3.1. Működési elv: szívó gyújtócső (egy-/többpontos/közvetlen befecskendezés ⁽¹⁾)/egyéb (adja meg):

▼B

- 3.2.4.3.2. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.3.3. Típus(ok):
- 3.2.4.3.4. A rendszer leírása (nem folyamatos befecskendezésű rendszerek esetében az ezzel egyenértékű adatokat kell megadni):
- 3.2.4.3.4.1. Vezérlőegység (ECU) gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.1.1. A vezérlőegység szoftververziója:
- 3.2.4.3.4.3. A levegőáramlás-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:
- 3.2.4.3.4.8. A fojtószelepház gyártmánya és típusa:
- 3.2.4.3.4.9. A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:
- 3.2.4.3.4.10. A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:
- 3.2.4.3.4.11. A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:
- 3.2.4.3.5. Befecskendező fűvókák
- 3.2.4.3.5.1. Gyártmány:
- 3.2.4.3.5.2. Típus:
- 3.2.4.3.7. Hidegindító berendezés
- 3.2.4.3.7.1. Működési elv(ek):
- 3.2.4.3.7.2. Működési tartomány határai/beállítási értékei ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 3.2.4.4. Tápszivattyú
- 3.2.4.4.1. Nyomás ⁽²⁾: kPa, vagy jelleggörbe ⁽²⁾:
- 3.2.4.4.2. Gyártmány(ok):
- 3.2.4.4.3. Típus(ok):
- 3.2.5. Elektromos 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. Gyújtásrendszer (csak szikragyújtású motorok esetében)
- 3.2.6.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.6.2. Típus(ok):
- 3.2.6.3. Működési elv:
- 3.2.6.6. Gyújtógyertyák
- 3.2.6.6.1. Gyártmány:
- 3.2.6.6.2. Típus:

▼B

- 3.2.6.6.3. A hézag beállítása: mm
- 3.2.6.7. Gyújtótekercs(ek)
- 3.2.6.7.1. Gyártmány:
- 3.2.6.7.2. Típus:
- 3.2.7. Hűtőrendszer: folyadék/levegő ⁽¹⁾
- 3.2.7.1. A motorhőmérséklet-szabályozó rendszer névleges beállítási értéke:
- 3.2.7.2. Folyadék
- 3.2.7.2.1. A folyadék jellege:
- 3.2.7.2.2. Keringető szivattyú(k): van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.7.2.3. Jellegzők: 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 hajtószerkezetének leírása:
- 3.2.7.3. Levegő
- 3.2.7.3.1. Ventilátor: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.7.3.2. Jellegzők: 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 (pl. a legnagyobb feltöltőnyomás: kPa; lefűvátószelep, adott esetben):
- 3.2.8.2. Közbenső hűtő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.8.2.1. Típus: levegő-levegő/levegő-víz ⁽¹⁾
- 3.2.8.3. Szívótorki nyomásesés névleges fordulatszámnál, 100 %-os terhelés mellett (csak kompressziós gyújtású motoroknál)
- 3.2.8.4. A szívócsövek és tartozékaik leírása és rajzai (csillapító-kamra, előmelegítő, kiegészítő levegőnyílások stb.):
- 3.2.8.4.1. A szívó gyújtócső leírása (rajzokkal és/vagy fényképekkel együtt):

▼B

- 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 és/vagy rajzai:
- 3.2.9.2. A kipufogórendszer leírása és/vagy rajzai:
- 3.2.9.3. Legnagyobb megengedett kipufogási ellennyomás névleges fordulatszámon és 100 %-os terhelésnél (csak kompressziós gyújtású motoroknál): kPa
- 3.2.10. A beömlő- és kiömlőnyílások legkisebb keresztmetszete:
- 3.2.11. Szelepvezérlés beállítása vagy egyenértékű adatok
- 3.2.11.1. Legnagyobb szelepemelkedés, nyitási és zárási szögek, illetve az alternatív elosztórendszerek vezérlési adatai a holt-pontokhoz képest. Állítható vezérlés esetében a vezérlés legkisebb és legnagyobb értékei:
- 3.2.11.2. Vonatkoztatási és/vagy beállítási tartományok ⁽¹⁾:
- 3.2.12. Légszennyezés-csökkentő megoldások
- 3.2.12.1. Kartergázok visszavezetésére szolgáló berendezés (leírás és rajzok):
- 3.2.12.2. Kibocsátáscsökkentő berendezések (ha más cím alatt nem szerepelnek)
- 3.2.12.2.1. Katalitikus átalakító
- 3.2.12.2.1.1. A katalitikus átalakítók és elemek darabszáma (az alábbi adatokat meg kell adni minden önálló egységre):
- 3.2.12.2.1.2. A katalitikus átalakító(k) 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 katalizátorház(ak) típusa:
- 3.2.12.2.1.9. A katalitikus átalakító(k) elhelyezkedése (hely és vonatkoztatási távolság a kipufogócsőben):
- 3.2.12.2.1.10. Hőpajzs: van/nincs ⁽¹⁾

▼B

- 3.2.12.2.1.11. Normál üzemi hőmérsékleti tartomány:°C
- 3.2.12.2.1.12. A katalitikus átalakító gyártmánya:
- 3.2.12.2.1.13. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.2. Érzékelők
- 3.2.12.2.2.1. Oxigénérzékelő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1.1. Gyártmány:
- 3.2.12.2.2.1.2. Elhelyezkedés:
- 3.2.12.2.2.1.3. Szabályozási tartomány:
- 3.2.12.2.2.1.4. Típus vagy működési elv:
- 3.2.12.2.2.1.5. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.2.2. NO_x-érzékelő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.2.1. Gyártmány:
- 3.2.12.2.2.2.2. Típus:
- 3.2.12.2.2.2.3. Elhelyezkedés
- 3.2.12.2.2.3. Részecskeérzékelő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.3.1. Gyártmány:
- 3.2.12.2.2.3.2. Típus:
- 3.2.12.2.2.3.3. Elhelyezkedés:
- 3.2.12.2.3. Levegőbefűvés: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.3.1. Típus (szakaszos levegőadagoló, légszivattyú stb.):
- 3.2.12.2.4. Kipufogógáz-visszavezetés (EGR): van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.4.1. Jellemzők (gyártmány, típus, magas nyomású/alacsony nyomású/kombinált nyomású stb.):
- 3.2.12.2.4.2. Vízhűtési rendszer (minden egyes pl. alacsony nyomású/magas nyomású/kettős nyomású kipufogógáz-visszavezetési rendszerre meg kell adni): van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5. Párolgási kibocsátást csökkentő rendszer (csak benzinnel és etanollal működő motorok esetében): van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. A berendezések részletes leírása:
- 3.2.12.2.5.2. A párolgási kibocsátást csökkentő rendszer rajza:
- 3.2.12.2.5.3. Az aktív szén-tartály rajza:
- 3.2.12.2.5.4. A száraz aktív szén tömege: g

▼M3

- 3.2.12.2.5.5. A tüzelőanyag-tartály vázlatos rajza (csak benzinnel és etanollal működő motorok esetében):
- 3.2.12.2.5.5.1. Tüzelőanyag-tartály rendszer kapacitása, anyaga és felépítése:
- 3.2.12.2.5.5.2. A gőztömlő és a tüzelőanyag-vezeték anyagának, valamint a tüzelőanyag-rendszer összekapcsolási technikájának ismertetése:
- 3.2.12.2.5.5.3. Zárt tüzelőanyag-tartály rendszer? igen/nem
- 3.2.12.2.5.5.4. A tüzelőanyag-tartály megkerülőszelepe beállításának leírása (levegőbeömlés és kiengedés):

▼ M3

- 3.2.12.2.5.5. A kifúvatásellenőrző rendszer leírása:
- 3.2.12.2.5.6. A tüzelőanyag-tartály és a kipufogórendszer közötti hőpajzs leírása és vázlatos rajza:
- 3.2.12.2.5.7. Áteresztési tényező:

▼ B

- 3.2.12.2.6. Részecskecsapda (PT): van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.6.1. A részecskecsapda méretei, alakja és űrtartalma:
- 3.2.12.2.6.2. A részecskecsapda kialakítása:
- 3.2.12.2.6.3. Elhelyezkedés (vonatkoztatási távolság a kipufogócsőben):
- 3.2.12.2.6.4. A részecskecsapda gyártmánya:
- 3.2.12.2.6.5. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.7. Fedélzeti diagnosztikai (OBD-) rendszer: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.7.1. A hibajelző szöveges leírása és/vagy rajza:
- 3.2.12.2.7.2. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött valamennyi alkotóelem felsorolása, a rendeltetésével együtt:
- 3.2.12.2.7.3. Szöveges leírás (általános működési elvek) a következők tekintetében:
- 3.2.12.2.7.3.1. Szikragyújtású motorok
- 3.2.12.2.7.3.1.1. Katalizátor ellenőrzése:
- 3.2.12.2.7.3.1.2. Gyújtáshiba észlelése:
- 3.2.12.2.7.3.1.3. Oxigénérzékelő ellenőrzése:
- 3.2.12.2.7.3.1.4. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által felügyelt egyéb alkotóelemek:
- 3.2.12.2.7.3.2. Kompressziós gyújtású motorok:
- 3.2.12.2.7.3.2.1. Katalizátor ellenőrzése:
- 3.2.12.2.7.3.2.2. Részecskecsapda ellenőrzése:
- 3.2.12.2.7.3.2.3. Az elektronikusan szabályozott tüzelőanyag-adagoló rendszer ellenőrzése:
- 3.2.12.2.7.3.2.5. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által felügyelt egyéb alkotóelemek:
- 3.2.12.2.7.4. A hibajelző működésbe lépésének feltételei (a menetciklusok állandó száma vagy statisztikai módszer):
- 3.2.12.2.7.5. Az összes használt fedélzeti diagnosztikai kimeneti kód és formátum felsorolása (magyarázattal együtt):
- 3.2.12.2.7.6. A jármű gyártójának a következő kiegészítő információkat kell rendelkezésre bocsátania annak érdekében, hogy lehetővé tegye az OBD-rendszerrel kompatibilis csere- és pótalkatrészek, valamint diagnosztikai eszközök és vizsgálóberendezések gyártását.
- 3.2.12.2.7.6.1. A jármű eredeti típusjóváhagyásához használt előkondicionáló ciklusok típusának és számának leírása.

▼B

3.2.12.2.7.6.2. A járműnek a fedélzeti diagnosztikai rendszer által ellenőrzött alkotóelem tekintetében történt eredeti típusjóváhagyása során a fedélzeti diagnosztika igazolására használt eljárás típusának leírása.

3.2.12.2.7.6.3. Az összes ellenőrzött alkotóelem átfogó leírása, a hibaészlelés és a hibajelző aktiválásának stratégiájával (meghatározott számú menetciklus vagy statisztikai módszer) együtt, beleértve az OBD-rendszer által ellenőrzött egyes alkotóelemek másodlagosan érzékelt paramétereinek listáját. Az erőátviteli rendszer kibocsátással kapcsolatos egyes alkotóelemeihez, illetve az erőátviteli rendszer kibocsátással nem kapcsolatos egyes alkotóelemeihez kapcsolódó valamennyi OBD kimeneti kód és formátum felsorolása (és ezek tételes magyarázata), amennyiben az adott alkotóelem ellenőrzésének szerepe van a hibajelző aktiválásában, ideértve különösen a \$05 mód (\$21–FF vizsgálati azonosítók) adatainak, valamint a \$06 mód adatainak átfogó ismertetését.

Az ISO 15765-4 „Közúti járművek – Diagnosztika az ellenőrzőfelület-hálózaton (CAN). 4. rész: Az emisszióval összefüggő rendszerek követelményei.” szabvány szerinti adatátviteli kapcsolattal rendelkező járműtípusok esetében átfogó magyarázatot kell adni az \$06 üzemmód \$00-tól FF-ig terjedő vizsgálati azonosítóira vonatkozó adatairól a fedélzeti diagnosztikai rendszer által támogatott egyes azonosítók tekintetében.

3.2.12.2.7.6.4. Az alábbiakban előírt információk a következő táblázat kitöltésével meghatározhatók.

3.2.12.2.7.6.4.1. Könnyű személy- és haszongépjárművek

Alkotóelem	Hibakód	Ellenőrzési stratégia	Hibaészlelési feltételek	Hibajelző működésbe lépésének feltételei	Másodlagos paraméterek	Előkondicionálás	Igazolási eljárás
Katalizátor	P0420	Az 1. és 2. oxigén-érzékelő jelei	Az 1. és a 2. érzékelő jele közötti különbség	3. ciklus	Motor fordulatszáma, terhelése, levegő/tüzelőanyag üzemmód, katalizátor hőmérséklete	Két I. típusú ciklus	I. típus

3.2.12.2.8. Egyéb rendszer:

3.2.12.2.8.2. Használatkorlátozó rendszer

3.2.12.2.8.2.3. Használatkorlátozó rendszer típusa: visszaszámlálás után nincs motor-újraindítás/a motor tankolás után nem indul/tüzelőanyag-kizárás/teljesítménykorlátozás

3.2.12.2.8.2.4. A használatkorlátozó rendszer leírása

▼B

- 3.2.12.2.8.2.5. Annak az átlagos távolságnak megfelelő szint, amelyet a jármű teli tankkal meg tud tenni, azaz: Km
- 3.2.12.2.10. Periodikusan regeneráló rendszer: (az alábbi adatokat meg kell adni minden önálló egységre):
- 3.2.12.2.10.1. A regenerálás módja vagy rendszere, leírás és/vagy rajz:
- 3.2.12.2.10.2. Az 1. típusú működési ciklusok vagy hasonló próbapadi ciklusok száma, amelyek két olyan ciklus között játszódnak le, amelyek alatt regenerálás történik az 1. típusú vizsgálatnak megfelelő körülmények között (a „D” távolság az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al melléklete 1. függelékének A6.App1/1. ábráján vagy (adott esetben) a 83. sz. ENSZ EGB előírás 13. mellékletének A13/1. ábráján):
.....
- 3.2.12.2.10.2.1. Alkalmazandó 1. típusú ciklus (adja meg az alkalmazandó eljárást: a XXI. melléklet 4. al melléklete vagy a 83. sz. ENSZ EGB-előírás):
.....
- 3.2.12.2.10.3. A regenerálási fázist tartalmazó két ciklus közötti ciklusok számának megállapítására használt módszer leírása:
.....
- 3.2.12.2.10.4. A regenerálás kiváltásához szükséges terhelés mértékét meghatározó paraméterek (azaz hőmérséklet, nyomás stb.):
.....
- 3.2.12.2.10.5. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3.1. szakaszában leírt vizsgálati eljárásban a rendszer terhelésére alkalmazott módszer leírása:
.....
- 3.2.12.2.11. Fogó reagenseket használó katalizátorrendszerek (az információkat az alábbiakban minden egységre külön meg kell adni): vannak/nincsenek ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.1. A szükséges reagens típusa és koncentrációja:
.....
- 3.2.12.2.11.2. A reagens szokásos üzemi hőmérséklet-tartománya:
.....
- 3.2.12.2.11.3. Nemzetközi szabvány:
.....
- 3.2.12.2.11.4. A reagensfeltöltés gyakorisága: folyamatos/karbantartáskor (adott esetben):
.....
- 3.2.12.2.11.5. Reagenskijelző: (leírás és elhelyezkedés)
.....
- 3.2.12.2.11.6. Reagenstartály
- 3.2.12.2.11.6.1. Hengerűrtartalom:
.....
- 3.2.12.2.11.6.2. Fűtési rendszer: van/nincs
- 3.2.12.2.11.6.2.1. Leírás vagy rajz:
.....
- 3.2.12.2.11.7. Reagensadagoló egység: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.7.1. Gyártmány:
.....
- 3.2.12.2.11.7.2. Típus:
.....
- 3.2.12.2.11.8. Reagensbefecskendező (gyártmány, típus és elhelyezkedés):
.....
.....

▼M3

- 3.2.12.2.12. Vízbefecskendezés: van/nincs ⁽¹⁾

▼B

- 3.2.13. Füst opacitása
- 3.2.13.1. A fényelnyelési együtttható jelének helye (csak kompressziós gyújtású motoroknál):
- 3.2.14. A tüzelőanyag-gazdaságosság befolyásolására tervezett berendezések részletezése (ha még nem szerepelnek más tételek alatt):.
- 3.2.15. LPG-tüzelőanyag-adagoló rendszer: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.15.1. Típusjóváhagyási szám a 661/2009/EK rendelet szerint (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.):
- 3.2.15.2. Elektronikus motorvezérlő egység LPG tüzelőanyag adagolásához
- 3.2.15.2.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.15.2.2. Típus(ok):
- 3.2.15.2.3. A kibocsátással kapcsolatos beállítási lehetőségek:
- 3.2.15.3. További dokumentáció
- 3.2.15.3.1. A benzin- és az LPG-üzem közötti átváltáskor a katalizátor védelmét szolgáló rendszer leírása:
- 3.2.15.3.2. A rendszer elrendezési rajza (elektromos csatlakozások, vákuumcsatlakozások, kiegyenlítő tömlők stb.):
- 3.2.15.3.3. A szimbólum rajza:
- 3.2.16. Földgáz-tüzelőanyag-adagoló rendszer: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.16.1. Típusjóváhagyási szám a 661/2009/EK rendelet szerint:
- 3.2.16.2. A motorszabályozás elektronikus vezérlőegysége a földgáz-tüzelőanyag-ellátó rendszerhez
- 3.2.16.2.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.16.2.2. Típus(ok):
- 3.2.16.2.3. A 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 (elektromos csatlakozások, vákuumcsatlakozások, kiegyenlítő tömlők stb.):
- 3.2.16.3.3. A szimbólum rajza:
- 3.2.18. Hidrogén-tüzelőanyag-adagoló rendszer: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.18.1. EK-típusjóváhagyási szám a 79/2009/EK rendelet szerint:
- 3.2.18.2. Elektronikus motorvezérlő egység hidrogén tüzelőanyag adagolásához
- 3.2.18.2.1. Gyártmány(ok):
- 3.2.18.2.2. Típus(ok):
- 3.2.18.2.3. A kibocsátással kapcsolatos beállítási lehetőségek:
- 3.2.18.3. További dokumentáció
- 3.2.18.3.1. A katalizátorvédelem leírása a benzinüzemről hidrogén-üzemre és vissza történő átkapcsolás során:

▼B

- 3.2.18.3.2. A rendszer elrendezési rajza (elektromos csatlakozások, vákuumcsatlakozások, kiegyenlítő tömlők stb.):
- 3.2.18.3.3. A szimbólum rajza:
- 3.2.19.4. További dokumentáció

▼M3**▼B**

- 3.2.19.4.2. A rendszer elrendezési rajza (elektromos csatlakozások, vákuumcsatlakozások, kiegyenlítő tömlők stb.):
- 3.2.19.4.3. A szimbólum rajza:

▼M3

- 3.2.20. Hőtárolásra vonatkozó információ

▼B

- 3.2.20.1. Aktív hőtároló berendezés: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.20.1.1. Entalpia: (J)

▼M3

- 3.2.20.2. Szigetelőanyagok: vannak/nincsenek ⁽¹⁾

▼B

- 3.2.20.2.1. Szigetelőanyag:
- 3.2.20.2.2. Szigetelés térfogata:
- 3.2.20.2.3. Szigetelés tömege:
- 3.2.20.2.4. Szigetelés elhelyezkedése:

▼M3

- 3.2.20.2.5. A jármű lehűtése a legrosszabb forgatókönyv szerint történik? igen/nem ⁽¹⁾
- 3.2.20.2.5.1. (nem a legrosszabb forgatókönyv szerint) Legrövidebb megengedett kondicionálási időtartam, t_{soak_ATCT} (óra):
- 3.2.20.2.5.2. (nem a legrosszabb forgatókönyv szerint) A motorhőmérséklet mérésének helye:
- 3.2.20.2.6. Egy interpolációs család a környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT) szerinti járműcsaládon belül: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.3. Elektromos gép
- 3.3.1. Típus (tekerceselés, gerjesztés):
- 3.3.1.1. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: kW
(a gyártó által megadott érték)
- 3.3.1.1.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény (a) kW
(a gyártó által megadott érték)
- 3.3.1.1.2. Legnagyobb 30 perces teljesítmény (a) kW
(a gyártó által megadott érték)
- 3.3.1.2. Üzemi feszültség: V
- 3.3.2. REESS
- 3.3.2.1. Cellák száma:
- 3.3.2.2. Tömeg: kg
- 3.3.2.3. Kapacitás: Ah (amperóra)

▼M3

3.3.2.4. Elhelyezés:

▼B

- 3.4. Meghajtóenergia-átalakítók kombinációi:
- 3.4.1. Hibrid elektromos jármű: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.4.2. Hibrid elektromos jármű kategóriája: külső feltöltésű/nem külső feltöltésű: ⁽¹⁾
- 3.4.3. Üzemmodkapcsoló: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.4.3.1. Választható üzemmódok
- 3.4.3.1.1. Tisztán elektromos: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.2. Tisztán tüzelőanyag-fogyasztó: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.3. Hibrid üzemmódok: vannak/nincsenek ⁽¹⁾
(ha vannak, rövid leírás):
- 3.4.4. Az energiatároló eszköz leírása: (újratölthető energiatároló rendszer, 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 pár fajtája:
- 3.4.4.5. Energia: (újratölthető energiatároló rendszer esetében: feszültség és kapacitás, amperóra 2 órára, kondenzátor esetében: J, ...)
- 3.4.4.6. Töltő: fedélzeti/külső/nincs ⁽¹⁾
- 3.4.5. Elektromos gép (külön részletezze az egyes elektromos gépek típusát)
- 3.4.5.1. Gyártmány:
- 3.4.5.2. Típus:
- 3.4.5.3. Elsődleges használat: hajtómotor/generátor ⁽¹⁾
- 3.4.5.3.1. Hajtómotorként való használat esetén: egyes motor/több motor (számuk) ⁽¹⁾:
- 3.4.5.4. Legnagyobb teljesítmény: kW
- 3.4.5.5. Működési elv
- 3.4.5.5.1. Egyenáram/váltakozó áram/fázisok száma:
- 3.4.5.5.2. Külön gerjesztés/soros/összetett ⁽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:
- 3.4.9. Gyártó ajánlása az előkondicionálásra:

▼B

3.5. A gyártó által megadott értékek a CO₂-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromosenergia-fogyasztás/elektromos hatósugár meghatározásához és (adott esetben) az öko-innovációs technológiák részletezése (*)

3.5.7. A gyártó által megadott értékek

▼M3

3.5.7.1. A vizsgálati jármű paraméterei

Jármű	Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) ha van	Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)(VH)	VM ha van	V reprezentatív (csak kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család esetén (*))	Alapértelmezett értékek
A jármű felépítményének típusa			—		
Alkalmazott kigurulási menetellenállási eljárás (mérés vagy számítás kigurulási menetellenállási járműcsalád alapján)			—	—	
Kigurulási menetellenállási információk:					
A gumiabroncsok gyártmánya és típusa, ha van mérés			—		
Gumiabroncsméretek (első/hátsó), ha van mérés			—		
Gumiabroncs gördülési ellenállása (első/hátsó) (kg/t)					
Gumiabroncsnyomás (első/hátsó) (kPa), ha van mérés					
Delta C _D × A, L jármű esetében, a H járművel összehasonlítva (IP_H-ből levonva IP_L-t)	—		—	—	
Delta C _D × A, az L jármű kigurulási menetellenállási járműcsaládjával összehasonlítva (IP_H/L-ből levonva RL_L-t), kigurulási menetellenállási járműcsalád alapján történő számítás esetén			—	—	
Jármű vizsgálati tömege (kg)					
Kigurulási menetellenállási együtthatók					
f ₀ (N)					
f ₁ (N/(km/h))					
f ₂ (N/(km/h) ²)					
Homlokfelület m ² (0,000 m ²)	—	—	—		
Ciklus-energiaigény (J)					

(*) A reprezentatív jármű vizsgálata a kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád vonatkozásában történik.

▼ M3

- 3.5.7.1.1. Az 1. típusú vizsgálathoz használt és a hasznos teljesítménye a rendelet XX. melléklete szerinti méréséhez választott tüzelőanyag (csak LPG-vel vagy földgázzal működő járművek esetében):
-

▼ B

- 3.5.7.2. A vegyes CO₂-kibocsátás tömege

▼ M3

- 3.5.7.2.1. Tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek CO₂-kibocsátásának tömege
- 3.5.7.2.1.0. Az interpolációs járműcsaládon belüli minimális és maximális CO₂ értékek
- 3.5.7.2.1.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): g/km
- 3.5.7.2.1.1.0. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) (NEDC): g/km
- 3.5.7.2.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): g/km
- 3.5.7.2.1.2.0. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben) (NEDC): g/km
- 3.5.7.2.1.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben): g/km
- 3.5.7.2.1.3.0. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben) (NEDC): g/km
- 3.5.7.2.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) CO₂-kibocsátásának tömege a töltést fenntartó üzemmódban
- 3.5.7.2.2.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású járművek CO₂-kibocsátásának tömege a töltést fenntartó üzemmódban g/km
- 3.5.7.2.2.1.0. Magas szén-dioxid-kibocsátású járművek vegyes CO₂-kibocsátásának tömege (NEDC B feltétel) g/km
- 3.5.7.2.2.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek CO₂-kibocsátásának tömege a töltést fenntartó üzemmódban (adott esetben) g/km
- 3.5.7.2.2.2.0. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművek vegyes CO₂-kibocsátásának tömege (adott esetben)(NEDC B felétel): g/km
- 3.5.7.2.2.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású járművek CO₂-kibocsátásának tömege a töltést fenntartó üzemmódban (adott esetben): g/km
- 3.5.7.2.2.3.0. Közepes szén-dioxid-kibocsátású járművek vegyes CO₂-kibocsátásának tömege (adott esetben)(NEDC B felétel): g/km
- 3.5.7.2.3. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) CO₂-kibocsátásának tömege és súlyozott kibocsátott CO₂ tömege a töltést lemerítő üzemmódban

▼ M3

- 3.5.7.2.3.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű CO₂-kibocsátásának tömege a töltést lemerítő üzemmódban: g/km
- 3.5.7.2.3.1.0. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű CO₂-kibocsátásának tömege a töltést lemerítő üzemmódban (NEDC A feltétel): g/km
- 3.5.7.2.3.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű CO₂-kibocsátásának tömege a töltést lemerítő üzemmódban (adott esetben): g/km
- 3.5.7.2.3.2.0. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű CO₂-kibocsátásának tömege a töltést lemerítő üzemmódban (adott esetben) (NEDC A feltétel): g/km
- 3.5.7.2.3.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű CO₂-kibocsátásának tömege a töltést lemerítő üzemmódban (adott esetben): g/km
- 3.5.7.2.3.3.0. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű CO₂-kibocsátásának tömege a töltést lemerítő üzemmódban (adott esetben) (NEDC A feltétel): g/km
- 3.5.7.2.3.4. Az OVC interpolációs járműcsaládon belüli minimális és maximális súlyozott CO₂ értékek

▼ B

- 3.5.7.3. Elektromos járművek elektromos hatósugara
- 3.5.7.3.1. Tisztán elektromos járművek hatósugara tisztán elektromos hajtással
- 3.5.7.3.1.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): km
- 3.5.7.3.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): km
- 3.5.7.3.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) teljes elektromos hatósugara (All Electric Range, AER)
- 3.5.7.3.2.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): km
- 3.5.7.3.2.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): km
- 3.5.7.3.2.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben): km
- 3.5.7.4. Tüzelőanyag-cellás hibrid járművek (FCHV) tüzelőanyag-fogyasztása a töltést fenntartó üzemmódban
- 3.5.7.4.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): kg/100 km
- 3.5.7.4.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): kg/100 km

▼ M3

▼B

- 3.5.7.5. Elektromos járművek elektromosenergia-fogyasztása
- 3.5.7.5.1. Tisztán elektromos járművek vegyes elektromosenergia-fogyasztása (EC_{WLTC})
- 3.5.7.5.1.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): Wh/km
- 3.5.7.5.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): Wh/km
- 3.5.7.5.2. Használati tényezővel súlyozott elektromosenergia-fogyasztás a töltést fogyasztó üzemmódban, EC_{AC,CD} (vegyes)
- 3.5.7.5.2.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): Wh/km
- 3.5.7.5.2.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): Wh/km
- 3.5.7.5.2.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben): Wh/km
- 3.5.8. M1 kategóriájú járművek esetében a 443/2009/EK rendelet 12. cikke, illetve N1 kategóriájú járművek esetében az 510/2011/EU rendelet 12. cikke szerinti ökoinnovációs technológiával felszerelt jármű: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.5.8.1. M1 kategóriájú járművek esetében a 725/2011/EU végrehajtási rendelet 5. cikkében, illetve N1 kategóriájú járművek esetében a 427/2014/EU végrehajtási rendelet 5. cikkében említett, viszonyítási alapul vett gépjármű típusa/változata/kivitele (adott esetben):
- 3.5.8.2. Kölcsönhatások a különböző ökoinnovációs technológiák között: vannak/nincsenek ⁽¹⁾

▼M3

- 3.5.8.3. Az ökoinnovációs technológiák használatával kapcsolatos kibocsátási adatok (a táblázatot mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni) (w¹)

Az ökoinnovációs technológiát jóváhagyó határozat (w ²)	Az ökoinnovációs technológia kódja (w ³)	1. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	2. Az ökoinnovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	3. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban (w ⁴)	4. Az ökoinnovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban	5. Használati tényező (usage factor, UF), azaz a technológia használatának időbeli részaránya a szokásos üzemeltetési körülmények között	A megtakarított CO ₂ -kibocsátások ((1 – 2) – (3 – 4))*5
xxxx/201x							

A megtakarított NEDC CO₂-kibocsátás összesen (g/km) (w⁵)

A megtakarított WLTP CO₂-kibocsátás összesen (g/km) (w⁵)

▼B

- 3.6. A gyártó által megengedett hőmérsékletek
- 3.6.1. Hűtőrendszer

▼B

- 3.6.1.1. Folyadékűtés
Legnagyobb kilépő hőmérséklet: K
- 3.6.1.2. Léghűtés
- 3.6.1.2.1. Vonatkoztatási pont:
- 3.6.1.2.2. Legmagasabb hőmérséklet a vonatkoztatási pontban: K
- 3.6.2. A töltőlevegő-hűtő legnagyobb kilépő hőmérséklete: K
- 3.6.3. Legmagasabb kipufogógáz-hőmérséklet a kipufogócsőnek a kipufogó-gyújtócső vagy a turbófeltöltő külső peremével szomszédos pontján: K
- 3.6.4. A tüzelőanyag hőmérséklete
Legalább: K – legfeljebb: K
Dízelmotorok esetében a befecskendező szivattyú bemeneténél, gázüzemű motorok esetében a nyomásszabályzó végfokozatánál
- 3.6.5. A kenőanyag hőmérséklete
Legalább: K – legfeljebb: K
- 3.8. Kenőrendszer
- 3.8.1. A rendszer leírása
- 3.8.1.1. Kenőanyagtartály elhelyezkedése:
- 3.8.1.2. Adagolórendszer (szivattyúzás/befecskendezés a szívószelepbe/tüzelőanyaghoz keverés stb.) ⁽¹⁾
- 3.8.2. Kenőanyag-szivattyú
- 3.8.2.1. Gyártmány(ok):
- 3.8.2.2. Típus(ok):
- 3.8.3. Tüzelőanyaghoz keverés
- 3.8.3.1. Százalékos arány:
- 3.8.4. Olajhűtő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.8.4.1. Rajz(ok): vagy
- 3.8.4.1.1. Gyártmány(ok):
- 3.8.4.1.2. Típus(ok):

▼M3

- 3.8.5. A kenőanyag specifikációja: W

▼B

4. ERŐÁTVITEL ^(P)
- 4.3. A lendkerék tehetetlenségi nyomatéka:
- 4.3.1. Kiegészítő tehetetlenségi nyomaték, sebességbe kapcsolás nélkül:
- 4.4. Tengelykapcsoló(k)
- 4.4.1. Típus:
- 4.4.2. Legnagyobb nyomatékátalakítás:
- 4.5. Sebességváltó
- 4.5.1. Típus (kézi/automata/CVT (fokozatmentes sebességváltó)) ⁽¹⁾

▼M3

▼B

4.5.1.4. Névleges nyomaték:

4.5.1.5. A tengelykapcsolók száma:

4.6. Áttételi viszonyszámok

Sebességfokozat	Belső áttételek (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a motoréhoz viszonyítva)	Végső áttételi viszonyszám(ok) (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a hajtott kerék fordulatszámához viszonyítva)	Összáttételi arányok
Fokozatmentes sebességváltó (CVT) esetében a legnagyobb érték			
1			
2			
3			
...			
Fokozatmentes sebességváltó (CVT) esetében a legkisebb érték			
► M3 ——— ◀			

▼M3

4.6.1. Sebességváltó

4.6.1.1. Első fokozat kizárva: igen/nem ⁽¹⁾4.6.1.2. n_{95_high} minden sebességfokozatra vonatkozóan: min⁻¹4.6.1.3. n_{min_drive} 4.6.1.3.1. 1. fokozat: min⁻¹4.6.1.3.2. Első fokozatból másodikba: min⁻¹4.6.1.3.3. Második fokozatból álló helyzetbe: min⁻¹4.6.1.3.4. 2. fokozat: min⁻¹4.6.1.3.5. 3. és további fokozatban min⁻¹4.6.1.4. $n_{min\_drive\_set}$ a gyorsulási/állandó sebességű szakaszokban ($n_{min\_drive\_up}$): min⁻¹4.6.1.5. $n_{min\_drive\_set}$ a lassítási szakaszokban ($n_{min\_drive\_down}$):

4.6.1.6. kezdeti időszak

4.6.1.6.1. t_{start_phase} : s4.6.1.6.2. $n_{min\_drive\_start}$: min⁻¹4.6.1.6.3. $n_{min\_drive\_up\_start}$: min⁻¹4.6.1.7. ASM használata: igen/nem ⁽¹⁾

4.6.1.7.1. ASM értékek:

▼B4.7. A jármű legnagyobb tervezési sebessége (km/h) ⁽⁹⁾:

▼ M3

4.12. Sebességváltó-kenőanyag: W

▼ B

6. FELFÜGGESZTÉS

6.6. Gumiabroncsok és kerekek

6.6.1. Gumiabroncs/kerék kombináció(k)

6.6.1.1. Tengelyek

6.6.1.1.1. 1. tengely:

6.6.1.1.1.1. Gumiabroncs méretjelölése

6.6.1.1.2. 2. tengely:

6.6.1.1.2.1. Gumiabroncs méretjelölése

stb.

6.6.2. A gördülési sugarak felső és alsó határértékei

6.6.2.1. 1. tengely:

6.6.2.2. 2. tengely:

6.6.3. A jármű gyártója által ajánlott abroncsnyomásérték(ek):
..... kPa

9. KAROSSZÉRIA

9.1. A karosszéria típusa a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének
C. részében meghatározott kódok szerint:

▼ M3

12.8. Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező
eszközök vagy rendszerek, amelyek befolyásolják a CO₂-
kibocsátásokat és/vagy a kritikus kibocsátásokat, és nem
rendelkeznek elsődleges üzemmóddal: vannak/nincsenek ⁽¹⁾

12.8.1. Töltésfenntartó vizsgálat (adott esetben) (valamennyi eszköz
vagy rendszer tekintetében meg kell adni)

12.8.1.1. A legjobb esethez tartozó üzemmód:

12.8.1.2. A legrosszabb esethez tartozó üzemmód:

12.8.2. Töltéslemerítő vizsgálat (adott esetben) (valamennyi eszköz
vagy rendszer tekintetében meg kell adni)

12.8.2.1. A legjobb esethez tartozó üzemmód:

12.8.2.2. A legrosszabb esethez tartozó üzemmód:

12.8.3. 1. típusú vizsgálat (adott esetben) (valamennyi eszköz vagy
rendszer tekintetében meg kell adni)

12.8.3.1. A legjobb esethez tartozó üzemmód:

12.8.3.2. A legrosszabb esethez tartozó üzemmód:

▼B

16. A JÁRMŰJAVÍTÁSI ÉS -KARBANTARTÁSI INFORMÁCIÓKHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS
- 16.1. A járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférést biztosító honlap címe:
- 16.1.1. A rendelkezésre állás kezdő napja (legkésőbb 6 hónappal a típusjóváhagyás napját követően):
- 16.2. A honlaphoz való hozzáférés feltételei:
- 16.3. Az internetes oldalon keresztül elérhető járműjavítási és -karbantartási információk formátuma

▼M2*Magyarázó megjegyzések:*

- ⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (előfordulhat, hogy nincs szükség törlésre, ha több tétel is érvényes).
- ⁽²⁾ Meg kell adni a türeést.
- ⁽³⁾ Meg kell adni az egyes variánsok felső és alsó értékeit.
- ⁽⁶⁾ A járművek akár benzinnel, akár gáz-halmazállapotú tüzelőanyaggal működhetnek, de ha a benzinzemű rendszer kizárólag vészhelyzetek esetére vagy az indításhoz van beszerelve, és a benzintartály nem tartalmazhat 15 liternél több benzint, akkor a vizsgálat szempontjából a járművet úgy kell tekinteni, mintha gázüzemű lenne.
- ⁽⁷⁾ A jármű méreteit befolyásoló nem kötelező felszereléseket meg kell határozni.
- ^(c) A II. melléklet A. részében felsorolt meghatározásoknak megfelelően osztályozva.
- ^(f) A rendes vezetőfülkével és a hálólhelyes vezetőfülkével készülő változatnál mindkét esetben meg kell adni a tömeget és a méreteket.
- ^(g) ISO 612:1978 szabvány – Közúti járművek – Gépjárművek és vontatott járművek méretei – fogalmak és meghatározások.
- ^(h) A járművezető tömegét 75 kg-mal kell számolni.
A folyadékot tartalmazó rendszereket (kivéve a szennyvíz tárolására szolgálókat, amelyeket üresen kell hagyni) a gyártó által meghatározott úrtartalom 100 %-áig kell feltölteni.
A 2.6. b) és 2.6.1. b) pontban említett információkat az N2, N3, M2, M3, O3 és O4 kategóriájú járművek esetében nem kell megadni.
- ⁽ⁱ⁾ Pótkocsik vagy félpótkocsik, illetve olyan járművek esetében, amelyekhez a csatlakozóberendezésre vagy a nyeregszerkezetre jelentős függőleges irányú erőt kifejtő pótkocsit vagy félpótkocsit kapcsoltak, ezt a terhelést, osztva a gravitációs gyorsulás állandójával, a műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg tartalmazza.
- ^(k) A benzinnel, gázolajjal stb. vagy bármely más tüzelőanyag keverékével egyaránt működő járműveknél az adatokat meg kell ismételni.
Nem hagyományos motorok és rendszerek esetében a gyártónak az itt említettekkel egyenértékű műszaki jellemzőket kell megadnia.
- ^(l) Ezt az adatot a legközelebbi tizedmilliméterre kell kerekíteni.
- ^(m) Ezt az értéket ki kell számolni ($\pi = 3,1416$) és a legközelebbi cm3-re kell kerekíteni.
- ⁽ⁿ⁾ Értelemszerűen a 715/2007/EK rendelet vagy az 595/2009/EK rendelet előírásainak megfelelően meghatározva.
- ^(o) A 80/1268/EGK tanácsi irányelv előírásai szerint meghatározva (HL L 375., 1980.12.31., 36. o.).
- ^(p) A meghatározott műszaki jellemzőket minden előterjesztett változatra meg kell adni.
- ^(q) Pótkocsik esetében a járműgyártó által megengedett legnagyobb sebesség.
- ^(w) Ökoinnovációs technológiák.
- ^(w¹) Szükség esetén ökoinnovációs technológiaként egy-egy sorral kiegészíthető a táblázat.
- ^(w²) Az ökoinnovációs technológiát jóváhagyó bizottsági határozat száma.
- ^(w³) Az ökoinnovációs technológiát jóváhagyó bizottsági határozatban a technológiához rendelt kód.
- ^(w⁴) Ha a típusjóváhagyó hatóság beleegyezésével az 1. típusú vizsgálati ciklus helyett a modellezés módszerét választják, ez az érték a modellezéssel kapott érték.
- ^(w⁵) Az egyes ökoinnovációs technológiák révén megtakarított szén-dioxid-kibocsátások összege.

▼ **M1***3a. függelék***Részletes dokumentációcsomag**

A részletes dokumentációcsomagnak minden kibocsátáscsökkentési segédstratégia vonatkozásában tartalmaznia kell a következő információkat:

- a) a gyártó arra vonatkozó nyilatkozata, hogy a járműben nem alkalmaz semmilyen, a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében szereplő kivételek közé nem tartozó hatástalanító berendezést;
- b) a motor és az alkalmazott kibocsátáscsökkentési stratégiák, valamint a beépített szoftveres vagy hardveres berendezések és azon feltétel(ek) leírása, amelyek mellett a stratégiák és berendezések nem úgy működnek, mint ahogy a típusjóváahagyási vizsgálatok során szoktak;
- c) a kibocsátáscsökkentési segédstratégia/kibocsátáscsökkentési alapstratégia befolyásolásánál alkalmazott szoftverek verzióira vonatkozó nyilatkozat, ideértve a szoftververziók megfelelő ellenőrző összegeit (checksum) és az ellenőrző összegek kiolvasására vonatkozóan a hatóságoknak szóló utasításokat; a kibocsátáscsökkentési segédstratégiát/kibocsátáscsökkentési alapstratégiát befolyásoló új szoftververzió megjelenésekor mindig aktualizálni kell a nyilatkozatot, és meg kell küldeni a részletes dokumentációcsomagot őrző típusjóváahagyó hatóságnak;

▼ **M3**

- d) a kibocsátáscsökkentési segédstratégiák részletes műszaki indokolása, beleértve a kibocsátáscsökkentési segédstratégia alkalmazásával és anélkül becsült kockázatot tartalmazó kockázatértékelést, és az alábbiakra vonatkozó információkat:
 - i. a 715/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében megadott, a hatástalanító berendezések tilalma alóli valamely kivétel adott esetben miért alkalmazható;
 - ii. a kibocsátáscsökkentési segédstratégiával védeni kívánt hardverelem(ek), ha vannak;
 - iii. a rendszeres karbantartással nem megelőzhető, a kibocsátáscsökkentési segédstratégia hiányában a motorban hirtelen keletkező és javíthatatlan sérülésre vonatkozó bizonyíték, ha van ilyen;
 - iv. indokolással ellátott magyarázat arra vonatkozóan, hogy a motor beindításához miért van szükség kibocsátáscsökkentési segédstratégia alkalmazására, ha van ilyen;

▼ **M1**

- e) a tüzelőanyag-rendszer szabályozásának logikája, az időzítési stratégiák és a „ki-be” kapcsolási pontok valamennyi üzemmódra;
- f) a kibocsátáscsökkentési segédstratégiák közötti hierarchikus viszony leírása (vagyis amikor egyidejűleg egynél több kibocsátáscsökkentési segédstratégia is működhet), annak megjelölése, hogy melyik az elsődlegesen reagáló kibocsátáscsökkentési segédstratégia, milyen a stratégiák együttműködési módszere, ideértve az adatfolyam-diagramokat és döntési logikát, illetve hogyan biztosítja a hierarchia azt, hogy a kibocsátáscsökkentési segédstratégiák eredményeként a kibocsátást a lehető legalacsonyabb szinten tartsa;
- g) a kibocsátáscsökkentési segédstratégia által mért és/vagy számított paraméterek felsorolása mellett az összes mért vagy számított paraméter célja és az, hogy ezek a paraméterek hogyan befolyásolják a motor sérülését; ideértve a számítási módszert és azt, hogy milyen összefüggés van a számított paraméterek és az éppen ellenőrzött paraméter valós állapota között, és ebből következően az elemzés milyen tűrést vagy biztonsági tényezőket tartalmaz;
- h) a mért vagy számított paraméter(ek) függvényében megváltozó motor-/kibocsátáscsökkentő paraméterek felsorolása és az egyes motor-/kibocsátáscsökkentő paraméterek ingadozási tartománya; emellett a motor-/kibocsátáscsökkentő paraméterek és a mért vagy számított paraméterek közötti összefüggés;
- i) annak értékelése, hogy a kibocsátáscsökkentési segédstratégia a lehető legalacsonyabb szinten tudja-e tartani a valós kibocsátást, ideértve annak részletes elemzését, hogy a kibocsátáscsökkentési alapstratégiával összehasonlítva a kibocsátáscsökkentési segédstratégia alkalmazása mellett várhatóan mennyivel nő a szabályozás alá eső szennyező anyagok és a szén-dioxid teljes kibocsátása.

▼ M3

A részletes dokumentációcsomag legfeljebb 100 oldal lehet és tartalmaznia kell a kibocsátáscsökkentési segédstratégia típusjóváhagyó hatóság általi értékeléséhez szükséges minden fő elemet. Szükség esetén a csomag kiegészíthető további és kiegészítő elemeket tartalmazó mellékletekkel és más csatolt dokumentumokkal. A kibocsátáscsökkentési segédstratégia bármely változtatása esetén a gyártó köteles a részletes dokumentációcsomag új változatát elküldeni a típusjóváhagyó hatóság részére. Az új változatot a változtatásokra és azok hatásaira kell korlátozni. A kibocsátáscsökkentési segédstratégia új változatát a típusjóváhagyó hatóság értékeli és hagyja jóvá.

A részletes dokumentációcsomag felépítése a következő.

Részletes dokumentációcsomag a YYY/OEM számú kibocsátáscsökkentési segédstratégia alkalmazásához az (EU) 2017/1151 rendelet szerint

Részek	bekezdés	pont	Magyarázat
Bevezetés dokumentumok		Bemutató levél a típusjóváhagyó hatóság részére	A dokumentum verziószámára való hivatkozás, a dokumentum kibocsátásának időpontja, a gyártó szervezet részéről illetékes személy aláírása
		Verziókövetési táblázat	Az egyes verziómódosítások tartalma: a módosított részzel.
		Az érintett (kibocsátási) típusok leírása	
		Csatolt dokumentumok táblázata	Az összes csatolt dokumentum listája
		Kereszthivatkozások	utalás a 3a. függelék a)–i) pontjára (hol találhatóak a rendelet egyes előírásai)
		Hatástalanító berendezés hiányára vonatkozó nyilatkozat.	+ aláírás
Fődokumentum	0	Mozaikszavak/rövidítések	
	1.	ÁLTALÁNOS LEÍRÁS	
	1.1.	A motor általános bemutatása	A fő jellemzők leírása: löket-térfogat, utókezelés, ...
	1.2.	A rendszer általános felépítése	A rendszer elvi rajza: az érzékelők és működtetők felsorolása, a motor általános funkcióinak magyarázata
	1.3.	Szoftver beolvasása és kalibrálási verzió	Pl. beolvasó eszközre vonatkozó magyarázat
	2.	Kibocsátáscsökkentési alapstratégiák	
	2.x.	x kibocsátáscsökkentési alapstratégia	Az x stratégia bemutatása
	2.y.	y kibocsátáscsökkentési alapstratégia	Az y stratégia bemutatása
	3.	Kibocsátáscsökkentési segédstratégiák (AES)	

▼ M3

Részek	bekezdés	pont	Magyarázat
	3.0.	A kibocsátáscsökkentési segédstratégiák bemutatása	Hierarchikus viszonyok a kibocsátáscsökkentési segédstratégián belül: leírás és indoklás (pl. biztonság, megbízhatóság, stb.)
	3.x.	x kibocsátáscsökkentési segédstratégia	3.x.1. A kibocsátáscsökkentési segédstratégia indoklása 3.x.2. A kibocsátáscsökkentési segédstratégia jellemzéséhez használt mért és/vagy modellezett paraméterek 3.x.3. A kibocsátáscsökkentési segédstratégia működési módja – Alkalmazott paraméterek 3.x.4. A kibocsátáscsökkentési segédstratégia hatása a szennyező anyagokra és a CO₂-re
	3.y.	y kibocsátáscsökkentési segédstratégia	3.y.1. 3.y.2. stb.
	Idáig tart a 100 oldalas terjedelmi korlát		
	Melléklet		Az e kibocsátáscsökkentési alapstratégia-kibocsátáscsökkentési segédstratégia által lefedett típusok felsorolása: beleértve a típusjóváhagyásra történő hivatkozást, a szoftverekre történő hivatkozást, a kalibrálási számot, az egyes verziók és az egyes (motor- és/vagy adott esetben utókezelés-) vezérlőegységek ellenőrzőösszegeit
Csatolt dokumentumok		Xxx számú műszaki megjegyzés a kibocsátáscsökkentési segédstratégia indokolásához	Kockázatértékelés vagy vizsgálat útján történő indoklás vagy hirtelen bekövetkező sérülésre vonatkozó példa, ha van ilyen
		Yyy számú műszaki megjegyzés a kibocsátáscsökkentési segédstratégia indokolásához	
		Vizsgálati jegyzőkönyv a kibocsátáscsökkentési segédstratégia egyedi hatásainak mennyiségi meghatározásáról	vizsgálati jegyzőkönyv a kibocsátáscsökkentési segédstratégia indoklása érdekében végzett valamennyi egyedi vizsgálatról, a vizsgálati körülményeket részletei, a jármű leírása / vizsgálatok időpontja kibocsátásra/CO ₂ -kibocsátásra gyakorolt hatás a kibocsátáscsökkentési segédstratégia aktiválásával és anélkül

▼ M3

3b. függelék

A kibocsátáscsökkentési segédstratégia értékelésének módszertana

A kibocsátáscsökkentési segédstratégia típusjövahagyó hatóság általi értékelése legalább az alábbiak igazolását tartalmazza:

1. A kibocsátáscsökkentési segédstratégia által okozott kibocsátásnövekedést a lehetséges legalacsonyabb szinten kell tartani:
 - a) A járművek rendes használata és élettartama alatt a kibocsátáscsökkentési segédstratégia használatával melletti összes kibocsátásnövekedést a lehetséges legalacsonyabb szinten kell tartani;
 - b) Amennyiben a kibocsátáscsökkentési segédstratégia előzetes értékelése idején a piacon elérhetővé válik bármely, a javított kibocsátáscsökkentést lehetővé tevő technológia vagy kialakítás, akkor azt indokolatlan moduláció nélkül használni kell.
2. A kibocsátáscsökkentési segédstratégia indoklásához történő felhasználás esetén a járművek meghajtó rendszerének meghatározásait tartalmazó 1958. és 1998. évi ENSZ EGB megállapodások 2. számú kölcsönösen elfogadott határozatában (M.R.2.)⁽¹⁾ meghatározott „meghajtóenergia-átalakító és a hajtáslánc” hirtelen keletkező és javíthatatlan sérülésének kockázatát megfelelően be kell mutatni és dokumentálni kell, beleértve az alábbi információkat:
 - a) a gyártónak bizonyítékot kell rendelkezésre bocsátania a katasztrofális (vagyis hirtelen bekövetkező és javíthatatlan) motorsérülésről egy olyan kockázatértékeléssel együtt, amely tartalmazza a kockázat bekövetkezésének valószínűségét és a lehetséges következmények súlyosságát, beleértve az ilyen hatással járó elvégzett vizsgálatok eredményeit;
 - b) amikor a kibocsátáscsökkentési segédstratégia alkalmazása idején a piacon elérhetővé válik bármely, az adott kockázat kiküszöbölését vagy csökkentését biztosító technológia vagy kialakítás, akkor azt a műszakilag lehetséges legnagyobb mértékben használni kell (azaz indokolatlan moduláció nélkül);
 - c) a motor vagy a kibocsátáscsökkentő rendszer alkotórészeinek tartóssága vagy az elhasználódással és a hibás működéssel szembeni hosszú távú védelme nem tekinthető a hatástalanító berendezésre vonatkozó tilalom alóli mentesítés elfogadható indokának.
3. Egy megfelelő műszaki leírásban dokumentálni kell, miért szükséges kibocsátáscsökkentési segédstratégiát használni a jármű biztonságos működtetéséhez:
 - a) a gyártónak bizonyítékot kell rendelkezésre bocsátania a jármű biztonságos működtetését fenyegető fokozott kockázatról egy olyan kockázatértékeléssel együtt, amely tartalmazza a kockázat bekövetkezésének valószínűségét és a lehetséges következmények súlyosságát, beleértve az ilyen hatással járó elvégzett vizsgálatok eredményeit;
 - b) amennyiben a kibocsátáscsökkentési segédstratégia alkalmazása idején a piacon elérhetővé válik bármely, az adott biztonsági kockázat csökkentését lehetővé tevő eltérő technológia vagy kialakítás, akkor azt a műszakilag lehetséges legnagyobb mértékben (azaz indokolatlan moduláció nélkül) használni kell.
4. Egy megfelelő műszaki leírásban dokumentálni kell, miért szükséges kibocsátáscsökkentési segédstratégiát használni a motor beindítása során:
 - a) a gyártónak bizonyítékot kell rendelkezésre bocsátania a kibocsátáscsökkentési segédstratégia motorindítás során történő használatának szükségességére vonatkozóan egy olyan kockázatértékeléssel együtt, amely tartalmazza a kockázat bekövetkezésének valószínűségét és a lehetséges következmények súlyosságát, beleértve az ilyen hatással járó elvégzett vizsgálatok eredményeit;

⁽¹⁾ Az ECE/TRANS/WP.19/1121 dokumentum az alábbi weboldalon található: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/31821>

▼M3

- b) amennyiben a kibocsátáscsökkentési segédstratégia alkalmazása idején a piacon elérhetővé válik bármely, a motor indításakor nagyobb kibocsátáscsökkentést lehetővé tevő eltérő technológia vagy kialakítás, akkor azt a műszakilag lehetséges legnagyobb mértékben használni kell.
-

▼B*4. függelék***EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY MINTA**

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

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY*A hatóság bélyegzője*

Értesítés a következőről:

- EK-típusjóváhagyás ⁽¹⁾,
- EK-típusjóváhagyás kiterjesztése ⁽¹⁾,
- EK-típusjóváhagyás elutasítása ⁽¹⁾,
- EK-típusjóváhagyás visszavonása ⁽¹⁾,
- egy rendszertípus/egy járműtípus egy rendszere ⁽¹⁾ tekintetében való típusjóváhagyását illetően, a 715/2007/EK rendelet ⁽²⁾ és az (EU) 2017/1151 rendelet ⁽³⁾ alapján.

EK-típusjóváhagyás száma: ...

A kiterjesztés indoka: ...

I. RÉSZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): ...
- 0.2. Típus: ...
 - 0.2.1. Kereskedelmi név (nevek) (amennyiben van): ...
- 0.3. Típusazonosítók, ha a típus jelölve van a járművön ⁽⁴⁾:
 - 0.3.1. A jelölés elhelyezése: ...
- 0.4. A jármű kategóriája ⁽⁵⁾

▼M3

- 0.4.2. Alapjármű ^(5a) ⁽¹⁾: igen/nem ⁽¹⁾

▼B

- 0.5. A gyártó neve és címe: ...
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) neve és címe: ...
- 0.9. A gyártó képviselője:

II. RÉSZ – minden egyes interpolációs járműcsalád esetében meg kell ismételni a XXI. melléklet 5.6. pontja szerint

0. Az interpolációs járműcsalád azonosítója a XXI. melléklet 5.0. pontjában meghatározottak szerint
 1. Kiegészítő adatok (adott esetben): (lásd a kiegészítést)
 2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: ...
 3. Az 1. típusú vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: ...
 4. Az 1. típusú vizsgálati jegyzőkönyv száma: ...
 5. Megjegyzések (ha vannak): (lásd a kiegészítést)

▼B

6. Hely: ...
7. Dátum: ...
8. Aláírás: ...

Mellékletek:

Információs csomag ⁽⁶⁾.

▼B

Kiegészítés a ... számú EK-típusbizonyítványhoz

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

A típusbizonyítvány kitöltése során kerülni kell a vizsgálati jegyzőkönyvben vagy az adatközlő lapon lévő adatokra történő kereszt-hivatkozásokat.

▼M3

0. AZ INTERPOLÁCIÓS JÁRMŰCSALÁD AZONOSÍTÓJA AZ (EU) 2017/1151 RENDELETET XXI. MELLÉKLETÉNEK 5.0. PONTJÁBAN MEGHATÁROZOTTAK SZERINT

0.1. Azonosító: ...

0.2. Az alapjármű azonosítója ^(5a) ⁽¹⁾: ...

▼B

1. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

▼M3

1.1. A menetkész jármű tömege:

VL ⁽¹⁾: ...

VH: ...

1.2. Megengedett össztömeg:

VL ⁽¹⁾: ...

VH: ...

1.3. Referenciatömeg:

VL ⁽¹⁾: ...

VH: ...

▼B

1.4. Ülések száma: ...

1.6. A karosszéria típusa:

1.6.1. M₁, M₂ esetében: lépcsőshátú limuzin, ferdehátú limuzin, kombi, kupé, kabrió, többcélú jármű ⁽¹⁾

1.6.2. N₁, N₂ esetében: teherautó, zárt kisteherautó ⁽¹⁾

1.7. Hajtott kerekek: első, hátsó, 4 × 4 ⁽¹⁾

1.8. Tisztán elektromos jármű: igen/nem ⁽¹⁾

1.9. Hibrid elektromos jármű: igen/nem ⁽¹⁾

1.9.1. Hibrid elektromos jármű kategóriája: külső feltöltésű/nem külső feltöltésű / tüzelőanyag-cellás ⁽¹⁾

1.9.2. Üzem módkapcsoló: van/nincs ⁽¹⁾

1.10. A motor azonosítása:

1.10.1. Motor lökettérfogata:

1.10.2. Tüzelőanyag-ellátó rendszer: közvetlen befecskendezésű/közvetett befecskendezésű ⁽¹⁾

▼B

- 1.10.3. A gyártó által ajánlott tüzelőanyag:
- 1.10.4.1. Legnagyobb teljesítmény: kW min⁻¹ fordulatszámon
- 1.10.4.2. A legnagyobb nyomaték: Nm min⁻¹ fordulatszámon
- 1.10.5. Feltöltő berendezés: van/nincs ⁽¹⁾
- 1.10.6. Gyújtásrendszer: kompressziós gyújtás/szikragyújtás ⁽¹⁾
- 1.11. Erőátviteli rendszer (tisztán elektromos járműnél vagy hibrid elektromos járműnél) ⁽¹⁾
- 1.11.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW, az alábbi fordulatszám-tartományban: ... - ... min⁻¹
- 1.11.2. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW
- 1.11.3. Legnagyobb hasznos nyomaték: ... Nm, ... min⁻¹ fordulatszámon
- 1.12. Hajtóakkumulátor (tisztán elektromos járműnél vagy hibrid elektromos járműnél)
- 1.12.1. Névleges feszültség: V
- 1.12.2. Kapacitás (2 órás): Ah
- 1.13. Átvitel: ..., ...
- 1.13.1. A sebességváltó típusa: kézi/automata/fokozatmentes ⁽¹⁾
- 1.13.2. Sebességfokozatok száma:
- 1.13.3. Összáttételi arányok (beleértve a gumiabroncsok terhelés alatti gördülőkerületét is): (járműsebesség (km/h)) / (motorfordulatszám (1 000 (min⁻¹)))

Első fokozatban: ...	Hatodik fokozatban: ...
Második fokozatban: ...	Hetedik fokozatban: ...
Harmadik fokozatban: ...	Nyolcadik fokozatban: ...
Negyedik fokozatban: ...	Gyorsító fokozatban: ...
Ötödik fokozatban: ...	

- 1.13.4. Végáttétel:
- 1.14. Gumiabroncsok: ..., ..., ...
- Típus: radiál/diagonál/... ⁽⁷⁾
- Méret: ...
- Gördülőkerület terhelés alatt:
- Az 1. típusú vizsgálathoz használt gumiabroncsok gördülőkerülete:

2. VIZSGÁLATI EREDMÉNYEK

▼M3

- 2.1. Az égéstermék-kibocsátások vizsgálati eredményei
- A kibocsátások besorolása:
- Adott esetben az 1. típusú vizsgálat eredményei

▼ **M3**

A típusjóváhagyás száma, ha nem alapjármű ⁽¹⁾: ...

1. vizsgálat

1. típusú vizsgálat eredményei	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO _x (mg/km)	THC + NO _x (mg/km)	PM (mg/km)	PN (#.10 ¹¹ / km)
Mért érték ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾							
Ki × ⁽⁸⁾ ⁽¹⁰⁾					⁽¹¹⁾		
Ki + ⁽⁸⁾ ⁽¹⁰⁾					⁽¹¹⁾		
Ki-vel számított átlagérték (M × Ki vagy M + Ki) ⁽⁹⁾					⁽¹²⁾		
DF (+) ⁽⁸⁾ ⁽¹⁰⁾							
DF (×) ⁽⁸⁾ ⁽¹⁰⁾							
Ki-vel és DF-fel számított végső átlagérték ⁽¹³⁾							
Határérték							

2. vizsgálat (adott esetben)

Töltse ki az 1. vizsgálatra vonatkozó táblázatot a második vizsgálat eredményeivel.

3. vizsgálat (adott esetben)

Töltse ki az 1. vizsgálatra vonatkozó táblázatot a harmadik vizsgálat eredményeivel.

Ismételje meg az 1. vizsgálatot, a 2. vizsgálatot (adott esetben) és a 3. vizsgálatot (adott esetben) az alacsony szén-dioxid-kibocsátású járműre (VL) (adott esetben) és a közepes szén-dioxid-kibocsátású járműre (VM) (adott esetben) vonatkozóan

Környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT)

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vegyes
ATCT (14 °C) M _{CO2,Treg}	
1. típusú vizsgálat (23 °C) M _{CO2,23°}	
Járműcsalád korrekciós tényező (FCF)	

ATCT-vizsgálat eredménye	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO _x (mg/km)	THC + NO _x (mg/km)	PM (mg/km)	PN (#.10 ¹¹ /km)
Mért ⁽¹⁾ ⁽²⁾							
Határértékek							

⁽¹⁾ Adott esetben.

⁽²⁾ Két tizedesjegyre kerekítve.

▼ **M3**

A motorhűtőközeg végső hőmérsékletének és a kondicionálási terület utolsó 3 órai átlaghőmérsékletének különbsége, (Δ_{T_ATCT} , °C) a referenciajármű esetében: ...

A legrövidebb megengedett kondicionálási időtartam, t_{soak_ATCT} (s): ...

A hőmérséklet-érzékelő helye: ...

Környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT) szerinti járműcsalád-azonosító: ...

2. típus: (a közúti közlekedésre való alkalmasság vizsgálatához szükséges adatokkal együtt):

Vizsgálat	CO-érték (térfogat%)	Lambda ⁽¹⁾	Motorfordulat- szám (min ⁻¹)	A motorolaj hőmérséklete (°C)
Alacsony alapláron végzett vizsgálat		Nem alkalma- zandó		
Magas alapláron végzett vizsgálat				

3. típus: ...

4. típus: ... g/vizsgálat;

a következők szerinti vizsgálati eljárás: A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 6. melléklete [1 napos NEDC] / a 2017/1221/EK rendelet melléklete [2 napos NEDC] / az (EU) 2017/1151 rendelet VI. melléklete [2 napos WLTP] ⁽¹⁾.

5. típus:

— Tartóssági vizsgálat: egészjármű-vizsgálat/próbapadi öregedés-vizsgálat/nincs ⁽¹⁾

— Romlási tényező (DF): számított/rögzített ⁽¹⁾

— Adja meg az értékeket: ...

— Alkalmazandó 1. típusú ciklus (az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 4. al melléklete vagy a 83. sz. ENSZ EGB-előírás) ⁽¹⁴⁾: ...

6. típus	CO (g/km)	Összes szénhid- rogén (g/km)
Mért érték		
Határérték		

▼ **B**

2.1.1.

Kétfajta tüzelőanyaggal üzemelő járművek esetében az 1. típusú táblázatot mindkét tüzelőanyag tekintetében meg kell ismételni. A rugalmas tüzelőanyag-felhasználású járművek esetében az 1. típusú vizsgálatot mindkét tüzelőanyag tekintetében el kell végezni az I. melléklet I.2.4. ábrája szerint, az LPG-vel, illetve földgázzal/ biometánnal (vagy egy- vagy kétfajta tüzelőanyaggal) üzemelő járművek esetében a táblázatot meg kell ismételni a vizsgálat

▼B

során használt különböző referenciagázok tekintetében, és a legrosszabb eredményeket egy külön táblázatban kell összefoglalni. Adott esetben a 83. sz. ENSZ EGB előírás 12. melléklete 3.1.4. szakaszának megfelelően azt is meg kell adni, hogy az eredmények mérésen vagy számításon alapulnak-e.

- 2.1.2. A hibajelző szöveges leírása és/vagy rajza: ...
- 2.1.3. A fedélzeti diagnosztikai rendszerrel felügyelt alkotóelemek felsorolása és funkciójuk: ...
- 2.1.4. Szöveges leírás (általános működési elvek) a következők tekintetében: ...
 - 2.1.4.1. Gyújtáshiba észlelése ⁽¹⁵⁾: ...
 - 2.1.4.2. Katalizátor ellenőrzése ⁽¹⁵⁾: ...
 - 2.1.4.3. Oxigénérzékelő ellenőrzése ⁽¹⁵⁾: ...
 - 2.1.4.4. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által felügyelt egyéb alkotóelemek ⁽¹⁵⁾: ...
 - 2.1.4.5. Katalizátor ellenőrzése ⁽¹⁶⁾: ...
 - 2.1.4.6. Részecskeszűrő ellenőrzése ⁽¹⁶⁾: ...
 - 2.1.4.7. Az elektronikusan szabályozott tüzelőanyag-adagoló rendszer ellenőrzése ⁽¹⁶⁾: ...
 - 2.1.4.8. A fedélzeti diagnosztikai rendszer által felügyelt egyéb alkotóelemek: ...
- 2.1.5. A hibajelző működésbe lépésének feltételei (a menetciklusok állandó száma vagy statisztikai módszer): ...
- 2.1.6. Az összes használt fedélzeti diagnosztikai kimeneti kód és formátum felsorolása (magyarázattal együtt): ...
- 2.2. Fenntartva
- 2.3. Katalitikus átalakító: van/nincs ⁽¹⁾
 - 2.3.1. Az e rendelet összes vonatkozó követelményének megfelelően vizsgált eredeti katalitikus átalakító, igen/nem ⁽¹⁾
- 2.4. A füst opacitásvizsgálatának eredményei ⁽¹⁾
 - 2.4.1. Állandósult motorfordulatszám: lásd a műszaki szolgálat ... sz. vizsgálati jegyzőkönyvét ...
 - 2.4.2. Terhelés nélküli gyorsítással végzett vizsgálatok:

▼ B

- 2.4.2.1. A fénylevelési együttható mért értéke: ... m⁻¹
- 2.4.2.2. A fénylevelési együttható korrigált értéke: ... m⁻¹
- 2.4.2.3. A fénylevelési együttható jelének helye a járművön: ...
- 2.5. A CO₂-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás vizsgálati eredményei

▼ M3

- 2.5.1. Tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű és nem külső feltöltésű (NOVC) hibrid elektromos jármű
- 2.5.1.0. Az interpolációs járműsaládon belüli minimális és maximális CO₂ értékek

▼ B

- 2.5.1.1 Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)
- 2.5.1.1.1. A ciklus energiaigénye: ... J
- 2.5.1.1.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók
- 2.5.1.1.2.1. f_0 , N: ...
- 2.5.1.1.2.2. f_1 , N/(km/h): ...
- 2.5.1.1.2.3. f_2 , N/(km/h)²: ...

▼ M3

- 2.5.1.1.3. A CO₂-kibocsátás tömege (adja meg az egyes vizsgált referencia-tüzelőanyagokra vonatkozó értékeket a különböző szakaszokhoz: a mért értékeket, a vegyes értékeket lásd az (EU) 2017/1151 rendeletet XXI. melléklete 6. al mellékletének 1.2.3.8. és 1.2.3.9. pontjában)

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vizsgál- lat	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
M _{CO2,p,5} / M _{CO2,c,5}	1					
	2					
	3					
	átlag					
Végső M _{CO2,p,H} / M _{CO2,c,H}						

- 2.5.1.1.4. Tüzelőanyag-fogyasztás (adja meg az egyes vizsgált referencia-tüzelőanyagokra vonatkozó értékeket a különböző szakaszokhoz: a mért értékeket, a vegyes értéket lásd a XXI. melléklet 6. al mellékletének 1.2.3.8. és 1.2.3.9. pontjában)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km) vagy m ³ /100 km vagy kg/ 100 km (1)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Végső értékek FC _{p,H} / FC _{c,H}					

- 2.5.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)
- 2.5.1.2.1. Ciklus-energiaigény: ... J
- 2.5.1.2.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók

▼ M3

2.5.1.2.2.1. f_0 , N: ...2.5.1.2.2.2. f_1 , N/(km/h): ...2.5.1.2.2.3. f_2 , N/(km/h) (^{2}): ...

2.5.1.2.3. A CO₂-kibocsátás tömege (adja meg az egyes vizsgált referencia-tüzelőanyagokra vonatkozó értékeket a különböző szakaszokhoz: a mért értékeket, a vegyes értéket lásd a XXI. melléklet 6. al mellékletének 1.2.3.8. és 1.2.3.9. pontjában)

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vizsgál- lat	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,e,5}$	1					
	2					
	3					
	átlag					
Végső $M_{CO_2,p,L} / M_{CO_2,e,L}$						

2.5.1.2.4. Tüzelőanyag-fogyasztás (adja meg az egyes vizsgált referencia-tüzelőanyagokra vonatkozó értékeket a különböző szakaszokhoz: a mért értékeket, a vegyes értéket lásd a XXI. melléklet 6. al mellékletének 1.2.3.8. és 1.2.3.9. pontjában)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km) vagy m ³ /100 km vagy kg/ 100 km (^{1})	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Végső értékek $FC_{p,L} / FC_{e,L}$					

2.5.1.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású (VM) nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (adott esetben)

2.5.1.3.1. Ciklus-energiaigény: ... J

2.5.1.3.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók

2.5.1.3.2.1. f_0 , N: ...2.5.1.3.2.2. f_1 , N/(km/h): ...2.5.1.3.2.3. f_2 , N/(km/h) (^{2}): ...

2.5.1.3.3. A CO₂-kibocsátás tömege (adja meg az egyes vizsgált referencia-tüzelőanyagokra vonatkozó értékeket a különböző szakaszokhoz: a mért értékeket, a vegyes értéket lásd a XXI. melléklet 6. al mellékletének 1.2.3.8. és 1.2.3.9. pontjában)

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vizsgál- lat	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,e,5}$	1					
	2					
	3					
	átlag					
Végső $M_{CO_2,p,L} / M_{CO_2,e,L}$						

▼ **M3**

- 2.5.1.3.4. Tüzelőanyag-fogyasztás (adja meg az egyes vizsgált referencia-tüzelőanyagokra vonatkozó értékeket a különböző szakaszokhoz: a mért értékeket, a vegyes értéket lásd a XXI. melléklet 6. almelékletének 1.2.3.8. és 1.2.3.9. pontjában)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km) vagy m ³ /100 km vagy kg/ 100 km ⁽¹⁾	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Végső értékek FC _{p,L} / FC _{c,L}					

- 2.5.1.4. Az e rendelet 2. cikkének 6. pontja szerinti időszakos regenerálású rendszerrel felszerelt, belső égésű motorral hajtott járműveknél a vizsgálati eredményeket módosítani kell a XXI. melléklet 6. almelékletének 1. függelékében meghatározott Ki tényezővel.

- 2.5.1.4.1. Információk a regenerálási stratégiáról a CO₂-kibocsátás és tüzelőanyag-fogyasztás tekintetében

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

d = a regeneráláshoz szükséges működési ciklusok száma: ...

Alkalmazandó 1. típusú ciklus (az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 4. almeléklete vagy a 83. sz. ENSZ EGB-előírás) ⁽¹⁴⁾: ...

	Vegyes
Ki (additív / multiplikatív) ⁽¹⁾	
Értékek a CO ₂ -re és a tüzelőanyag-fogyasztásra ⁽¹⁰⁾	

Alapjármű esetében ismételje meg a 2.5.1. pontot.

▼ **B**

- 2.5.2. Tisztán elektromos járművek ⁽¹⁾

▼ **M3**

- 2.5.2.1. Elektromosenergia-fogyasztás
- 2.5.2.1.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)
- 2.5.2.1.1.1. A ciklus energiaigénye: ... J
- 2.5.2.1.1.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók
- 2.5.2.1.1.2.1. f_0 , N: ...
- 2.5.2.1.1.2.2. f_1 , N/(km/h): ...
- 2.5.2.1.1.2.3. f_2 , N/(km/h) ⁽²⁾: ...

EC (Wh/km)	Vizsgálat	Városi	Vegyes
Számított EC	1		
	2		
	3		
	átlag		
Gyártó által megadott érték		—	

- 2.5.2.1.1.3. A ciklusban az összes olyan idő, amikor az értékek túrésen kívül voltak: ... s

▼M3

2.5.2.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)

2.5.2.1.2.1. A ciklus energiaigénye: ... J

2.5.2.1.2.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók

2.5.2.1.2.2.1. f_0 , N: ...

2.5.2.1.2.2.2. f_1 , N/(km/h): ...

2.5.2.1.2.2.3. f_2 , N/(km/h) (^{2}): ...

EC (Wh/km)	Vizsgálat	Városi	Vegyes
Számított EC	1		
	2		
	3		
	átlag		
Gyártó által megadott érték		—	

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

2.5.2.2. Tisztán elektromos hatósugár

2.5.2.2.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)

PER (km)	Vizsgálat	Városi	Vegyes
Mért tisztán elektromos hatósugár	1		
	2		
	3		
	átlag		
Gyártó által megadott érték		—	

2.5.2.2.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)

PER (km)	Vizsgálat	Városi	Vegyes
Mért tisztán elektromos hatósugár	1		
	2		
	3		
	átlag		
Gyártó által megadott érték		—	

▼B

2.5.3. Külső feltöltésű (OVC) hibrid elektromos jármű:

▼ **M3**

2.5.3.1. Töltést fenntartó üzemmód CO₂-kibocsátásának tömege

2.5.3.1.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)

2.5.3.1.1.1. Ciklus-energiaigény: ... J

2.5.3.1.1.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók

2.5.3.1.1.2.1. f_0 , N: ...

2.5.3.1.1.2.2. f_1 , N/(km/h): ...

2.5.3.1.1.2.3. f_2 , N/(km/h) (^{2}): ...

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vizsgál- lat	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,e,5}$	1					
	2					
	3					
	Átlagos					
Végső $M_{CO_2,p,H} / M_{CO_2,e,H}$						

2.5.3.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)

2.5.3.1.2.1. Ciklus-energiaigény: ... J

2.5.3.1.2.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók

2.5.3.1.2.2.1. f_0 , N: ...

2.5.3.1.2.2.2. f_1 , N/(km/h): ...

2.5.3.1.2.2.3. f_2 , N/(km/h) (^{2}): ...

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vizsgál- lat	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,e,5}$	1					
	2					
	3					
	Átlagos					
Végső $M_{CO_2,p,L} / M_{CO_2,e,L}$						

2.5.3.1.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben)

2.5.3.1.3.1. Ciklus-energiaigény: ... J

2.5.3.1.3.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók

2.5.3.1.3.2.1. f_0 , N: ...

2.5.3.1.3.2.2. f_1 , N/(km/h): ...

▼ **M3**2.5.3.1.3.2.3. f_2 , N/(km/h) (^{2}): ...

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vizsgálat	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,e,5}$	1					
	2					
	3					
	Átlagos					
$M_{CO_2,p,M} / M_{CO_2,e,M}$						

2.5.3.2. Töltést fogyasztó üzemmód CO₂-kibocsátásának tömege

Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vizsgálat	Vegyes
$M_{CO_2,CD}$	1	
	2	
	3	
	Átlagos	
Végső $M_{CO_2,CD,H}$		

Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vizsgálat	Vegyes
$M_{CO_2,CD}$	1	
	2	
	3	
	Átlagos	
Végső $M_{CO_2,CD,L}$		

Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben)

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vizsgálat	Vegyes
$M_{CO_2,CD}$	1	
	2	
	3	
	Átlagos	
Végső $M_{CO_2,CD,M}$		

▼ **B**2.5.3.3. A kibocsátott CO₂ tömege (súlyozott, vegyes) (¹⁷):Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): $M_{CO_2,weighted}$... g/km

Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben):

 $M_{CO_2,weighted}$... g/km

Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben):

 $M_{CO_2,weighted}$... g/km

▼M3

- 2.5.3.3.1. Az interpolációs járműcsaládon belüli minimális és maximális CO₂ értékek.

▼B

- 2.5.3.4. Töltést fenntartó üzemmódhoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztás

Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Végső értékek, FC _{p,H} / FC _{c,H}					

Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Végső értékek, FC _{p,L} / FC _{c,L}					

Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Végső értékek, FC _{p,M} / FC _{c,M}					

▼M3

- 2.5.3.5. Töltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztás

Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Vegyes
Végső értékek FC _{CD,H}	

Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Vegyes
Végső értékek FC _{CD,L}	

Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Vegyes
Végső értékek FC _{CD,M}	

▼B

- 2.5.3.6. Tüzelőanyag-fogyasztás (súlyozott, vegyes) ⁽¹⁷⁾:

Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): FC_{weighted} ... l/100 km

Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben):
FC_{weighted} ... l/100 km

Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben):
FC_{weighted} ... l/100 km

- 2.5.3.7. Hatósugarak:

▼ M3

2.5.3.7.1. Teljes elektromos hatósugár (AER)

AER (km)	Vizsgálat	Városi	Vegyes
AER értékek	1.		
	2.		
	3.		
	Átlagos		
Végső értékek, AER			

▼ B

2.5.3.7.2. Egyenértékű teljes elektromos hatósugár

EAER (km)	Városi	Vegyes
EAER értékek		

2.5.3.7.3. Tényleges öltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó hatósugár, R_{CDA}

R_{CDA} (km)	Vegyes
R_{CDA} értékek	

▼ M32.5.3.7.4. Töltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó hatósugár, R_{CDC}

R_{CDC} (km)	Vizsgálat	Vegyes
R_{CDC} értékek	1.	
	2.	
	3.	
	Átlagos	
Végső értékek R_{CDC}		

▼ B

2.5.3.8. Elektromosenergia-fogyasztás

2.5.3.8.1. Elektromosenergia-fogyasztás

EC (Wh/km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Városi	Vegyes
Elektromosenergia-fogyasztás értékek						

▼ M32.5.3.8.2. Használati tényezővel súlyozott elektromosenergia-fogyasztás a töltést fogyasztó üzemmódban, $EC_{AC,CD}$ (vegyes)

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Vizsgálat	Vegyes
$EC_{AC,CD}$ értékek	1.	
	2.	
	3.	
	Átlagos	
Végső értékek $EC_{AC,CD}$		

▼ M3

2.5.3.8.3. Használati tényezővel súlyozott elektromosenergia-fogyasztás
EC_{AC, weighted} (vegyes)

EC _{AC,weighted} (Wh/km)	Vizsgálat	Vegyes
EC _{AC,weighted} értékek	1.	
	2.	
	3.	
	Átlagos	
Végső értékek EC _{AC,weighted}		

Alapjármű esetében ismétlje meg a 2.5.3. pontot.

2.5.4. Tüzelőanyag-cellás járművek (FCV)

Tüzelőanyag-fogyasztás (kg/100 km)	Vegyes
Végső értékek FC _c	

Alapjármű esetében ismételje meg a 2.5.4. pontot.

2.5.5. Eszköz a tüzelőanyag- és/vagy áramfogyasztás ellenőrzésére igen/nem alkalmazandó

▼ B

2.6. Az ökoinnovációs technológiákkal kapcsolatban végzett vizsgálatok eredményei⁽¹⁸⁾ ⁽¹⁹⁾

[illegible]

▼B

2.6.1. *Az ökoinnovációs technológia (technológiák) általános kódja* ⁽²⁶⁾: ...

3. JÁRMŰJAVÍTÁSI INFORMÁCIÓK

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

3.1.1. A rendelkezésre állás kezdő napja (legkésőbb 6 hónappal a típusjóváahagyás napját követően): ...

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

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

3.4. A gyártó tanúsítványa a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről: ...

4. TELJESÍTMÉNYMÉRÉS

Belső égésű motorok legnagyobb hasznos motorteljesítménye, elektromos hajtóművek hasznos teljesítménye és legnagyobb 30 perces teljesítménye

4.1. A belső égésű motor hasznos teljesítménye

4.1.1. Motorfordulatszám (min^{-1}) ...

4.1.2. Mért tüzelőanyag-áram (g/h) ...

4.1.3. Mért nyomaték (Nm) ...

4.1.4. Mért teljesítmény (kW) ...

4.1.5. Légnyomás (kPa) ...

4.1.6. Gőznyomás (kPa) ...

4.1.7. A beszívott levegő hőmérséklete (K) ...

4.1.8. Teljesítménykorrekciós tényező (adott esetben) ...

4.1.9. Korrigált teljesítmény (kW) ...

4.1.10. A segédberendezések teljesítménye (kW) ...

4.1.11. Hasznos teljesítmény (kW) ...

4.1.12. Hasznos nyomaték (Nm) ...

4.1.13. Korrigált fajlagos tüzelőanyag-fogyasztás (g/kWh) ...

4.2. Elektromos hajtáslánc(ok):

4.2.1. A gyártó által megadott értékek:

4.2.2. Legnagyobb hasznos teljesítmény: kW , ... min^{-1} fordulatszámon

4.2.3. Legnagyobb hasznos nyomaték: ... Nm , ... min^{-1} fordulatszámon

4.2.4. Legnagyobb hasznos nyomaték nulla motorfordulatszámon: ... Nm

4.2.5. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW

▼B

- 4.2.6. Az elektromos hajtáslánc alapvető jellemzői
- 4.2.7. Vizsgálati egyenfeszültség: ... V
- 4.2.8. Működési elv: ...
- 4.2.9. Hűtőrendszer:
- 4.2.10. Motor: folyadék/levegő ⁽¹⁾
- 4.2.11. Variátor: folyadék/levegő ⁽¹⁾
5. MEGJEGYZÉSEK: ...

Magyarázó megjegyzések

- ⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő (bizonyos esetekben semmit nem kell törölni, ha egyenél több lehetőség is alkalmazható).
- ⁽²⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.
- ⁽³⁾ HL L 175., 2017.7.7., 1. o.
- ⁽⁴⁾ Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek az az adatközlő lapon megjelölt jármű, alkotóelem vagy önálló muszaki egység leírása szempontjából nem lényegesek, ezeket a karaktereket a dokumentációban kérdőjellel kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).
- ⁽⁵⁾ A II. melléklet A. részének meghatározása szerint.

▼M3

- ^(5a) A 2007/46/EK irányelv 3. cikkének 18. pontjában meghatározottak szerint.

▼B

- ⁽⁶⁾ A 2007/46/EK irányelv 3. cikkének (39) bekezdésében meghatározottak szerint.
- ⁽⁷⁾ Gumiabroncs típusa a 117. sz. ENSZ EGB-előírás szerint.
- ⁽⁸⁾ Ha alkalmazható.
- ⁽⁹⁾ 2 tizedesjegyre kerekítve.
- ⁽¹⁰⁾ 4 tizedesjegyre kerekítve.
- ⁽¹¹⁾ Nem alkalmazandó.
- ⁽¹²⁾ A THC-re és NOx-ra kiszámított átlagértékek (M.Ki) összeadásával kapott átlagérték
- ⁽¹³⁾ Kerekítés eggyel több tizedesjegyre, mint a határérték.
- ⁽¹⁴⁾ Adja meg az alkalmazandó eljárást
- ⁽¹⁵⁾ Szikragyújtású motorral felszerelt járműveknél.
- ⁽¹⁶⁾ Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járműveknél.
- ⁽¹⁷⁾ A vegyes ciklusban mérve
- ⁽¹⁸⁾ A táblázatot mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni.
- ⁽¹⁹⁾ A táblázatot szükség esetén ökoinnovációs technológiáinként egy-egy sorral ki kell egészíteni.
- ⁽²⁰⁾ Az ökoinnovációs technológiát jóváhagyó bizottsági határozat száma.
- ⁽²¹⁾ Az ökoinnovációs technológiát jóváhagyó bizottsági határozatban a technológiához rendelt kód.
- ⁽²²⁾ Alkalmazandó 1. típusú ciklus: a XXI. melléklet 4. al melléklete vagy a 83. sz. ENSZ EGB-előírás.
- ⁽²³⁾ Ha az 1. típusú vizsgálati ciklus helyett a modellezés módszerét választják, ez az érték a modellezéssel kapott érték.
- ⁽²⁴⁾ Az I. típusú vizsgálat során az egyes ökoinnovációs technológiák révén megtakarított kibocsátások összege a 83. sz. ENSZ EGB-előírás szerint.
- ⁽²⁵⁾ Az I. típusú vizsgálat során az egyes ökoinnovációs technológiák révén megtakarított kibocsátások összege az e rendelet XXI. mellékletének 4. al melléklete szerint.
- ⁽²⁶⁾ Az ökoinnovációs technológia (technológiák) általános kódjának a következő, szökőzzel elválasztott elemekből kell állnia:
- a jóváhagyó hatóság kódja a 2007/46/EK irányelv VII. melléklete szerint;
 - a járműbe szerelt egyes ökoinnovációs technológiák kódja külön-külön, a Bizottság jóváhagyó határozatainak időrendi sorrendjében megadva.
- (Pl. az időrendi sorrendben 10., 15. és 16. számon jóváhagyott, a német típusjóváhagyó hatóság által a járműbe szerelt és minősített három ökoinnovációs technológia általános kódja: „e1 10 15 16”).

▼B*A típusbizonyítvány kiegészítésének függeléke*

Átmeneti időszak (korrelációs eredmény)

(Átmeneti rendelkezés):

▼M3

1. CO₂-kibocsátások az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet I. mellékletének 3.2. pontja szerint

▼B

- 1.1 Co2mpas verzió
- 1.2 Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)
- 1.2.1 A CO₂-kibocsátás tömege (a vizsgálathoz használt minden egyes referencia-tüzelőanyagra)

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Városi	Országúti	Vegyes
M _{CO2,NEDC_H,co2mpas}			

- 1.3 Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)
- 1.3.1 A CO₂-kibocsátás tömege (a vizsgálathoz használt minden egyes referencia-tüzelőanyagra)

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Városi	Országúti	Vegyes
M _{CO2,NEDC_L,co2mpas}			

2. CO₂-kibocsátási vizsgálati eredmények (adott esetben)

- 2.1 Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)

▼M3

- 2.1.1 A CO₂-kibocsátás tömege (a vizsgálathoz használt minden egyes referencia-tüzelőanyagra) tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű és nem külső feltöltésű (NOVC) hibrid elektromos jármű esetén

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Városi	Országúti	Vegyes
M _{CO2,NEDC_H,test}			

- 2.1.2 OVC vizsgálati eredmények

- 2.1.2.1 Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek CO₂-kibocsátásának tömege

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vegyes
M _{CO2,NEDC_H,test,condition A}	
M _{CO2,NEDC_H,test,condition B}	
M _{CO2,NEDC_H,test,weighted}	

▼B

2.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)

▼M32.2.1. A CO₂-kibocsátás tömege (a vizsgálathoz használt minden egyes referencia-tüzelőanyagra) tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű és nem külső feltöltésű (NOVC) hibrid elektromos jármű esetén

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Városi	Országúti	Vegyes
M _{CO2,NEDC_L,test}			

2.2.2. OVC vizsgálati eredmények

2.2.2.1. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek CO₂-kibocsátásának tömege

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vegyes
M _{CO2,NEDC_L,test,condition A}	
M _{CO2,NEDC_L,test,condition B}	
M _{CO2,NEDC_L,test,weighted}	

3. Eltérési és ellenőrzési tényező (az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet 3.2.8. pontja szerint)

Eltérési tényező (adott esetben)	
Ellenőrzési tényező (adott esetben)	„1” vagy „0”
A teljes megfeleltetési dosszié hash kódja (az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet I. mellékletének 3.1.1.2. pontja szerint):	

4. Végző NEDC CO₂ és a tüzelőanyag-fogyasztás értékek

4.1. Végző NEDC szerinti értékek (a vizsgálathoz használt minden egyes referencia-tüzelőanyagra) tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű és nem külső feltöltésű (NOVC) hibrid elektromos jármű esetén

		Városi	Országúti	Vegyes
CO ₂ -kibocsátás (g/km)	M _{CO2,NEDC_L, final}			
	M _{CO2,NEDC_H, final}			
Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	FC _{NEDC_L, final}			
	FC _{NEDC_H, final}			

4.2. Végző NEDC szerinti értékek (a vizsgálathoz használt minden egyes referencia-tüzelőanyagra) külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében

▼M3

- 4.2.1. CO₂-kibocsátás (g/km): lásd a 2.1.2.1. és a 2.2.2.1. pontot;
- 4.2.2. Elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km): lásd a 2.1.2.2. és a 2.2.2.2. pontot;
- 4.2.3. Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100km)	Vegyes
FC _{NEDC_L,test,condition A}	
FC _{NEDC_L,test,condition B}	
FC _{NEDC_L,test,weighted}	



5. függelék

A jármű fedélzeti diagnosztikai információi

1. A jármű gyártójának az e függelékben előírt információkat kell rendelkezésre bocsátania annak érdekében, hogy lehetővé tegye az OBD-rendszerrel kompatibilis csere- és pótalkatrészek, valamint diagnosztikai eszközök és vizsgálóberendezések gyártását.
2. Kérésre a következő információkat az alkatrészek, diagnosztikai eszközök vagy vizsgálóberendezések bármely érdekelt gyártójának a rendelkezésére kell bocsátani, megkülönböztetéstől mentes módon:
 - 2.1. A jármű eredeti típusjövőhagyásakor alkalmazott előkondicionálási ciklusok száma és típusának leírása.
 - 2.2. A jármű eredeti típusjövőhagyása során az OBD-rendszer által ellenőrzött alkotóelem tekintetében alkalmazott OBD-tesztciklus típusának leírása.
 - 2.3. Az összes ellenőrzött alkotóelem átfogó leírása, a hibaészlelés és a hibajelző aktiválásának stratégiájával (meghatározott számú menetciklus, vagy statisztikai módszer) együtt, beleértve az OBD-rendszer által felügyelt egyes alkotóelemek másodlagosan érzékelt paramétereinek felsorolását, valamint az összes olyan OBD kimeneti kód és formátum felsorolása (és ezek tételes magyarázata), amely az erőátviteli rendszer szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos egyes alkotóelemeihez, illetve az erőátviteli rendszer szennyezőanyag-kibocsátással nem kapcsolatos egyes alkotóelemeihez kapcsolódik, mely alkotóelem ellenőrzése szerepet játszik a hibajelző bekapcsolásában. Különösen az \$05 üzemmód \$21-től FF-ig terjedő vizsgálati azonosítóinak adatairól és az \$06 üzemmód adatairól kell átfogó magyarázatot adni. ISO 15765-4 „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:

Részegység	Hibakód	Ellenőrzési stratégia	Hibaészlelési feltételek	Hibajelző működésbe lépésének feltételei;	Másodlagos paraméterek	Előkondicionálás	Igazolási eljárás
Katalizátor	P0420	Az 1. és 2. oxigén-érzékelő jelei	Az 1. és a 2. érzékelőtől jövő jelek közötti különbség	3. ciklus	Motor fordulatszám, terhelése, A/F-mód, katalizátor hőmérséklete	pl. Két 1. típusú ciklus (a 692/2008/EK rendelet III. mellékletében vagy az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletében meghatározottak szerint)	pl. 1. típusú vizsgálat (a 692/2008/EK rendelet III. mellékletében vagy az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletében meghatározottak szerint)

3. DIAGNOSZTIKAI ESZKÖZÖK 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

▼B

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 változatát, 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 diagnosztikai memóriára vonatkozó követelményeket 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 működési teszt felsorolása, beleértve az eszközök bekapcsolását vagy szabályozását is, valamint az ezek megvalósításához szükséges eszközöket;
- e) Részletes ismertetése annak, hogyan lehet megszerezni az alkatrészekre és állapotokra vonatkozó információkat, az időbélyegeket, a függő diagnosztikai hibakódokat és a pillanatfelvételeket;
- f) Az adaptív tanulási paraméterek, a változatok kódolása és a cserealkatrészek paramétertáblázata, valamint a felhasználói preferenciák visszaállítása az alapállapotba;
- g) Az elektronikus vezérlőegység azonosítása és variánskódolás;
- h) Részletes ismertetése annak, hogyan lehet alaphelyzetbe állítani a szervizellenőrző lámpákat;
- i) A diagnosztikai csatlakozó helye és a csatlakozó részletes ismertetése;
- j) A motorkód azonosítása.

3.2. A fedélzeti diagnosztika által ellenőrzött alkatrészek vizsgálata és diagnosztikája

Az alábbi információkat kell megadni:

- a) A működőképességet ellenőrző vizsgálatok leírása, az alkatrész vagy a kábelköteg szintjén
- b) A vizsgálat menete, beleértve a vizsgálati paraméterekre és alkatrészekre vonatkozó információkat is
- c) A csatlakozások részletes ismertetése, beleértve a bemenetek és kimenetek legnagyobb és legkisebb értékeit és a menet- és terhelési értékeket is

▼B

- d) Adott menetállapotban – többek között üresjáratban – várható értékek
- e) az alkotóelem elektromos értékei annak statikus és dinamikus állapotában
- 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 vezérlőegység és az alkotóelemek inicializálása (pótalkatrész beszerelésekor)
- b) Adott esetben új vagy csereként beépített motorvezérlő egység inicializálása átadásos (át)programozási eljárásokkal.

▼ **B**

6. függelék

Az EK-típusbizonyítványok számozási rendszere

1. A 6. cikk (1) bekezdése alapján kiadott EK-típusjóváhagyási szám 3. része az EK-típusjóváhagyásra vonatkozó végrehajtási jogszabály vagy a legutóbbi módosító jogszabály számából áll. Ezt a számot egy vagy több betűjel követi, amely(ek) a különböző járműkategóriákat jelöli(k), az 1. táblázat szerint.

▼ **M2**

1. táblázat

Betűjel	Kibocsátási előírások	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás	Jármű kategóriája és osztálya	Motor	Hatálybalépés: új típusok	Hatálybalépés: új járművek	A nyilvántartásba vétel utolsó dátuma
AA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N1 I. osztály	PI, CI			2018.8.31.
BA	Euro 6b	Euro 6-1	M, N1 I. osztály	PI, CI			2018.8.31.
AB	Euro 6c	Euro 6-1	N1 II. osztály	PI, CI			2019.8.31.
BB	Euro 6b	Euro 6-1	N1 II. osztály	PI, CI			2019.8.31.
AC	Euro 6c	Euro 6-1	N1 III. osztály, N2	PI, CI			2019.8.31.
BC	Euro 6b	Euro 6-1	N1 III. osztály, N2	PI, CI			2019.8.31.
AD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI		2018.9.1.	2019.8.31.
AE	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI		2019.9.1.	2020.8.31.
AF	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI		2019.9.1.	2020.8.31.
AG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI	2017.9.1. ⁽¹⁾		2019.8.31.
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI			2019.8.31.
CG	Euro 6d-TEMP-ISC	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI	2019.1.1.		2019.8.31.
DG	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI	2019.9.1.	2019.9.1.	2020.12.31.
AH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI	2018.9.1. ⁽¹⁾		2019.8.31.

▼ **M3**

▼ M3

Betűjel	Kibocsátási előírások	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás	Jármű kategóriája és osztálya	Motor	Hatálybalépés: új típusok	Hatálybalépés: új járművek	A nyilvántartásba vétel utolsó dátuma
BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI			2020.8.31.
CH	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI	2019.9.1.	2020.9.1.	2021.12.31.
AI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI	2018.9.1. ⁽¹⁾		2019.8.31.
BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI			2020.8.31.
CI	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI	2019.9.1.	2020.9.1.	2021.12.31.
AJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI			2019.8.31.
AK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI			2020.8.31.
AL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI			2020.8.31.
AM	Euro 6d-ISC	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI			2020.12.31.
AN	Euro 6d-ISC	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI			2021.12.31.
AO	Euro 6d-ISC	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI			2021.12.31.
AP	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI	2020.1.1.	2021.1.1.	
AQ	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI	2021.1.1.	2022.1.1.	
AR	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI	2021.1.1.	2022.1.1.	
AX	n.a.	n.a.	Összes jármű	Akkumulátor – teljesen elektromos			
AY	n.a.	n.a.	Összes jármű	Tüzelőanyag-cella			

▼ M2

▼ **M2**

Betűjel	Kibocsátási előírások	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás	Jármű kategóriája és osztálya	Motor	Hatálybalépés: új típusok	Hatálybalépés: új járművek	A nyilvántartásba vétel utolsó dátuma
AZ	n.a.	n.a.	Az I. melléklet 2.1.1. pontja szerinti tanúsítvánnyal rendelkező összes jármű	PI, CI			

(1) A korlátozás nem érvényes akkor, ha a jármű típusjóváahagyása a 715/2007/EK rendelet és a végrehajtási jogszabály előírásai szerint az M kategóriába és az N1 kategória I. osztályába tartozó járművek esetében 2017. szeptember 1-je előtt, az N1 kategória II. és III. osztályába és az N2 kategóriába tartozó járművek esetében pedig 2018. szeptember 1-je előtt történt a 15. cikk (4) bekezdésének utolsó albekezdése szerint.

Jelmagyarázat:

„Euro 6-1” OBD-előírás = a teljes Euro 6 OBD-előírás, de a XI. melléklet 2.3.4. pontjában meghatározott előzetes OBD-küszöbértékek és részlegesen könnyített IUPR mellett;

„Euro 6-2” OBD-előírás = a teljes Euro 6 OBD-előírás, de a XI. melléklet 2.3.3. pontjában meghatározott végleges OBD-küszöbértékek mellett;

„Euro 6b” kibocsátási előírás = az Euro 6 kibocsátási előírások, ideértve a részecskékre vonatkozó módosított mérési eljárást, a részecskeszámra vonatkozó előírást (közvetlen befecskendezésű szikragyújtásra vonatkozó előzetes értékek);

„Euro 6c” kibocsátási előírás = csak nyomon követésre szolgáló RDE NOx-vizsgálat (a nem túllépendő NTE-határértékek alkalmazása nélkül), minden más tekintetben az égéstermék-kibocsátásra vonatkozó teljes Euro 6 előírás (ideértve a PN RDE-t is);

„Euro 6c-EVAP” kibocsátási előírás = csak nyomon követésre szolgáló RDE NOx-vizsgálat (a nem túllépendő NTE-határértékek alkalmazása nélkül), minden más tekintetben az égéstermék-kibocsátásra vonatkozó teljes Euro 6 előírás (ideértve a PN RDE-t is), a párolgási kibocsátás mérésére megállapított módosított vizsgálati eljárás;

„Euro 6d-TEMP” kibocsátási előírás = az átmeneti megfelelési tényezőkkel való összevetés révén végzett RDE NOx-vizsgálat, minden más tekintetben az égéstermék-kibocsátásra vonatkozó teljes Euro 6 előírás (ideértve a PN RDE-t is);

▼ **M3**

„Euro 6d-TEMP-ISC” kibocsátási előírás = az átmeneti megfelelési tényezőkkel való összevetés révén végzett RDE vizsgálat, az égéstermék-kibocsátásra vonatkozó teljes Euro 6 előírás (ideértve a PN RDE-t is) és az új ISC-eljárás;

„Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC” kibocsátási előírás = az átmeneti megfelelési tényezőkkel való összevetés révén végzett RDE NOx-vizsgálat, az égéstermék-kibocsátásra vonatkozó teljes Euro 6 előírás (ideértve a PN RDE-t is), a párolgási kibocsátás mérésére vonatkozó 48 órás vizsgálati eljárás és az új ISC-eljárás;

▼ **M2**

„Euro 6d-TEMP-EVAP” kibocsátási előírás = az átmeneti megfelelési tényezőkkel való összevetés révén végzett RDE NOx-vizsgálat, minden más tekintetben az égéstermék-kibocsátásra vonatkozó teljes Euro 6 előírás (ideértve a PN RDE-t is), a párolgási kibocsátás mérésére megállapított módosított vizsgálati eljárás;

„Euro 6d” kibocsátási előírás = a végső megfelelési tényezőkkel való összevetés révén végzett RDE-vizsgálat, minden más tekintetben az égéstermék-kibocsátásra vonatkozó teljes Euro 6 előírás, a párolgási kibocsátás mérésére megállapított módosított vizsgálati eljárás;

▼ **M3**

„Euro 6d-ISC” = a végső megfelelési tényezőkkel való összevetés révén végzett valóskibocsátás-vizsgálat, az égéstermék-kibocsátásra vonatkozó teljes Euro 6 előírás, a párolgási kibocsátás mérésére vonatkozó 48 órás vizsgálati eljárás és az új ISC-eljárás;

„Euro 6d-ISC-FCM” = a végső megfelelési tényezőkkel való összevetés révén végzett valóskibocsátás-vizsgálat, az égéstermék-kibocsátásra vonatkozó teljes Euro 6 előírás, a párolgási kibocsátás mérésére vonatkozó 48 órás vizsgálati eljárás, a tüzelőanyag- és/vagy áramfogyasztás ellenőrzését szolgáló eszközök és az új ISC-eljárás.

▼ **B**

2. PÉLDÁK AZ EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY SZÁMÁRA

2.1. Az alábbi példában egy Euro 6 könnyű személygépjárműnek az 1. táblázat szerint AJ karakterekkel azonosított „Euro 6d” kibocsátási előírás és „Euro 6-2” OBD előírás szerinti, az e13 kóddal azonosított, Luxemburgban kiadott jóváahagyása szerepel. A jóváahagyás a módosítások nélküli 715/2007/EK alaprendelet és az annak végrehajtásáról szóló (EU) xxx/2016 rendelet alapján került kiadásra. Ez a 17. ilyen jellegű, kiterjesztés nélküli jóváahagyás, így a tanúsítvány számának negyedik és ötödik eleme 0017, illetve 00.

e13 × 715/2007 × xxx/2016AJ × 0017 × 00

▼B

- 2.2. A második példában egy Euro 6 N1 II. osztályú könnyű haszongépjárműnek az 1. táblázat szerint AH karakterekkel azonosított „Euro 6d-TEMP” kibocsátási előírás és „Euro 6-2” OBD előírás szerinti, az e19 kóddal azonosított Romániában kiadott jóváhagyása szerepel. A jóváhagyás a 715/2007/EK alaprendelet és a legutóbb az xyz/2018 rendelettel módosított végrehajtási jogszabálya alapján került kiadásra. Ez az 1. ilyen jellegű, kiterjesztés nélküli jóváhagyás, így a tanúsítvány számának negyedik és ötödik eleme 0001, illetve 00.

e19 × 715/2007 × xyz/2018AH × 0001 × 00

▼ B

7. függelék

A gyártó tanúsítványa használatban lévő fedélzeti diagnosztikára vonatkozó működési követelmények teljesüléséről

(Gyártó):

(A gyártó címe):

tanúsítja, hogy

- az i tanúsítvány mellékletében felsorolt járműtipusok megfelelnek a fedélzeti diagnosztikai rendszernek az észszerűen feltételezhető vezetési körülmények közötti használat közbeni működésére az A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelet XI. melléklete 1. függelékének 3. pontjában előírt követelményeknek,
- a tanúsítványhoz mellékelte, az egyes ellenőrző rutinokban a számláló és a nevező növelésének műszaki kritériumait részletesen leíró tervrajz(ok) helytálló(ak) is teljes(ek) a tanúsítványalá tartozó összes járműtípus tekintetében.

Kelt [..... Hely]

[..... Dátum]

.....

[a gyártó képviselőjének aláírása]

Mellékletek:

- A tanúsítvány hatálya alá tartozó járműtípusok felsorolása
- Az egyes ellenőrző rutinokban a számláló és a nevező növelésének műszaki kritériumait részletesen leíró tervrajz(ok), valamint a számlálók, a nevezők és az általános nevező letiltásának rajza(i).

▼ **M3***8a. függelék***Vizsgálati jegyzőkönyvek**

A vizsgálati jegyzőkönyv az e rendelet alapján a vizsgálatok lefolytatásáért felelős műszaki szolgálat által kiadott jegyzőkönyv.

I. RÉSZ

Az alábbi információk az 1. típusú vizsgálat esetében adott esetben szükséges minimális adatokat tartalmazzák.

JEGYZŐKÖNYV száma

KÉRELMEZŐ			
Gyártó			
TÁRGY	...		
Kigurulási menetellenállási jármű-család-azonosító(k)	:		
Interpolációs család-azonosító(k)	:		
Vizsgálatokra átadott jármű			
	Gyártmány	:	
	IP azonosító	:	
KÖVETKEZTETÉS	A vizsgálatokra átadott jármű megfelel a tárgyban említett követelményeknek.		

HELY,	ÉÉÉÉ/HH/NN

Általános megjegyzések:

Ha több lehetőség (hivatkozás) is létezik, akkor a vizsgálati jegyzőkönyvben a vizsgáltat kell leírni

Ha nincs, akkor elegendő egyetlen hivatkozás az adatközlő lapra a vizsgálati jegyzőkönyv elején.

Minden műszaki szolgálat saját belátása szerint további adatokat is megadhat

a) szikragyújtású motorok esetében;

b) kompressziós gyújtású motorok esetében.

1. A VIZSGÁLT JÁRMŰ(VEK) LEÍRÁSA: HV, LV, ÉS MV
(ADOTT ESETBEN)

▼ **M3**1.1. **Általános leírás**

Járműszámok	:	Prototípus szám és jármű-azonosító szám
Kategória	:	
	:	
Felépítmény	:	
Hajtott kerekek	:	

1.1.1. *Az erőátviteli rendszer felépítése*

Az erőátviteli rendszer felépítése	:	tisztán belső égésű motorral felszerelt, hibrid, elektromos vagy tüzelőanyag-cellás

1.1.2. *BELSŐ ÉGÉSŰ MOTOR (adott esetben)*

Egynél több belső égésű motor esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:					
Típus	:					
Működési elv	:	kétütemű/négyütemű				
Hengerek száma és elrendezése	:					
Motortérfogat (cm ³)	:					
Üresjárat fordulatszám (min ⁻¹)	:		+			
Magas üresjárat fordulatszám (min ⁻¹) (a)	:		+			
Névleges motorteljesítmény	:		kW	/		ford./perc
Legnagyobb hasznos nyomaték	:		Nm	/		ford./perc
Motorkenőanyag	:	gyártmány és típus				
Hűtőrendszer	:	Típus: levegő/víz/olaj				
Szigetelés	:	anyaga, mennyisége, elhelyezkedése, térfogata és tömege				

1.1.3. *VIZSGÁLATI TÜZELŐANYAG az 1. típusú vizsgálathoz (adott esetben)*

Egynél több vizsgálati tüzelőanyag esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:	
Típus	:	E10 benzin – B7 dízel – LPG – földgáz - ...
Sűrűség 15 °C-on	:	
Kéntartalom	:	Csak B7 dízel és E10 benzin esetében
	:	
Tételszám	:	
Willans-tényezők (belső égésű motor esetén) a CO ₂ -kibocsátáshoz (gCO ₂ /MJ)	:	

▼ M3

1.1.4. TÜZELŐANYAG-ADAGOLÓ RENDSZER (adott esetben)

Egynél több tüzelőanyag-adagoló rendszer esetén ismételje meg a pontot

Közvetlen befecskendezés	:	igen/nem vagy leírás
A jármű tüzelőanyagának típusa	:	Egyfajta / kétfajta / rugalmas tüzelőanyag-felhasználás
Vezérlőegység		
Alkatrész hivatkozás	:	az adatközlő lappal megegyező
Vizsgált szoftver	:	például beolvasó eszközzel beolvasva
Levegő-áramlásmérő	:	
Fojtószelepház	:	
Nyomásérzékelő	:	
Befecskendező szivattyú	:	
Befecskendező(k)	:	

1.1.5. SZÍVŐRENDSZER (adott esetben)

Egynél több szívórendszer esetén ismételje meg a pontot

Feltöltő	:	Igen/nem gyártmány és típus (1)
Töltőlevegő-hűtő	:	igen/nem típusa (levegő/levegő-levegő/víz) (1)
Levegőszűrő (elem) (1)	:	gyártmány és típus
Szíváshangtompító (1)	:	gyártmány és típus

1.1.6. KIPUFOGÓRENDSZER ÉS PÁROLGÁSKIBOCSÁTÁS-CSÖK-KENTŐ RENDSZER (adott esetben)

Egynél több rendszer esetén ismételje meg a pontot

Első katalitikus átalakító	:	gyártmány és hivatkozás (1) működési elv: hármasszerű / oxidációs / NOx-csapda / szegénykeverékes NOx-csapda rendszer / szelektív katalitikus redukció...
Második katalitikus átalakító	:	gyártmány és hivatkozás (1) működési elv: hármasszerű / oxidációs / NOx-csapda / szegénykeverékes NOx-csapda rendszer / szelektív katalitikus redukció...
Részecskecsapda	:	van/nincs/nem alkalmazandó katalizátoros: igen/nem gyártmány és hivatkozás (1)
Oxigénérzékelő(k) hivatkozásai és elhelyezkedése	:	katalizátor előtt / katalizátor után
Levegőbefűvés,	:	van/nincs/nem alkalmazandó
Vízbefecskendezés	:	van/nincs/nem alkalmazandó
Kipufogógáz-visszavezetés	:	van/nincs/nem alkalmazandó hűtött/nem hűtött HP/LP
Párolgási kibocsátást csökkentő rendszer	:	van/nincs/nem alkalmazandó
NOx-érzékelő(k) hivatkozásai és elhelyezkedése	:	előtte/utána
Általános leírás (1)	:	

▼ **M3**1.1.7. *HŐTÁROLÓ BERENDEZÉS (adott esetben)*

Egynél több hőtároló rendszer esetén ismételje meg a pontot

Hőtároló berendezés	:	igen/nem
Hőtároló képesség (tárolt entalpia, J)	:	
Hőleadás időtartama (s)	:	

1.1.8. *ERŐÁTVITEL (adott esetben)*

Egynél több erőátviteli rendszer esetén ismételje meg a pontot

Sebességváltó	:	kézi / automata / fokozatmentes
Sebességváltási folyamat		
Elsődleges üzemmód (*)	:	igen/nem normál / vezetés / takarékos /...
A CO ₂ -kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás szempontjából legjobb esethez tartozó üzemmód (adott esetben)	:	
A CO ₂ -kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás szempontjából legrosszabb esethez tartozó üzemmód (adott esetben)	:	
Legnagyobb elektromosenergia-fogyasztású üzemmód (adott esetben)	:	
Vezérlőegység	:	
Sebességváltó-kenőanyag	:	gyártmány és típus
Gumiabroncsok		
Gyártmány	:	
Típus	:	
Méretek, első/hátsó	:	
Dinamikus kerület (m)	:	
Gumiabroncsnyomás (kPa)	:	

(*) külső feltöltésű hibrid elektromos jármű esetében mind a töltésfenntartó, mind a töltést lemerítő üzemmódra vonatkozóan adja meg.

Az egyes sebességfokozatokhoz (R.B.) tartozó áttételi arány (R.T.), elsődleges arány (R.P.) és (járműsebesség (km/h)) / (motorfordulatszám (1 000 (min⁻¹)) (V₁₀₀₀)).

R.B.	R.P.	R.T.	V ₁₀₀₀
1.	1/1		
2.	1/1		
3.	1/1		
4.	1/1		
5.	1/1		
...			

▼ **M3**1.1.9. *ELEKTROMOS GÉP (adott esetben)*

Egynél több elektromos gép esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:	
Típus	:	
Csúcsteljesítmény (kW)	:	

1.1.10. *HAJTÁSI ÚJRATÖLTETHETŐ ENERGIATÁROLÓ RENDSZER (adott esetben)*

Egynél több hajtási újratölthető energiatároló rendszer esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:	
Típus	:	
Kapacitás (Ah):	:	
Névleges feszültség (V)	:	

1.1.11. *TÜZELŐANYAG-CELLA (adott esetben)*

Egynél több tüzelőanyag-cella esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:	
Típus	:	
Legnagyobb teljesítmény (kW)	:	
Névleges feszültség (V)	:	

1.1.12. *TELJESÍTMÉNYELEKTRONIKA (adott esetben)*

Egynél több teljesítményelektronikai rendszer is lehet (hajtási energiaátalakító, kisfeszültségű rendszer vagy töltő)

Gyártmány	:	
Típus	:	
Teljesítmény (kW)	:	

1.2. **A magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (vh) leírása**1.2.1. *TÖMEG*

A VH vizsgálati tömege (kg)	:	

1.2.2. *A KIGURULÁSI MENETELLENÁLLÁS PARAMÉTEREI*

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	
Ciklus-energiaigény (J)	:	
Hivatkozás a kigurulási menetellenállási vizsgálati jegyzőkönyvre	:	
Kigurulási menetellenállási járműcsalád azonosítója	:	

▼ **M3**1.2.3. *CIKLUS-VÁLASZTÁSI PARAMÉTEREK*

Ciklus (redukálás nélkül)	:	1 / 2 / 3a / 3b kategória
A névleges teljesítmény és a menetkész tömeg hányadosa (W/kg)	:	(adott esetben)
A mérés során alkalmazott leszályozott sebességű eljárás	:	igen/nem
A jármű legnagyobb sebessége (km/h)	:	
Redukálás (adott esetben)	:	igen/nem
Redukálási tényező, fdsc	:	
Ciklustávolság (m)	:	
Állandó sebesség (rövidített vizsgálati eljárás esetében)	:	adott esetben

1.2.4. *FOKOZATVÁLTÁSI PONT (ADOTT ESETBEN)*

Sebességváltás-számítás verziója	:	(adja meg az (EU) 2017/1151 rendelet vonatkozó módosítását)
Fokozatváltás	:	$A \geq 1$ km/h sebességhez tartozó átlagos sebességfokozat, négy tizedesjegyre kerekítve

 $n_{\min\_drive}$

Első fokozatban	:	$\dots \text{min}^{-1}$
Első fokozatból másodikba	:	$\dots \text{min}^{-1}$
Második fokozatból álló helyzetbe	:	$\dots \text{min}^{-1}$
Második fokozatban	:	$\dots \text{min}^{-1}$
3. és további fokozatban	:	$\dots \text{min}^{-1}$
Első fokozat kizárva	:	igen/nem
n_{95_high} minden fokozat esetében	:	$\dots \text{min}^{-1}$
$n_{\min\_drive\_set}$ a gyorsulási/állandó sebességű szakaszokban ($n_{\min\_drive\_up}$)	:	$\dots \text{min}^{-1}$
$n_{\min\_drive\_set}$ a lassítási szakaszokban ($n_{\min\_drive\_down}$)	:	$\dots \text{min}^{-1}$
$t_{\text{start\_phase}}$	:	$\dots \text{s}$
$n_{\min\_drive\_start}$	:	$\dots \text{min}^{-1}$
$N_{\min\_drive\_up\_start}$	:	$\dots \text{min}^{-1}$
ASM használata	:	igen/nem
ASM értékek	:	

▼ **M3**1.3. **Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (vl) leírása (adott esetben)**1.3.1. *TÖMEG*

A VL vizsgálati tömege (kg)	:	

1.3.2. *A KIGURULÁSI MENETELLENÁLLÁS PARAMÉTEREI*

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	
Ciklus-energiaigény (J)	:	
$\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ (m ²)	:	
Hivatkozás a kigurulási menetellenállási vizsgálati jegyzőkönyvre	:	
Kigurulási menetellenállási járműcsalád azonosítója	:	

1.3.3. *CIKLUS-VÁLASZTÁSI PARAMÉTEREK*

Ciklus (redukálás nélkül)	:	1 / 2 / 3a / 3b kategória
A névleges teljesítmény és a menetkész tömeg hányadosa (W/kg)	:	(adott esetben)
A mérés során alkalmazott le szabályozott sebességű eljárás	:	igen/nem
A jármű legnagyobb sebessége	:	
Redukálás (adott esetben)	:	igen/nem
Redukálási tényező, fdsc	:	
Ciklustávolság (m)	:	
Állandó sebesség (rövidített vizsgálati eljárás esetében)	:	adott esetben

1.3.4. *FOKOZATVÁLTÁSI PONT (ADOTT ESETBEN)*

Fokozatváltás	:	$A \geq 1$ km/h sebességhez tartozó átlagos sebességfokozat, négy tizedesjegyre kerekítve

1.4. **A közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) leírása (adott esetben)**1.4.1. *TÖMEG*

A VL vizsgálati tömege (kg)	:	

▼ **M3**1.4.2. *A KIGURULÁSI MENETELLENÁLLÁS PARAMÉTEREI*

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	
Ciklus-energiaigény (J)	:	
$\Delta(C_D \times A_F)_{LH}$ (m ²)	:	
Hivatkozás a kigurulási menetellenállási vizsgálati jegyzőkönyvre	:	
Kigurulási menetellenállási járműcsalád azonosítója	:	

1.4.3. *CIKLUS-VÁLASZTÁSI PARAMÉTEREK*

Ciklus (redukálás nélkül)	:	1 / 2 / 3a / 3b kategória
A névleges teljesítmény és a menetkész tömeg hányadosa (W/kg)	:	(adott esetben)
A mérés során alkalmazott leszabályozott sebességű eljárás	:	igen/nem
A jármű legnagyobb sebessége	:	
Redukálás (adott esetben)	:	igen/nem
Redukálási tényező, fdsc	:	
Ciklustávolság (m)	:	
Állandó sebesség (rövidített vizsgálati eljárás esetében)	:	adott esetben

1.4.4. *FOKOZATVÁLTÁSI PONT (ADOTT ESETBEN)*

Fokozatváltás	:	$A \geq 1$ km/h sebességhez tartozó átlagos sebességfokozat, négy tizedesjegyre kerekítve

2. VIZSGÁLATI EREDMÉNYEK

2.1. **1. típusú vizsgálat**

Görgős fékpad beállításának módszere	:	Rögzített menet / iteratív / alternatív saját bemelegítési ciklussal
Fékpad kétkerék-hajtású (2WD)/négykerék-hajtású (4WD) üzemmódban	:	kétkerék-hajtás/négykerék-hajtás
Kétkerék-hajtásnál a nem meghajtott tengely forgott	:	igen/nem/nem alkalmazandó
Fékpad-üzemmód	:	igen/nem
Kigurulási üzemmód	:	igen/nem
További előkondicionálás	:	igen/nem leírás
Romlási tényezők	:	hozzárendelt / vizsgált

▼ **M3**2.1.1. *Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)*

A vizsgálatok időpontja	:	év/hó/nap:
A vizsgálat helyszíne	:	Görgős fékpad, hely, ország
A hűtőventilátor alsó élének föld feletti magassága (cm)	:	
A ventilátor középpontjának oldalirányú helyzete (ha a gyártó kérésére módosításra került)	:	a jármű középvonalában / ...
A jármű elejétől mért távolság (cm)	:	
IWR: Tehetetlenségi besorolás (%)	:	x,x
RMSSE: Négyzetes sebességhiba-középérték (km/h)	:	x,xx
A menetciklus elfogadott eltéréseinek leírása	:	Tisztán elektromos jármű a megszakítási feltételek előtt vagy Teljesen lenyomott gázpedál

2.1.1.1. Szennyezőanyag-kibocsátás (adott esetben)

2.1.1.1.1. Legalább egy belső égésű motorral felszerelt járművek, nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (NOVC-HEV) és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) szennyezőanyag-kibocsátása 1. típusú, töltést fenntartó vizsgálat során

Az alábbi pontokat minden egyes, a járművezető által választható vizsgált üzemmód esetében (elsődleges üzemmód, a legjobb esethez tartozó üzemmód és a legrosszabb esethez tartozó üzemmód, adott esetben) meg kell ismételni

1. vizsgálat

Szennyező anyagok	CO	Összes szénhidrogén (a)	Nem metán szénhidrogének (a)	NO _x	THC + NO _x (b)	Részecsketömeg	Részecskeszám
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#·10 ¹¹ /km)
Mért értékek							
Regenerálási tényezők (Ki)(2)							
Adalékanyag							
Regenerálási tényezők (Ki)(2)							
Multiplikatív:							
Romlási tényezők (DF) Additív							
Romlási tényezők (DF) Multiplikatív							
Végző értékek							
Határértékek							

(2) Lásd a Ki járműcsalád vizsgálati jegyzőkönyv(ek)et

Ki meghatározása érdekében elvégzett 1/I. típusú vizsgálat

Regenerálás szerinti család azonosítója

(2) Jelölje meg, melyik alkalmazandó.

A XXI. melléklet 4. al melléklete vagy a 83. sz. ENSZ EGB-előírás (2)

▼ **M3**

2. vizsgálat (adott esetben): CO₂ céljából ($d_{CO_2}^1$) / szennyező anyagok céljából (a határértékek 90 %-a) / mindkettő céljából

A vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint rögzítse.

3. vizsgálat (adott esetben): CO₂ céljából ($d_{CO_2}^2$)

A vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint rögzítse.

2.1.1.1.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) szennyező anyag-kibocsátása 1. típusú, töltést fogyasztó vizsgálat során

1. vizsgálat

A szennyező anyagokra vonatkozó kibocsátási határértékeknek teljesülniük kell, és az alábbi pontokat meg kell ismételni minden egyes megtett vizsgálati ciklus esetében.

Szennyező anyagok	CO	Összes szénhidrogén (a)	Nem metán szénhidrogének (a)	NO _x	THC + NO _x (b)	Részecsketömeg	Részecskeszám
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Mért egyedi ciklusértékek							
Egyedi ciklus-határértékek							

2. vizsgálat (adott esetben): CO₂ céljából ($d_{CO_2}^1$) / szennyező anyagok céljából (a határértékek 90 %-a) / mindkettő céljából

A vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint rögzítse.

3. vizsgálat (adott esetben): CO₂ céljából ($d_{CO_2}^2$)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

2.1.1.1.3. KÜLSŐ FELTÖLTÉSŰ HIBRID ELEKTROMOS JÁRMŰVEK (OVC-HEV) HASZNÁLATI TÉNYEZŐVEL SÚLYOZOTT SZENNYEZŐANYAG-KIBOCSÁTÁSA

Szennyező anyagok	CO	Összes szénhidrogén (a)	Nem metán szénhidrogének (a)	NO _x	THC + NO _x (b)	Részecsketömeg	Részecskeszám
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Számított értékek							

2.1.1.2. CO₂-kibocsátás (adott esetben)

2.1.1.2.1. Legalább egy belső égésű motorral felszerelt járművek, nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (NOVC-HEV) és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) CO₂-kibocsátása 1. típusú, töltést fenntartó vizsgálat során

Az alábbi pontokat minden egyes, a járművezető által választható vizsgált üzemmód esetében (elsődleges üzemmód, a legjobb esethez tartozó üzemmód és a legrosszabb esethez tartozó üzemmód, adott esetben) meg kell ismételni

▼ M3

1. vizsgálat

CO ₂ -kibocsátás	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Mért érték $M_{CO_2,p,1}$					—
Sebesség és távolsággal korrigált érték $M_{CO_2,p,1b} / M_{CO_2,c,2}$					
Töltési egyensúly-korrekciós együttható: 5.					
$M_{CO_2,p,3} / M_{CO_2,c,3}$					
Regenerálási tényezők (Ki) Adalékanyag					
Regenerálási tényezők (Ki) Multiplikatív:					
$M_{CO_2,c,4}$	—				
$AF_{Ki} = M_{CO_2,c,3} / M_{CO_2,c,4}$	—				
$M_{CO_2,p,4} / M_{CO_2,c,4}$					—
ATCT korrekció (járműcsaládi korrekciós tényező, FCF) (4)					
Átmeneti értékek $M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,c,5}$					
Gyártó által megadott érték	—	—	—	—	
$d_{CO_2}^1$ * gyártó által megadott érték	—	—	—	—	

(4) FCF: Járműcsalád korrekciós tényező a reprezentatív regionális hőmérsékleti viszonyok korrekciójához (környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat)

Lásd az FCF járműcsalád vizsgálati jegyzőkönyvit	:	
Környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT) szerinti járműcsalád-azonosító	:	

(5) Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 2. függelékének 6. al mellékletében hivatkozott korrekció a tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek esetében és az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 2. függelékének 8. al mellékletében hivatkozott korrekció a hibrid elektromos járművek esetében (K_{CO_2})

2. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

3. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

Következtetés

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Átlagolás: $M_{CO_2,p,6} / M_{CO_2,c,6}$					
Igazítás: $M_{CO_2,p,7} / M_{CO_2,c,7}$					
Végső értékek $M_{CO_2,p,H} / M_{CO_2,c,H}$					

▼ M3

Gyártásmegfelelőségi információ külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében

	Vegyes
CO ₂ -kibocsátás (g/km)	
M _{CO₂,CS,COP}	
AF _{CO₂,CS}	

- 2.1.1.2.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) CO₂-tömegkibocsátása 1. típusú, töltést fogyasztó vizsgálat során

1. vizsgálat:

Kibocsátott CO ₂ tömege (g/km)	Vegyes
Számított érték M _{CO₂,CD}	
Gyártó által megadott érték	
d _{CO₂} ¹	

2. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

3. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

Következtetés

Kibocsátott CO ₂ tömege (g/km)	Vegyes
Átlagolás: M _{CO₂,CD}	
Végső érték M _{CO₂,CD}	

- 2.1.1.2.4. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) használati tényezővel súlyozott CO₂-tömegkibocsátása

Kibocsátott CO ₂ tömege (g/km)	Vegyes
Számított érték M _{CO₂,weighted}	

- 2.1.1.3. TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁS (ADOTT ESETBEN)

- 2.1.1.3.1. Csak belső égésű motorral felszerelt járművek, nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (NOVC-HEV) és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) tüzelőanyag-fogyasztása 1. típusú, töltést fenntartó vizsgálat során

Az alábbi pontokat minden egyes, a járművezető által választható vizsgált üzemmód esetében (elsődleges üzemmód, a legjobb esethez tartozó üzemmód és a legrosszabb esethez tartozó üzemmód, adott esetben) meg kell ismételni

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Végső értékek FC _{p,H} / FC _{c,H} ⁽⁶⁾					

⁽⁶⁾ Az igazított CO₂-értékek alapján számítva

▼ **M3**

A- Járművek fedélzeti tüzelőanyag- és/vagy energiafelhasználás ellenőrzése a 4a. cikkben hivatkozottak szerint

a. Az adatok hozzáférhetősége

A XXII. melléklet 3. pontjában felsorolt paraméterek hozzáférhetők: igen/nem alkalmazható

b. Pontosság (adott esetben)

Fuel_Consumed _{WLTP} (liter) ⁽⁸⁾	Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű - 1. vizsgálat	x,xxx
	Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű - 2. vizsgálat (adott esetben)	x,xxx
	Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű - 3. vizsgálat (adott esetben)	x,xxx
	Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű - 1. vizsgálat (adott esetben)	x,xxx
	Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű - 2. vizsgálat (adott esetben)	x,xxx
	Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű - 3. vizsgálat (adott esetben)	x,xxx
	Összesen	x,xxx
Fuel_Consumed _{OBFCM} (liter) ⁽⁸⁾	Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű - 1. vizsgálat	x,xx
	Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű - 2. vizsgálat (adott esetben)	x,xx
	Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű - 3. vizsgálat (adott esetben)	x,xx
	Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű - 1. vizsgálat (adott esetben)	x,xx
	Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű - 2. vizsgálat (adott esetben)	x,xx
	Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű - 3. vizsgálat (adott esetben)	x,xx
	Összesen	x,xx
Pontosság ⁽⁸⁾		x,xxx

⁽⁸⁾ a XXII. mellékletnek megfelelően

2.1.1.3.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) tüzelőanyag-fogyasztása 1. típusú, töltést fogyasztó vizsgálat során

1. vizsgálat:

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Vegyes
Számított érték FC _{CD}	

2. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

3. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

▼ **M3****Következtetés**

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Vegyes
Átlagolás: FC_{CD}	
Végső érték FC_{CD}	

- 2.1.1.3.3. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) használati tényezővel súlyozott tüzelőanyag-fogyasztása

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)	Vegyes
Számított érték $FC_{weighted}$	

- 2.1.1.3.4. Nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid járművek (NOVC-FCHV) tüzelőanyag-fogyasztása 1. típusú, töltést fenntartó vizsgálat során

Az alábbi pontokat minden egyes, a járművezető által választható vizsgált üzemmód esetében (elsődleges üzemmód, a legjobb esethez tartozó üzemmód és a legrosszabb esethez tartozó üzemmód, adott esetben) meg kell ismételni

Tüzelőanyag-fogyasztás (kg/100 km)	Vegyes
Mért értékek	
Töltési egyensúly-korrektíós együttható	
Végső értékek FC_c	

- 2.1.1.4. HATÓSUGARAK (ADOTT ESETBEN)

- 2.1.1.4.1. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) hatósugarak (adott esetben)

- 2.1.1.4.1.1. Teljes elektromos hatósugár

1. vizsgálat

AER (km)	Városi	Vegyes
Mért/Számított AER értékek		
Gyártó által megadott érték	—	

2. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

3. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

Következtetés

AER (km)	Városi	Vegyes
Átlagolás: AER (adott esetben)		
Végső értékek, AER		

▼ **M3**

2.1.1.4.1.2. Egyenértékű teljes elektromos hatósugár

EAER (km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Városi	Vegyes
Végső értékek, EAER						

2.1.1.4.1.3. Tényleges töltést fogyasztó üzemmódhoz tartozó hatósugár

R _{CDA} (km)	Vegyes
Végső érték R_{CDA}	

2.1.1.4.1.4. Töltést fogyasztó ciklushoz tartozó hatósugár

1. vizsgálat

R _{CDC} (km)	Vegyes
Végső érték R_{CDC}	
Az átmeneti ciklus sorszáma	
Az igazolási ciklus relatív elektromos energia-változás értéke (%)	

2. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

3. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

2.1.1.4.2. Tisztán elektromos járművek tisztán elektromos hatósugara (adott esetben)

1. vizsgálat

PER (km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Városi	Vegyes
Számított PER értékek						
Gyártó által megadott érték	—	—	—	—	—	

2. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

3. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

Következtetés

PER (km)	Városi	Vegyes
Átlagolás: PER		
Végső értékek, PER		

▼ **M3**

2.1.1.5. ELEKTROMOSENERGIA-FOGYASZTÁS (ADOTT ESETBEN)

2.1.1.5.1. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) elektromosenergia-fogyasztása (adott esetben)

2.1.1.5.1.1. Elektromosenergia-fogyasztás (EC)

EC (Wh/km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Városi	Vegyes
Végző értékek, EC						

2.1.1.5.1.2. Használati tényezővel súlyozott elektromosenergia-fogyasztás a töltést fogyasztó üzemmódban

1. vizsgálat

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Vegyes
Számított érték $EC_{AC,CD}$	

2. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

3. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

Következtetés (adott esetben)

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Vegyes
Átlagolás: $EC_{AC,CD}$	
Végző érték	

2.1.1.5.1.3. Használati tényezővel súlyozott elektromosenergia-fogyasztás

1. vizsgálat

$EC_{AC,weighted}$ (Wh)	Vegyes
Számított érték $EC_{AC,weighted}$	

2. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

3. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

Következtetés (adott esetben)

$EC_{AC,weighted}$ (Wh/km)	Vegyes
Átlagolás: $EC_{AC,weighted}$	
Végző érték	

▼ **M3**

2.1.1.5.1.4. Tájékoztatás a gyártásmegfelelőséghez

	Vegyes
Elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km) EC _{DC,CD,COP}	
AF _{EC,AC,CD}	

2.1.1.5.2. Tisztán elektromos járművek elektromosenergia-fogyasztása (adott esetben)

1. vizsgálat

EC (Wh/km)	Városi	Vegyes
Számított értékek, EC		
Gyártó által megadott érték	—	

2. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

3. vizsgálat (adott esetben)

Rögzítse a vizsgálati eredményeket az 1. vizsgálat táblázata szerint

EC (Wh/km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Városi	Vegyes
Átlagolás, EC						
Végső értékek, EC						

Tájékoztatás a gyártásmegfelelőséghez

	Vegyes
Elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km) EC _{DC,COP}	
AF _{EC}	

2.1.2. *ALACSONY SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSÚ JÁRMŰ (VL) (ADOTT ESETBEN)*

Ismételje meg a 2.1.1. pontot

2.1.3. *KÖZEPES SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSÚ JÁRMŰ (VM) (ADOTT ESETBEN)*

Ismételje meg a 2.1.1. pontot

2.1.4. *VÉGSŐ KRITIKUS KIBOCSÁTÁSI ÉRTÉKEK (ADOTT ESETBEN)*

Szennyező anyagok	CO	Összes szénhidrogén (a)	Nem metán szénhidrogének (a)	NO _x	THC + NO _x (b)	Részecsketőmeg	PN
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Legmagasabb értékek ⁽³⁾							

⁽³⁾ minden egyes szennyező anyagra vonatkozóan, a VH, a VL (adott esetben) és a VM (adott esetben) valamennyi vizsgálati eredménye közül

▼ **M3****2.2. 2a. típusú vizsgálat**

A közúti közlekedésre való alkalmasság vizsgálatához szükséges kibocsátási adatokat beleértve

Vizsgálat	CO (térfogat%)	Lambda (°)	Motorfordulatszám (min ⁻¹)	Olajhőmérséklet (°C)
Alapjárat		—		
Magas alapjáraton végzett				

(°) A nem kívánt rész törlendő (bizonyos esetekben semmit nem kell törölni, ha egynél több lehetőség is alkalmazható)

2.3. 3a. típusú vizsgálat

Kartergázok kibocsátása a légkörbe: nincs ilyen

2.4. 4a. típusú vizsgálat

Járműcsalád-azonosító	:	
Lásd a jegyzőkönyv(ek)et	:	

2.5. 5. típusú vizsgálat

Járműcsalád-azonosító	:	
Lásd a tartóssági járműcsalád vizsgálati jegyzőkönyv(ek)et	:	
A kritikus kibocsátás vizsgálatára szolgáló 1./I. típusú ciklus	:	A XXI. melléklet 4. al melléklete vagy a 83. sz. ENSZ EGB-előírás ⁽³⁾

(³) Jelölje meg, melyik alkalmazandó.

2.6. RDE-vizsgálat

RDE járműcsalád száma	:	MSxxxx
Lásd a járműcsalád vizsgálati jegyzőkönyv(ek)et	:	

2.7. 6a. típusú vizsgálat

Járműcsalád-azonosító	:	
A vizsgálatok időpontja	:	év/hó/nap:
A vizsgálatok helyszíne	:	
Görgős fékpad beállításának módszere	:	kigurulás (kigurulási menetellenállás referencia)
Tehetlenségi tömeg (kg)	:	
Ha eltér az 1. típusú vizsgálati járműtől	:	
Gumiabroncsok	:	
Gyártmány	:	
Típus	:	
Méretek, első/hátsó	:	
Dinamikus kerület (m)	:	
Gumiabroncsnyomás (kPa)	:	

▼ M3

Szennyező anyagok		CO (g/km)	HC (szénhidrogé- nek) (g/km)
Vizsgálat	1		
	2		
	3		
Átlagos			
Határérték			

2.8. **Fedélzeti diagnosztikai rendszer**

Járműcsalád-azonosító	:	
Lásd a járműcsalád vizsgálati jegyzőkönyv(ek)et	:	

2.9. **Füstopacitási (b) vizsgálat**2.9.1. *ÁLLANDÓ SEBESSÉGŰ VIZSGÁLAT*

Lásd a járműcsalád vizsgálati jegyzőkönyv(ek)et	:	

2.9.2. *TERHELÉS NÉLKÜL GYORSÍTÁSSAL VÉGZETT VIZSGÁLAT*

Mért elnyelési érték (m ⁻¹)	:	
Korrigált elnyelési érték (m ⁻¹)	:	

2.10. **Motorteljesítmény**

Lásd a jegyzőkönyv(ek)et vagy a jóváhagyási számot	:	

2.11. **A magas szén-dioxid-kibocsátású járműre (VH) vonatkozó hőmérsékleti adatok**

Jármű lehűtése a legrosszabb forgatókönyv szerinti megközelítésben	:	igen/nem ⁽⁷⁾
A környezetihőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT) szerinti járműcsalád egy interpolációs járműcsaládból áll	:	igen/nem ⁽⁷⁾
A motor hűtőközeg hőmérséklete a kondicionálási időszak végén (°C)	:	
A kondicionálási terület elmúlt 3 órai átlaghőmérséklete (°C)	:	
A motorhűtőközeg végső hőmérsékletének és a kondicionálási terület utolsó 3 órai átlaghőmérsékletének különbsége, (Δ _{T-ATCT} , °C)	:	
A legrövidebb megengedett kondicionálási időtartam, t _{soak-ATCT} (s):	:	

▼M3

A hőmérséklet-érzékelő helye	:	
A motor mért hőmérséklete	:	olaj/hűtőközeg

(7) ha „igen”, akkor az utolsó hat sor nem alkalmazandó

▼ M3

A vizsgálati jegyzőkönyv mellékletei

(környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálatra (ATCT) és tisztán elektromos járművekre nem vonatkozik),

1. A korrelációs számítások valamennyi bemeneti adata, amelyek felsorolását az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 rendelet (megfelelési rendeletek) I. mellékletének 2.4. pontja tartalmazza;
és

Hivatkozás a bemeneti fájlra: ...

2. Az (EU) 2017/1152 és az (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelet I. mellékletének 3.1.1.2. pontjában említett teljes megfeleltetési dosszié;
3. Tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű és nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű

A NEDC-korreláció eredményei		magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)	alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL)
NEDC CO ₂ gyártó által megadott érték		xxx,xx	xxx,xx
CO ₂ -eredmények CO ₂ MPAS (beleértve a Ki-t is)		xxx,xx	xxx,xx
CO ₂ -eredmény kétszeri vizsgálata vagy kocka-vizsgálata (beleértve a Ki-t is)		xxx,xx	xxx,xx
Hash szám			
Kocka-döntés			
Eltérési tényező (érték vagy nem alkalmazandó)			
Ellenőrzési tényező (0/1/nem alkalmazandó)			
A gyártó által megadott érték, amelyet jóváhagyott (CO ₂ MPAS / kétszeri vizsgálat)			
CO ₂ -eredmények CO ₂ MPAS (Ki-t kivéve)	városi		
	országúti		
	vegyes		

Fizikai mérési eredmények

A vizsgálat(ok) dátuma	1. vizsgálat		éééé/hh/nn	éééé/hh/nn
	2. vizsgálat			
	3. vizsgálat			
A kibocsátott CO ₂ , vegyes	1. vizsgálat	városi	xxx,xxx	xxx,xxx
		országúti	xxx,xxx	xxx,xxx
		vegyes	xxx,xxx	xxx,xxx
	2. vizsgálat	városi		
		országúti		
		vegyes		

▼ M3

A NEDC-korreláció eredményei			magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)	alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL)
	3. vizsgálat	városi		
		országúti		
		vegyes		
Ki CO ₂			l,xxxx	
A kibocsátott CO ₂ , vegyes, Ki-t beleértve	Átlagos	vegyes		
Összehasonlítás a gyártó által megadott értékkel (gyártó által megadott-átlagos)/gyártó által megadott %				
A vizsgálandó kigurulási menetellenállási értékek				
f ₀ (N)			x,x	x,x
f ₁ (N/(km/h))			x,xxx	x,xxx
f ₂ (N/(km/h) ²)			x,xxxxx	x,xxxxx
tehetetlenségi osztály (kg)				
Végeredmények				
NEDC CO ₂ [g/km]	városi	xxx,xx	xxx,xx	
	országúti	xxx,xx	xxx,xx	
	vegyes	xxx,xx	xxx,xx	
NEDC FC [l/100km]	városi	x,xxx	x,xxx	
	országúti	x,xxx	x,xxx	
	vegyes	x,xxx	x,xxx	

4. Külső feltöltésű hibrid elektromos jármű vizsgálatának eredményei

4.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)

4.1.1. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek CO₂-kibocsátásának tömege

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vegyes (beleértve a Ki-t is)
Ki CO ₂	l,xxxx
M _{CO2,NEDC_H,test,condition A}	
M _{CO2,NEDC_H,test,condition B}	
M _{CO2,NEDC_H,test,weighted}	

4.1.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek elektromosenergia-fogyasztása

Elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km)	Vegyes
EC _{NEDC_H,test,condition A}	
EC _{NEDC_H,test,condition B}	
EC _{NEDC_H,test,weighted}	

▼ **M3**

4.1.3. Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100km)	Vegyes
$FC_{NEDC\_L, test, condition\ A}$	
$FC_{NEDC\_L, test, condition\ B}$	
$FC_{NEDC\_L, test, weighted}$	

4.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)

4.2.1. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek CO₂-kibocsátásának tömege

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vegyes (beleértve a Ki-t is)
Ki CO ₂	l,xxxx
$M_{CO2, NEDC\_L, test, condition\ A}$	
$M_{CO2, NEDC\_L, test, condition\ B}$	
$M_{CO2, NEDC\_L, test, weighted}$	

4.2.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek elektromosenergia-fogyasztása

Elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km)	Vegyes
$EC_{NEDC\_L, test, condition\ A}$	
$EC_{NEDC\_L, test, condition\ B}$	
$EC_{NEDC\_L, test, weighted}$	

4.2.3. Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km)

Tüzelőanyag-fogyasztás (l/100km)	Vegyes
$FC_{NEDC\_L, test, condition\ A}$	
$FC_{NEDC\_L, test, condition\ B}$	
$FC_{NEDC\_L, test, weighted}$	

▼ **M3****II. RÉSZ**

Az alábbi információk a környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT) esetében adott esetben szükséges minimális adatokat tartalmazzák.

Jegyzőkönyv száma

KÉRELMEZŐ			
Gyártó			
TÁRGY	...		
Kigurulási menetellenállási jármű-család-azonosító(k)	:		
Interpolációscsalád-azonosító(k)	:		
ATCT-azonosító(k)	:		
Vizsgálatokra átadott jármű			
	Gyártmány	:	
	IP azonosító	:	
KÖVETKEZTETÉS	A vizsgálatokra átadott jármű megfelel a tárgyban említett követelményeknek.		

HELY,	ÉÉÉÉ/HH/NN

Általános megjegyzések:

Ha több lehetőség (hivatkozás) is létezik, akkor a vizsgálati jegyzőkönyvben a vizsgálatot kell leírni

Ha nincs, akkor elegendő egyetlen hivatkozás az adatközlő lapra a vizsgálati jegyzőkönyv elején.

Minden műszaki szolgálat saját belátása szerint további adatokat is megadhat

a) szikragyújtású motorok esetében;

b) kompressziós gyújtású motorok esetében.

1. A VIZSGÁLT JÁRMŰ LEÍRÁSA**1.1. ÁLTALÁNOS LEÍRÁS**

Járműszámok	:	Prototípus szám és jármű-azonosító szám
Kategória	:	
Ülések száma (a vezetőüléssel együtt)	:	
Felépítmény	:	
Hajtott kerekek	:	

▼ **M3**

1.1.1. Az erőátviteli rendszer felépítése

Az erőátviteli rendszer felépítése	:	tisztán belső égésű motorral felszerelt, hibrid, elektromos vagy tüzelőanyag-cellás

1.1.2. BELSŐ ÉGÉSŰ MOTOR (adott esetben)

Egynél több belső égésű motor esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:					
Típus	:					
Működési elv	:	kétütemű/négyütemű				
Hengerek száma és elrendezése	:	...				
Motortérfogat (cm ³)	:					
Üresjárat fordulatszám (min ⁻¹)	:		±			
Magas üresjárat fordulatszám (min ⁻¹) (a)	:		±			
Névleges motorteljesítmény	:		kW	/		ford./perc
Legnagyobb hasznos nyomaték	:		Nm	/		ford./perc
Motorkenőanyag	:	gyártmány és típus				
Hűtőrendszer	:	Típus: levegő/víz/olaj				
Szigetelés	:	anyaga, mennyisége, elhelyezkedése, térfogata és tömege				

1.1.3. VIZSGÁLATI TÜZELŐANYAG az 1. típusú vizsgálatához (adott esetben)

Egynél több vizsgálati tüzelőanyag esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:	
Típus	:	E10 benzin – B7 dízel – LPG – földgáz - ...
Sűrűség 15 °C-on	:	
Kéntartalom	:	Csak B7 dízel és E10 benzin esetében
IX. melléklet	:	
Tételszám	:	
Willans-tényezők (belső égésű motor esetén) a CO ₂ -kibocsátáshoz (gCO ₂ /MJ)	:	

▼ M3

1.1.4. TÜZELŐANYAG-ADAGOLÓ RENDSZER (adott esetben)

Egynél több tüzelőanyag-adagoló rendszer esetén ismételje meg a pontot

Közvetlen befecskendezés	:	igen/nem vagy leírás
A jármű tüzelőanyagának típusa	:	Egyfajta / kétfajta / rugalmas tüzelőanyag-felhasználás
Vezérlőegység		
Alkatrész hivatkozás	:	az adatközlő lappal megegyező
Vizsgált szoftver	:	például beolvasó eszközzel beolvasva
Levegő-áramlásmérő	:	
Fojtószelepház	:	
Nyomásérzékelő	:	
Befecskendező szivattyú	:	
Befecskendező(k)	:	

1.1.5. SZÍVÓRENDSZER (adott esetben)

Egynél több szívórendszer esetén ismételje meg a pontot

Feltöltő	:	Igen/nem gyártmány és típus (1)
Töltőlevegő-hűtő	:	igen/nem típusa (levegő/levegő-levegő/víz) (1)
Levegőszűrő (elem) (1)	:	gyártmány és típus
Sziváshangtompító (1)	:	gyártmány és típus

1.1.6. KIPUFOGÓRENDSZER ÉS PÁROLGÁSKIBOCSÁTÁS-CSÖKKENTŐ RENDSZER (adott esetben)

Egynél több rendszer esetén ismételje meg a pontot

Első katalitikus átalakító	:	gyártmány és hivatkozás (1) működési elv: hármasszerű hatású / oxidációs / NO _x -csapda / szegénykeverékes NO _x -csapda rendszer / szelektív katalitikus redukció...
Második katalitikus átalakító	:	gyártmány és hivatkozás (1) működési elv: hármasszerű hatású / oxidációs / NO _x -csapda / szegénykeverékes NO _x -csapda rendszer / szelektív katalitikus redukció...
Részecskecsapda	:	van/nincs/nem alkalmazandó katalizátoros: igen/nem gyártmány és hivatkozás (1)
Oxigénérzékelő(k) hivatkozásai és elhelyezkedése	:	katalizátor előtt / katalizátor után
Levegőbefűvés,	:	van/nincs/nem alkalmazandó

▼ M3

Kipufogógáz-visszavezetés	:	van/nincs/nem alkalmazandó hűtött/nem hűtött HP/LP
Párolgási kibocsátást csökkentő rendszer	:	van/nincs/nem alkalmazandó
NO _x -érzékelő(k) hivatkozásai és elhelyezkedése	:	előtte/utána
Általános leírás (1)	:	

1.1.7. HŐTÁROLÓ BERENDEZÉS (adott esetben)

Egynél több hőtároló rendszer esetén ismételje meg a pontot

Hőtároló berendezés	:	igen/nem
Hőtároló képesség (tárolt entalpia, J)	:	
Hőleadás időtartama (s)	:	

1.1.8. ERŐÁTVITEL (adott esetben)

Egynél több erőátviteli rendszer esetén ismételje meg a pontot

Sebességváltó	:	kézi / automata / fokozatmentes
Sebességváltási folyamat		
Elsődleges üzemmód	:	igen/nem normál / vezetés / takarékos /...
A CO ₂ -kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás szempontjából legjobb esethez tartozó üzemmód (adott esetben)	:	
A CO ₂ -kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás szempontjából legrosszabb esethez tartozó üzemmód (adott esetben)	:	
Vezérlőegység	:	
Sebességváltó-kenőanyag	:	gyártmány és típus
Gumiabroncsok		
Gyártmány	:	
Típus	:	
Méret, első/hátsó	:	
Dinamikus kerület (m)	:	
Gumiabroncsnyomás (kPa)	:	

Az egyes sebességfokozatokhoz (R.B.) tartozó áttételi arány (R.T.), elsődleges arány (R.P.) és (járműsebesség (km/h)) / (motorfordulatszám (1 000 min⁻¹)) (V₁₀₀₀).

▼ **M3**

R.B.	R.P.	R.T.	V ₁₀₀₀
1.	1/1		
2.	1/1		
3.	1/1		
4.	1/1		
5.	1/1		
...			

1.1.9. ELEKTROMOS GÉP (adott esetben)

Egynél több elektromos gép esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:	
Típus	:	
Csúcsteljesítmény (kW)	:	

1.1.10. HAJTÁSI ÚJRATÖLTHETŐ ENERGIAÁRÓLÓ RENDSZER (adott esetben)

Egynél több hajtási újratölthető energiatároló rendszer esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:	
Típus	:	
Kapacitás (Ah):	:	
Névleges feszültség (V)	:	

1.1.11. TELJESÍTMÉNYELEKTRONIKA (adott esetben)

Egynél több teljesítményelektronikai rendszer is lehet (hajtási energia-átalakító, kisfeszültségű rendszer vagy töltő)

Gyártmány	:	
Típus	:	
Teljesítmény (kW)	:	

1.2. A JÁRMŰ LEÍRÁSA

1.2.1. TÖMEG

A VH vizsgálati tömege (kg)	:	

▼ **M3**

1.2.2. A KIGURULÁSI MENETELLENÁLLÁS PARAMÉTEREI

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	
f_{2_TReg} (N/(km/h) ²)	:	
Ciklus-energiaigény (J)	:	
Hivatkozás a kigurulási menetellenállási vizsgálati jegyzőkönyvre	:	
Kigurulási menetellenállási járműcsalád azonosítója	:	

1.2.3. CIKLUS-VÁLASZTÁSI PARAMÉTEREK

Ciklus (redukálás nélkül)	:	1 / 2 / 3a / 3b kategória
A névleges teljesítmény és a menetkész tömeg hányadosa (W/kg)	:	(adott esetben)
A mérés során alkalmazott leszabályozott sebességű eljárás	:	igen/nem
A jármű legnagyobb sebessége (km/h)	:	
Redukálás (adott esetben)	:	igen/nem
Redukálási tényező, fdsc	:	
Ciklustávolság (m)	:	
Állandó sebesség (rövidített vizsgálati eljárás esetében)	:	adott esetben

1.2.4. FOKOZATVÁLTÁSI PONT (ADOTT ESETBEN)

Sebességváltás-számítás verziója	:	(adja meg az (EU) 2017/1151 rendelet vonatkozó módosítását)
Fokozatváltás	:	$A \geq 1$ km/h sebességhez tartozó átlagos sebességfokozat, négy tizedesjegyre kerekítve
n_{min_drive}		
Első fokozatban	:	...min ⁻¹
Első fokozatból másodikba	:	...min ⁻¹
Második fokozatból álló helyzetbe	:	...min ⁻¹
Második fokozatban	:	...min ⁻¹
3. és további fokozatban	:	...min ⁻¹
Első fokozat kizárva	:	igen/nem
n_{95_high} minden fokozat esetében	:	...min ⁻¹
$n_{min\_drive\_set}$ a gyorsulási/állandó sebességű szakaszokban ($n_{min\_drive\_up}$):	:	...min ⁻¹

▼ M3

$n_{\min\_drive\_set}$ a lassítási szakaszokban ($n_{\min\_drive\_down}$)	:	$\dots \text{min}^{-1}$
$t_{\text{start\_phase}}$	:	$\dots \text{s}$
$n_{\min\_drive\_start}$	:	$\dots \text{min}^{-1}$
$n_{\min\_drive\_up\_start}$	:	$\dots \text{min}^{-1}$
ASM használata	:	igen/nem
ASM értékek	:	

2. VIZSGÁLATI EREDMÉNYEK

Görgős fékpad beállításának módszere	:	Rögzített menet / iteratív / alternatív saját bemelegítési ciklussal
Fékpad kétkerék-hajtású (2WD)/négykerék-hajtású (4WD) üzemmódban	:	kétkerék-hajtás/négykerék-hajtás
Kétkerék-hajtásnál a nem meghajtott tengely forgott	:	igen/nem/nem alkalmazandó
Fékpad-üzemmód	:	igen/nem
Kigurulási üzemmód	:	igen/nem

2.1. 14 °C HŐMÉRSÉKLETEN VÉGZETT VIZSGÁLAT

A vizsgálatok időpontja	:	év/hó/nap:
A vizsgálat helyszíne	:	
A hűtőventilátor alsó élének föld feletti magassága (cm)	:	
A ventilátor középpontjának oldalirányú helyzete (ha a gyártó kérésére módosításra került)	:	a jármű középvonalában / ...
A jármű elejétől mért távolság (cm)	:	
IWR: Tehetetlenségi besorolás (%)	:	x,x
RMSSE: Négyzetes sebességhiba-középérték (km/h)	:	x,xx
A menetciklus elfogadott eltéréseinek leírása	:	Teljesen lenyomott gázpedál

- 2.1.1. Legalább egy belső égésű motorral felszerelt jármű, nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (NOVC-HEV) és külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (OVC-HEV) szennyezőanyag-kibocsátása töltést fenntartó vizsgálat során

Szennyező anyagok	CO	Összes szénhidrogén (a)	Nem metán szénhidrogének (a)	NO _x	THC + NO _x (b)	Részecsketömeg	Részecskeszám
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Mért értékek							
Határértékek							

- 2.1.2. Legalább egy belső égésű motorral felszerelt jármű, nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (NOVC-HEV) és külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (OVC-HEV) CO₂-kibocsátása töltést fenntartó vizsgálat során

▼ M3

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Mért érték $M_{CO_2,p,1}$					—
Mért sebesség és távolsággal korrigált érték $M_{CO_2,p,1b} / M_{CO_2,c,2}$					
Töltési egyensúly-korrekciók együttható ⁽²⁾					
$M_{CO_2,p,3} / M_{CO_2,c,3}$					

⁽²⁾ az e rendelet XXI. melléklete 2. függelékének 6. al mellékletében hivatkozott korrekció belső égésű motorral felszerelt járművek esetében, K_{CO_2} hibrid elektromos járművek esetében

2.2. 23 °C HŐMÉRSÉKLETEN VÉGZETT VIZSGÁLAT

Szolgáltatson információt vagy hivatkozzon az 1. típusú vizsgálat vizsgálati jegyzőkönyvére

A vizsgálatok időpontja	:	év/hó/nap:
A vizsgálat helyszíne	:	
A hűtőventilátor alsó élének föld feletti magassága (cm)	:	
A ventilátor középpontjának oldalirányú helyzete (ha a gyártó kérésére módosításra került)	:	a jármű középvezetékében / ...
A jármű elejétől mért távolság (cm)	:	
IWR: Tehetetlenségi besorolás (%)	:	x,x
RMSSE: Négyzetes sebességhiba-középérték (km/h)	:	x,xx
A menetciklus elfogadott eltéréseinek leírása	:	Teljesen lenyomott gázpedál

2.2.1. Legalább egy belső égésű motorral felszerelt jármű, nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (NOVC-HEV) és külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (OVC-HEV) szennyezőanyag-kibocsátása töltést fenntartó vizsgálat során

Szennyező anyagok	CO	Összes szénhidrogén (a)	Nem metán szénhidrogének (a)	NO _x	THC + NO _x (b)	Részecsketömeg	Részecskeszám
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#·10 ¹¹ /km)
Végső értékek							
Határértékek							

2.2.2. Legalább egy belső égésű motorral felszerelt jármű, nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (NOVC-HEV) és külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (OVC-HEV) CO₂-kibocsátása töltést fenntartó vizsgálat során

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Alacsony	Közepes	Magas	Rendkívül magas	Vegyes
Mért érték $M_{CO_2,p,1}$					—
Mért sebesség és távolsággal korrigált érték $M_{CO_2,p,1b} / M_{CO_2,c,2}$					
Töltési egyensúly-korrekciók együttható ⁽²⁾					
$M_{CO_2,p,3} / M_{CO_2,c,3}$					

⁽²⁾ Az e rendelet XXI. melléklete 2. függelékének 6. al mellékletében hivatkozott korrekció a tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek esetében és az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 2. függelékének 8. al mellékletében hivatkozott korrekció a hibrid elektromos járművek esetében (K_{CO_2})

▼ **M3**

2.3. KÖVETKEZTETÉS

CO ₂ -kibocsátás (g/km)	Vegyes
ATCT (14 °C) M _{CO2,Treg}	
1. típusú vizsgálat (23 °C) M _{CO2,23°}	
Járműsalád korrekciós tényező (FCF)	

2.4. A REFERENCIAJÁRMŰRE VONATKOZÓ HŐMÉRSÉKLETI ADATOK A 23 °C HŐMÉRSÉKLETEN ELVÉGZETT VIZSGÁLATOT KÖVETŐEN

Jármű lehűtése a legrosszabb forgatókönyv szerinti megközelítésben	:	igen/nem ⁽³⁾
A környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT) szerinti járműsalád egy interpolációs járműsaládból áll	:	igen/nem ⁽³⁾
A motor hűtőközeg hőmérséklete a kondicionálási időszak végén (°C)	:	
A kondicionálási terület elmúlt 3 órai átlaghőmérséklete (°C)	:	
A motorhűtőközeg végső hőmérsékletének és a kondicionálási terület utolsó 3 órai átlaghőmérsékletének különbsége, (Δ_{T_ATCT} , °C)	:	
A legrövidebb megengedett kondicionálási időtartam, t_{soak_ATCT} (s):	:	
A hőmérséklet-érzékelő helye	:	
A motor mért hőmérséklete	:	olaj/hűtőközeg

⁽³⁾ ha „igen”, akkor az utolsó hat sor nem alkalmazandó

▼ M3

8b. függelék

Kigurulási menetellenállási vizsgálati jegyzőkönyv

Az alábbi információk a kigurulási menetellenállás meghatározására szolgáló vizsgálat esetében adott esetben szükséges minimális adatokat tartalmazzák.

Jegyzőkönyv száma

KÉRELMEZŐ	
Gyártó	
TÁRGY	Jármű kigurulási menetellenállásának meghatározása / ...
Kigurulási menetellenállási jármű-család-azonosító(k)	:

Vizsgálatokra átadott jármű

	Gyártmány	:	
	Típus	:	
KÖVETKEZTETÉS	A vizsgálatokra átadott jármű megfelel a tárgyban említett követelményeknek.		

HELY,	ÉÉÉÉ/HH/NN

1. ÉRINTETT JÁRMŰ(VEK)

Érintett gyártmány(ok)	:	
Érintett típus(ok)	:	
Kereskedelmi leírás	:	
Jármű legnagyobb sebessége (km/h)	:	
Hajtott tengely(ek)	:	

2. A VIZSGÁLT JÁRMŰ(VEK) LEÍRÁSA

Ha nincs interpoláció: az (energiaigény szempontjából) legrosszabb esethez tartozó járművet kell ismertetni

2.1. Szélcsatornás eljárás

Kombináció	:	Futószalagos vagy görgős fékpad

▼ **M3**

2.1.1. Általános rész

	Szélszatórnás eljárás		Fékpád	
	H _R	L _R	H _R	L _R
Gyártmány				
Típus				
Változat				
A teljes 3. kategóriájú WLTC ciklus energiaigénye (kJ)				
Eltérés a sorozatgyártású járművektől:	—	—		
Futásteljesítmény (km)	—	—		

Vagy (kigurulási menetellenállási Mátrix szerinti család esetében):

Gyártmány	:	
Típus	:	
Változat	:	
A teljes WLTC ciklus energiaigénye (kJ)	:	
Eltérés a sorozatgyártású járművektől:	:	
Futásteljesítmény (km)	:	

2.1.2. Tömegek

	Fékpád	
	H _R	L _R
Vizsgálati tömeg (kg)		
Átlagos tömeg m _{av} (kg)		
m _r értéke (tengelyenkénti kg)		
M kategóriájú jármű: a menetkész jármű tömegének az első tengelyre eső hányada (%)		
N kategóriájú jármű: súlyelosztás (kg vagy %)		

Vagy (kigurulási menetellenállási Mátrix szerinti család esetében):

Vizsgálati tömeg (kg)	:	
Átlagos tömeg m _{av} (kg)	:	(a vizsgálat előtti és utáni érték átlaga)

▼ **M3**

Műszakilag megengedett össztömeg	:	
A nem kötelező felszerelések tömegének becsült számtani középértéke	:	
M kategóriájú jármű: a menetkész jármű tömegének az elülső tengelyre eső hányada (%)	:	
N kategóriájú jármű: súlyelosztás (kg vagy %)	:	

2.1.3. Gumiabroncsok

	Szélcscatornás eljárás		Fékpád	
	H _R	L _R	H _R	L _R
Méretmegjelölés:				
Gyártmány				
Típus				
Gördülési ellenállás:				
Első (kg/t)	—	—		
Hátsó (kg/t)	—	—		
Gumiabroncsnyomás				
Első (kPa)	—	—		
Hátsó (kPa)	—	—		

Vagy (kigurulási menetellenállási Mátrix szerinti család esetében):

Méretmegjelölés:		
Gyártmány	:	
Típus	:	
Gördülési ellenállás:		
Első (kg/t)	:	
Hátsó (kg/t)	:	
Gumiabroncsnyomás		
Első (kPa)	:	
Hátsó (kPa)	:	

▼ **M3**

2.1.4. Felépítmény

	Szélcsatornás eljárás	
	H _R	L _R
Típus	AA/AB/AC/ AD/AE/AF BA/BB/BC/ BD	
Változat		
Aerodinamikai berendezések		
Mozgatható aerodinamikai felépítmény-elemek	i/n és adott esetben sorolja fel	
Beépített nem kötelező aerodinamikai felszerelések felsorolása		
Delta ($C_D \times A_{fLH}$ összehasonlítva H _R (m ²)-rel	—	

Vagy (kigurulási menetellenállási Mátrix szerinti család esetében):

A felépítmény-alak leírása	:	Négyzet (ha reprezentatív felépítmény-alak nem határozható meg egy teljes járműre)
Homlokfelület A _{fr} (m ²)	:	

2.2. KÖZÚTI VIZSGÁLAT

2.2.1. Általános követelmények

	H _R	L _R
Gyártmány		
Típus		
Változat		
A teljes 3. kategóriájú WLTC ciklus energiaigénye (kJ)		
Eltérés a sorozatgyártású járművektől:		
Futásteljesítmény:		

Vagy (kigurulási menetellenállási Mátrix szerinti család esetében):

Gyártmány	:	
Típus	:	
Változat	:	
A teljes WLTC ciklus energiaigénye (kJ)	:	
Eltérés a sorozatgyártású járművektől:	:	
Futásteljesítmény (km)	:	

▼ **M3**

2.2.2. A jármű tényleges tömege:

	H _R	L _R
Vizsgálati tömeg (kg)		
Átlagos tömeg m _{av} (kg)		
m _r értéke (tengelyenkénti kg)		
M kategóriájú jármű: a menetkész jármű tömegének az első tengelyre eső hányada (%)		
N kategóriájú jármű: súlyelosztás (kg vagy %)		

Vagy (kigurulási menetellenállási Mátrix szerinti család esetében):

Vizsgálati tömeg (kg)	:	
Átlagos tömeg m _{av} (kg)	:	(a vizsgálat előtti és utáni érték átlaga)
Műszakilag megengedett össztömeg	:	
A nem kötelező felszerelések töme- gének becsült számtani középértéke	:	
M kategóriájú jármű: a menetkész jármű tömegének az első tengelyre eső hányada (%)		
N kategóriájú jármű: súlyelosztás (kg vagy %)		

2.2.3. Gumiabroncsok

	H _R	L _R
Méretmegjelölés:		
Gyártmány		
Típus		
Gördülési ellenállás:		
Első (kg/t)		
Hátsó (kg/t)		
Gumiabroncsnyomás		
Első (kPa)		
Hátsó (kPa)		

▼ **M3**

Vagy (kigurulási menetellenállási Mátrix szerinti család esetében):

Méretmegjelölés:	:	
Gyártmány	:	
Típus	:	
Gördülési ellenállás:		
Első (kg/t)	:	
Hátsó (kg/t)	:	
Gumiabroncsnyomás		
Első (kPa)	:	
Hátsó (kPa)	:	

2.2.4. Felépítmény

	H _R	L _R
Típus	AA/AB/AC/ AD/AE/AF BA/BB/BC/ BD	
Változat		
Aerodinamikai berendezések		
Mozgatható aerodinamikai felépítmény-elemek	i/n és adott esetben sorolja fel	
Beépített nem kötelező aerodinamikai felszerelések felsorolása		
Delta ($C_D \times A_F$) _{LH} összehasonlítva H _R (m ²)-rel	—	

Vagy (kigurulási menetellenállási Mátrix szerinti család esetében):

A felépítmény-alak leírása	:	Négyzet (ha reprezentatív felépítmény-alak nem határozható meg egy teljes járműre)
Homlokfelület A _{fr} (m ²)	:	

2.3. ERŐÁTVITELI RENDSZER

2.3.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH)

Motorkód	:	
Az átvitel típusa	:	kézi/automata/fokozatmentes
Erőátvitel modell (gyártó kódjai)	:	(a névleges nyomatékok és tengelykapcsolók számát a meg kell adni az adatközlő lapon)

▼ **M3**

Lefedett erőátvitel modellek (gyártó kódjai)	:			
Motorfordulatszám a jármű sebességével elosztva	:	Sebességfokozat	Áttételi viszonzyszám	N/V arány
		1.	1/..	
		2.	1..	
		3.	1/..	
		4.	1/..	
		5.	1/..	
		6.	1/..	
		..		
		..		
N állásban kapcsolt elektromos gép(ek)	:	tárgytalan (nincs elektromos gép vagy nincs kiguru- lási üzemmód)		
Elektromos gépek típusa és darabszáma	:	kialakítás jellege: aszinkron/szinkron...		
Hűtőközeg fajtája	:	levegő, folyadék, ...		

2.3.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL)

Ismételje meg a 2.3.1. pontot a VL adataival

2.4. VIZSGÁLATI EREDMÉNYEK

2.4.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű

A vizsgálatok időpontja	:	éééé/hh/nn (szélcsatornás eljárás) éééé/hh/nn (fékpad) vagy éééé/hh/nn (közúton)

KÖZÚTON

Vizsgálati eljárás	:	kigurulás vagy nyomatékmérési eljárás
Létesítmény (név, helyszín, útpálya hivatkozása)	:	
Kigurulási üzemmód	:	i/n
Futómű-beállítás	:	A kerékösszetartás és a kerékdőlés értéke
Legnagyobb referenciasebesség (km/h)	:	
Szélmérés	:	helyhez kötött vagy fedélzeti: a szélmérés hatása ($C_D \times A$) és, hogy a korrekciójára sor került-e.
Elkülönített menetek száma:	:	
Szél	:	átlag, csúcsértékek és irány, a vizsgálati útpálya irányával összefüggésben

▼ **M3**

Légnyomás	:	
Hőmérséklet (középtérték)	:	
Szélkorrekció	:	i/n
Gumiabroncsnyomás-módosítás	:	i/n
Nyers eredmények	:	Nyomatékmérési eljárás: $c_0 =$ $c_1 =$ $c_2 =$ Kigurulási eljárás: f_0 f_1 f_2
Végeredmények	:	Nyomatékmérési eljárás: $c_0 =$ $c_1 =$ $c_2 =$ valamint $f_0 =$ $f_1 =$ $f_2 =$ Kigurulási eljárás: $f_0 =$ $f_1 =$ $f_2 =$

Vagy

SZÉLCSATORNÁS ELJÁRÁS

Létesítmény (név/helyszín/fékpád hivatkozása)	:		
A létesítmények minősítése	:	Jegyzőkönyv hivatkozása és dátuma	
Fékpád			
Fékpád típusa	:	futószalagos vagy görgős fékpád	
Módszer	:	stabilizált sebességek módszere vagy lassulós módszer	
Bemelegítés	:	bemelegítés fékpaddal vagy a jármű vezetésével	
A fékpád-görgő görbe korrekciója	:	(görgős fékpád esetében, adott esetben)	
Görgős fékpád beállításának módszere	:	Rögzített menet / iteratív / alternatív saját bemelegítési ciklussal	
A mért aerodinamikus közegellenállási együttható a homlokfelülettel megszorozva	:	Sebesség (km/h)	$C_D \times A$ (m ²)
		...	...
		...	...
Eredmény	:	$f_0 =$ $f_1 =$ $f_2 =$	

▼ **M3**

Vagy

KIGURULÁSI MENETELLENÁLLÁSI MÁTRIX KÖZÚTON

Vizsgálati eljárás	:	kigurulás vagy nyomatékmérési eljárás
Létesítmény (név/helyszín/útpálya hivatkozása)	:	
Kigurulási üzemmód	:	i/n
Futómű-beállítás	:	A kerékösszetartás és a kerékdőlés értéke
Legnagyobb referenciasebesség (km/h)	:	
Szélmérés	:	helyhez kötött vagy fedélzeti: a szélmérés hatása ($C_D \times A$) és, hogy a korrekciójára sor került-e.
Elkülönített menetek száma:	:	
Szél	:	átlag, csúcserőterek és irány, a vizsgálati útpálya irányával összefüggésben
Légnyomás	:	
Hőmérséklet (középtérték)	:	
Széلكorrekció	:	i/n
Gumiabroncsnyomás-módosítás	:	i/n
Nyers eredmények	:	Nyomatékmérési eljárás: $c_{0r} =$ $c_{1r} =$ $c_{2r} =$ Kigurulási eljárás: $f_{0r} =$ $f_{1r} =$ $f_{2r} =$
Végeredmények	:	Nyomatékmérési eljárás: $c_{0r} =$ $c_{1r} =$ $c_{2r} =$ valamint f_{0r} (H_M járműre számított) = f_{2r} (H_M járműre számított) = f_{0r} (L_M járműre számított) = f_{2r} (L_M járműre számított) = Kigurulási eljárás: f_{0r} (H_M járműre számított) = f_{2r} (H_M járműre számított) = f_{0r} (L_M járműre számított) = f_{2r} (L_M járműre számított) =

▼ **M3**

Vagy

KIGURULÁSI MENETELLENÁLLÁSI MÁTRIX, SZÉLCSA-TORNÁS ELJÁRÁS

Létesítmény (név/helyszín/fékpád hivatkozása)	:		
A létesítmények minősítése	:	Jegyzőkönyv hivatkozása és dátuma	
Fékpád			
Fékpád típusa	:	futószalagos vagy görgős fékpád	
Módszer	:	stabilizált sebességek módszere vagy lassulós módszer	
Bemelegítés	:	bemelegítés fékpaddal vagy a jármű vezetésével	
A fékpád-görgő görbe korrekciója	:	(görgős fékpád esetében, adott esetben)	
Görgős fékpád beállításának módszere	:	Rögzített menet / iteratív / alternatív saját bemelegítési ciklussal	
A mért aerodinamikus közegellenállási együttható a homlokfelülettel megszorozva	:	Sebesség (km/h)	$C_D \times A$ (m ²)
	:	...	...
	:	...	...
Eredmény	:	$f_{0r} =$ $f_{1r} =$ $f_{2r} =$ f_{0r} (H_M járműre számított) = f_{2r} (H_M járműre számított) = f_{0r} (L_M járműre számított) = f_{2r} (L_M járműre számított) =	

2.4.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL)

Ismételje meg a 2.4.1. pontot a VL adataival

▼ **M3**

8c. függelék

Vizsgálati ív sablon

A vizsgálati íven minden olyan rögzített vizsgálati adatot fel kell tüntetni, amely nem kerül felvezetésre vizsgálati jegyzőkönyvekbe.

A vizsgálati ív(ek)et a műszaki szolgálatnak vagy a gyártónak legalább 10 évig meg kell őriznie.

Az alábbi információk a vizsgálati ívek esetében adott esetben szükséges minimális adatokat tartalmazzák.

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklet 4. al mellékletéből származó információk

Módosítható futómű-beállítási paraméterek	:		
A c_0 , c_1 és c_2 , együtthatók	:	$c_0 =$ $c_1 =$ $c_2 =$	
A görgős fékpadon mért kigurulási idők	:	Referenciasebesség (km/h)	Kigurulási idő (s)
		130	
		120	
		110	
		100	
		90	
		80	
		70	
		60	
		50	
		40	
		30	
		20	
További súly helyezhető a járműbe vagy a járműre a gumiabroncsok megcsúszásának kiküszöbölése érdekében	:	tömeg (kg) a járművön/a járműben	

▼ M3

A jármű-kigurulási eljárás végrehajtása utáni kigurulási idők	:	Referenciasebesség (km/h)	Kigurulási idő (s)
		130	
		120	
		110	
		100	
		90	
		80	
		70	
		60	
		50	
		40	
		30	
		20	

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklet 5. al mellékletéből származó információk

<u>NOx átalakító hatékonysága</u>	:	(a) =
Kijelzett (a); (b), (c), (d) koncentráció, és az NOx-elemző NO-üzemmódjához tartozó koncentráció, amikor a kalibráló gáz nem halad át az átalakítón.	:	(b) =
	:	(c) =
	:	(d) =
	:	Koncentráció NO-üzemmódban=

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklet 6. al mellékletéből származó információk

A jármű által ténylegesen megtett távolság	:	
Kézi kapcsolású sebességváltóval felszerelt járművek esetében, a ciklusgörbe követésére képtelen kézi sebességváltós jármű:	:	
Eltérések a menetciklustól:	:	
<u>Menetgörbe-jelzőszámok:</u>	:	
Az SAE J2951 (2014. januárban felülvizsgált) szabvány értelmében az alábbi jellemzőket kell kiszámítani:	:	
IWR: Tehetetlenségi besorolás	:	
RMSSE: Négyzetes sebességhiba-középérték	:	
	:	
	:	
	:	
<u>A részecske-mintavételi szűrő tömegmérése</u>	:	
Szűrő a vizsgálat előtt	:	
Szűrő a vizsgálat után	:	
Referenciaszűrő	:	
Az egyes vegyületeknek a mérőberendezés stabilizálása után mért tartalma	:	

▼ M3

<u>Regenerálási tényező meghatározás</u>		
Két WLTC ciklusok közötti olyan D ciklusok darabszáma, ahol regenerációs eseményre sor kerül	:	
Azoknak a ciklusoknak az n darabszáma, amelyek során kibocsátásmérésre sor kerül	:	
Az egyes j ciklusokon belüli, i vegyületre vonatkozó tömegkibocsátás mérése M'_{sij}	:	
<u>Regenerálási tényező meghatározás</u>	:	
A teljes regenerációhoz tartozó, mért alkalmazandó vizsgálati ciklusok darabszáma d	:	
<u>Regenerálási tényező meghatározás</u>		
M _{si}	:	
M _{pi}	:	
K _i	:	

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklet 6a. al mellékletéből származó információk

<u>ATCT</u>	:	Beállított hőmérséklet-érték = T_{reg}
Környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat A vizsgálati cella levegő-hőmérsékletét és páratartalmát a hűtőventilátor kilépőnyílásánál, legalább 0,1 Hz gyakorisággal kell mérni.	:	Tényleges hőmérséklet-érték ± 3 °C a vizsgálat kezdetén ± 5 °C a vizsgálat közben
A kondicionálási terület hőmérsékletét folyamatosan, legalább 0,033 Hz gyakorisággal kell mérni.	:	Beállított hőmérséklet-érték = T_{reg} Tényleges hőmérséklet-érték ± 3 °C a vizsgálat kezdetén ± 5 °C a vizsgálat közben
Az előkondicionálástól a kondicionálási területre történő átvitel időtartama	:	≤ 10 perc
Az 1. típusú vizsgálat vége és a hűtési eljárás között eltelt idő	:	≤ 10 perc
A mért kondicionálási idő, és valamennyi vonatkozó vizsgálati íven szerepeltetni kell.	:	a végső hőmérséklet mérése és a 23 °C hőmérsékletet elvégzett 1. típusú vizsgálat vége között eltelt idő

Az (EU) 2017/1151 rendelet VI. mellékletéből származó információk

<u>Napi vizsgálat</u>	:	
Környezeti hőmérséklet két napi ciklus alatt (legalább percnként rögzítve)	:	
<u>Aktívszén-tartály kiáramlási veszteség töltése</u>	:	
Környezeti hőmérséklet az első 11 óra profilja során (legalább 10 percnként rögzítve)	:	

▼ M3

8d. függelék

Párolgási kibocsátások vizsgálati jegyzőkönyv

Az alábbi információk a párolgásikibocsátás-vizsgálat esetében adott esetben szükséges minimális adatokat tartalmazzák.

JEGYZŐKÖNYV száma

KÉRELMEZŐ			
Gyártó			
TÁRGY	...		
Párolgási kibocsátás szerinti család azonosítója	:		
Vizsgálatokra átadott jármű			
	Gyártmány	:	
KÖVETKEZTETÉS	A vizsgálatokra átadott jármű megfelel a tárgyban említett követelményeknek.		

HELY,	ÉÉÉÉ/HH/NN

Minden műszaki szolgálat saját belátása szerint további adatokat is megadhat

1. A VIZSGÁLT MAGAS SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSÚ JÁRMŰ (VH) LEÍRÁSA

Járműszámok	:	Prototípus szám és jármű-azonosító szám
Kategória	:	

1.1. Az erőátviteli rendszer felépítése

Az erőátviteli rendszer felépítése	:	belső égésű, hibrid, elektromos vagy tüzelőanyag-cellás

1.2. Belső égésű motor

Egynél több belső égésű motor esetén ismételje meg a pontot

Gyártmány	:	
Típus	:	
Működési elv	:	kétütemű/négyütemű
Hengerek száma és elrendezése	:	
Motortérfogat (cm ³)	:	
Turbófeltöltő	:	igen/nem
Közvetlen befecskendezés	:	igen/nem vagy leírás
A jármű tüzelőanyagának típusa	:	Egyfajta / kétfajta / rugalmas tüzelőanyag-felhasználás
Motorkenőanyag	:	Gyártmány és típus
Hűtőrendszer	:	Típus: levegő/víz/olaj

▼ M3

1.4. Tüzelőanyag-rendszer

Befecskendező szivattyú	:	
Befecskendező(k)	:	
Tüzelőanyag-tartály		
Réteg(ek)	:	egyrétegű / többarétegű
Tüzelőanyag-tartály anyaga	:	fém / ...
A tüzelőanyag-rendszer egyéb részeinek anyaga	:	...
Légmentes	:	igen/nem
A tartály névleges űrtartalma (l)	:	
Aktívszén-tartály		
Gyártmány és típus	:	
Az aktivált szén típusa	:	
Aktív szén mennyisége (l)	:	
Aktív szén tömege (g)	:	
Megadott BWC (g)	:	xx,x

2. VIZSGÁLATI EREDMÉNYEK

2.1. Az aktívszén-tartály öregítése

A vizsgálatok időpontja	:	év/hó/nap:
A vizsgálat helyszíne	:	
Aktívszén-tartály öregítés vizsgálati jegyzőkönyv	:	
Betelepítési arány	:	
A tüzelőanyag műszaki adatai		
Gyártmány	:	
Sűrűség 15 °C-on (kg/m ³)	:	
Etanoltartalom (%)	:	
Tételszám	:	

2.2. Az áteresztési tényező (PF) meghatározása

A vizsgálatok időpontja	:	év/hó/nap:
A vizsgálat helyszíne	:	
Áteresztési tényező vizsgálati jegyzőkönyv	:	
A harmadik héten mért HC-érték, HC _{3W} (mg/24h)	:	xxx
A huszadik héten mért HC-érték, HC _{20W} (mg/24h)	:	xxx
Áteresztési tényező, PF (mg/24h)	:	xxx

▼ **M3**

Többrétegű tartályok vagy fémtartályok esetén

Alternatív áteresztési tényező, PF (mg/24h)	:	igen/nem

2.3. Párolgási vizsgálat

A vizsgálatok időpontja	:	év/hó/nap:
A vizsgálat helyszíne	:	
Görgős fékpad beállításának módszere	:	Rögzített menet / iteratív / alternatív saját bemelegítési ciklussal
Fékpad-üzemmód	:	igen/nem
Kigurulási üzemmód	:	igen/nem

2.3.1. Tömeg

A VH vizsgálati tömege (kg)	:	

2.3.2. Kigurulási menetellenállási paraméterek

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	

2.3.3. Ciklus és fokozatváltási pont (adott esetben)

Ciklus (redukálás nélkül)	:	1., 2., 3. osztály
Fokozatváltás	:	$A \geq 1$ km/h sebességhez tartozó átlagos sebességfokozat, négy tízedesjegyre kerekítve

2.3.4. Jármű

A vizsgált jármű	:	VH vagy leírás
Futásteljesítmény (km)	:	
Kor (hetek)	:	

2.3.5. A vizsgálat módja és eredmények

A vizsgálat menete	:	Folyamatos (zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek) / Folyamatos (nem zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek) / Elszigetelt (zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek)
A temperálási időszakok ismertetése (idő és hőmérséklet)	:	
Kiáramlási veszteség töltésének értéke (g)	:	xx,x (adott esetben)

Párolgási vizsgálat	melegen tartás M_{HS}	Első 24 óra napi, M_{D1}	Második 24 óra napi, M_{D2}
Átlaghőmérséklet (°C)		—	—
Párolgási kibocsátás (g/vizsgálat)	x,xxx	x,xxx	x,xxx
Végeredmény, $M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + (2 \times PF)$ (g/vizsgálat)	x,xx		
Határértékek (g/vizsgálat)	2,0		

▼B

II. MELLÉKLET

▼M3

A. RÉSZ

▼B

HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGE

1. BEVEZETÉS

▼M3

- 1.1. Ezt a részt a 2018. december 31-ig jóváhagyott típusokon alapuló és 2019. augusztus 31-ig nyilvántartásba vett, az M kategóriába és az N1 kategória I. osztályába tartozó járművekre, valamint a 2019. augusztus 31-ig jóváhagyott típusokon alapuló és 2020. augusztus 31-ig nyilvántartásba vett, az N1 kategória II. és III. osztályába és az N2 kategóriába tartozó járművekre kell alkalmazni.

▼B

2. KÖVETELMÉNYEK

A használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó követelmények ugyanazok, mint az ENSZ EGB 83. sz. előírásának 3., 4. és 5. függelékében és 9. szakaszában szereplő követelmények, az alábbi szakaszokban meghatározott kivételekkel.

- 2.1. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9.2.1. szakaszát a következőképpen kell érteni:

A használatban lévő járművek megfelelőségének a jóváhagyó hatóság által történő ellenőrzése a 2007/46/EK irányelv 12. cikkének (1) és (2) bekezdésében, és az ezen irányelv X. mellékletének 1. és 2. pontjában a gyártási eljárások megfelelőségére vonatkozóan meghatározottakhoz hasonló eljárásokkal a gyártó rendelkezésére álló információk alapján történik. Ha más jóváhagyó hatóságtól vagy a tagállamok által végzett felügyeleti vizsgálatokból származó információk átadásra kerülnek a jóváhagyó hatóság felé, akkor azokkal ki kell egészíteni a gyártó által a használat közbeni megfigyelésről szolgáltatott jelentéseket.

- 2.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9.3.5.2. szakaszát az alábbi új alszakasz hozzáadásával kell kiegészíteni:

„....

OBD járműcsaládonként 1 000 járműnél kisebb sorozatban gyártott járművek mentesülnek a minimális IUPR követelmények, valamint ezeknek a jóváhagyó hatóság felé történő igazolási kötelezettsége alól.”

- 2.3. A „Szerződő felek”-re való hivatkozások a „Tagállamok”-ra való hivatkozásokként értendők.

- 2.4. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 3. függelékének 2.6. szakasza helyébe az alábbiak lépnek:

A járműnek az e rendelet alapján típusjóváhagyást kapott és a 2007/46/EK irányelv szerinti megfelelőségi nyilatkozattal rendelkező járműtípushoz kell tartoznia. A járműnek az Unióban nyilvántartásba vett és használt járműnek kell lennie.

- 2.5. A 83. sz. ENSZ EGB előírás 3. függelékének 2.2. szakaszában lévő „1958. évi megállapodás” hivatkozás a 2007/46/EK irányelvre történő hivatkozásként értendő.

- 2.6. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 3. függelékének 2.6. szakasza helyébe az alábbiak lépnek:

A jármű tüzelőanyag-tartályából származó tüzelőanyag-minta ólom- és kéntartalmának meg kell felelnie a 2009/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ megállapított vonatkozó előírásoknak, és az előírásoktól eltérő tüzelőanyag-használatnak más jele sem lehet. Ellenőrzések végezhetők a kipufogócsőben.

- 2.7. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 3. függelékének 4.1. szakaszában lévő „4a. melléklet szerinti kibocsátás-vizsgálatok” hivatkozás az „e rendelet XXI. melléklete szerint végzett kibocsátás-vizsgálatok”-ként értendő.

⁽¹⁾ HL L 140., 2009.6.5., 88. o

▼B

- 2.8. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 3. függelékének 4.1. szakaszában lévő „4a. melléklet 6.3. szakasza” hivatkozás az „rendelet XXI. melléklete 6. almelékletének 1.2.6. szakasza”-ként értendő.
- 2.9. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 3. függelékének 4.4. szakaszában lévő „1958. évi megállapodás” hivatkozás a „2007/46/EK irányelv 13. cikkének (1) vagy (2) bekezdése”-ként értendő.

▼M3

- 2.10. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4. függelékének 3.2.1. szakaszában, 4.2. szakaszában, valamint 1. és 2. lábjegyzetében lévő 5.3.1.4. szakasz 1. táblázatában megadott határértékekre hivatkozás a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára történő hivatkozásként értendő.

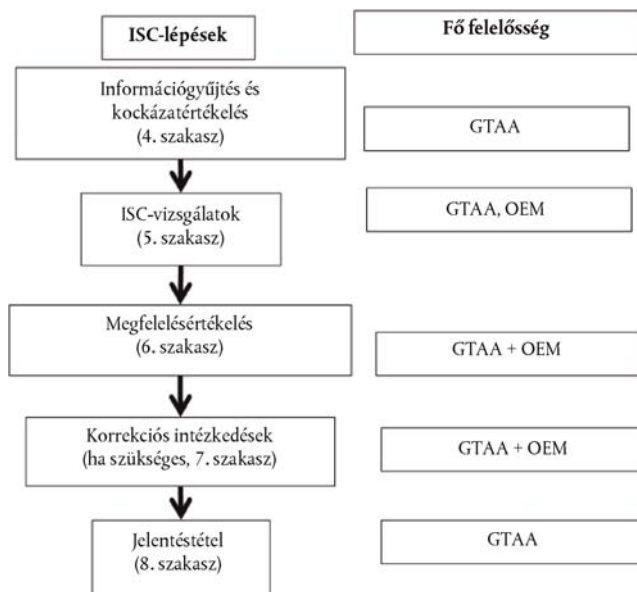
B. RÉSZ**HASZNÁLATBAN LÉVŐ JÁRMŰVEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÚJ MÓDSZERTANA****1. Bevezetés**

Ezt a részt a 2019. január 1. után jóváhagyott típusokon alapuló, az M kategóriába és az N1 kategória I. osztályába tartozó járművekre és a 2019. szeptember 1. után nyilvántartásba vett valamennyi járműre, és a 2019. szeptember 1. után jóváhagyott és 2020. szeptember 1. után nyilvántartásba vett típusokon alapuló, az N1 kategória II. és III. osztályába és az N2 kategóriába tartozó járművekre kell alkalmazni.

Meghatározza a használatban lévő járművek megfelelőségének (ISC) követelményeit az égéstermék-kibocsátási (beleértve az alacsony hőmérsékleten történőket is) és párolgási kibocsátási határértékeknek való megfelelés tekintetében a jármű szokásos élettartama alatt öt évig vagy 100 000 km futásteljesítmény eléréséig, a hamarabb bekövetkezőt figyelembe véve.

2. Folyamat leírása*B.1. ábra*

A használatban lévő járművek megfelelőségi eljárásának illusztrációja (ahol a GTAA jelentése a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság, az OEM jelentése pedig a gyártó)



▼ M3

3. ISC-járműcsalád meghatározása

Egy ISC-járműcsalád az alábbi járművekből áll:

- a) Égéstermék-kibocsátások tekintetében (1. típusú és 6. típusú vizsgálat) a IIIA. melléklet 7. függelékében bemutatott PEMS-vizsgálati család alá tartozó járművek,
- b) Párolgási kibocsátások (4. típusú vizsgálat) tekintetében a VI. melléklet 5.5. pontjában bemutatott párolgási kibocsátási családba tartozó járművek.

4. Információgyűjtés és kezdeti kockázatértékelés

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság összegyűjti a lehetséges kibocsátási meg nem felelésekkel kapcsolatos valamennyi vonatkozó információt annak meghatározása érdekében, hogy egy adott évben melyik ISC-járműcsaládot ellenőrizze. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság különösen a valós vezetési körülmények között magas kibocsátásokkal járó járműtípusokat jelző információkat veszi figyelembe. Az információszerzést megfelelő módszerekkel kell végezni, amelyek között lehet a távérzékelés, illetve az egyszerűsített fedélzeti kibocsátás-ellenőrzési rendszerek (SEM-ek) és a hordozható kibocsátásmérő rendszerek (PEM-ek) használatával történő vizsgálat. Az ilyen vizsgálatok során megfigyelt határérték-túllépések száma és fontossága felhasználható az ISC-vizsgálatok sorrendjének meghatározásakor.

Az ISC-vizsgálatokhoz nyújtott információ részeként az egyes gyártók kötelesek a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság részére jelentést tenni a kibocsátásokkal kapcsolatos garanciális igénybejelentésekről és a szervizelés során végzett vagy feljegyzett, a kibocsátásokkal kapcsolatos garanciális javításról, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság és a gyártó által a típusjóváhagyáskor megállapított formátumnak megfelelően. Az információknak ISC-járműcsaládonként részletesen kell tartalmazniuk a kibocsátással kapcsolatos komponensek és rendszerek észlelt hibáinak gyakoriságát és jellegét. A 9. cikk (3) bekezdésének megfelelően, a használatban lévő járművek megfelelősége ellenőrzésének végrehajtására szolgáló időszak időtartama alatt mindegyik ISC-járműcsaládra évente legalább egyszer be kell adni egy ilyen tájékoztatást.

Az első és a második bekezdésekben említett információk alapján a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság elvégzi annak a kockázatnak a kezdeti értékelését, hogy az ISC-járműcsalád nem felel meg a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó szabályoknak, és ennek alapján dönt arról, mely járműcsaládokat vizsgálja és milyen típusú, az ISC-rendelkezések szerinti vizsgálatokat végez el. Emellett a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság véletlenszerűen is kiválaszthat vizsgálandó ISC-járműcsaládokat.

5. ISC Vizsgálatok

A gyártó köteles valamennyi ISC-járműcsalád tekintetében elvégezni legalább az 1. típusú vizsgálatból álló, égéstermék kibocsátási ISC vizsgálatot. A gyártó az összes ISC-járműcsalád vagy azok egy része tekintetében elvégezheti a 4. és 6. típusú RDE-vizsgálatokat. A gyártó köteles az 5.9. pontban bemutatott, a használatban lévő járművek megfelelőségéhez alkalmazott elektronikus platformot használni az ISC vizsgálatok valamennyi eredményének a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság felé történő jelentéséhez.

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság évente köteles az 5.4. pontban meghatározottak szerinti megfelelő számú ISC-járműcsaládot ellenőrizni. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság köteles az 5.9. pontban bemutatott, a használatban lévő járművek megfelelőségéhez alkalmazott elektronikus platformon feltüntetni az ISC vizsgálatok valamennyi eredményét.

▼ M3

Az akkreditált laboratóriumok és műszaki szolgálatok évente bármennyi ISC-járműcsaládon végezhetnek ellenőrzéseket. Az akkreditált laboratóriumok és műszaki szolgálatok kötelesek az 5.9. pontban bemutatott, a használatban lévő járművek megfelelőségéhez alkalmazott elektronikus platformot használni az ISC vizsgálatok valamennyi eredményének a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság felé történő jelentéséhez.

5.1. A vizsgálatok minőségbiztosítása

Az ISC vizsgálatokat végző, kijelölt műszaki szolgálatnak nem minősülő ellenőrző szervezetek és laboratóriumokat az EN ISO/IEC 17020:2012 szabvány szerint kell akkreditálni az ISC eljáráshoz. Az ISC vizsgálatokat végző, az 2007/46/EK irányelv 41. cikke értelmében vett kijelölt műszaki szolgálatnak nem minősülő laboratóriumok csak akkor végezhetnek ISC vizsgálatokat, ha azokat az EN ISO/IEC 17025:2017 szabvány szerint akkreditálták.

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság évente köteles ellenőrizni a gyártó által elvégzett ISC vizsgálatokat. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság az akkreditált laboratóriumok és műszaki szolgálatok által elvégzett ISC vizsgálatokat is ellenőrizheti. Az ellenőrzés a gyártók, az akkreditált laboratóriumok vagy műszaki szolgálatok által szolgáltatott információkon alapul, amely tartalmazza legalább a 3. függelék szerinti részletes ISC jelentést. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság a gyártóktól, az akkreditált laboratóriumoktól vagy a műszaki szolgálatoktól további információkat kérhet.

5.2. A vizsgálati eredmények nyilvánosságra hozatala az akkreditált laboratóriumok és műszaki szolgálatok által

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság közli a vizsgálati eredményeket szolgáltató akkreditált laboratóriumokkal vagy műszaki szolgálatokkal egy adott ISC-járműcsaládra vonatkozó megfelelésértékelés eredményeit és a korrekciós intézkedéseket, amint azok elérhetővé válnak.

A vizsgálatok eredményei, beleértve a vizsgált járművek részletes adatait, csak azt követően hozhatók nyilvánosságra, hogy a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság közzétette az éves jelentését vagy egy egyedi ISC eljárás eredményeit, illetve azt követően, hogy a statisztikai eljárás (lásd az 5.10. pontot) eredménytelenül zárult. Az ISC vizsgálatok eredményeinek közzétételkor hivatkozni kell a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság azon éves jelentésére, amelyben ezek megtalálhatók.

5.3. A vizsgálatok típusai

ISC vizsgálatok csak az 1. függelék szerint kiválasztott járműveken végezhetők.

Az 1. típusú vizsgálatot tartalmazó ISC vizsgálatokat a XXI. melléklet szerint kell elvégezni.

Az RDE-vizsgálatot tartalmazó ISC vizsgálatokat a IIIA. melléklet szerint, a 4. típusú vizsgálatot e melléklet 2. függeléké szerint, a 6. típusú vizsgálatot pedig a VIII. melléklet szerint kell elvégezni.

5.4. Az ISC vizsgálatok gyakorisága és alkalmazási köre

A használatban lévő járművek egy adott ISC-járműcsaládra vonatkozó, gyártó általi két megfelelőségi vizsgálatának megkezdése között legfeljebb 24 hónap telhet el.

▼ M3

A jóváhagyást megadó típusjóváahagyó hatóság által végzett ISC vizsgálatok gyakoriságát az ISO 31000:2018 – Kockázatfelmérés és -kezelés. Alap- és irányelvek nemzetközi szabvánnyal összhangban lévő kockázatelemzési módszer alapján kell meghatározni, és a vizsgálatnak magában kell foglalnia a 4. pont szerint elvégzett kezdeti értékelés eredményét.

2020. január 1-je után a jóváhagyást megadó típusjóváahagyó hatóságok az 1. típusú és az RDE-vizsgálatokat kötelesek gyártónként és évente legalább az ISC-járműcsaládok 5 %-án, vagy, ahol lehetséges, gyártónként és évente legalább két ISC-járműcsaládon elvégezni. A gyártónként és évente legalább az ISC-járműcsaládok 5 %-ának vagy két ISC-járműcsaládnak a vizsgálatára vonatkozó követelmény a kis sorozatú gyártókra nem vonatkozik. A jóváhagyást megadó típusjóváahagyó hatóság a 8. cikk (3) bekezdése szerinti megfelelés biztosítása érdekében köteles az ISC-járműcsaládok és a különböző korú járművek lehető legszélesebb lefedettségét biztosítani egy adott használat közbeni megfelelés szerinti családon belül. A jóváhagyást megadó típusjóváahagyó hatóság köteles valamennyi megkezdett ISC-járműcsalád tekintetében 12 hónapon belül befejezni a statisztikai eljárást.

A 4. típusú és a 6. típusú ISC vizsgálatokra nem vonatkozik minimális gyakorisági követelmény.

5.5. A jóváhagyást megadó típusjóváahagyó hatóságok által végzett ISC vizsgálatok finanszírozása

A jóváhagyást megadó típusjóváahagyó hatóság köteles biztosítani, hogy elegendő forrás álljon rendelkezésre a használat közbeni megfelelés vizsgálatának költségeire. A nemzeti jog sérelme nélkül ezeket a költségeket azokból a díjakból kell fedezni, amelyeket a jóváhagyást megadó típusjóváahagyó hatóság számíthat fel a gyártónak. Ezeknek a díjaknak fedezniük kell a gyártónként és évente legalább az ISC-járműcsaládok 5 %-án, vagy gyártónként és évente legalább két ISC-járműcsaládon elvégzett használat közbeni megfelelési vizsgálatokat.

5.6. Vizsgálati terv

Az ISC keretében végzett RDE-vizsgálat lefolytatása során a jóváhagyást megadó típusjóváahagyó hatóság készíti el a vizsgálati tervet. A tervben meghatározott vizsgálatnak a vizsgálati feltételek széles köre szerint ellenőriznie kell a használat közbeni megfelelést a IIIA. melléklettel összhangban.

5.7. Járművek kiválasztása az ISC vizsgálatok végzése céljából

Az összegyűjtött információknak elegendően átfogónak kell lennie annak biztosítására, hogy a használat közbeni működést a megfelelően karbantartott és használt járművek tekintetében értékelni lehessen. Az 1. függelékben található táblázatokat kell használni annak eldöntésére, hogy a jármű kiválasztható-e az ISC vizsgálat céljára. Az 1. függelék szerinti ellenőrzések során bizonyos járművek hibásnak minősíthetők és ezek nem vizsgálhatók az ISC során, ha bizonyítható, hogy a kibocsátáscsökkentő rendszer részei sérültek.

Ugyanaz a jármű használható egynél több típusú vizsgálat (1. típusú, RED, 4. típusú, 6. típusú) elvégzéséhez és az abból történő jegyzőkönyv készítéséhez, de mindegyik típusból csak az első érvényes vizsgálat vehető figyelembe a statisztikai eljárásban.

▼ M3

5.7.1. Általános követelmények

A járműnek a 3. pontban megjelölt ISC-járműcsaládhoz kell tartoznia és meg kell felelnie az 1. függelékben található táblázatban meghatározott ellenőrzési feltételeknek. A járműnek az Unióban nyilvántartásba vett és legalább a használati idő 90 %-ában az Unióban használt járműnek kell lennie. A kibocsátási vizsgálatot a kiválasztott járművek származási helyétől eltérő földrajzi régióban is el lehet végezni.

A kiválasztott járműveknek rendelkezniük kell olyan karbantartási nyilvántartással, amely igazolja, hogy a járművet megfelelő módon karbantartották és a szervizelése a gyártó ajánlásainak megfelelően történt, a kibocsátásokkal összefüggő alkatrészek cseréje során csak eredeti alkatrészeket felhasználva.

A kibocsátáscsökkentési teljesítményre hatást gyakorolható visszaélés-szerű vagy rendeltetésellenes használat, manipulálás vagy a nem biztonságos működés veszélyével járó körülmények jeleit mutató járműveket ki kell zárni az ISC vizsgálatból.

A járműveken nem végezhetők olyan aerodinamikai módosításokat, amelyek a vizsgálat előtt nem távolíthatók el.

A járművet ki kell zárni az ISC vizsgálatból, ha a fedélzeti számítógépben tárolt információk azt mutatják, hogy a járművet a hibakód megjelenése után tovább üzemeltették, és nem végezték el a gyártó specifikációja szerinti javításokat.

A járművet ki kell zárni az ISC vizsgálatból, ha a jármű tüzelőanyag-tartályából származó tüzelőanyag nem felel meg a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ megállapított vonatkozó előírásoknak, illetve ha bizonyíték vagy feljegyzés igazolja, hogy nem megfelelő típusú tüzelőanyaggal töltötték fel.

5.7.2. A jármű vizsgálata és karbantartása

Az ISC vizsgálat előtt vagy annak lefolytatása után el kell végezni a vizsgálatra elfogadott járművek hibáinak diagnosztizálását és az 1. függelék szerinti szokásos karbantartását.

A következő ellenőrzéseket kell elvégezni: OBD-ellenőrzések (a vizsgálat előtt vagy után elvégezve) a hibajelző lámpák világításának szemrevételezéses ellenőrzése, a légszűrő, az ékszíjak, az összes folyadékszint, a hűtősapka és a tanksapka, az utókezelő rendszer összes vákuumsővényének, tüzelőanyag-rendszer csővének és elektromos vezetékének ellenőrzése sérülésmentesség szempontjából; a gyújtás, a tüzelőanyag-adagoló és a szennyezéscsökkentő rendszerek komponenseinek ellenőrzése helytelen beállítás és/vagy illetéktelen beavatkozás szempontjából.

Ha a jármű esedékes tervszerű karbantartásához már csak 800 km vagy kevesebb hiányzik, akkor a szervizelést el kell végezni.

A 4. típusú vizsgálat előtt el kell távolítani az ablakmosó folyadékot és azt meleg vízzel kell helyettesíteni.

Tüzelőanyag-mintát kell begyűjteni és azt a IIIA. melléklet előírásainak megfelelően kell tárolni további elemzés céljára, elutasítás esetén.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 98/70/EK irányelve (1998. október 13.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 350., 1998.12.28., 58. o.).

▼ **M3**

Minden hibát fel kell jegyezni. Ha a hiba oka a kibocsátáscsökkentő berendezéssel kapcsolatos, akkor a járművet hibásnak kell jelenteni és nem használható további vizsgálathoz, de a hibát figyelembe kell venni a 6.1. pont szerint végzett megfeleléstértékelés során.

5.8. A minta mérete

Az 1. típusú vizsgálat 5.10. pontjában meghatározott statisztikai eljárás gyártók általi alkalmazása esetén a minták számát a használatban lévő járműcsaládba tartozó járműveknek az Unióban egy évben értékesített darabszáma alapján kell meghatározni, az alábbi táblázat szerint:

B.1. táblázat

Minták száma ISC vizsgálatok céljára 1. típusú vizsgálatokkal

A mintavételi időszakban a járművek EU regisztrációja naptári évenként	Minták száma (1. típusú vizsgálatokhoz)
100 000-ig	1
100 001-től 200 000-ig	2
200 000 felett	3

Mindegyik mintának elegendő járműtípust kell tartalmaznia annak biztosítása érdekében, hogy a járműcsalád összes értékesítésének legalább 20 %-át lefedje. Ha egy járműcsalád esetében egynél több mintát kell vizsgálni, akkor a második és harmadik mintában lévő járműveknek az első mintában lévőtől eltérő használati körülményeket kell tükröznük.

5.9. A használatban lévő járművek megfelelőségéhez alkalmazott elektronikus platform használata és a vizsgálatokhoz szükséges adatokhoz történő hozzáférés

A Bizottság létrehoz egy elektronikus platformot annak érdekében, hogy elősegítse az adatok cseréjét egyrészről a gyártók, az akkreditált laboratóriumok vagy műszaki szolgáltatók, másrészről pedig a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság között, és hogy elősegítse a minta elutasítására vagy elfogadására vonatkozó döntés meghozatalát.

A gyártó köteles az 5. függelék 1. és 2. táblázatában és az e pont táblázatában meghatározott formátumban összeállítani az 5. cikk (12) bekezdésében említett, a vizsgálat átláthatóságára vonatkozó csomagot, és továbbítani azt a kibocsátási típusjóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak. Az 5. függelék 2. táblázatát kell használni annak érdekében, hogy ugyanazon járműcsaládba tartozó járműveket lehessen vizsgálatra kiválasztani, valamint az 1. táblázattal együtt elegendő információt nyújtson a vizsgálandó járművekről.

Amint az első bekezdésben említett elektronikus platform rendelkezésre áll, a kibocsátási típusjóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak a kézhezvételt követő 5 munkanapon belül fel kell töltenie a platformra az 5. függelék 1. és 2. táblázatában szereplő információkat.

Az 5. függelék 1. és 2. táblázatában szereplő minden információ térítésmentesen nyilvánosan elérhető lesz elektronikus formában.

Az alábbi információk szintén a vizsgálat átláthatóságára vonatkozó dokumentációcsomag részét képezik, és akkreditált laboratórium vagy műszaki szolgáltató kérésére a gyártó köteles azokat 5 munkanapon belül térítésmentesen biztosítani.

▼ M3

ID	Bemenet	Megnevezés
1.	A járművek átalakítására vonatkozó különleges eljárás (négykerék-meghajtásból kétkerék-meghajtásúvá) a fékpadon történő vizsgálat érdekében, adott esetben	A XXI. melléklet 6. al mellékletének 2.4.2.4. pontjában meghatározottak szerint.
2.	Fékpad üzemmódjára vonatkozó utasítások, adott esetben	Hogyan kapcsolható be a típusjóváahagyási vizsgálatok során szintén alkalmazott fékpad üzemmód
3.	A típusjóváahagyási vizsgálatok során használt kigurulási üzemmód	Ha a jármű rendelkezik kigurulási üzemmóddal, akkor az ennek bekapcsolási módjára vonatkozó utasítások
4.	Az akkumulátor lemerítésének eljárása (külső feltöltésű hibrid elektromos járművek, tisztán elektromos járművek)	Az eredeti gyártó eljárása az akkumulátor lemerítésére annak érdekében, hogy előkészítsék a külső feltöltésű hibrid elektromos járműveket a töltésfenntartó vizsgálatra, a tisztán elektromos járműveket pedig az akkumulátor feltöltésére
5.	Az összes segédberendezés letiltásának eljárása	Amennyiben használták a típusjóváahagyás során

5.10. Statisztikai eljárás

5.10.1. Általános követelmények

A használatban lévő járművek megfelelése ellenőrzésének a tulajdonágonkénti vizsgálat céljából végzett, sorrendben történő mintavétel általános alapelveit követő statisztikai módszeren kell alapulnia. Az 1. típusú és az RDE-vizsgálatok esetén a megfelelő eredményhez egy legalább három járműből álló minta szükséges, a legnagyobb összesített mintaméret pedig tíz jármű.

A 4. típusú és a 6. típusú vizsgálatok során egy egyszerűsített módszer is használható, amelyben a minta három járműből áll és elutasításra kerül sor, ha mind a három jármű sikertelen a vizsgálaton, és megfelelést állapítanak meg, ha mind a három jármű megfelel a vizsgálaton. Abban az esetben, ha a háromból két jármű megfelelt vagy kettőt elutasítottak, a típusjóváahagyó hatóság határozhat további vizsgálatok folytatásáról vagy arról, hogy a megfelelés értékelését a 6.1. pont szerint folytatják tovább.

A vizsgálati eredményeket nem kell romlási tényezőkkel szorozni.

Azon járművek esetében, amelyeknek, a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletében leírtak szerint a megfeleléségi nyilatkozat 48.2. pontjában bejelentett maximális megadott RDE-értékei alacsonyabbak a 715/2007/EK rendelet I. mellékletében meghatározott kibocsátási határértékeknél, a megfelelést mind a IIIA. melléklet 2.1.1. pontjában meghatározott tényezővel növelt megadott maximális RDE-érték, mind pedig az említett melléklet 2.1. pontjában meghatározott „át nem léphető” határérték tekintetében vizsgálni kell. Ha azt állapítják meg a mintáról, hogy az nem felel meg a vonatkozó mérési bizonytalansági tényezővel növelt megadott maximális RDE-értékeknek, de megfelel az „át nem léphető” határértéknek, a jóváahagyást megadó típusjóváahagyó hatóság korrekciós intézkedések megtételére kötelezi a gyártót.

▼ M3

Az első ISC-vizsgálat elvégzése előtt a gyártó, az akkreditált laboratórium vagy a műszaki szolgálat („fél”) értesíti a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságot arról, hogy egy adott járműcsalád tekintetében a használatban lévő járművek megfelelőségi vizsgálatát kívánja lefolytatni. Az értesítést követően a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság egy új statisztikai mappát nyit az adott fél / vagy felek csoportja tekintetében az alábbi paraméterek minden értékelhető kombinációja eredményeinek feldolgozása érdekében: járműcsalád, kibocsátási vizsgálat típusa és szennyezőanyag. E paraméterek valamennyi értékelhető kombinációjához külön statisztikai eljárásokat kell nyitni.

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság az egyes statisztikai mappákban csak az adott fél által szolgáltatott eredményeket tünteti fel. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság nyilvántartja a lefolytatott vizsgálatok számát, az elutasított és a megfelelő vizsgálatok számát és a statisztikai eljárást támogató egyéb szükséges adatokat.

Míg a vizsgálati típusok és járműcsaládok egy adott kombinációjára egy időben egynél több statisztikai eljárás is nyitott lehet, egy fél a vizsgálati típusok és járműcsaládok egy adott kombinációjára csak egy nyitott statisztikai eljárásba szolgáltatott vizsgálati eredményeket. Minden vizsgálatot csak egyszer lehet bejelenteni és az összes vizsgálatot (érvényes, érvénytelen, elutasított, megfelelt stb.) be kell jelenteni.

Minden ISC statisztikai eljárás nyitott marad mindaddig, amíg el nem érik azt az eredményt, hogy a statisztikai eljárás egy, az 5.10.5. pont szerinti elutasítási vagy megfelelési döntéshez érkezik a minta tekintetében. Ha azonban a statisztikai mappa megnyitását követő 12 hónapon belül nem érnek el eredményt, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság lezárja a statisztikai mappát, kivéve, ha úgy dönt, hogy az adott statisztikai mappához tartozó vizsgálatokat az elkövetkező 6 hónapon belül befejezi.

5.10.2. Az ISC eredmények összevonása

Két vagy több akkreditált laboratóriumból vagy műszaki szolgálattól származó vizsgálati eredmények összevonhatók a közös statisztikai eljárás érdekében. A vizsgálati eredmények összevonásához az összevont eredményekhez vizsgálati eredményeket szolgáltató valamennyi érdekelt fél írásbeli beleegyezése szükséges és a vizsgálat megkezdése előtt értesíteni kell a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságot. A vizsgálati eredményeket összevonó felek egyikét ki kell jelölni az összevonás vezetőjeként, aki felelős lesz az adatok bejelentéséért és a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatósággal történő kommunikációért.

5.10.3. Egyetlen vizsgálat megfelelő/elutasított/érvénytelen eredménye

Egy ISC kibocsátási vizsgálat akkor minősült „megfelelőnek” egy vagy több szennyezőanyag tekintetében, ha a kibocsátási eredmény nem haladja meg a 715/2007/EK rendelet I. mellékletében az adott típusú vizsgálatra megállapított kibocsátási határértéket.

Egy ISC kibocsátási vizsgálat akkor minősült „elutasítottnak” egy vagy több szennyezőanyag tekintetében, ha a kibocsátási eredmény meghaladja az adott típusú vizsgálatra vonatkozó kibocsátási határértéket. Minden egyes elutasított vizsgálati eredmény 1-gyel növeli az adott statisztikai eset „f” számát (lásd az 5.10.5. pontot).

Egy ISC kibocsátási vizsgálat akkor minősül érvénytelennek, ha nem felel meg az 5.3. pontban említett vizsgálati követelményeknek. Az érvénytelen vizsgálati eredményeket ki kell zárni a statisztikai eljárásból.

▼ M3

Valamennyi ISC vizsgálat eredményét az egyes vizsgálatok végrehajtását követő tíz munkanapon belül be kell nyújtani a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatósághoz. A vizsgálati eredményekhez a vizsgálatok végén csatolni kell egy átfogó vizsgálati jegyzőkönyvet. Az eredményeket a mintában a végrehajtás időbeli sorrendjének megfelelően kell feltüntetni.

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság az összes érvényes kibocsátási vizsgálati eredményt feltünteti az adott nyitott statisztikai eljárásban, amíg egy, az 5.10.5. pont szerinti „minta elutasítási” vagy „minta megfelelési” eredmény nem születik.

5.10.4. A kiugró értékek kezelése

Kiugró értékű eredményeknek a minta statisztikai eljárásában való jelenléte „elutasítás” eredményhez vezethet az alábbiakban írt eljárások szerint:

A kiugró értékeket közepesként vagy extrémként kell besorolni.

Egy kibocsátási vizsgálati eredmény akkor minősül közepesen kiugró értéknek, ha a vonatkozó kibocsátási határérték 1,3-szorosát eléri vagy meghaladja. A minta elutasítását eredményezi, ha a mintában megtalálható két ilyen kiugró érték.

Egy kibocsátási vizsgálati eredmény akkor minősül extrém módon kiugró értéknek, ha a vonatkozó kibocsátási határérték 2,5-szeresét eléri vagy meghaladja. A minta elutasítását eredményezi, ha a mintában megtalálható egy ilyen kiugró érték. Ilyen esetben a jármű rendszámát közölni kell a gyártóval és a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatósággal. Erre a lehetőségre a vizsgálat előtt fel kell hívni járműtulajdonosok figyelmét.

5.10.5. Egy minta megfelelésére/elutasítására vonatkozó döntés

Egy minta megfelelésére/elutasítására vonatkozó döntés tekintetében „p” a megfelelt eredmények száma, „f” pedig az elutasított eredményeké. Minden egyes megfelelt vizsgálati eredmény 1-gyel növeli a „p” számot és minden egyes elutasított vizsgálati eredmény 1-gyel növeli az „f” számot a vonatkozó nyitott statisztikai eljárásban.

Az érvényes kibocsátási vizsgálati eredményeknek a statisztikai eljárás egy nyitott esetébe történő bevétele során a típusjóváhagyó hatóság az alábbi lépéseket végzi el:

- frissíti az adott eset „n” összesített mintaméretét annak érdekében, hogy az tükrözze a statisztikai eljárásba bevont érvényes kibocsátási vizsgálatok teljes számát;
- az eredmények értékelését követően frissíti a megfelelt eredmények „p” számát és az elutasított eredmények „f” számát;
- az 5.10.4. pont szerint kiszámítja a mintában található közepesen és extrém módon kiugró értékek számát
- az alább bemutatott eljárással ellenőrzi, hogy született-e döntés.

A döntés az összesített „n” mintamérettől, a megfelelt és elutasított eredmények „p” és „f” számaintól valamint a mintában szereplő közepesen és/vagy extrém módon kiugró értékek számától függ. Egy ISC minta megfelelésére/elutasítására vonatkozó döntés során a jóváhagyást megadó

elutasított eredmények f száma	10							ELUTASÍ- TÁS
	9						ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS
	8					ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS
	7				ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS
	6			ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS
	5		ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS	UND	UND	MEGFE- LEŐ
	4	ELUTASÍ- TÁS	ELUTASÍ- TÁS	UND	UND	UND	UND	MEGFE- LEŐ
	3	ELUTASÍ- TÁS	UND	UND	UND	UND	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ
	2	UND	UND	UND	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ
	1	UND	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ
0	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	MEGFE- LEŐ	
	3	4	5	6	7	8	9	10
Összesített mintaméret (n)								

▼ M3

B.2.a. ábra

Döntéshozatali folyamatábra a 2019. december 31-ig típusjóváhagyásban részesült járművekre vonatkozó statisztikai eljáráshoz (ahol az „UND” jelentése: eldöntetlen).

elutasított eredmények f száma	10							ELUTASÍ-TÁS
	9						ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS
	8					ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS
	7				ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS
	6			ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS	ELUTASÍ-TÁS
	5		ELUTASÍ-TÁS	UND	UND	UND	UND	MEGFELŐ
	4	UND	UND	UND	UND	UND	MEGFELŐ	MEGFELŐ
	3	UND	UND	UND	UND	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ
	2	UND	UND	UND	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ
	1	UND	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ
	0	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ	MEGFELŐ
	3	4	5	6	7	8	9	10
Összesített mintaméret (n)								

5.10.6. ISC befejezett járművek és különleges rendeltetésű járművek esetén

Az alapjármű gyártója határozza meg B.3. táblázatban felsorolt paraméterek megengedett értékeit. Az egyes járműcsaládok megengedett paraméterértékeit fel kell jegyezni a kibocsátási típusjóváhagyás adatközlő lapján (lásd az I. melléklet 3. függelékét) és az 5. függelékben hivatkozott 1. átláthatósági listán (a 45–48. sorokban). A második lépcsős gyártó csak akkor használhatja az alapjármű kibocsátási értékeit, ha a befejezett jármű a megengedett paraméterértékeken belül marad. Minden befejezett jármű paraméterértékeit fel kell jegyezni a megfelelőségi nyilatkozatában.

B.3. Táblázat

A többlépcsős jóváhagyásra benyújtott és a különleges rendeltetésű járművek megengedett paraméterértékei az alapjármű kibocsátási típusjóváhagyásának használata tekintetében.

Paraméterek értékei:	Megengedett értékek, -tól -ig:
Jármű végleges menetkész tömege (kg)	
Jármű végleges homlokfelülete (cm ²)	
Gördülési ellenállás (kg/t)	
Az első belépőlevegő-rács vetített homlokfelülete (cm ²): ...	

Ha egy befejezett vagy különleges rendeltetésű járművet vizsgálnak és a vizsgálat eredménye az alkalmazandó kibocsátási határérték alatt marad, a járművet megfelelőnek kell tekinteni az ISC-járműcsalád tekintetében az 5.10.3. pont alkalmazásában.

▼ M3

Ha egy befejezett vagy különleges rendeltetésű jármű vizsgálatának eredménye meghaladja az alkalmazandó kibocsátási határértéket, de nem haladja meg az alkalmazandó kibocsátási határérték 1,3-szorosát, a vizsgálónak meg kell vizsgálnia, hogy az adott jármű megfelel-e a B.3. táblázatban szereplő értékeknek. Az ezen értékeknek való bármely meg nem felelést jelenteni kell a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak. Ha a jármű nem felel meg ezen értékeknek, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság kivizsgálja a meg nem felelés okait és megteszi a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy a befejezett vagy különleges rendeltetésű jármű gyártója helyreállítsa a megfelelést, beleértve a típusjóváhagyás visszavonását is. Ha a jármű megfelel a B.3. táblázatban szereplő értékeknek, akkor a 6.1. pont alkalmazása tekintetében a használatban lévő járművek megfeleléségi családjá megjelölt járművének kell tekinteni.

Ha a vizsgálat eredménye meghaladja az alkalmazandó kibocsátási határérték 1,3-szorosát, a járművet elutasítottaknak kell tekinteni az ISC-jármű-család tekintetében a 6.1. pont alkalmazásában, de nem minősül kiugró értéknek a vonatkozó ISC-járműcsaládban. Ha a befejezett vagy különleges rendeltetésű jármű nem felel meg a B.3. táblázatban szereplő értékeknek, ezt jelenteni kell a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóságnak, amely kivizsgálja a meg nem felelés okait és megteszi a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy a befejezett vagy különleges rendeltetésű jármű gyártója helyreállítsa a megfelelést, beleértve a típusjóváhagyás visszavonását is.

6. Megfelelésértékelés

- 6.1. Az 5.10.5. pontban említett minta ISC vizsgálata befejezését követő 10 napon belül a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság részletes vizsgálatot kezd a gyártónál annak megállapítása céljából, hogy az ISC-járműcsalád (vagy annak egy része) megfelel-e az ISC szabályoknak és szükség van-e korrekciós intézkedésekre. Többlépcsős jóváhagyásra benyújtott vagy különleges rendeltetésű járművek esetében a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság akkor is részletes vizsgálatokat folytat le, ha legalább három, ugyanazzal a hibával rendelkező hibás jármű vagy öt megjelölt jármű van ugyanabban az 5.10.6. pontban meghatározott ISC-járműcsaládban.
- 6.2. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság köteles biztosítani, hogy elegendő forrás álljon rendelkezésre a megfelelésértékelésének költségeire. A nemzeti jog sérelme nélkül ezeket a költségeket azokból a díjakból kell fedezni, amelyeket a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság számíthat fel a gyártónak. Ezeknek a díjnak fedezniük kell minden olyan vizsgálatot vagy ellenőrzést, amely szükséges a megfelelésértékeléséhez.
- 6.3. A gyártó kérelmére a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság kiterjesztheti a vizsgálatokat ugyanazon gyártó más ISC-járműcsaládba tartozó használatban lévő járműveire, amelyeket feltehetően ugyanez a hibák érintenek.
- 6.4. A részletes vizsgálat legfeljebb a vizsgálat jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság általi megindításától számított 60 munkanapig tarthat. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság további ISC vizsgálatokat folytathat le annak megállapítása érdekében, miért kerültek elutasításra a járművek az eredeti ISC vizsgálat során. A további vizsgálatokat az eredeti elutasított ISC vizsgálatához hasonló körülmények között kell lefolytatni.

▼ M3

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság kérésére a gyártó további információkat szolgáltat, bemutatva különösen az elutasítások lehetséges okát, azt, hogy a járműcsalád mely részei lehetnek érintettek, érintettek lehetnek-e más járműcsaládok is, vagy pedig adott esetben azt, hogy az eredeti ISC vizsgálatok során elutasítást eredményező probléma miért nem kapcsolódik a használatban lévő járművek megfelelőségéhez. A gyártó számára lehetőséget kell biztosítani annak bizonyítására, hogy a használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó rendelkezéseket betartották.

- 6.5. A 6.3. pontban meghatározott határidőn belül a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság döntést hoz a megfelelőségről és a korrekciós intézkedések alkalmazásának szükségességéről a részletes vizsgálat hatálya alá tartozó ISC-járműcsalád tekintetében és erről értesíti a gyártót.

7. Korrekciós intézkedések

- 7.1. A 6.4. pontban említett értesítés keltétől számítva legkésőbb 45 munkanapon belül a gyártó korrekciós intézkedési tervet készít és nyújt be a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatósághoz. Ez a határidő további 30 munkanappal meghosszabbítható abban az esetben, ha a gyártó a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság számára igazolja, hogy hosszabb időre van szüksége a megfelelés hiányának kivizsgálásához.

- 7.2. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság által előírt korrekciós intézkedések magukban foglalják az alkatrészek és járművek indokolt módon megtervezett és szükséges vizsgálatait annak érdekében, hogy a korrekciós intézkedések hatásosságát és tartósságát igazolják.

- 7.3. A gyártónak egyedi azonosító nevet vagy nyilvántartási számot kell rendelnie a korrekciós intézkedések tervéhez. A korrekciós intézkedések tervének legalább a következőket kell tartalmaznia:

- a. a korrekciós intézkedések tervében szereplő minden egyes kibocsátás szerinti járműtípus leírása;
- b. 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, amelyek alapján a gyártó a megfelelés helyreállítását célzó adott korrekciós intézkedések mellett döntött;
- c. annak az eljárásnak a leírása, amellyel a gyártó tájékoztatni fogja a járműtulajdonosokat a tervezett korrekciós intézkedésekről;
- d. adott esetben a megfelelő karbantartás vagy használat leírása, amelyet a gyártó a korrekciós intézkedések terve szerinti javításra való jogosultság feltételeként köt ki, valamint e feltétel szükségességének magyarázata;
- e. annak az alkalmazandó eljárásnak a leírása, amelyet a járművek tulajdonosainak a meg nem felelés korrekciójának érdekében követniük kell; ennek a leírásnak magában kell foglalnia azt az időpontot, amely után a korrekciós intézkedéseket el kell végezni, a műhely számára a javítási munkák elvégzéséhez szükséges becsült időt, valamint azt, hogy hol végeznek ilyen javításokat;
- f. a járműtulajdonosoknak küldött tájékoztató mintája;
- g. annak a rendszernek a rövid leírása, melyet a gyártó a korrekciós intézkedés teljesítéséhez szükséges alkatrészekkel vagy rendszerekkel való megfelelő ellátás biztosítása érdekében alkalmaz, beleértve az arra vonatkozó információkat is, hogy mikor állnak majd megfelelő mennyiségben rendelkezésre a korrekciós intézkedések alkalmazásának megkezdéséhez szükséges alkatrészek, szoftverek vagy rendszerek;

▼ M3

- h. a javítást végző szervizeknek megküldendő összes utasítás mintája;
- i. a javasolt korrekciós intézkedéseknek a korrekciós intézkedési terv által érintett összes kibocsátás szerinti járműtípus károsanyag-kibocsátására, tüzelőanyag-fogyasztására, menettulajdonságára és biztonságára gyakorolt hatásának leírása, az alátámasztó adatokkal és műszaki tanulmányokkal együtt;
- j. ha a korrekciós intézkedések terve visszahívást is tartalmaz, a javítás nyilvántartásának módszerét ismertető leírást is be kell terjeszteni a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság részére. Címke használata esetén annak egy mintapéldányát is be kell nyújtani.

A d) pont alkalmazásában a gyártó nem írhat elő olyan karbantartási vagy használati feltételeket, amelyek esetében nem bizonyítható, hogy kapcsolódnának ahhoz a tényhez, hogy a jármű nem felel meg az előírásoknak, valamint a korrekciós intézkedésekhez.

- 7.4. A javítást a jármű gyártó részére történő átadása után célszerű módon és észszerű határidőn belül kell elvégezni. A javasolt korrekciós intézkedések tervének étvételét követő 15 munkanapon belül a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság azt jóváhagyja, vagy a 7.5. pont szerint új tervet kér.
- 7.5. Amennyiben a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság nem hagyja jóvá a korrekciós intézkedések tervét, a gyártó a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság döntéséről szóló értesítés keltétől számított 20 munkanapon belül új tervet készít és nyújt be a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatósághoz.
- 7.6. Ha a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság nem hagyja jóvá a gyártó által benyújtott második tervet, akkor a megfelelés helyreállítása érdekében megteszi a 2007/46/EK irányelv 30. cikke szerinti valamennyi megfelelő intézkedést, beleértve, amennyiben szükséges, a típusjóváhagyás visszavonását is.
- 7.7. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság döntéséről 5 munkanapon belül értesíti az összes tagállamot és a Bizottságot.
- 7.8. A korrekciós intézkedéseket az ISC-járműcsalád (vagy a gyártó által a 6.2. pont szerint azonosított más vonatkozó járműcsaládok) minden olyan járművére alkalmazni kell, amelyeket valószínűleg ugyanaz a hiba érint. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság dönt arról, hogy szükséges-e a típusjóváhagyás módosítása.
- 7.9. A gyártó felelős azért, hogy a jóváhagyott korrekciós intézkedések tervét valamennyi tagállamban végrehajtsák, valamint azért, hogy a piacról eltávolított vagy visszahívott és megjavított minden járműről, illetve a javítást végző műhelyről nyilvántartást vezessenek.
- 7.10. A gyártó köteles megőrizni az érintett járművek vásárlóival a korrekciós intézkedések tervével kapcsolatban folytatott kommunikációja egy példányát. A gyártó köteles továbbá nyilvántartást vezetni a visszahívási kampányról, beleértve a tagállamonként érintett járművek teljes számát és a tagállamonként már visszahívott járművek teljes számát, valamint a korrekciós intézkedések alkalmazására vonatkozó bármely késedelem magyarázatát. A gyártó kéthavonta a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság, az egyes tagállamok típusjóváhagyó hatóságai és a Bizottság rendelkezésére bocsátja a visszahívási kampány említett nyilvántartását.
- 7.11. A tagállamok intézkedéseket hoznak annak érdekében, hogy a korrekciós intézkedések jóváhagyott tervét két éven belül az adott területen nyilvántartásba vett érintett járművek legalább 90 %-ára alkalmazzák.

▼M3

- 7.12. A javítást és módosítást vagy új komponensek beépítését a jármű tulajdonosának adott bizonylatban fel kell tüntetni, amelyen jelezni kell a korrekciós kampány számát.

8. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság éves jelentése

A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság legkésőbb minden év március 31-éig köteles egy nyilvánosan hozzáférhető weblapon, ingyenesen és anélkül, hogy a használónak fel kellene fednie a személyazonosságát vagy be kellene jelentkeznie, elérhetővé tenni az előző évben befejezett valamennyi ISC vizsgálat eredményeit tartalmazó jelentést. Amennyiben az adott időpontban még van néhány nyitott előző évi ISC vizsgálat, azokról a vizsgálat befejezését követően haladéktalanul jelentést kell tenni. A jegyzőkönyvnek legalább a 4. függelékben felsorolt tételeket kell tartalmaznia:

▼ **M3**

1. függelék

A jármű kiválasztására és elutasítására vonatkozó kritériumok

Használatban lévő járműtípusok kibocsátási megfeleléségi vizsgálatra való kiválasztása

			Bizalmas
Dátumok:			x
Vizsgáló neve:			x
A vizsgálat helye:			x
Nyilvántartási ország (csak az EU-ban):		x	

Járműjellemzők

x = kizárási kritériumok X = ellenőrizve és bejelentve

Rendszám:		x	x
Futásteljesítmény: <i>A jármű futásteljesítményének 15 000 km (vagy a párolgási kibocsátások vizsgálata esetén 30 000 km) és 100 000 km között kell lennie.</i>	x		
Az első nyilvántartásba vétel időpontja: <i>A jármű korának 6 hónap (vagy a párolgási kibocsátások vizsgálata esetén 12 hónap) és 5 év közöttinek kell lennie.</i>	x		
VIN:		x	
Kibocsátás osztály és betűjel:		x	
Nyilvántartási ország: <i>A járműnek az EU-ban nyilvántartásba vettnek kell lennie</i>	x	x	
Modell:		x	
Motorkód:		x	
Motortérfogat (l):		x	
A motor teljesítménye (kW):		x	
Sebességváltó típusa (automata/kézi):		x	
Hajtott tengely (FWD/AWD/RWD):		x	
A gumiabroncs mérete (első és hátsó, ha eltérő):		x	
Érintett-e a jármű visszahívási vagy javítási kampányban? Ha igen: Melyikben? Elvégezték-e már a kampányban előírt javításokat? <i>A javításokat el kellett, hogy végezzék</i>	x	x	

▼ M3

A jármű tulajdonosának megkérdezése

(a tulajdonosnak csak a fő kérdéseket kell feltenni és nem tudhat a válaszok következményeiről)

A tulajdonos neve (csak az akkreditált ellenőrző szerv vagy laboratórium/műszaki szolgálat számára hozzáférhető)			X
Elérhetőség (cím / telefonszám) (csak az akkreditált ellenőrző szerv vagy laboratórium/műszaki szolgálat számára hozzáférhető)			X
Hány tulajdonosa volt a járműnek?		X	
Nem működött a kilométerszámláló? <i>Ha nem, akkor nem választható ki a jármű.</i>	X		
A járművet használták-e valamelyik alábbi célra?			
Bemutatótermi autóként?		X	
Taxiként?		X	
Futár járműként?		X	
Versenyzésre / motorsport céljára?	X		
Béautóként?		X	
Szállítottak-e a járművel a gyártó specifikációjában megadottnál súlyosabb terheket? <i>Ha igen, akkor nem választható ki a jármű.</i>	X		
Történt-e jelentős motor- vagy járműjavítás?		X	
Történt-e engedély nélküli jelentős motor- vagy járműjavítás? <i>Ha igen, akkor nem választható ki a jármű.</i>	X		
Sor került-e teljesítménynövelésre/tuningra? <i>Ha igen, akkor nem választható ki a jármű.</i>	X		
Kicserélték-e a kibocsátási utánkezelő és/vagy a tüzelőanyag-rendszer bármely részét? Eredeti alkatrészeket használtak? <i>Ha nem eredeti alkatrészeket használtak, akkor nem választható ki a jármű.</i>	X	X	
Eltávolították-e véglegesen a kibocsátási utánkezelő rendszer bármely részét? <i>Ha igen, akkor nem választható ki a jármű.</i>	X		
Beépítettek-e bármilyen nem engedélyezett eszközt (karbamidgátló, emulátor, stb.)? <i>Ha igen, akkor nem választható ki a jármű.</i>	X		

▼ M3

Volt-e a járműnek súlyos balesete? Sorolja fel a sérüléseket és azt ez követő javításokat		x	
Használták-e valaha a járművet helytelen típusú tüzelőanyaggal (azaz gázolaj helyett benzinnel)? Használták-e a járművet nem kereskedelmi forgalomból származó EU-minőségű tüzelőanyaggal (feketeipiaci vagy keverék tüzelőanyaggal)? <i>Ha igen, akkor nem választható ki a jármű.</i>	x		
Használt-e légfrissítőt, műszerfaltisztító sprayt, féktisztítót vagy más, magas szénhidrogén-kibocsátási forrást a jármű környezetében az elmúlt hónapban? <i>Ha igen, akkor a párolgási kibocsátási vizsgálatra nem választható ki a jármű.</i>	x		
Történt-e az elmúlt 3 hónapban benzinszivárgás a járművön belül vagy kívül? <i>Ha igen, akkor a párolgási kibocsátási vizsgálatra nem választható ki a jármű.</i>	x		
Dohányzott-e valaki a járműben az elmúlt 12 hónapban? <i>Ha igen, akkor a párolgási kibocsátási vizsgálatra nem választható ki a jármű.</i>	x		
Használt-e korrózióvédőt, ragasztót, alvázvédőt vagy bármely más lehetséges illékonyvegyület-forrást a járművön? <i>Ha igen, akkor a párolgási kibocsátási vizsgálatra nem választható ki a jármű.</i>	x		
Átfestették-e a gépkocsit? <i>Ha igen, akkor a párolgási kibocsátási vizsgálatra nem választható ki a jármű.</i>	x		
Hol használja a leggyakrabban a járművét?			
%-ban autópályán		x	
%-ban országúton		x	
%-ban városban		x	
Használta-e a járművet nem európai uniós tagállamban a vezetési idő 10 %-át meghaladó időtartamban? <i>Ha igen, akkor nem választható ki a jármű.</i>	x	—	
Melyik országban töltötte fel tüzelőanyaggal a járművet az utolsó két alkalommal? <i>Nem választható ki a jármű, ha az utolsó két alkalommal nem olyan államban töltötték fel tüzelőanyaggal, amelyik az EU tüzelőanyag-szabványait alkalmazza.</i>	x		
Használt-e a gyártó által jóvá nem hagyott tüzelőanyag-adalékot? <i>Ha igen, akkor nem választható ki a jármű.</i>	x		
A gyártó utasításai szerint tartották karban és használták a járművet? <i>Ha nem, akkor nem választható ki a jármű.</i>	x		

▼ M3

Teljes szerviz- és javítástörténet, az esetleges átalakításokat is beleértve <i>Ha nem áll rendelkezésre a teljes dokumentáció, akkor nem választható ki a jármű.</i>	X		

A jármű vizsgálata és karbantartása

X = kizárási kritériumok /
F = hibás jármű

X = ellenőrizve és
bejelentve

1.	A tüzelőanyag-tartály szintje (tele / üres) A tüzelőanyag tartalék jelzőlámpa VILÁGÍT? <i>Ha igen, a vizsgálat előtt töltsse fel tüzelőanyaggal.</i>		X
2.	Világít-e a műszerfalán bármilyen jelzőlámpa, amely a jármű vagy a kipufogógáz-utókezelő rendszer olyan hibás működését jelzi, amely a szokásos karbantartással nem orvosolható? (Hibajelző lámpa, motorszerviz-lámpa, stb.) <i>Ha igen, akkor nem választható ki a jármű.</i>	X	
3.	A motor beindítása után világít az SCR-jelzőlámpa? <i>Ha igen, akkor fel kell tölteni az AdBlue-t, vagy el kell végezni a javítást, mielőtt a járművet a vizsgálatához használnák.</i>	X	
4.	A kipufogórendszer szemrevételezéses ellenőrzése Ellenőrizze a szivárgásokat a kipufogó-gyűjtőcső és a kipufogócső vége között. Ellenőrizze és dokumentálja (fényképekkel) <i>Sérülés vagy szivárgás esetén a járművet hibásnak kell nyilvánítani.</i>	F	
5.	A kipufogógázzal kapcsolatos alkatrészek Ellenőrizze és dokumentálja (fotókkal) a kibocsátással kapcsolatos alkatrészek esetleges sérüléseit. <i>Sérülés esetén a járművet hibásnak kell nyilvánítani.</i>	F	
6.	Párolgási rendszer Helyezze nyomás alá a tüzelőanyag-rendszert (az aktívszéntartály oldaláról) és ellenőrizze, hogy tapasztal-e szivárgást állandó környezeti hőmérsékletű környezetben, lángionizációs detektoros (FID) szivárgásfelderítési vizsgálat végzése a jármű körül és a járműben. <i>Ha a jármű nem felel meg a lángionizációs detektoros (FID) szivárgásfelderítési vizsgálaton, akkor a járművet hibásnak kell nyilvánítani.</i>	F	
7.	Tüzelőanyag minta Gyűjtsön tüzelőanyag mintát a tüzelőanyag-tartályból.		X

▼ M3

8.	Levegőszűrő és olajszűrő Ellenőrizze a szűrőket, hogy szennyezettek vagy sérültek-e és cserélje ki őket, ha sérültek, súlyosan szennyezettek vagy kevesebb mint 800 km van vissza a közvetkező ajánlott cseréig.		x
9.	Ablakmosó folyadék (csak a párolgási kibocsátás vizsgálata esetén) Távolítsa el az ablakmosó folyadékot és töltsse fel a tartályt meleg vízzel.		x
10.	Kerekek (első és hátsó) Ellenőrizze, hogy a kerekek szabadon mozgathatók-e, vagy akadályozza őket a fék. <i>Ha nem, akkor nem választható ki a jármű.</i>	x	
11.	Gumiabroncsok (csak a párolgási kibocsátás vizsgálata esetén) Távolítsa el a pótkereket, a gumiabroncsokat cserélje ki stabilizált gumiabroncsokra, ha azok cseréjére kevesebb mint 15 000 km-rel korábban került sor. Csak nyári és minden évszakban használható gumiabroncsokat használjon.		x
12.	Ékszíjak és a hűtő borítása <i>Sérülés esetén a járművet hibásnak kell minősíteni. Dokumentálja fényképekkel.</i>	F	
13.	Ellenőrizze a folyadékok szintjét Ellenőrizze a maximális és minimális szinteket (motorolaj, hűtőfolyadék) / töltsön utána, ha minimális szint alatt van		x
14.	Tanksapkafedél (csak a párolgási kibocsátás vizsgálata esetén) Ellenőrizze, hogy a tanksapkafedélen belül a túltöltési vonal mentes-e a visszamaradó szennyeződésektől vagy öblítse ki meleg vízzel a tömlőt.		x
15.	Vákuumcsövek és elektromos vezetékek Ellenőrizze mindezek sértetlenségét. <i>Sérülés esetén a járművet hibásnak kell minősíteni. Dokumentálja fényképekkel.</i>	F	
16.	Befecskendező szelepek / kábelezés Ellenőrizzen minden kábelt és tüzelőanyag-vezetékét. <i>Sérülés esetén a járművet hibásnak kell minősíteni. Dokumentálja fényképekkel.</i>	F	
17.	Gyújtáskábel (benzinüzemű járműnél) Ellenőrizze a gyújtógyertyákat, kábeleket stb. <i>Sérülés esetén cserélje ki ezeket.</i>		x

▼ M3

18.	Kipufogógáz-visszavezető rendszer és katalizátor, részecskeszűrő Ellenőrizzen minden kábelt, vezetékét és érzékelőt. <i>Manipuláció esetén nem választható ki a jármű. Sérülés esetén a járművet hibásnak kell minősíteni. Dokumentálja fényképekkel.</i>	x/F	
19.	Biztonsági állapot Ellenőrizze, hogy a gumiabroncsok, a jármű karosszériája, az elektromos és fékrendszere biztonságos állapotban vannak-e a vizsgálathoz, és megfelelnek-e a közúti közlekedés szabályainak. <i>Ha nem, akkor nem választható ki a jármű.</i>	x	
20.	Félpótkocsi Rendelkezésre állnak-e elektromos kábelek a félpótkocsi összekapcsolásához a szükséges helyeken?		x
21.	Aerodinamikai módosítások Ellenőrizze, hogy nem végeztek a vizsgálat előtt el nem távolítható utópiaci aerodinamikai módosításokat (tetődoboz, tetőcsomagtartó, spoilerok stb.) és nem hiányoznak a szabványos aerodinamikai részegységek (előlső légterelő, diffúzorok, áramlásterelő stb.). <i>Ha igen, nem választható ki a jármű. Dokumentálja fényképekkel.</i>	x	
22.	Ellenőrizze, hogy kevesebb mint 800 km van-e vissza a következő esedékes szervizig, ha igen, végezze el a szervizt.		x
23.	Valamennyi fedélzeti diagnosztikai csatlakozást igénylő ellenőrzést el kell végezni a vizsgálat előtt és/vagy a befejezése után		
24.	Erőátviteli rendszer vezérlőmoduljának kalibrációs azonosítószáma és ellenőrzőösszege		x
25.	Fedélzeti diagnosztikai diagnózis (a kibocsátások vizsgálata előtt vagy után) Olvassa le a diagnosztikai hibakódokat, és nyomtassa ki a hibaplót.		x
26.	Fedélzeti diagnosztika 09-es szerviz üzemmódjának lekérdezése (a kibocsátások vizsgálata előtt vagy után) Olvassa le a 09-es szerviz üzemmódot. Jegyezze fel az adatokat.		x
27.	Fedélzeti diagnosztika 7-es üzemmód (a kibocsátások vizsgálata előtt vagy után) Olvassa le a 07-es szerviz üzemmódot. Jegyezze fel az adatokat.		

Megjegyzések az alábbiakhoz: Javítás / alkatrészek cseréje / azonosítós számok

▼ M3*2. függelék***A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzése során végzett
4. típusú vizsgálatok lefolytatásának szabályai**

A használatban lévő járművek megfelelőségének ellenőrzése során végzett 4. típusú vizsgálatokat az alábbi kivételekkel a VI. melléklet (vagy a 692/2008/EK rendelet VI. melléklete) szerint kell lefolytatni:

- A 4. típusú vizsgálattal vizsgált járművek korának legalább 12 hónaposnak kell lennie.
- Az aktívszénttartályt öregítettnek kell tekinteni, ezért az aktívszénttartály öregítésének eljárását nem kell lefolytatni.
- Az aktívszénttartályt a járművön kívül kell feltölteni, az erre vonatkozóan a VI. mellékletben leírt eljárást követve, és azt a gyártó javítási utasításait követve kell eltávolítani és a járműre felszerelni. A töltés előtt és után az aktívszénttartályhoz a lehető legközelebb lángionizációs detektoros (FID) szivárgásfelderítési vizsgálatot kell végezni (amelynek eredménye 20 °C hőmérsékleten kevesebb mint 100 ppm) annak ellenőrzése céljából, hogy az aktívszénttartályt megfelelően szerelték fel.
- A tartályt öregítettnek kell tekinteni, ezért a 4. típusú vizsgálat eredményéhez a számítás során nem kell áteresztési tényezőt hozzáadni.

▼ **M3***3. függelék***Részletes ISC-jelentés**

A részletes ISC-jelentésben az alábbi adatoknak kell szerepelniük:

1. a gyártó neve és címe;
2. a felelős vizsgálati laboratórium neve, címe, telefon- és telefaxszáma és e-mail címe;
3. a vizsgálati tervben szereplő járművek modellneve(i);
4. adott esetben a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járműtípusok listája, vagyis a szennyezőanyag-kibocsátások tekintetében a használatban lévő járműcsaládcsoport;
5. a járműcsaládhoz tartozó járműtípusokra vonatkozó típusjóvá hagyások száma, beleértve adott esetben a kiterjesztéseket és a területi javításokat/visszahívásokat (átalakításokat);
6. a gyártó által szolgáltatott információkban szereplő járművek típusjóvá hagyásaira vonatkozó kiterjesztések és területi javítások/visszavonások részletei (ha a jóváhagyó hatóság kéri);
7. az az időszak, amely alatt összegyűjtötték az adatokat;
8. a járműépítési időszak (pl. a 2017. naptári év során gyártott járművek);
9. az ISC-ellenőrzési eljárás, beleértve az alábbiakat:
 - i. a járműbeszerzés módszere;
 - ii. a járművek kiválasztásának és elutasításának kritériumai (beleértve az 1. függelékben található táblázatra adott válaszokat, beleértve a fényképeket);
 - iii. a programhoz használt vizsgálati típusok és eljárások;
 - iv. a járműcsaládcsoport elfogadásának/elutasításának kritériumai;
 - v. az(ok) a földrajzi terület(ek), ahol a gyártó az információkat gyűjtötte;
 - vi. az alkalmazott mintaméret és mintavételi terv;
10. az ISC-eljárás ellenőrzés eredménye, beleértve az alábbiakat:
 - i. a programba felvett járművek azonosítása (függetlenül attól, hogy a járművet vizsgálták-e). Az azonosítás magában foglalja az 1. függelékben található táblázatot.
 - ii. szennyezőanyag-kibocsátások vizsgálati adatai:
 - a méréshez használt tüzelőanyag specifikációi (például referencia-tüzelőanyag vagy kereskedelemben kapható tüzelőanyag),

▼ M3

- mérési feltételek (hőmérséklet, páratartalom, teljesítménymérő fékpad ellensúlya),
- járműfékpad beállításai (pl. kigurulási menetellenállás, teljesítményérték),
- vizsgálati eredmények és a megfelelés/elutasítás kiszámítása;

iii. párolgási kibocsátások vizsgálati adatai:

- a méréshez használt tüzelőanyag specifikációi (például referencia-tüzelőanyag vagy kereskedelemben kapható tüzelőanyag),
- mérési feltételek (hőmérséklet, páratartalom, teljesítménymérő fékpad ellensúlya),
- járműfékpad beállításai (pl. kigurulási menetellenállás, teljesítményérték),
- vizsgálati eredmények és a megfelelés/elutasítás kiszámítása.

▼ **M3***4. függelék***A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság által készített éves ISC-jelentés formátuma****CÍM**

- A. Gyors áttekintés és a fő következtetések
- B. A gyártó által az előző évben lefolytatott ISC-tevékenységek:
 - 1) A gyártó általi információgyűjtés
 - 2) ISC-vizsgálat (beleértve a vizsgálandó járműcsaládok megtervezését és kiválasztását, valamint a vizsgálatok végleges eredményeit)
- C. Az akkreditált laboratóriumok vagy műszaki szolgálatok által az előző évben lefolytatott ISC-tevékenységek:
 - 3) Információgyűjtés és kockázatértékelés
 - 4) ISC-vizsgálat (beleértve a vizsgálandó járműcsaládok megtervezését és kiválasztását, valamint a vizsgálatok végleges eredményeit)
- D. A jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság által az előző évben lefolytatott ISC-tevékenységek:
 - 5) Információgyűjtés és kockázatértékelés
 - 6) ISC-vizsgálat (beleértve a vizsgálandó járműcsaládok megtervezését és kiválasztását, valamint a vizsgálatok végleges eredményeit)
 - 7) Részletes vizsgálatok
 - 8) Korrekciós intézkedések
- E. Az esetleges ISC korrekciós intézkedések következtében várható éves kibocsátáscsökkenés értékelése
- F. A levont tanulságok (a használt eszközök teljesítményével kapcsolatban is)
- G. Az egyéb érvénytelen vizsgálatokra vonatkozó jelentés

▼ M3

5. függelék

Átláthatóság

1. táblázat

1. átláthatósági lista

Sorszám	Bemenet	Az adatok típusa	Mértékegység	Megnevezés
1.	2017/1151 TA szám	Szöveg	—	Az I. mellékletben/4. függelékben meghatározottak szerint
2.	Interpolációs járműcsalád azonosítója	Szöveg	—	A XXI. melléklet 5.6. pontjában az általános követelményekben meghatározottak szerint.
3.	PEMS-vizsgálati járműcsalád azonosítója	Szöveg	—	A IIIa. melléklet 7. függelék 5.2. pontjában meghatározottak szerint.
4.	Ki-járműcsalád azonosítója	Szöveg	—	A XXI. melléklet 5.9. pontjában meghatározottak szerint.
5.	ATCT-vizsgálati járműcsalád azonosítója	Szöveg	—	A XXI. melléklet 6a. al mellékletében meghatározottak szerint.
6.	Párolgási kibocsátási (Evap) járműcsalád azonosítója	Szöveg	—	A VI. mellékletben meghatározottak szerint.
7.	A H jármű RL járműcsalád azonosítója	Szöveg	—	A XXI. melléklet 5.7. pontjában meghatározottak szerint.
7a.	Az L jármű RL járműcsalád azonosítója (adott esetben)	Szöveg	—	A XXI. melléklet 5.7. pontjában meghatározottak szerint.
8.	A H jármű vizsgálati tömege	Szám	kg	A XXI. melléklet 3.2.25. pontjában található fogalom meghatározások szerinti WLTP-vizsgálati tömeg
8a.	Az L jármű vizsgálati tömege (adott esetben)	Szám	kg	A XXI. melléklet 3.2.25. pontjában található fogalom meghatározások szerinti WLTP-vizsgálati tömeg
9.	A H jármű F0 értéke	Szám	N	A XXI. melléklet 4. al mellékletében meghatározott kigurulási menetellenállási együttható.
9a.	Az L jármű F0 értéke (adott esetben)	Szám	N	A XXI. melléklet 4. al mellékletében meghatározott kigurulási menetellenállási együttható.
10.	A H jármű F1 értéke	Szám	N/km/h	A XXI. melléklet 4. al mellékletében meghatározott kigurulási menetellenállási együttható.

▼ M3

Sorszám	Bemenet	Az adatok típusa	Mértékegység	Megnevezés
10a.	Az L jármű F1 értéke (adott esetben)	Szám	N/km/h	A XXI. melléklet 4. al mellékletében meghatározott kigurulási menetellenállási együttható.
11.	A H jármű F2 értéke	Szám	N/(km/h) ²	A XXI. melléklet 4. al mellékletében meghatározott kigurulási menetellenállási együttható.
11a.	Az L jármű F2 értéke (adott esetben)	Szám	N/(km/h) ²	A XXI. melléklet 4. al mellékletében meghatározott kigurulási menetellenállási együttható.
12a.	Belső égésű motorral felszerelt és nem külső feltöltésű H járművek CO ₂ -kibocsátásának tömege	Számok	g/km	WLTP CO ₂ -kibocsátások (alacsony, közepes, magas, rendkívül magas, vegyes) az alábbiakból kiszámítva: — belső égésű motorral felszerelt járművek esetén a XXI. melléklet 7. al melléklet A7/1. táblázatának 9. lépése, vagy — nem külső feltöltésű járművek esetén a XXI. melléklet 8. al melléklet A8/5. táblázatának 8. lépése
12aa.	Belső égésű motorral felszerelt és nem külső feltöltésű L járművek (adott esetben) CO ₂ -kibocsátásának tömege	Számok	g/km	WLTP CO ₂ -kibocsátások (alacsony, közepes, magas, rendkívül magas, vegyes) az alábbiakból kiszámítva: — belső égésű motorral felszerelt járművek esetén a XXI. melléklet 7. al melléklet A7/1. táblázatának 9. lépése, vagy — nem külső feltöltésű járművek esetén a XXI. melléklet 8. al melléklet A8/5. táblázatának 8. lépése
12b.	Külső feltöltésű H járművek CO ₂ -kibocsátásának tömege	Számok	g/km	WLTP CS CO ₂ -kibocsátások (alacsony, közepes, magas, rendkívül magas, vegyes), a XXI. melléklet 8. al melléklet A8/5. táblázatának 8. lépéséből kiszámítva, WLTP CD CO ₂ -kibocsátások (vegyes) és WLTP CO ₂ -kibocsátások (súlyozott, vegyes), a XXI. melléklet 8. al melléklet A8/8. táblázatának 10. lépéséből kiszámítva.
12ba.	Külső feltöltésű L járművek CO ₂ -kibocsátásának tömege (adott esetben)	Számok	g/km	WLTP CS CO ₂ -kibocsátások (alacsony, közepes, magas, rendkívül magas, vegyes), a XXI. melléklet 8. al melléklet A8/5. táblázatának 8. lépéséből kiszámítva, WLTP CD CO ₂ -kibocsátások (vegyes) és WLTP CO ₂ -kibocsátások (súlyozott, vegyes), a XXI. melléklet 8. al melléklet A8/8. táblázatának 10. lépéséből kiszámítva.
13.	A járműcsoportba tartozó jármű meghajtott kerekei	Szöveg	első, hátsó, 4x4	I. melléklet 4. függelék 1.7. kiegészítés

▼ M3

Sorszám	Bemenet	Az adatok típusa	Mértékegység	Megnevezés
14.	Görgős fékpad konfigurációja a típusjóváahagyási vizsgálat során	Szöveg	egy- vagy kéttengelyes	A XXI. melléklet 6. al melléklet 2.4.2.4. és 2.4.2.5. pontjában meghatározottak szerint
15.	A H jármű megadott Vmax végsebessége	Szám	km/h	A XXI. melléklet 3.7.2. „Meghatározások” pontjában meghatározottak szerinti legnagyobb járműsebesség
15a.	Az L jármű megadott Vmax végsebessége (adott esetben)	Szám	km/h	A XXI. melléklet 3.7.2. „Meghatározások” pontjában meghatározottak szerinti legnagyobb járműsebesség
16.	Legnagyobb hasznos teljesítmény a következő motorfordulatszámokon	Szám	... kW/ ...min	A XXI. melléklet 2. al mellékletében meghatározottak szerint.
17.	A H jármű menetkész tömege	Szám	kg	A XXI. melléklet 3.2.5. „meghatározások” pontjában meghatározottak szerinti menetkész tömeg
17a.	L jármű menetkész tömege (adott esetben)	Szám	kg	A XXI. melléklet 3.2.5. „meghatározások” pontjában meghatározottak szerinti menetkész tömeg
18.	Járművezető által választható üzemmód(ok) a típusjóváahagyási vizsgálat során (tisztn belső égésű motor) vagy töltésfenntartó vizsgálat során (nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű, külső feltöltésű hibrid elektromos jármű, nem külső feltöltésű, tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású jármű)	Eltérő formátumok lehetőségek (szöveg, kép stb.)	—	Ha a jármű a járművezető által választható nem elsődleges üzemmódokkal rendelkezik, a szövegnek le kell írnia a vizsgálatok során használt valamennyi üzemmódot.
19.	Járművezető által választható üzemmód(ok) a töltéslemerítő vizsgálat érdekében végzett típusjóváahagyási vizsgálat során (külső feltöltésű hibrid elektromos jármű)	Eltérő formátumok lehetőségek (szöveg, kép stb.)	—	Ha a jármű a járművezető által választható nem elsődleges üzemmódokkal rendelkezik, a szövegnek le kell írnia a vizsgálatok során használt valamennyi üzemmódot.
20.	Üresjárat fordulatszám	Szám	ford./perc	A XXI. melléklet 2. al mellékletében meghatározottak szerint.
21.	sebességfokozatok száma	Szám	—	A XXI. melléklet 2. al mellékletében meghatározottak szerint.
22.	Áttételi viszonyszámok	Táblázat értékei	—	Belső áttételi viszonyszámok; végáttételi arány(ok); összáttételi viszonyszám

▼ M3

Sorszám	Bemenet	Az adatok típusa	Mértékegység	Megnevezés
23.	A vizsgálati jármű gumiabroncsméretei, elől/hátul	Betűk/szám	—	A típusjóváahagyás során használt
24.	Belső égésű motorral felszerelt járművek teljes terhelés teljesítménygörbéje	Táblázat értékei	ford./perc kontra kW	A teljes terhelés jelleggörbéje a motor $n_{idle} - n_{rated}$ vagy n_{max} , vagy $n_{dv}(n_{gvmax}) \times v_{max}$, közül a legnagyobb érték közötti fordulatszám-tartományában.
25.	Biztonsági ráhagyás	Vektor	%	A XXI. melléklet 2. al mellékletében meghatározottak szerint.
26.	Konkrét n_{min_drive}	Szám Táblázat (álló helyzetből 1-be, 2-ből 3-ba, ...)	ford./perc	A XXI. melléklet 2. al mellékletében meghatározottak szerint.
27.	Az L jármű és a H jármű ciklus ellenőrzőösszege	Szám	—	Az L jármű és a H jármű esetében eltérő. A használt ciklus helyességének ellenőrzése. Csak a 3b-től eltérő ciklus esetén kell alkalmazni
28.	A H jármű átlagos sebességváltási sebességfokozata	Szám	—	Az eltérő sebességváltási számítások érvényesítése
29.	Környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat FCF (járműcsalád korrekciós tényezője)	Szám	—	A XXI. melléklet 6a. al melléklet 3.8.1. szakaszában meghatározottak szerint. Többféle tüzelőanyaggal működő járművek esetében tüzelőanyagoként egy érték.
30a.	Additív Ki tényező(k)	Táblázat értékei	—	Az egyes szennyezőanyagoként és a CO ₂ tekintetében az értéket meghatározó táblázat (g/km, mg/km, ...). Multiplikatív Ki tényezők megadása esetén üresen kell hagyni.
30b.	Multiplikatív Ki tényező(k)	Táblázat értékei	—	Az egyes szennyezőanyagoként és a CO ₂ tekintetében az értéket meghatározó táblázat. Additív Ki tényezők megadása esetén üresen kell hagyni.
31a.	Additív romlási tényezők (DF)	Táblázat értékei	—	Az egyes szennyezőanyagoként az értéket meghatározó táblázat (g/km, mg/km, ...). Multiplikatív DF tényezők megadása esetén üresen kell hagyni.
31b.	Multiplikatív romlási tényezők (DF)	Táblázat értékei	—	Az egyes szennyezőanyagoként az értéket meghatározó táblázat. Additív DF tényezők megadása esetén üresen kell hagyni.

▼ M3

Sorszám	Bemenet	Az adatok típusa	Mértékegység	Megnevezés
32.	Akkumulátorfeszültség valamennyi újratölthető energiátároló rendszer esetében	Számok	V	A töltési egyensúly-korrekció tekintetében belső égésű motor esetében a XXI. melléklet 2. függelék 6. al mellékletében, hibrid elektromos járművek, tisztán elektromos járművek és tüzelőanyag-cellás hibrid járművek esetén pedig a XXI. melléklet 2. függelék 8. al mellékletében meghatározottak szerint (DIN EN 60050-482).
33.	K-korrekciós együttható	Szám	(g/km)/(Wh/km)	Nem külső feltöltésű és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében a töltésfenntartó üzemmód CO ₂ -kibocsátásainak korrekciója a XXI. melléklet 8. al mellékletében meghatározottak szerint; szakaszokra vonatkozó vagy vegyes.
34a.	H jármű elektromosenergia-fogyasztása	Szám	Wh/km	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében ez az EC _{AC,weighted} (vegyes), tisztán elektromos járművek esetében pedig az elektromosenergia-fogyasztás (vegyes) a XXI. melléklet 8. al mellékletében meghatározottak szerint.
34b.	L jármű elektromosenergia-fogyasztása (adott esetben)	Szám	Wh/km	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében ez az EC _{AC,weighted} (vegyes), tisztán elektromos járművek esetében pedig az elektromosenergia-fogyasztás (vegyes) a XXI. melléklet 8. al mellékletében meghatározottak szerint.
35a.	A H jármű elektromos hatósugara	Szám	km	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében ez az EAER (vegyes), tisztán elektromos járművek esetében pedig a tiszta elektromos hatósugár (vegyes) a XXI. melléklet 8. al mellékletében meghatározottak szerint.
35b.	Az L jármű elektromos hatósugara (adott esetben)	Szám	km	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében ez az EAER (vegyes), tisztán elektromos járművek esetében pedig a tiszta elektromos hatósugár (vegyes) a XXI. melléklet 8. al mellékletében meghatározottak szerint.
36a.	A H jármű elektromos hatósugara városban	Szám	km	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében ez az EAER _{city} , tisztán elektromos járművek esetében pedig a tiszta elektromos hatósugár (városi) a XXI. melléklet 8. al mellékletében meghatározottak szerint.
36b.	Az L jármű elektromos hatósugara városban (adott esetben)	Szám	km	Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében ez az EAER _{city} , tisztán elektromos járművek esetében pedig a tiszta elektromos hatósugár (városi) a XXI. melléklet 8. al mellékletében meghatározottak szerint.
37a.	A H jármű menetciklus járműosztálya	Szöveg	—	Tudni kell, melyik ciklust (1./2./3a./3b.) használták az egyes járművek ciklus-energiaigényének kiszámításához

▼ M3

Sorszám	Bemenet	Az adatok típusa	Mértékegység	Megnevezés
37b.	Az L jármű menetciklus járműosztálya (adott esetben)	Szöveg	—	Tudni kell, melyik ciklust (1./2./3a./3b.) használták az egyes járművek ciklus-energiaigényének kiszámításához
38a.	A H jármű f _{dsc} redukálási tényezője	Szám	—	Tudni kell, hogy szükség van-e redukálásra és azt használták-e az egyes járművek ciklus-energiaigényének kiszámításához
38b.	Az L jármű f _{dsc} redukálási tényezője, adott esetben	Szám	—	Tudni kell, hogy szükség van-e redukálásra és azt használták-e az egyes járművek ciklus-energiaigényének kiszámításához
39a.	A H jármű leszabályozott sebessége	igen/nem	km/h	Tudni kell, hogy szükség van-e leszabályozott sebességű eljárásra és azt használni kell-e az egyes járművek ciklus-energiaigényének kiszámításához
39b.	Az L jármű leszabályozott sebessége (adott esetben)	igen/nem	km/h	Tudni kell, hogy szükség van-e leszabályozott sebességű eljárásra és azt használni kell-e az egyes járművek ciklus-energiaigényének kiszámításához
40a.	A H jármű műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege.	Szám	kg	
40b.	Az L jármű műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege (adott esetben)	Szám	kg	
41.	Közvetlen befecskendezés	igen/nem	—	
42.	Regenerálási elismerés	Szöveg	—	A jármű gyártójának leírása arról, hogyan ismerhető fel, hogy regenerálásra került sor a vizsgálat során
43.	Regenerálás befejezése	Szöveg	—	A regenerálás befejezése eljárásának leírása
44.	Súlyelosztás	Vektor	—	Az egyes tengelyekre jutó járműtömeg százalékban

Többlépcsős jóváhagyásra benyújtott vagy különleges rendeltetésű járművek esetén

45.	A jármű megengedett össztömege menetkész állapotban		kg	Tól -ig
46.	Jármű megengedett végleges homlokfelülete		cm ²	Tól -ig
47.	Megengedett gördülési ellenállás		kg/t	Tól -ig
48.	Az elülső belépőlevegő-rács vetített homlokfelületének megengedett mérete		cm ²	Tól -ig

▼ **M3**

2. táblázat

2. átláthatósági lista

A 2. átláthatósági lista két adategyüttesből áll, amelyeket a 3. táblázatban és a 4. táblázatban bejelentett mezők jellemeznek.

3. táblázat

A 2. átláthatósági lista 1. adategyüttese

Mező	Az adatok típusa	Megnevezés
ID1	Szám	A 2. átláthatósági lista 1. adategyüttesének egyedi sorazonosítója
TÍPUS-VÁLTOZAT-KIVITEL (TVV)	Szöveg	A jármű típusának, változatának, kivitelének egyedi azonosítója (kulcsmező a 1. adategyüttesben)
IF azonosító	Szöveg	Az interpolációs család azonosítója
RL azonosító	Szöveg	A kigurulási menetellenállási járműcsalád azonosítója
Gyártmány	Szöveg	A gyártó által bejegyzett védjegy
Kereskedelmi név	Szöveg	TVV kereskedelmi neve
Kategória	Szöveg	A jármű kategóriája
Felépítmény	Szöveg	A felépítmény típusa

4. táblázat

A 2. átláthatósági lista 2. adategyüttese

Mező	Az adatok típusa	Megnevezés
ID2	Szám	A 2. átláthatósági lista 2. adategyüttesének egyedi sorazonosítója
IF azonosító	Szöveg	Az interpolációs család egyedi azonosítója (kulcsmező a 2. adategyüttesben)
WVTA Szám	Szöveg	A teljes járműre vonatkozó típusjóváhagyás azonosítója
Kibocsátások típusjóváhagyási száma	Szöveg	Kibocsátási típusjóváhagyás azonosítója
PEMS-azonosító	Szöveg	A PEMS-család azonosítója
EF-azonosító	Szöveg	Evap járműcsalád azonosítója
ATCT-azonosító	Szöveg	A ATCT-család azonosítója
Ki-azonosító	Szöveg	A Ki-család azonosítója
Tartósság azonosítója	Szöveg	A tartóssági család azonosítója
Tüzelőanyag:	Szöveg	A jármű tüzelőanyagának típusa:

▼ **M3**

Mező	Az adatok típusa	Megnevezés
Kettős tüzelőanyag	Igen/Nem	Ha a jármű több mint egyféle tüzelőanyaggal képes működni
Hengerűrtartalom:	Szám	Hengerűrtartalom cm ³
Névleges motorteljesítmény:	Szám	Névleges motorteljesítmény (kW / min ⁻¹)
Az átvitel típusa	Szöveg	A jármű átvitelének típusa:
Hajtott tengelyek:	Szöveg	A meghajtott tengelyek száma és elhelyezkedése:
Elektromos gép	Szöveg	Elektromos gép(ek) száma és típusa
Legnagyobb hasznos teljesítmény:	Szám	Az elektromos gép legnagyobb hasznos teljesítménye:
Hibrid elektromos jármű kategóriája	Szöveg	Hibrid elektromos jármű kategóriája

▼B

III. MELLÉKLET

Fenntartva



III. MELLÉKLET

A VALÓS VEZETÉSI FELTÉTELEK MELLETTI KIBOCSÁTÁSOK ELLENŐRZÉSE

1. BEVEZETÉS, FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

1.1. Bevezetés

Ez a melléklet a könnyű személy- és haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátási (RDE) teljesítményének ellenőrzésére szolgáló eljárást mutatja be.

1.2. Fogalommeghatározások

1.2.1. „*Pontosság*”: egy mért vagy számított érték és egy visszavezethető referenciaérték közötti eltérés.

1.2.2. „*Elemzőkészülék*”: bármely olyan mérőberendezés, amely nem része a járműnek, hanem utólag beépítették a járműbe, és amely a gáz-halmazállapotú vagy szilárd szennyező anyagok koncentrációjának vagy mennyiségének mérésére szolgál.

1.2.3. Egy lineáris regressziós egyenes (a_0) „*tengelymetszete*”:

$$a_0 = \bar{y} - (a_1 \times \bar{x})$$

ahol:

a_1 a regressziós egyenes meredeksége

$\bar{x}$ a referenciaparaméter átlagos értéke

$\bar{y}$ az ellenőrizni kívánt paraméter átlagos értéke

1.2.4. „*Kalibrálás*”: az elemzőkészülék, az áramlásmérő műszer, az érzékelő vagy a jeladó válaszában beállítási eljárása abból a célból, hogy a kimeneti jel megegyezzen egy vagy több referenciajellel.

1.2.5. „*Determinációs együttható*” (r^2):

$$r^2 = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n [y_i - a_0 - (a_1 \times x_i)]^2}{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}$$

ahol:

a_0 a lineáris regressziós egyenes tengelymetszete

a_1 a lineáris regressziós egyenes meredeksége

x_i a mért referenciaérték

y_i az ellenőrizni kívánt paraméter mért értéke

$\bar{y}$ az ellenőrizni kívánt paraméter átlagos értéke

n az értékek száma

▼B

- 1.2.6. „Keresztkorrelációs együttható” (r):

$$r = \frac{\sum_{i=1}^{n-1} (x_i - \bar{x}) \times (y_i - \bar{y})}{\sqrt{\sum_{i=1}^{n-1} (x_i - \bar{x})^2} \times \sqrt{\sum_{i=1}^{n-1} (y_i - \bar{y})^2}}$$

ahol:

x_i a mért referenciaérték

y_i az ellenőrizni kívánt paraméter mért értéke

$\bar{x}$ a referenciaérték átlaga

$\bar{y}$ az ellenőrizni kívánt paraméter átlagos értéke

n az értékek száma

- 1.2.7. „Késedelmi idő”: az az időtartam, amely a gázáram bekapcsolásától (t_0) addig eltelik, amíg a válasz eléri a mért végérték 10 százalékát (t_{10}).
- 1.2.8. „A motorvezérlő egység (ECU) jelei vagy adatai”: a jármű rendszeréből az 1. függelék 3.4.5. pontja szerinti protokollok használatával rögzített bármilyen, a gépjárműre vonatkozó információ és jel.
- 1.2.9. „Motorvezérlő egység”: az az elektronikus egység, amely többféle működtető vezérlésével biztosítja az erőátviteli rendszer optimális teljesítményét.
- 1.2.10. „Kibocsátás” (más néven „összetevők”, „szennyezőanyag-összetevők” vagy „szennyezőanyag-kibocsátás”): a kipufogógáz szabályozott, gáz-halmazállapotú vagy szilárd összetevője.
- 1.2.11. „Kipufogógáz”: a tüzelőanyagnak a jármű belső égésű motorjában történő elégetése következtében a kipufogónyílásnál vagy a kipufogócsőnél kibocsátott valamennyi gáz-halmazállapotú és szilárd összetevő teljes mennyisége.

▼M1

- 1.2.12. „Kipufogógáz-kibocsátás”: gáz-halmazállapotú, szilárd és folyékony összetevők kibocsátása a jármű kipufogócsövénél.

▼B

- 1.2.13. „Teljes skála”: az elemzőkészülék, az áramlásmérő műszer vagy az érzékelő teljes mérési tartománya a berendezés gyártójának meghatározása alapján. Ha a mérésekhez az elemzőkészülék, az áramlásmérő műszer vagy az érzékelő egy résztartományát használják, a teljes skála alatt a legnagyobb mért értéket kell érteni.
- 1.2.14. „Szénhidrogén-választényező”: a lángionizációs detektorral mért érték és az adott szénhidrogénnek a referencia-gázpalackban fennálló, ppmC₁-ben kifejezett koncentrációja közötti arány.
- 1.2.15. „Jelentős karbantartás”: az elemzőkészülék, az áramlásmérő műszer vagy az érzékelő olyan módosítása, javítása vagy cseréje, amely befolyásolhatja a mérések pontosságát.

▼M3

- 1.2.16. „Zaj”: tíz szórás négyzetes középértékének a kétszerese, ahol a szórásokat állandó, 1,0 Hz többszörösének megfelelő adatfelvételi gyakorisággal 30 másodpercen át mért nullpontválaszokból számítják ki.

▼B

- 1.2.17. „Metántól különböző szénhidrogének” (NMHC): a metánon (CH₄) kívüli összes szénhidrogén (THC).

▼ M1

- 1.2.18. „*Részecskeszám-kibocsátás*” (PN): a jármű kipufogójából kibocsátott szilárd részecskék teljes száma a XXI. mellékletben meghatározott hígítási, mintavételi és mérési módszerek szerint.

▼ B

- 1.2.19. „*Ismételhetőség*”: egy visszavezethető, szabványos értékre adott, 10-szer megismételt válasz szórásának 2,5-szerese.
- 1.2.20. „*Mért érték*”: az elemzőkészülék, az áramlásmérő műszer, az érzékelő vagy a jármű kibocsátásának mérése keretében használt bármely más mérőeszköz által kijelzett számérték.
- 1.2.21. „*Válaszidő*” (t_{90}): a késedelmi idő és a felfutási idő összege.
- 1.2.22. „*Felfutási idő*”: a mért végérték 10 %-ának és 90 %-ának megfelelő válasz megjelenése között eltelt idő ($t_{90} - t_{10}$).
- 1.2.23. „*Négyzetes középérték*” (x_{rms}): az értékek négyzetéből számított matematikai átlag négyzetgyöke, melynek meghatározása:

$$x_{\text{rms}} = \sqrt{\frac{1}{n}(x_1^2 + x_2^2 + \dots + x_n^2)}$$

ahol:

x a mért vagy számított érték

n az értékek száma

- 1.2.24. „*Érzékelő*”: bármely olyan mérőberendezés, amely nem része a járműnek, hanem beépítették a járműbe, és amely a gáz-halmazállapotú vagy szilárd szennyező anyagok koncentrációjától és a kipufogógáz tömegáramától eltérő paraméterek meghatározására szolgál.

▼ M1

- 1.2.25. „*Mérőtartomány-kalibrálás*”: egy mérőkészülék oly módon történő beállítása, hogy megfelelő választ adjon a készülék mérőtartománya vagy várt használati tartománya legnagyobb értékének 75–100 %-át képviselő hitelesítő etalonra.

▼ B

- 1.2.26. „*Mérőtartomány-válasz*”: a mérőtartomány-kalibrálási jelre egy legalább 30 másodperces időtartam során adott átlagos válasz.
- 1.2.27. „*Mérőtartomány-eltolódás*”: a mérőtartomány-kalibrálási jelre adott átlagos válasz és a tényleges mérőtartomány-kalibrálási jel közötti különbség, amelynek mérése az elemzőkészülék, az áramlásmérő műszer vagy az érzékelő helyes mérőtartomány-kalibrálása után meghatározott idővel történik.
- 1.2.28. Egy lineáris regressziós egyenes „*meredeksége*” (a_1):

$$a_1 = \frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y}) \times (x_i - \bar{x})}{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}$$

ahol:

$\bar{x}$ a referenciaparaméter átlagos értéke

$\bar{y}$ az ellenőrizni kívánt paraméter átlagos értéke

x_i a referenciaparaméter tényleges értéke

▼ B

y_i az ellenőrizni kívánt paraméter tényleges értéke

n az értékek száma

1.2.29. „*A becslés standard hibája*” (*SEE*):

$$SEE = \frac{1}{x_{\max}} \times \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y})^2}{(n-2)}}$$

ahol:

$\hat{y}$ az ellenőrizni kívánt paraméter becsült értéke

y_i az ellenőrizni kívánt paraméter tényleges értéke

$x_{\max}$ a referenciaparaméter legnagyobb tényleges értéke

n az értékek száma

1.2.30. „*Összes szénhidrogén*” (THC): a lángionizációs detektorral (FID) mérhető valamennyi illékony anyag összessége.

1.2.31. „*Visszavezethetőség*”: egy mérés vagy leolvasás azon tulajdonsága, hogy a mérés vagy a leolvasás összehasonlítások folyamatos láncolata révén egy ismert és általánosan elfogadott szabvánnyal összekapcsolható.

1.2.32. „*Átalakítási idő*”: a koncentráció vagy az áramlás vonatkoztatási pontnál való megváltozása (t_0) és a mért végérték 50 %-ának megfelelő rendszerválasz (t_{50}) között eltelt idő.

1.2.33. „*Elemzőkészülék-típus*”: azonos gyártó által előállított elemzőkészülékek csoportja, amelyek azonos elv alapján határozzák meg egy adott gáz-halmazállapotú összetevő koncentrációját vagy a részecskék számát.

1.2.34. „*Kipufogógáztömegárammérő-típus*”: azonos gyártó által előállított olyan tömegárammérők csoportja, amelyek csőve hasonló belső átmérővel rendelkeznek, és amelyek azonos elv alapján határozzák meg a kipufogógáz áramlási sebességét.

1.2.35. „*Hitelesítés*”: olyan eljárás, melynek célja egy hordozható kibocsátásmérő rendszer helyes beépítésének és működésének, valamint a kipufogógáz-tömegáramra vonatkozó, egy vagy több nem visszavezethető kipufogógáz-tömegárammérővel végzett mérések, illetve az érzékelők vagy a motorvezérlő egység jelei alapján kiszámított értékek helyességének értékelése.

1.2.36. „*Ellenőrzés*”: olyan eljárás, melynek célja annak értékelése, hogy egy elemzőkészülék, áramlásmérő műszer, érzékelő vagy jel által adott, mért vagy számított eredmény egy vagy több előre meghatározott elfogadási küszöbértéken belül megegyezik-e a referencijellel.

1.2.37. „*Nullázás*”: elemzőkészülék, áramlásmérő műszer vagy érzékelő kalibrálása annak érdekében, hogy a berendezés pontos választ adjon a nullpontjelre.

1.2.38. „*Nullpontválasz*”: a nullpontjelre egy legalább 30 másodperces időtartam során adott átlagos válasz.

1.2.39. „*Nullponteltolódás*”: a nullpontjelre adott átlagos válasz és a tényleges nullpontjel közötti különbség, amelynek mérése az elemzőkészülék, az áramlásmérő műszer vagy az érzékelő helyes nullázása után meghatározott idővel történik.

▼ M1

- 1.2.40. „Külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (OVC-HEV)”: külső forrásból feltölthető hibrid elektromos jármű.
- 1.2.41. „Nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (NOVC-HEV)”: olyan jármű, amely legalább két különböző energiaátalakítóval és két különböző energiatároló rendszerrel rendelkezik, amelyek a jármű meghajtására szolgálnak és nem tölthetők fel külső forrásból.

▼ B**1.3. Rövidítések**

A rövidítések az adott kifejezés egyes és többes számára is vonatkozhatnak.

CH ₄	— Metán
CLD	— Kemilumineszcens detektor
CO	— Szén-monoxid
CO ₂	— Szén-dioxid
CVS	— Állandó térfogatú mintavevő rendszer
DCT	— Duplakuplungos sebességváltó
ECU	— Motorvezérlő egység
EFM	— Kipufogógáz-tömegárammérő
FID	— Lángionizációs detektor
FS	— Teljes skála
GPS	— Globális helymeghatározó rendszer
H ₂ O	— Víz
HC	— Szénhidrogének
HCLD	— Fűtött kemilumineszcens detektor
HEV	— Hibrid elektromos jármű
ICE	— Belső égésű motor
ID	— Azonosító szám vagy kód
LPG	— Cseppfolyósított szénhidrogéngáz
MAW	— Mozdó átlagolási ablak
max	— Legnagyobb érték
N ₂	— Nitrogén
NDIR	— Nem diszperzív infravörös gázelemző készülék
NDUV	— Nem diszperzív ultraibolya gázelemző készülék
NEDC	— Új európai menetciklus
NG	— Földgáz

▼B

NMC	— Metánkiválasztó
NMC-FID	— Lángionizációs detektorral kombinált metánkiválasztó
NMHC	— Metántól különböző szénhidrogének
NO	— Nitrogén-monoxid
No.	— Szám
NO ₂	— Nitrogén-dioxid
NO _x	— Nitrogén-oxidok
NTE	— Nem túllépendő
O ₂	— Oxigén
OBD	— Fedélzeti diagnosztikai rendszer
PEMS	— Hordozható kibocsátásmérő rendszer
PHEV	— Hálózatról tölthető hibrid elektromos jármű
PN	— Részecskeszám
RDE	— Valós vezetési feltételek melletti kibocsátás
RPA	— relatív pozitív gyorsulás
SCR	— Szelektív katalitikus redukció
SEE	— Becslés standard hibája
THC	— Összes szénhidrogén
UN/ECE	— Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága
VIN	— Jármű-azonosító szám
WLTC	— A könnyű gépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati ciklus
WWH-OBD	— Világszinten harmonizált fedélzeti diagnosztika

2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2.1. Nem túllépendő kibocsátási határértékek

A 715/2007/EK rendelet szerinti típusjávahagyással rendelkező járművek szokásos élettartama alatt e járműveknek az e mellékletben foglalt követelmények alapján meghatározott és az e mellékletnek megfelelően elvégzett bármely, valós vezetési feltételek melletti kibocsátásra vonatkozó vizsgálat (RDE-vizsgálat) során keletkező kibocsátásai nem haladhatják meg a következő, nem túllépendő értékeket (NTE-értékeket):

▼M3

$$NTE_{\text{pollutant}} = CF_{\text{pollutant}} \times \text{EURO}-6$$

▼ **B**

ahol az EURO-6 a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megadott Euro 6 kibocsátási határérték.

2.1.1. Végső megfelelési tényezők

Az adott szennyező anyagra vonatkozó $CF_{pollutant}$ megfelelési tényező a következők szerint kerül meghatározásra:

Szennyező anyag	Nitrogén-oxidok tömege (NO _x)	Részecskék száma (PN)	Szén-monoxid (CO) tömege (¹)	Összes szénhidrogén tömege (THC)	Összes szénhidrogén és nitrogén-oxid együttes tömege (THC + NO _x)
$CF_{pollutant}$	► M3 $1 + margin$ NO _x ahol $margin$ NO _x = 0,43 ◀	► M1 $1 + margin$ PN, ahol a $margin$ PN = 0,5 ◀	—	—	—

(¹) Az RDE-vizsgálat során mérni és rögzíteni kell a szén-monoxid-kibocsátást.

„Margin”: a PEMS-ből adódó további mérési bizonytalanságot figyelembe vevő paraméter, amelyet évente felül kell vizsgálni, és a PEMS-eljárás minőségi javulása, illetve a műszaki fejlődés függvényében módosítani kell.

► **M1** „Margin PN”: a részecskeszámot (PN) mérő PEMS berendezésből adódó további mérési bizonytalanságot figyelembe vevő paraméter, amelyet évente felül kell vizsgálni, és a részecskeszám mérésére szolgáló PEMS-eljárás minőségi javulása, illetve a műszaki fejlődés függvényében módosítani kell. ◀

2.1.2. Átmeneti megfelelési tényezők

A 2.1.1. pont rendelkezéseitől eltérve, a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében említett időponttól számított 5 év és 4 hónap során a gyártó kérésére a következő átmeneti megfelelési tényezők alkalmazhatók:

Szennyező anyag	Nitrogén-oxidok tömege (NO _x)	Részecskék száma (PN)	Szén-monoxid (CO) tömege (¹)	Összes szénhidrogén tömege (THC)	Összes szénhidrogén és nitrogén-oxid együttes tömege (THC + NO _x)
$CF_{pollutant}$	2,1	► M1 $1 + margin$ PN, ahol a $margin$ PN = 0,5 ◀	—	—	—

(¹) Az RDE-vizsgálat során mérni és rögzíteni kell a szén-monoxid-kibocsátást.

► **M1** „Margin PN”: a részecskeszámot (PN) mérő PEMS berendezésből adódó további mérési bizonytalanságot figyelembe vevő paraméter, amelyet évente felül kell vizsgálni, és a részecskeszám mérésére szolgáló PEMS-eljárás minőségi javulása, illetve a műszaki fejlődés függvényében módosítani kell. ◀

Az átmeneti megfelelési tényezők alkalmazását fel kell tüntetni a jármű megfelelési nyilatkozatában.

▼ **M3**

Az e kivétel alá eső típusjóvá hagyások esetén nincs megadott maximális RDE érték.

2.1.3. A 2.1. pontnak való megfelelést a gyártónak a 9. függelékben található tanúsítvány kitöltésével kell igazolnia. A megfelelés ellenőrzését a használatban lévő járművek megfelelésének szabályai szerint kell elvégezni.

▼B

2.2. Az e melléklet által előírt, a típusjóváahagyáskor és a jármű élettartama során elvégzendő RDE-vizsgálatok alapján feltételezhető a 2.1. pontban foglalt követelményeknek való megfelelés. A feltételezett megfelelés újraértékelhető további RDE-vizsgálatok alapján.

2.3. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy el lehessen végezni a járművek PEMS-szel való vizsgálatát közúton, a tagállami jogszabályokban előírt eljárásoknak megfelelően, betartva a helyi közlekedési jogszabályokat és biztonsági előírásokat.

2.4. A gyártóknak biztosítaniuk kell azt, hogy a járművek PEMS-szel való közúti vizsgálatát egy független fél végezhesse el, például oly módon, hogy a rendelkezésére bocsátják a különböző kipufogócsövekhez való megfelelő átalakítókat, hozzáférést biztosítanak az ECU jeleihez, és elvégzik a szükséges adminisztratív intézkedéseket. ►**M1** ►**C1** Ha e rendelet nem teszi kötelezővé a PEMS-vizsgálatot, a gyártó a 715/2007/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében szereplő díjhoz hasonló, észszerű díjat számolhat fel. ◀ ◀

3. AZ ELVÉGZENDŐ RDE-VIZSGÁLAT

▼M2

3.1. A következő előírások a 3. cikk (11) bekezdésének második albekezdésében említett PEMS-vizsgálatokra vonatkoznak.

▼M3

3.1.0. A 2.1. pont követelményeinek teljesülniük kell a városi szakaszra és a PEMS-szel vizsgált teljes útra, ahol a vizsgált jármű kibocsátását a 4. és a 6. függelék szerint kell kiszámítani és az egy esetben sem haladhatja meg az NTE-értéket ($M_{RDE,k} \leq NTE_{\text{pollutant}}$).

▼B

3.1.1. Típusjóváahagyás céljából a kipufogógáz tömegáramát olyan mérőberendezéssel kell meghatározni, amely a járműtől függetlenül működik, és e tekintetben a jármű ECU-jának semmilyen adata nem használható fel. A típusjóváahagyástól eltérő célokra a kipufogógáz tömegáramának meghatározásához a 2. függelék 7.2. pontja szerinti alternatív módszerek is használhatók.

▼M3

3.1.2. Ha a típusjóváahagyási vizsgálat során a jóváahagyó hatóság nem elégedett az 1. és a 4. függelék szerinti PEMS-vizsgálatok adatminőség-ellenőrzésével és hitelesítési eredményeivel, érvénytelennek nyilváníthatja a PEMS-vizsgálatot. Ilyen esetben a jóváahagyó hatóságnak rögzítenie kell a vizsgálat adatait és az érvénytelenítés indokát.

▼M3

- 3.1.3. Az RDE-típusjóváahagyási vizsgálat adatainak jelentése és megosztása

▼B

- 3.1.3.1. A 8. függeléknek megfelelően a gyártó által elkészített műszaki jelentést a jóváahagyó hatóság rendelkezésére kell bocsátani.

▼M1

- 3.1.3.2. A gyártónak gondoskodnia kell arról, hogy a 3.1.3.2.1. pontban felsorolt adatok ingyenesen, a felhasználó személyazonosságának megadása és bejelentkezés nélkül hozzáférhető legyenek egy nyilvános weboldalon. A gyártónak tájékoztatnia kell a Bizottságot és a típusjóváahagyó hatóságokat a weboldal URL-címéről.

▼M3

- 3.1.3.2.1. A weboldalnak lehetővé kell tennie, hogy az alapjául szolgáló adatbázisban helyettesítő karakterekkel lehessen keresést végezni a következő szempontok közül egy vagy több szerint:

Gyártmány, típus, változat, kivitel, kereskedelmi név vagy típusjóváahagyási szám, a 2007/46/EK irányelv IX. melléklete szerinti megfelelőségi nyilatkozatban említettek szerint.

Az alább leírt információkat minden egyes jármű esetében keresés útján hozzáférhetővé kell tenni:

- A II. melléklet 5. függelék 1. táblázatában meghatározott 1. átláthatósági listán a 3. tételszám szerinti PEMS-vizsgálati járműcsalád azonosítója, amelyhez a jármű tartozik;
- a gyártó által megadott maximális RDE-értékek a 2007/46/EK irányelv IX. melléklete szerinti megfelelőségi nyilatkozat 48.2. pontjában bejelentett adatok alapján.

▼M1**▼B**

- 3.1.3.3. Kérésre a gyártónak 30 napon belül ingyenesen hozzáférhetővé kell tennie a 3.1.3.1. pontban említett műszaki jelentést bármely érdekelt fél számára.

- 3.1.3.4. Kérésre a típusjóváahagyó hatóságnak hozzáférhetővé kell tennie a 3.1.3.1. és 3.1.3.2. pontban felsorolt információkat a kérés beérkezésétől számított 30 napon belül. A típusjóváahagyó hatóság észszerű és arányos díjat számíthat fel, amely azonban nem lehet olyan mértékű, hogy eltántorítsa a megalapozott érdekeltséggel rendelkező érdeklődőket az információigényléstől, és amelynek összege nem haladhatja meg a hatóságnak a kért információk hozzáférhetővé tételével kapcsolatban felmerült belső költségeit.

4. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

- 4.1. Az RDE-teljesítményt a szokásos vezetési módok, a szokásos körülmények és a szokásos hasznos terhelés mellett közúton üzemeltetett járművek vizsgálatával kell igazolni. Az RDE-vizsgálatnak reprezentatívnak kell lennie a járművek valós útvonalakon és szokásos terheléssel való üzemeltetése tekintetében.

▼M3

- 4.2. Típusjóváhagyáshoz a gyártónak igazolnia kell a típusjóváhagyó hatóság előtt, hogy a választott jármű, a vezetési módok, a feltételek és a hasznos terhelés reprezentatívak a PEMS-vizsgálati család tekintetében. Annak előzetes meghatározására, hogy a körülmények elfogadhatók-e az RDE-vizsgálathoz, a hasznos terhelésre és a környezeti feltételekre vonatkozó, az 5.1. és az 5.2. pontban megadott követelményeket kell használni.

▼M1

- 4.3. A jóváhagyó hatóságnak javaslatot kell tennie a 6. pont követelményeinek megfelelő városi, országúti és autópályán történő vizsgálati útra. A vizsgálati út megtervezése céljából topográfiai térkép alapján kell kiválasztani a városi, országúti és autópályán történő vizsgálat útszakaszait. Az út városi szakaszát legfeljebb 60 km/h sebességgel, városi utakon kell teljesíteni. Ha az út városi szakaszát bizonyos ideig olyan szakaszokon kell teljesíteni, ahol 60 km/h-nál magasabb a megengedett sebesség, a járművet ebben az esetben is csak legfeljebb 60 km/h sebességgel lehet vezetni.

▼B

- 4.4. Ha egy jármű esetében az ECU adatainak gyűjtése befolyásolja a jármű kibocsátását vagy teljesítményét, akkor azt a 7. függelék alapján meghatározott PEMS-vizsgálati családot, amelybe a jármű tartozik, teljes egészében nem megfelelőnek kell tekinteni. Az ilyen funkciót a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 10. pontjában meghatározott „hatástalanító berendezésnek” kell tekinteni.

▼M3

- 4.5. Annak érdekében, hogy a melegindítással kezdődő vizsgálati utak során keletkező kibocsátásokat is értékelni lehessen, PEMS-vizsgálati családonként a 7. függelék 4.2.8. pontjában meghatározott számú járművet a járműnek az 5.3. pontban leírt kondicionálása nélkül, de 70 °C feletti hűtőközeg hőmérsékletű és/vagy motorolaj hőmérsékletű meleg motorral kell megvizsgálni.
- 4.6. A típusjóváhagyás során elvégzett RDE vizsgálatok tekintetében a típusjóváhagyó hatóság közvetlen vizsgálat vagy az alátámasztó bizonyítékok (pl. fényképek, feljegyzések) elemzése útján ellenőrizheti, hogy a vizsgálati elrendezés és a használt berendezések megfelelnek-e az 1. és a 2. függelékek követelményeinek.
- 4.7. A vizsgálati út érvényességének ellenőrzéséhez és a kibocsátások 4., 5., 6., 7a. és 7b. függelékben meghatározott rendelkezések szerinti kiszámításához használt szoftver eszköz megfelelőségét az eszközt biztosító fél vagy a típusjóváhagyó hatóság érvényesíti. Ahol az ilyen szoftver beépítésre kerül a PEMS eszközbe, az érvényesítés igazolását az eszközzel együtt kell biztosítani.

▼B

5. HATÁRFELTÉTELEK
- 5.1. A jármű hasznos terhelése és vizsgálati tömege
- 5.1.1. A jármű alapvető hasznos terhelésének magában kell foglalnia a járművezetőt, (adott esetben) a vizsgálati tanút, valamint a mérőkészülékeket, beleértve a rögzítő és áramszolgáltató eszközöket is.

▼B

- 5.1.2. A vizsgálat céljából mesterséges hasznos terhelés is hozzáadható a járműhöz, amennyiben az alapvető és a mesterséges hasznos terhelés teljes tömege nem haladja meg az 1230/2012/EU bizottsági rendelet (*) 2. cikkének 19. és 21. pontjában meghatározott „utasok tömege” és „többletterhelés tömege” összegének 90 %-át.

(*) A Bizottság 1230/2012/EU rendelete (2012. december 12.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és azok pótkocsijainak tömegével és méreteivel kapcsolatos típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 353., 2012.12.21., 31. o.).

- 5.2. Környezeti feltételek

▼M1

- 5.2.1. A vizsgálatot az e szakaszban meghatározott környezeti feltételek mellett kell végrehajtani. A környezeti feltételek akkor számítanak „kiterjesztettnek”, ha a hőmérsékletre és a tengerszint feletti magasságra vonatkozó feltételek közül legalább egy kiterjesztett. A hőmérséklet és a tengerszint feletti magasság szerinti kiterjesztett feltételekre vonatkozó korrekciós tényezőt csak egyszer kell alkalmazni. Ha a vizsgálat egy részét vagy a teljes vizsgálatot a szokásos vagy kiterjesztett feltételeken kívül végzik, a vizsgálat érvénytelen.

▼B

- 5.2.2. Mérsékelt magassági feltételek: 700 méteres vagy annál kisebb tengerszint feletti magasság.
- 5.2.3. Kiterjesztett magassági feltételek: 700 méternél nagyobb, de legfeljebb 1300 méteres tengerszint feletti magasság.

▼M1

- 5.2.4. Mérsékelt hőmérsékleti feltételek: 273,15 K (0 °C) értéknél nagyobb vagy azzal egyenlő és 303,15 K (30 °C) értéknél kisebb vagy azzal egyenlő.
- 5.2.5. Kiterjesztett hőmérsékleti feltételek: 266,15 K (– 7 °C) értéknél nagyobb vagy azzal egyenlő és 273,15 K (0 °C) értéknél kisebb, vagy 303,15 K (30 °C) értéknél nagyobb és 308,15 K (35 °C) értéknél kisebb vagy azzal egyenlő.
- 5.2.6. Az 5.2.4. és az 5.2.5. pont rendelkezéseitől eltérve az alsó hőmérsékleti értéknek a mérsékelt feltételek esetében legalább 276,15 K-nek (3 °C), a kiterjesztett feltételek esetében pedig legalább 271,15 K-nek (– 2 °C) kell lennie a 2.1. pont szerinti kötelező érvényű kibocsátási határértékek alkalmazásától kezdve a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében megadott dátumoktól számított öt év és négy hónap leteltéig.
- 5.3. A járművek kondicionálása hidegindítással kezdődő vizsgálat esetén
Az RDE-vizsgálat előtt a járművet a következőképpen kell előkondicionálni:

Legalább 30 percig kell vezetni, majd le kell parkolni és leállított motorral, zárt ajtókkal és motorházfedéllel az 5.2.2–5.2.6. pontnak megfelelő, mérsékelt vagy kiterjesztett magassági és hőmérsékleti feltételek között kell tartani 6–56 óra közötti időtartamig. Kerülni kell a szélsőséges légköri viszonyoknak (sűrű hóesés, vihar, jégeső) és a nagy mennyiségű pornak való kitettséget. A vizsgálat megkezdése előtt ellenőrizni kell, hogy a járművön és a berendezéseken nincsenek-e sérülések vagy működési hibára utaló figyelmeztető jelzések.

▼B

5.4. Dinamikus feltételek

A dinamikus feltételek az út dőlésszögének, az ellenszélnek és a vezetési dinamikának (gyorsításnak, lassításnak), valamint a kiegészítő rendszereknek a vizsgálati jármű energiafogyasztására és kibocsátására gyakorolt hatásait foglalják magukban. A dinamikus feltételek normalitásának ellenőrzését a vizsgálat után, a PEMS rögzített adatai alapján kell elvégezni. Az ellenőrzést két lépésben kell végrehajtani:

▼M3

5.4.1. A 7a. függelékben leírt módszerrel ellenőrizni kell, hogy az út során a vezetési dinamika túl nagy vagy hiányos-e.

5.4.2. Amennyiben az út eredményei az 5.4.1. pontnak megfelelő ellenőrzések alapján érvényesnek bizonyulnak, a vizsgálati feltételek normalitásának ellenőrzésére az 5., a 7a. és 7b. függelékben meghatározott módszereket kell alkalmazni.

▼B

5.5. A jármű állapota és üzemeltetése

▼M3

5.5.1. A légkondicionáló rendszert vagy az egyéb kiegészítő berendezéseket oly módon kell működtetni, amely megfelel a tényleges közúti vezetés közbeni szokásosan célzott használatnak. Minden használatot dokumentálni kell. A jármű ablakait zárva kell tartani a légkondicionáló berendezés vagy a fűtés használatának időtartama alatt.

▼M1

5.5.2. Periodikusan regeneráló rendszerekkel rendelkező járművek

5.5.2.1. „Periodikusan regeneráló rendszer” alatt a XXI. melléklet 3.8.1. pontjában meghatározott fogalmat kell érteni.

▼M3

5.5.2.2. Minden eredményt ki kell igazítani a periodikusan regeneráló rendszerrel felszerelt járműtípusok típusjövahagyására vonatkozó, a XXI. melléklet 6. al mellékletének 1. függelékében meghatározott eljárásokkal kidolgozott K_i tényezőkkel vagy a K_i eltolódási értékekkel. A 6. függelék szerinti értékelést követően a végeredményre a K_i tényezőt vagy a K_i eltolódást kell alkalmazni.

5.5.2.3. Ha a kibocsátások nem teljesítik a 3.1.0. pontban foglalt követelményeket, ellenőrizni kell a regenerálás előfordulását. A regenerálás ellenőrzése alapulhat szakértői megítélésen a következő jelek közül többel való keresztkorreláció segítségével. Az említett jelek magukban foglalhatják a jármű sebességével és gyorsulásával kombinált kipufogógáz-hőmérsékletet, részecskeszámot, CO_2 - és O_2 -méréseket. Ha a jármű a II. melléklet 5. függelék 1. táblázatában meghatározott 1. átláthatósági listában megjelölt regenerálási elismerési jellemzővel rendelkezik, akkor azt kell használni a regenerálás előfordulásának meghatározásához. A II. melléklet 5. függelékének 1. táblázatában meghatározott 1. átláthatósági listában a gyártó megjelöli továbbá a regenerálás befejezéséhez szükséges eljárást. A gyártó arra nézve is tanácsot adhat, hogyan ismerhető fel, hogy történt-e regenerálás, ha nem áll rendelkezésre jelzés.

Ha regenerálás történt a vizsgálat során, akkor a K_i tényező vagy a K_i eltolódás alkalmazása nélküli eredményt össze kell vetni a 3.1.0. pontban foglalt követelményekkel. Ha az eredményként kapott kibocsátások nem teljesítik a követelményeket, a vizsgálatot érvénytelennek kell nyilvánítani és egy alkalommal meg kell ismételni. A második vizsgálat kezdete előtt biztosítani kell a regenerálás befejezését, valamint legalább egy óra vezetéssel a stabilizálódást. A második vizsgálat akkor is érvényesnek minősül, ha regenerálás történik a vizsgálat során.

▼ M3

- 5.5.2.4. A regenerálás előfordulása az 5.5.2.3. pont szerint akkor is ellenőrizhető, ha a jármű megfelel a 3.1.0. pont követelményeinek. Ha a regenerálás megtörténte bizonyítható, a típusjóváhagyó hatóság beleegyezésével a végső eredményeket a Ki tényező vagy a Ki eltolódás alkalmazása nélkül lehet kiszámítani.

- 5.5.3. A külső feltöltésű hibrid elektromos járművek bármely választható üzemmódban vizsgálhatók, beleértve az akkumulátort töltő üzemmódot is.

- 5.5.4. A PEMS beépítése kivételével nem engedélyezett a jármű aerodinamikáját érintő módosítás.

- 5.5.5. A vizsgálati járműveket nem szabad azzal a szándékkal vezetni, hogy a vizsgálat eredménye a szokásos használati feltételeket nem tükröző extrém vezetési mód következtében legyen megfelelés vagy elutasítás. Szükség esetén a szokásos vezetés igazolása számos adat keresztkorrelációját figyelembe vevő, a jóváhagyást megadó típusjóváhagyó hatóság által vagy nevében adott szakértői véleményen alapulhat, mely kiterjedhet a kipufogógáz áramára, a kipufogógáz hőmérsékletére, a CO₂-, O₂- stb. kibocsátásra, összevetve a jármű sebességével, gyorsulásával és a GPS-adatokkal, valamint esetleg olyan további egyéb járműadatokkal, mint a motorfordulatszám, a sebességfokozat, a gázpedál helyzete stb.

- 5.5.6. A járművet jó műszaki állapotban, bejáratva kell a vizsgálatra átadni, és a vizsgálat időpontjáig legalább 3 000 km-t kell futnia. Az RDE-vizsgálat céljára használt jármű kilométerórájának állását és a jármű korát fel kell jegyezni.

▼ B

6. A VIZSGÁLATI ÚTRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

- 6.1. A 6.3–6.5. pont szerint a pillanatnyi sebesség alapján osztályozott városi, országúti és autópályán való vezetés arányát a teljes vizsgálati út hosszának százalékában kell kifejezni.

▼ M3

- 6.2. A vizsgálati útnak mindig városi vezetéssel kell kezdődnie, amelyet országúti és autópályán történő vezetésnek kell követnie a 6.6. pontban megadott részarányoknak megfelelően. A városi, országúti és autópályán történő vezetésnek egymást kell követnie a 6.12. pontnak megfelelően, de magában foglalhat olyan szakaszt is, amely ugyanazon a ponton kezdődik és végződik. Az országúti vezetést mindazonáltal megszakíthatják rövid, a városi területeken való áthaladás miatti városi vezetési szakaszok. Az autópályán történő vezetést is megszakíthatják rövid városi vagy országúti vezetési szakaszok, például a fizetőkapukon való áthaladás vagy útépitési munkálatok miatt.

▼ B

- 6.3. A városi üzemmódot a legfeljebb 60 km/h sebesség,

▼ M1

- 6.4. az országúti üzemmódot a 60 km/h feletti, de a 90 km/h-t meg nem haladó sebesség jellemzi. Azon N2 kategóriájú járművek esetében, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szereltek fel, az országúti vezetést 60 km/h-nál nagyobb, de 80 km/h-t meg nem haladó sebességgel kell végrehajtani.
- 6.5. Az autópálya üzemmódot a 90 km/h feletti sebesség jellemzi. Azon N2 kategóriájú járművek esetében, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szereltek fel, az autópályán történő vezetést 80 km/h-nál nagyobb sebességgel kell végrehajtani.

▼ B

- 6.6. A vizsgálati útnak megközelítőleg 34 % városi vezetésből, 33 % országúti vezetésből és 33 % autópályán történő vezetésből kell állnia, a fenti 6.3–6.5. pontokban meghatározott sebességek mellett. A „megközelítőleg” kifejezés itt a megadott százalékoktól való ± 10 %-os eltérést jelent. A városi vezetés aránya azonban soha nem lehet kevesebb, mint a teljes vizsgálati út 29 %-a.
- 6.7. A jármű sebessége normális esetben nem haladhatja meg a 145 km/h-t. A legnagyobb sebességet 15 km/h-s tűrés mellett túl lehet lépni az autópályán történő vezetés idejének legfeljebb 3 %-ában. A PEMS-vizsgálat során a helyi sebességhatárolások érvényesek, függetlenül az egyéb jogi következményektől. A helyi sebességhatárolások túllépése önmagában nem érvényteleníti a PEMS-vizsgálat eredményét.

▼ M1

- 6.8. A vizsgálati út városi része során az átlagos sebességnek (a megállásokat is beleszámítva) 15 és 40 km/h között kell lennie. A városi vezetés időtartamának 6–30 %-ban megállásokból kell állnia, amelyek alatt az 1 km/h-nál alacsonyabb sebességgel megtett időszakok értenődök. A városi vezetés tartalmazhat több, legalább 10 másodperces megállást. Az egyes megállások azonban nem haladhatják meg az összefüggő 300 másodpercet, ellenkező esetben a vizsgálati utat érvénytelennek kell tekinteni.

- 6.9. Az autópályán történő vezetés sebességtartományának megfelelően le kell fednie a 90 km/h és a legalább 110 km/h közötti tartományt. A jármű sebességének legalább 5 percen át meg kell haladnia a 100 km/h-t.

Azon M2 kategóriájú járművek esetében, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 100 km/h-ra korlátozó készülékkel szereltek fel, az autópályán történő vezetés sebességtartományának megfelelően le kell fednie a 90 km/h és 100 km/h közötti tartományt. A jármű sebességének legalább 5 percen át meg kell haladnia a 90 km/h-t.

Azon N2 kategóriájú járművek esetében, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szereltek fel, az autópályán történő vezetés sebességtartományának megfelelően le kell fednie a 80 km/h és 90 km/h közötti tartományt. A jármű sebességének legalább 5 percen át meg kell haladnia a 80 km/h-t.

▼ B

- 6.10. A vizsgálati út időtartamának 90 és 120 perc közöttinek kell lennie.

▼ M1

- 6.11. A vizsgálati út kezdő- és végpontjának tengerszinthez viszonyított magassága közötti különbség nem lehet több 100 méternél. Emellett a teljes vizsgálati útra és a vizsgálati útnak a 4.3. ponttal összhangban meghatározott városi szakaszára vonatkozó arányos összesített pozitív magasságnövekedés, amelyet a 7b. függeléknek megfelelően kell meghatározni, nem érheti el az 1 200 m/100 km-t.

▼ B

- 6.12. Az egyes vezetési szakaszok hosszának, azaz a városi, az országúti és az autópályán megtett távolságnak is el kell érnie legalább a 16 km-t.

▼ M1

- 6.13. A (megállásokat is magában foglaló) átlagos sebességnek a 4. függelék 4. pontjában meghatározott hidegindítási szakasz alatt 15 és 40 km/h között kell lennie. A hidegindítási szakasz alatt a maximális sebesség nem haladhatja meg a 60 km/h-t.

▼ B

7. ÜZEMELTETÉSI KÖVETELMÉNYEK
- 7.1. A vizsgálati utat úgy kell megválasztani, hogy a vizsgálat megszakításmentes, az adatok rögzítése pedig folyamatos legyen a 6.10. pontban meghatározott minimális vizsgálati időtartam eléréséig.
- 7.2. A PEMS áramellátását külső tápegységről kell biztosítani, nem pedig olyan forrásból, mely az energiát közvetlenül vagy közvetve a vizsgált jármű motorjától származtatja.
- 7.3. A PEMS beépítését oly módon kell végrehajtani, hogy az a lehető legkevésbé befolyásolja a jármű kibocsátását vagy teljesítményét vagy a kettő kombinációját. Ügyelni kell arra, hogy a beépített berendezés tömege, valamint a vizsgálati járművön bekövetkező esetleges aerodinamikai módosítás a lehető legkisebb legyen. A jármű hasznos terhelésének meg kell felelnie az 5.1. pont követelményeinek.
- 7.4. Az RDE-vizsgálatokat az 1182/71/EGK, Euratom tanácsi rendelet (*) szerint az Unió vonatkozásában meghatározott munkanapokon kell elvégezni.

(*) A Tanács 1182/71/EGK, Euratom rendelete (1971. június 3.) az időtartamokra, időpontokra és határidőkre vonatkozó szabályok meghatározásáról (HL L 124., 1971.6.8., 1. o.).

- 7.5. Az RDE-vizsgálatokat szilárd burkolattal ellátott utakon kell elvégezni (vagyis a terepen való vezetés nem megengedett).

▼ M3

- 7.6. A vizsgálatnak az 1. függelék 5.1. pontjában meghatározott elindításakor a járműnek 15 másodpercen belül mozognia kell. A 4. függelék 4. pontjában meghatározott teljes hidegindítási szakasz alatti járműleállásnak a lehető legrövidebb ideig kell tartania és összesen nem haladhatja meg a 90 másodpercet. Ha a vizsgálat közben a motor leáll, újra lehet indítani, de a mintavételnek nem szabad megszakadnia. Ha a vizsgálat közben a motor leáll, a mintavételnek nem szabad megszakadnia.

▼ B

8. KENŐOLAJ, TÜZELŐANYAG ÉS REAGENS
- 8.1. Az RDE-vizsgálathoz használt tüzelőanyagnak, kenőanyagoknak és (adott esetben) reagensnek meg kell felelnie a jármű gyártója által a fogyasztók számára megadott járműüzemeltetési specifikációknak.

▼ **M3**

- 8.2. Amennyiben egy RDE vizsgálatnak elutasítás az eredménye, mintát kell venni a tüzelőanyagból, a kenőanyagból és a reagensből (adott esetben) és azt legalább 1 évig a minta integritását biztosító körülmények között meg kell őrizni. Az elemzést követően a minták elvetethők.

▼ **B**

9. A KIBOCSÁTÁSOK ÉS A VIZSGÁLATI ÚT ÉRTÉKELÉSE
- 9.1. A vizsgálatot e melléklet 1. függelékének megfelelően kell elvégezni.

▼ **M3**

- 9.2. A vizsgálati út érvényességének ellenőrzését egy háromlépéses eljárás keretében kell elvégezni, amely a következőket foglalja magában:

A. LÉPÉS: A vizsgálati út a 4–8. pontban meghatározottak szerint megfelel az általános követelményeknek, a határfeltételeknek, a vizsgálati útra vonatkozó és a működési követelményeknek, valamint a kenőolajra, a tüzelőanyagra és a reagensre vonatkozó előírásoknak;

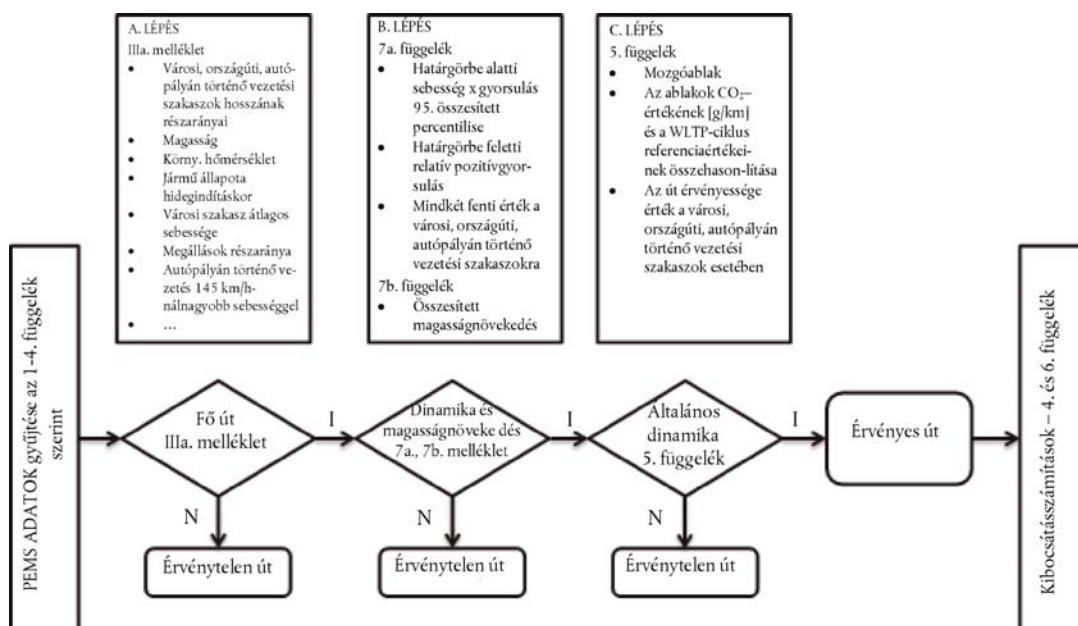
B. LÉPÉS: A vizsgálati út megfelel a 7a. és 7b. függelékben meghatározott követelményeknek.

C. LÉPÉS: A vizsgálati út megfelel az 5. függelékben meghatározott követelményeknek.

Az eljárás lépéseit az 1. ábra részletezi.

1. ábra:

A vizsgálati út érvényességének ellenőrzése



Ha a követelmények közül egy vagy több nem teljesül, a vizsgálati utat érvénytelennek kell nyilvánítani.

▼ **B**

- 9.3. A különböző vizsgálati utakból származó adatok kombinálása, illetve a vizsgálati út adatainak módosítása vagy figyelmen kívül hagyása tilos, ez alól kivételt képeznek a 6.8. pontban leírt hosszú megállásokra vonatkozó rendelkezések.

▼ M3

- 9.4. Miután a 9.2. pont alapján megállapítást nyert a vizsgálati út érvényessége, a 4. és 6. függelékben meghatározott módszerekkel ki kell számítani a kibocsátási eredményeket. A kibocsátási számításokat a vizsgálat 1. függelék 5.1. pontjában és 5.3. pontjában meghatározott kezdete és befejezése között kell elvégezni.

▼ B

- 9.5. Ha egy adott időszakon belül a környezeti feltételek az 5.2. pont alapján kiterjesztettnek minősülnek, akkor ezen időszaknak a 4. függelék szerint kiszámított szennyezőanyag-kibocsátásait el kell osztani 1,6-tal, mielőtt a kibocsátások e melléklet szerinti megfelelőségének értékelésére sor kerülne. Ez a rendelkezés nem alkalmazandó a szén-dioxid-kibocsátásra.

▼ M3

- 9.6. A gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és a részecskeszám hidegindítás alatti, a 4. függelék 4. pontja szerinti kibocsátását bele kell foglalni a 4., 5. és 6. függelék szerinti, szokásos értékelésbe. Ha a járművet a vizsgálatot megelőző utolsó három órában olyan átlaghőmérsékleten kondicionálták, amely az 5.2. pont szerinti kiterjesztett tartományba esik, akkor a IIIA. melléklet 9.5. pontjának rendelkezései vonatkoznak a hidegindítási szakasz során gyűjtött adatokra, még akkor is, ha az üzemi körülmények nem a kiterjesztett hőmérsékleti tartományon belül vannak.

▼B*1. függelék***Vizsgálati eljárás a járművek hordozható kibocsátásmérő rendszerrel (PEMS) történő kibocsátásméréséhez****1. BEVEZETÉS**

Ez a függelék a könnyű személy- és haszongépjárművek kipufogógáz-kibocsátásainak hordozható kibocsátásmérő rendszerrel történő meghatározására szolgáló vizsgálati eljárást ismerteti.

2. SZIMBÓLUMOK, PARAMÉTEREK ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK

$\leq$	— kisebb vagy egyenlő
#	— szám
$\#/m^3$	— köbméterenkénti szám
%	— százalék
$^{\circ}C$	— Celsius-fok
g	— gramm
g/s	— gramm/másodperc
óra	— óra
Hz	— hertz
K	— kelvin
kg	— kilogramm
kg/s	— kilogramm/másodperc
km	— kilométer
km/h	— kilométer/óra
kPa	— kilopascal
kPa/min	— kilopascal/perc
l	— liter
l/min	— liter/perc
m	— méter
m^3	— köbméter
mg	— milligramm
min	— perc
p_e	— vákuum [kPa]
q_{vs}	— a rendszer térfogatárama [l/min]
ppm	— milliomodrész

▼BppmC₁ — milliomodrész szénegyenértékben

rpm — fordulat/perc

s — másodperc

V_s — a rendszer térfogata [l]**3. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK****3.1. PEMS**

A vizsgálatot PEMS-szel kell elvégezni, melynek részeit a 3.1.1–3.1.5. pontok ismertetik. Adott esetben összeköttetést lehet létrehozni a jármű ECU-jával a 3.2. pontban meghatározott, vonatkozó motor- és járműp-araméterek meghatározása céljából.

3.1.1. A kipufogógázban található szennyező anyagok koncentrációjának meghatározására szolgáló elemzőkészülékek.

3.1.2. A kipufogógáz tömegáramának mérésére vagy meghatározására szolgáló egy vagy több műszer vagy érzékelő.

3.1.3. A jármű helyzetének, tengerszint feletti magasságának és sebességének meghatározására szolgáló globális helymeghatározó rendszer.

3.1.4. Adott esetben a jármű részét nem képező érzékelők és más berendezések, például a környezeti hőmérséklet, a relatív páratartalom, a légnyomás és a járműsebesség méréséhez.

3.1.5. A járműtől független energiaforrás a PEMS áramellátásához.

3.2. Vizsgálati paraméterek**▼M3**

Az e függelék 1. táblázatában meghatározott vizsgálati paramétereket 1,0 Hz-es vagy nagyobb, állandó gyakorisággal kell mérni, és a 8. függelék követelményeinek megfelelően kell 1,0 Hz-es gyakorisággal rögzíteni és jelenteni őket. Ha az ECU paraméterei is hozzáférhetők, ezeket jelentősen nagyobb gyakorisággal lehet rendelkezésre bocsátani, de a rögzítési rátának 1,0 Hz-nek kell lennie. A PEMS elemzőkészülékeinek, áramlásmérő műszereinek és érzékelőinek meg kell felelniük a 2. és a 3. függelékben foglalt követelményeknek.

▼B*1. táblázat***Vizsgálati paraméterek**

Paraméter	Ajánlott mértékegység	Forrás ⁽⁸⁾
THC-koncentráció ⁽¹⁾ , ⁽⁴⁾	ppm C ₁	Elemzőkészülék
CH ₄ -koncentráció ⁽¹⁾ , ⁽⁴⁾	ppm C ₁	Elemzőkészülék
NMHC-koncentráció ⁽¹⁾ , ⁽⁴⁾	ppm C ₁	Elemzőkészülék ⁽⁶⁾
CO-koncentráció ⁽¹⁾ , ⁽⁴⁾	ppm	Elemzőkészülék
CO ₂ -koncentráció ⁽¹⁾	ppm	Elemzőkészülék

▼B**▼M1**

▼B

Paraméter	Ajánlott mértékegység	Forrás ⁽⁸⁾
NO _x -koncentráció ⁽¹⁾ , ⁽⁴⁾	ppm	Elemzőkészülék ⁽⁷⁾
PN-koncentráció ⁽⁴⁾	#/m ³	Elemzőkészülék
Kipufogógáz-tömegáram	kg/s	Kipufogógáz-tömegárammérő, a 2. függelék 7. pontjában leírt bármely módszerrel
Környezeti páratartalom	%	Érzékelő
Környezeti hőmérséklet	K	Érzékelő
Környezeti nyomás	kPa	Érzékelő
Járműsebesség	km/h	Érzékelő, GPS vagy ECU ⁽³⁾
A jármű helyzetének földrajzi szélessége	fok	GPS
A jármű helyzetének földrajzi hosszúsága	fok	GPS
A jármű tengerszint feletti magassága ⁽⁵⁾ , ⁽⁹⁾	M	GPS vagy érzékelő
A kipufogógáz hőmérséklete ⁽⁵⁾	K	Érzékelő
A hűtőközeg hőmérséklete ⁽⁵⁾	K	Érzékelő vagy ECU
Motorfordulatszám ⁽⁵⁾	rpm	Érzékelő vagy ECU
A motor nyomatéka ⁽⁵⁾	Nm	Érzékelő vagy ECU
A hajtott tengely nyomatéka ⁽⁵⁾	Nm	Kerékpántnyomaték-mérő
Pedálhelyzet ⁽⁵⁾	%	Érzékelő vagy ECU
A motor tüzelőanyag-árama ⁽²⁾	g/s	Érzékelő vagy ECU
A motor által beszívott légáram ⁽²⁾	g/s	Érzékelő vagy ECU
Hibaállapot ⁽⁵⁾	—	ECU
A beszívott levegőáram hőmérséklete	K	Érzékelő vagy ECU
Regenerálási állapot ⁽⁵⁾	—	ECU
A motorolaj hőmérséklete ⁽⁵⁾	K	Érzékelő vagy ECU
Aktuális sebességfokozat ⁽⁵⁾	#	ECU
Kívánt sebességfokozat (pl. sebességváltás-jelző) ⁽⁵⁾	#	ECU
Egyéb járműadatok ⁽⁵⁾	nincs meghatározva	ECU

⁽¹⁾ nedves alapon kell mérni vagy a 4. függelék 8.1. pontja szerint korrigálni kell

⁽²⁾ csak akkor kell meghatározni, ha a kipufogógáz-tömegáram kiszámításához a 4. függelék 10.2. és 10.3. pontjában leírt közvetett módszereket alkalmazzák

⁽³⁾ a 4.7. pont alapján kell kiválasztani a módszert

⁽⁴⁾ a paramétert csak akkor kell alkalmazni, ha a IIIA. melléklet 2.1. pontja előírja a mérés elvégzését

⁽⁵⁾ csak akkor kell meghatározni, ha a jármű állapotának és üzemállapotának ellenőrzéséhez szükséges

⁽⁶⁾ kiszámítható a THC és a CH₄ koncentrációjából a 4. függelék 9.2. pontja szerint

⁽⁷⁾ kiszámítható a NO és NO₂ koncentrációjának mért értékéből

⁽⁸⁾ több paraméterforrás is használható

⁽⁹⁾ ajánlott a környezeti légnyomás érzékelőjét használni forrásként

3.3. A jármű előkészítése

A jármű előkészítésének magában kell foglalnia a vizsgálati jármű helyes műszaki működésének általános ellenőrzését.

▼ **B**

3.4. A PEMS beépítése

▼ **M1**

3.4.1. Általános követelmények

A PEMS beépítése során a rendszer gyártójának utasításai és a helyi egészségügyi és biztonsági előírások szerint kell eljárni. A PEMS-et oly módon kell beépíteni, hogy a vizsgálat során a lehető legkisebb legyen az elektromágneses interferencia, valamint az a lehető legkevésbé legyen kitéve ütődésnek, rezgésnek, szennyeződésnek és hőmérséklet-változásnak. A PEMS beépítését és működtetését szivárgásmentesen és a hővesztéséget a lehető legkisebbre csökkentve kell végrehajtani. A PEMS beépítése és működtetése nem változtathatja meg a kipufogógáz jellegét, és nem növelheti meg túlzottan a kipufogócső hosszát. A részecskék létrehozásának elkerülése érdekében a csatlakozóknak termikusan stabilnak kell lenniük a kipufogógáznak a vizsgálat során várható hőmérsékletén. A jármű kipufogónyílása és az összekötő cső összekapcsolásához nem ajánlott elasztomer anyagú csatlakozókat használni. Amennyiben elasztomer anyagú csatlakozókat használnak, a nagy motorterhelés mellett keletkező műtermékek elkerülése érdekében a csatlakozókat nem szabad kitenni kipufogógáznak.

▼ **M3**

3.4.2. A megengedett ellennyomás

A PEMS mintavevő szondáinak felszerelése és működtetése nem növelheti olyan mértékben a nyomást a kipufogónyílásnál, ami befolyásolhatja a mérések reprezentativitását. Ezért ajánlatos, hogy ugyanabba a síkba csak egy mintavevő szondát szereljenek fel. Amennyiben műszakilag lehetséges, a mintavételt vagy a kipufogógáz-tömegárammérővel való összeköttetést elősegítő bármilyen csőtoldatnak legalább a kipufogócső-ével megegyező keresztmetszettel kell rendelkeznie.

3.4.3. A kipufogógáz-tömegárammérő

A kipufogógáz-tömegárammérőt mindig a mérőeszköz gyártójának utasításai alapján kell a jármű kipufogócsővéhez (kipufogócsőveihez) csatlakoztatni. A kipufogógáz-tömegárammérő mérőtartományának illeszkednie kell a kipufogógáz-tömegáramnak a vizsgálat során várható tartományához. Ajánlott a kipufogógáz-tömegárammérőt választani annak érdekében, hogy a vizsgálat során a várható maximális kipufogógáz-áram legalább a kipufogógáz-tömegárammérő teljes tartományának 75 %-át lefedje. A kipufogógáz-tömegárammérő és a kipufogócső-toldalékok vagy -elosztók beépítése nem befolyásolhatja kedvezőtlenül a motor vagy a kipufogógáz-utókezelő rendszer működését. Legalább négy csőátmérő vagy 150 mm hosszúságú (attól függően, hogy melyik a nagyobb) egyenes csövet kell helyezni az áramlásérzékelő elem mindkét oldalára. Az elágazó kipufogó-gyűjtőcsővel rendelkező többhengeres motorok vizsgálatánál ajánlatos a kipufogógáz-tömegárammérőt a gyűjtőcsővek találkozási pontján elhelyezni, valamint megnövelni a csővek keresztmetszetét annak érdekében, hogy egyenértékű vagy nagyobb keresztmetszet jöjjön létre, amelyből mintát kell venni. Ha ez nem valósítható meg, több kipufogógáz-tömegárammérővel is lehet végezni a kipufogógáz-áram mérését. A kipufogócsővek változatos konfigurációi és méretei, valamint a számos lehetséges kipufogógáz-tömegáram miatt a kipufogógáz-tömegárammérő kiválasztása és beépítése során a műszaki szempontokat figyelembe vevő kompromisszumokra lehet szükség. Ha javítja a mérés pontosságát, engedélyezett az olyan kipufogógáz-tömegárammérő beépítése, amelynek átmérője kisebb a kipufogónyílásnál vagy a kipufogónyílások összesített vetített homlokfelületénél, amennyiben ez a 3.4.2. pontnak megfelelően nem érinti hátrányosan a működést vagy a kipufogógáz-utókezelést. Ajánlott fényképekkel dokumentálni a kipufogógáz-tömegárammérő elrendezését.

▼B**3.4.4. Globális helymeghatározó rendszer (GPS).**

A GPS antennáját úgy kell felszerelni (például a lehető legmagasabb pontra), hogy biztosítsa a műholdas jel megfelelő vételét. A felszerelt GPS-antennának a lehető legkisebb mértékben szabad befolyásolnia a jármű működését.

3.4.5. A motorvezérlő egységgel (ECU) való összeköttetés

Az 1. táblázatban felsorolt releváns jármű- és motorparaméterek igény szerint rögzíthetők az ECU-hoz vagy például az ISO 15031-5 vagy SAE J1979, OBD-II, EOBD vagy WWH-OBD szabványnak megfelelő járműhálózathoz csatlakoztatott adatgyűjtő egység segítségével. A szükséges paraméterek azonosítása érdekében a gyártóknak adott esetben meg kell adniuk a paramétercímkeket.

3.4.6. Érzékelők és kiegészítő berendezések

A járműsebesség-érzékelőket, hőmérséklet-érzékelőket, hűtőközeg-termoelemeket vagy egyéb mérőberendezéseket, amelyek nem részei a járműnek, úgy kell beépíteni, hogy a vizsgálat tárgyát képező paramétert reprezentatívan, megbízhatóan és pontosan mérjék, anélkül hogy indokolatlanul zavarnák a jármű és az egyéb elemzőkészülékek, áramlásmérő műszerek, érzékelők és jelek működését. Az érzékelők és a kiegészítő berendezések áramellátásának függetlennek kell lennie a járműtől. A vezetőfülkén kívül található PEMS-részek szerelvényeinek és berendezéseinek biztonsággal összefüggő okokból való világítását megengedett a jármű akkumulátoráról működtetni.

▼M1**3.5. Kibocsátási mintavétel**

A kibocsátási mintavételnek reprezentatívnak kell lennie, jól összekevert kipufogógázból kell történnie, és olyan helyeken kell elvégezni, ahol a környezeti levegőnek a mintavételi pont utáni hatása a lehető legkisebb. Adott esetben a kibocsátást a kipufogógáz-tömegárammérő után kell mérni, az áramlásérzékelő elemtől legalább 150 mm-es távolságot tartva. A mintavevő szondákat azon pont előtt, ahol a kipufogógáz kilép a PEMS mintavételi rendszerből a környezetbe, legalább 200 mm-es vagy a kipufogócső belső átmérője háromszorosának megfelelő távolságban kell felszerelni, attól függően, hogy melyik a nagyobb. Ha a PEMS visszavezet egy kipufogógáz-áramot a kipufogócsőbe, ennek a mintavevő szonda után, oly módon kell történnie, hogy a motor üzemeltetése során ne befolyásolja a kipufogógáz tulajdonságait a mintavételi pont(ok)on. Ha a mintavevő vezeték hosszát megváltoztatják, ellenőrizni és szükség esetén korrigálni kell a rendszer szállítási idejét.

Ha a motor kipufogógáz-utókezelő rendszerrel van felszerelve, a kipufogógáz-mintát az utókezelő rendszer utáni szakaszból kell venni. Elágazó kipufogó-gyűjtőcsővel rendelkező járművek vizsgálata során a mintavevő szondát a motortól kellően messze kell elhelyezni ahhoz, hogy a minta az összes henger átlagos kipufogógáz-kibocsátása vonatkozásában reprezentatív legyen. Különálló kipufogó-gyűjtőcsőrendszerekkel rendelkező többhengeres motoroknál, például a V elrendezésű motoroknál a mintavevő szondát a gyűjtőcsőrendszerek találkozási pontján kell elhelyezni. Ha ez műszakilag nem megvalósítható, a típusjóváhagyó hatóság beleegyezésével a jól összekevert kipufogógázból több helyen is lehet mintát venni. Ebben az esetben a mintavevő szondák számának és elhelyezkedésének a lehető leginkább illeszkednie kell a kipufogógáz-tömegárammérők számára és elhelyezkedéséhez. Egyenlőtlen kipufogógáz-áramok esetén megfontolandó az arányos mintavétel vagy a több elemzőkészülékkel végzett mintavétel lehetősége.

▼ **M3**

Amennyiben a motor kipufogógáz-utókezelő rendszerrel van felszerelve, a kipufogógáz-mintát a kipufogógáz-utókezelő rendszer utáni vezetékcsaszkból kell venni. Elágazó kipufogó-gyújtócsővel rendelkező járművek vizsgálata során a mintavevő szondát a motortól kellően messze kell elhelyezni ahhoz, hogy a minta az összes henger átlagos kipufogógáz-kibocsátása vonatkozásában reprezentatív legyen. Különálló kipufogó-gyújtócsőrendszerekkel rendelkező többhengeres motoroknál, például a V elrendezésű motoroknál a mintavevő szondát a gyújtócsőrendszerek találkozási pontja után kell elhelyezni. Ha ez műszakilag nem megvalósítható, a jól összekevert kipufogógázból több helyen is lehet mintát venni. Ebben az esetben a mintavevő szondák számának és elhelyezkedésének a lehető leginkább illeszkednie kell a kipufogógáz-tömégáram-mérők számához és elhelyezkedéséhez. Egyenlőtlen kipufogógáz-áramok esetén megfontolandó az arányos mintavétel vagy a több elemzőkészülékkel végzett mintavétel lehetősége.

▼ **M1**

Szénhidrogének méréséhez a mintavevő vezetékét 463 ± 10 K (190 ± 10 °C) hőmérsékletűre kell melegíteni. A többi gáz-halmazállapotú összetevő hűtővel vagy anélkül való méréséhez a kondenzáció elkerülése és a különböző gázok megfelelő penetrációs hatékonyságának biztosítása érdekében a mintavevő vezeték hőmérsékletét legalább 333 K (60 °C) szinten kell tartani. A kisnyomású mintavevő rendszerek esetében a hőmérséklet a nyomáscsökkenésnek megfelelően csökkenthető, amennyiben a mintavevő rendszer minden szabályozott gáz-halmazállapotú szennyező anyagra vonatkozóan 95 %-os penetrációs hatékonyságot biztosít. A kipufogócsőnél nem hígított részecskék mintavétele esetében a hígítatlan kipufogógázból való mintavételi ponttól a hígítási pontig vagy a részecskeérzékelőig tartó mintavevő vezetékét legalább 373 K (100 °C) hőmérsékletűre kell melegíteni. A mintának a részecske-mintavevő vezetékben való tartózkodási ideje az első hígítás vagy a részecskeérzékelő előtt nem érheti el a 3 másodpercet.

A mintavevő rendszernek a kipufogócső és a részecskeérzékelő közötti minden olyan részét, amely kapcsolatba kerül hígítatlan vagy hígított kipufogógázzal, úgy kell kialakítani, hogy a részecskék lerakódása a lehető legkisebb legyen. Minden alkatrészt antisztatikus anyagból kell készíteni az elektrosztatikus hatások elkerülése érdekében.

▼ **B**

4. VIZSGÁLAT ELŐTTI ELJÁRÁSOK

4.1. A PEMS szivárgásvizsgálata

A PEMS-nek a járműbe való beépítése után minden esetben legalább egyszer szivárgásvizsgálatot kell végezni a PEMS gyártójának utasításai alapján vagy a következőkben leírt módszerrel. A szondát ki kell venni a kipufogórendszerből, és a végét dugóval le kell zárni. Az elemzőkészülék szivattyúját be kell kapcsolni. A kezdeti stabilizálódási időszak után szivárgásmentes rendszer esetében minden áramlásmérőnek nullához közeli értéket kell mutatnia. Ellenkező esetben ellenőrizni kell a mintavevő vezetékeket, és a hibát ki kell javítani.

A szivárgási sebesség a vákuumoldalon nem haladhatja meg a rendszer vizsgált részén jellemző áramlási sebesség 0,5 %-át. A használat alatti áramlási sebesség becsléséhez használható az elemzőkészüléken és a körülön áramlóló mennyiség.

Alternatív megoldásként a rendszerben legalább 20 kPa vákuumot (80 kPa abszolút nyomást) kell létrehozni. A kezdeti stabilizációs időszak után a rendszerben a Δp nyomásnövekedés (kPa/min) nem haladhatja meg a következőt:

$$\Delta p = \frac{p_e}{V_s} \times q_{vs} \times 0.005$$

▼B

Alternatív megoldásként a mintavevő vezeték elején meg kell változtatni a koncentráció szintjét a nullázógázról a mérőtartomány-kalibráló gázra való átváltással, a szokásos rendszer működés melletti nyomást fenntartva. Ha megfelelő idő eltelte után egy megfelelően kalibrált elemzőkészüléknél a mért érték $\leq 99\%$, akkor ez szivárgási problémára utal, amit meg kell szüntetni.

▼M1**4.2. A PEMS beindítása és stabilizálása**

A PEMS-et a rendszer gyártójának utasításai szerint be kell kapcsolni, be kell melegíteni és stabilizálni kell addig, amíg a főbb működési paraméterek, például a nyomás, a hőmérséklet és az áramlás el nem éri az üzemi beállítási értéket a vizsgálat kezdete előtt. A helyes működés biztosítása érdekében az PEMS-et a jármű kondicionálása alatt bekapcsolva lehet tartani, illetve be lehet melegíteni és stabilizálni lehet. A rendszernek hibáktól és kritikus figyelmeztetésektől mentesen kell működnie.

4.3. A mintavevő rendszer előkészítése

A mintavevő szondából és mintavevő vezetékekből álló mintavevő rendszer a PEMS gyártójának utasításai szerint elő kell készíteni a vizsgálat-hoz. Biztosítani kell, hogy a mintavevő rendszer tiszta és páralecsapódástól mentes legyen.

▼B**4.4. A kipufogógáz-tömegárammérő előkészítése**

Ha a kipufogógáz-tömegárammérőt használnak a kipufogógáz-tömegáram méréséhez, a berendezést át kell öblíteni és elő kell készíteni az üzemeltetéshez a kipufogógáz-tömegárammérő gyártójának utasításai szerint. Adott esetben ennek az eljárásnak el kell távolítania a vezetékekből és a kapcsolódó mérési pontokról a kondenzációt és a lerakódásokat.

4.5. A gáz-halmazállapotú kibocsátások mérésére szolgáló elemzőkészülékek ellenőrzése és kalibrálása

Az elemzőkészülékek nullázását és mérőtartomány-kalibrálását a 2. függelék 5. pontjában foglalt követelményeknek megfelelő kalibráló gáz használatával kell elvégezni. A kalibráló gázokat úgy kell megválasztani, hogy illeszkedjenek a szennyező anyagoknak az RDE-vizsgálat során várható koncentrációtartományaihoz. „Hogy minimalizálni lehessen az elemzőkészülék válaszában eltolódását, az elemzőkészülék nullázását és mérőtartomány-kalibrálását a mérőkészülék által az út alatt érzékelt hőmérsékletet leginkább megközelítő környezeti hőmérsékleten kell elvégezni.”

▼M3**4.6. A részecskekibocsátás mérésére szolgáló elemzőkészülék ellenőrzése**

Az elemzőkészülék nullpontját HEPA-szűrővel szűrt környezeti levegőnek egy megfelelő mintavételi pontban (általában a mintavevő vezeték bemeneténél) történő mintavételével kell feljegyezni. A jelet 2 percen át állandó, 1,0 Hz-es gyakoriság többszörösével kell rögzíteni, és átlagolni kell; a végső koncentrációnak a gyártó által megadott adatokon belül kell lennie, de nem haladhatja meg a köbcentiméterenkénti 5 000 részecskét.

▼B**4.7. A jármű sebességének meghatározása**

A jármű sebességét a következő módszerek közül legalább egy használatával kell meghatározni:

- a) GPS-szel. Ha a jármű sebességét GPS-szel határozzák meg, a teljes vizsgálati út hosszát össze kell vetni a 4. függelék 7. pontjában megadott valamelyik másik módszer méréseivel;

▼ **B**

b) érzékelővel (például optikai vagy mikrohullámú érzékelővel). Ha a jármű sebességét érzékelővel határozzák meg, a sebességméréseknek teljesíteniük kell a 2. függelék 8. pontjában foglalt követelményeket, vagy alternatív megoldásként a teljes vizsgálati út érzékelővel meghatározott távolságát össze kell vetni egy digitális közúthálózati vagy topografikus térkép alapján megállapított referenciátávolsággal. A teljes vizsgálati út érzékelővel meghatározott távolsága legfeljebb 4 %-kal térhet el a referenciátávolságtól;

c) az ECU-val. Ha a jármű sebességét az ECU-val határozzák meg, a teljes vizsgálati út hosszát hitelesíteni kell a 3. függelék 3. pontjának megfelelően, és amennyiben a 3. függelék 3.3. pontja szerinti követelményeknek való megfelelés szükségessé teszi, módosítani kell az ECU jelének beállítását. Alternatív megoldásként a teljes vizsgálati út ECU-val meghatározott hosszát össze lehet hasonlítani egy digitális közúthálózati vagy topografikus térkép alapján megállapított referenciátávolsággal. A teljes vizsgálati út ECU-val meghatározott távolsága legfeljebb 4 %-kal térhet el a referenciátávolságtól.

4.8. A PEMS beállításainak ellenőrzése

Ellenőrizni kell az összes érzékelővel és adott esetben az ECU-val való kapcsolat megfelelőségét. Ha a motorparaméterek lehívásra kerülnek, biztosítani kell, hogy az ECU helyesen adja ki az értékeket (például nulla motorfordulatszámot [rpm] jelezzon, ha a belső égésű motor állapota „gyújtás bekapcsolva – motor nem jár”). ► **M1** A PEMS-nek hibáktól és kritikus figyelmeztetésektől mentesen kell működnie. ◀

5. KIBOCSÁTÁSVIZSGÁLAT

▼ **M3**

5.1. A vizsgálat kezdete

A vizsgálat kezdetét (lásd az App.1.1. ábrát) az alábbiak valamelyike határozza meg:

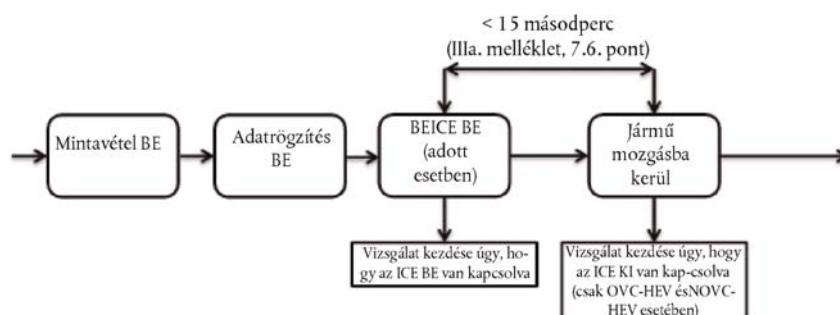
- a belső égésű motor első gyújtása;
- vagy a jármű 1 km/h sebességet meghaladó első mozgása külső feltöltésű hibrid elektromos járművek és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetén, amennyiben indításuk lekapcsolt belső égésű motorral történik.

A mintavételt, a mérést és a paraméterek rögzítését a vizsgálat megkezdése előtt kell elkezdeni. A vizsgálat megkezdése előtt meg kell győződni arról, hogy az adatgyűjtő egység minden szükséges paramétert rögzít-e.

A szinkronizálás elősegítése érdekében ajánlott a szinkronizálandó paraméterek rögzítését egyetlen adatrögzítő berendezéssel vagy szinkronizált időbélyegzővel végrehajtani.

App.1.1. ábra:

A vizsgálat megkezdésének műveletsorozata



▼ **M1**5.2. **A vizsgálat**

A mintavételt, a mérést és a paraméterek rögzítését a jármű közúti vizsgálat során végig folytatni kell. A motort le lehet állítani és újra lehet indítani, de a kibocsátási mintavétel és a paraméterek rögzítése nem szakadhat meg. Fel kell jegyezni és ellenőrizni kell minden figyelmeztető jelzést, amely a PEMS működési hibájára utal. Ha a vizsgálat során bármilyen hibajelzés jelentkezik, akkor a vizsgálatot érvénytelennek kell tekinteni. A paraméterek rögzítése során 99 %-nál nagyobb adatteljességet kell elérni. A mérést és az adatrögzítést csak a jel nem szándékos elvesztése vagy a PEMS karbantartása esetén lehet megszakítani, a teljes vizsgálati idő 1 %-ánál rövidebb időtartamra, de egybefüggően legfeljebb 30 másodpercre. A megszakításokat közvetlenül a PEMS-szel lehet rögzíteni, de nem megengedett a rögzített adatokba az adatok előfeldolgozása, cseréje vagy utófeldolgozása révén megszakításokat bevinni. Ha automatikus nullázást végeznek, azt az elemzőkészülék nullázásához használthoz hasonló, visszavezethető nullpontszabvány alapján kell végrehajtani. Erősen ajánlott a PEMS karbantartását olyan időszakokban elindítani, amikor a jármű sebessége nulla.

▼ **M3**5.3. **A vizsgálat vége**

A vizsgálat akkor ér véget (lásd az App.1.2. ábrát), amikor a jármű végighaladt a vizsgálati úton, és amikor vagy:

- leállítják a belső égésű motort;
- vagy
- a vizsgálatot leállított belső égésű motorral befejező külső feltöltésű hibrid elektromos járművek és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében, amikor a jármű megáll és sebessége nem haladja meg az 1 km/h-t.

A vizsgálati út befejezését követően kerülni kell a túl hosszú ideig tartó alapjáratot. Az adatrögzítést addig kell folytatni, amíg a mintavevő rendszerek válaszüzeje le nem telik. Jelészlelő regenerálással rendelkező járművek esetében (lásd a II. melléklet 5. függelékében található 1. átláthatósági lista 42. sorát) a fedélzeti diagnosztikai ellenőrzést közvetlenül az adatrögzítés után és a további vezetési távolság megtétele előtt kell lefolytatni.

App.1.2. ábra:

A vizsgálat befejezésének műveletsorozata

▼ **B**6. **A VIZSGÁLAT UTÁNI ELJÁRÁSOK**6.1. **A gáz-halmazállapotú kibocsátás mérésére szolgáló elemzőkészülékek ellenőrzése**

Az gáz-halmazállapotú összetevők mérésére szolgáló elemzőkészülékek nullpontjának és eltolódásának a vizsgálat előtti állapothoz viszonyított értékelése céljából ellenőrizni kell az elemzőkészülékek nullpontját és mérőtartományát a 4.5. pontban használt gázokkal megegyező kalibráló

▼B

gázokkal. A mérőtartomány-eltolódás ellenőrzése előtt le lehet nullázni az elemzőkészüléket, ha a nullponteltolódás a megengedett tartományon belül volt. A vizsgálatot követő eltolódás-ellenőrzést a vizsgálat után a lehető leghamarabb, és mindenképpen azelőtt kell elvégezni, hogy a PEMS-et, az egyes elemzőkészülékeket vagy az érzékelőket kikapcsolnák vagy üzemben kívüli állapotba állítanák. A vizsgálat előtti és utáni eredmények különbségének meg kell felelnie a 2. táblázatban előírt követelményeknek.

2. táblázat

Az elemzőkészülék válaszában megengedett eltolódása a PEMS-vizsgálat során**▼M1**

Szennyező anyag	Abszolút nullponteltolódás	Abszolút mérőtartomány-eltolódás ⁽¹⁾
CO ₂	≤ 2 000 ppm/vizsgálat	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 2 000 ppm/vizsgálat, attól függően, hogy melyik a nagyobb
CO	≤ 75 ppm/vizsgálat	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 75 ppm/vizsgálat, attól függően, hogy melyik a nagyobb
NO _x	≤ 5 ppm/vizsgálat	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 5 ppm/vizsgálat, attól függően, hogy melyik a nagyobb
CH ₄	≤ 10 ppm C ₁ /vizsgálat	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 10 ppm C ₁ /vizsgálat, attól függően, hogy melyik a nagyobb
THC	≤ 10 ppm C ₁ /vizsgálat	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 10 ppm C ₁ /vizsgálat, attól függően, hogy melyik a nagyobb

⁽¹⁾ Ha a nullponteltolódás a megengedett tartományon belül van, akkor megengedett az elemzőkészülék nullázása a mérőtartomány-eltolódás ellenőrzése előtt.

▼B

Ha a nullpont- és a mérőtartomány-eltolódásra vonatkozó vizsgálat előtti és utáni eredmények különbsége a megengedettnél nagyobb, minden vizsgálati eredményt érvénytelennek kell tekinteni, és meg kell ismételni a vizsgálatot.

▼M1**6.2. A részecskekibocsátás mérésére szolgáló elemzőkészülék ellenőrzése**

Az elemzőkészülék nullpontját a 4.6. pontnak megfelelően kell feljegyezni.

▼M3**6.3. A közúti kibocsátásmérés ellenőrzése**

Az elemzőkészülékek kalibrálásához a 4.5. pont szerint használt mérőtartomány-kalibráló gáz koncentrációjának a vizsgálat megkezdésekor a kibocsátási vizsgálat érvényes részeiben végzett mérések 99 %-ából származó koncentrációértékek legalább 90 %-át le kell fednie. Az értékeléshez használt mérések teljes számának 1 %-a meghaladhatja a használt mérőtartomány-kalibráló gázt, de legfeljebb annak kétszeresét érheti el. Ha ezek a követelmények nem teljesülnek, akkor a vizsgálatot érvénytelennek kell tekinteni.

▼B*2. függelék***A PEMS részei és jelei: előírások és kalibrálás****1. BEVEZETÉS**

Ez a függelék a PEMS részeire és jeleire vonatkozó előírásokat, valamint kalibrálást ismerteti.

2. SZIMBÓLUMOK, PARAMÉTEREK ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK

$>$	— nagyobb mint
$\geq$	— nagyobb vagy egyenlő
%	— százalék
$\leq$	— kisebb vagy egyenlő
A	— hígítatlan CO ₂ -koncentráció [%]
a_0	— a lineáris regressziós egyenes y-tengelymetszete
a_1	— a lineáris regressziós egyenes meredeksége
B	— hígított CO ₂ -koncentráció [%]
C	— hígított NO-koncentráció [ppm]
c	— az elemzőkészüléknek az oxigéninterferencia vizsgálata során adott válasza
$c_{FS,b}$	— a teljes skála értéke a b) lépésben szereplő HC-koncentrációra [ppmC ₁]
$c_{FS,d}$	— a teljes skála értéke a d) lépésben szereplő HC-koncentrációra [ppmC ₁]
$c_{HC(w/NMC)}$	— HC-koncentráció, amikor a CH ₄ vagy a C ₂ H ₆ áthalad az NMC-n [ppmC ₁]
$c_{HC(w/o\ NMC)}$	— HC-koncentráció, amikor a CH ₄ vagy a C ₂ H ₆ kikerüli az NMC-t [ppmC ₁]
$c_{m,b}$	— a b) lépésben mért HC-koncentráció [ppmC ₁]
$c_{m,d}$	— a d) lépésben mért HC-koncentráció [ppmC ₁]
$c_{ref,b}$	— a b) lépésben használt, HC-koncentrációra vonatkozó referenciaérték [ppmC ₁]
$c_{ref,d}$	— a d) lépésben használt, HC-koncentrációra vonatkozó referenciaérték [ppmC ₁]
°C	— Celsius-fok
D	— hígítatlan NO-koncentráció [ppm]
D_e	— a várható hígított NO-koncentráció [ppm]
E	— abszolút üzemi nyomás [kPa]

▼B

E_{CO_2} — a CO₂ százalékos kioltása

▼M1

$E(d_p)$ — a részecskék számát mérő PEMS elemzőkészülék hatásfoka

▼B

E_E — etánhatásfok

$E_{\text{H}_2\text{O}}$ — a víz százalékos kioltása

E_M — metánhatásfok

E_{O_2} — oxigéninterferencia

F — vízhőmérséklet [K]

G — telített gőznyomás [kPa]

g — gramm

$\text{gH}_2\text{O/kg}$ — gramm víz/kilogramm

óra — óra

H — vízgőz-koncentráció [%]

H_m — a legnagyobb vízgőz-koncentráció [%]

Hz — hertz

K — kelvin

kg — kilogramm

km/h — kilométer/óra

kPa — kilopascal

max — legnagyobb érték

$\text{NO}_{x,\text{dry}}$ — a stabilizált NO_x-adatok nedvességgel korrigált átlagos koncentrációja

$\text{NO}_{x,m}$ — a stabilizált NO_x-adatok átlagos koncentrációja

$\text{NO}_{x,\text{ref}}$ — a stabilizált NO_x-adatok átlagos referenciakonzentrációja

ppm — milliomodrész

ppmC_1 — milliomodrész szénegyenértékben

r^2 — determinációs együttható

s — másodperc

t_0 — a gázáram bekapcsolásának időpontja [s]

t_{10} — a mért végérték 10 %-ának megfelelő válasz időpontja

t_{50} — a mért végérték 50 %-ának megfelelő válasz időpontja

▼ B

t_{90}	— a mért végérték 90 %-ának megfelelő válasz időpontja
t_{bd}	— meghatározandó
x	— független változó vagy referenciaérték
$\chi_{\min}$	— legkisebb érték
y	— függő változó vagy mért érték

3. A LINEARITÁS ELLENŐRZÉSE**3.1. Általános követelmények**

► **M1** Az elemzőkészülékek, áramlásmérő műszerek, érzékelők és jelek pontosságának és linearitásának visszavezethetőnek kell lennie nemzeti- vagy nemzeti szabványokra. ◀ Bármely olyan érzékelőt vagy jelet, amely nem visszavezethető (például az egyszerűsített áramlásmérő műszereket), alternatív megoldásként olyan laboratóriumi görgős fékpad segítségével kell kalibrálni, amelyet nemzetközi vagy nemzeti szabványok alapján kalibráltak.

3.2. Linearitási követelmények

Minden elemzőkészüléknek, áramlásmérő műszernek, érzékelőnek és jelnek teljesítenie kell az 1. táblázat linearitási követelményeit. Ha a levegőáram, a tüzelőanyag-áram, a levegő–tüzelőanyag arány vagy a kipufogógáz-tömegáram adatai az ECU-ból származnak, a számított kipufogógáz-tömegáramnak teljesítenie kell az 1. táblázat linearitási követelményeit.

*1. táblázat***A mérési paraméterek és rendszerek linearitási követelményei****▼ M1**

Mérési paraméter/műszer	$ \chi_{\min} \times (a_1 - 1) + a_0 $	Meredekség a_1	Standard hiba SEE	Determinációs együttható r^2
A tüzelőanyag árama ⁽¹⁾	$\leq 1 \%$ max.	0,98–1,02	$\leq 2 \%$	$\geq 0,990$
A levegő árama ⁽¹⁾	$\leq 1 \%$ max.	0,98–1,02	$\leq 2 \%$	$\geq 0,990$
Kipufogógáz-tömegáram	$\leq 2 \%$ max.	0,97–1,03	$\leq 3 \%$	$\geq 0,990$
Elemzőkészülékek	$\leq 0,5 \%$ max.	0,99–1,01	$\leq 1 \%$	$\geq 0,998$
Nyomaték ⁽²⁾	$\leq 1 \%$ max.	0,98–1,02	$\leq 2 \%$	$\geq 0,990$
PN-elemzőkészülékek ⁽³⁾	$\leq 5 \%$ max.	0,85–1,15 ⁽⁴⁾	$\leq 10 \%$	$\geq 0,950$

⁽¹⁾ Opcionális a kipufogógáz-tömegáram meghatározásához.

⁽²⁾ Opcionális paraméter.

⁽³⁾ A linearitás ellenőrzését a 6.2. pontban meghatározott koromszerű részecskékkel kell elvégezni.

⁽⁴⁾ A hibaterjedési és nyomonkövethetőségi ábrák alapján aktualizálni kell.

3.3. A linearitás ellenőrzésének gyakorisága

A 3.2. pont szerinti linearitási követelményeket a következők szerint kell ellenőrizni:

- valamennyi elemzőkészülék esetében legalább tizenkét havonta, vagy ha olyan rendszerjavítást, alkatrészcsere vagy -módosítást végeznek, amely befolyásolhatja a kalibrálást;
- a többi releváns műszer, például a PN-elemzőkészülékek, kipufogógáz-tömegárammérők és a visszavezethető módon kalibrált érzékelők esetében kár észlelése esetén, valamint a belső ellenőrzési eljárásoknak vagy a műszergyártó előírásainak megfelelően, de a tényleges vizsgálat előtt nem több mint egy évvel.

▼M1

A nem közvetlenül visszavezethető érzékelők vagy ECU-jelek esetében a 3.2. pont szerinti linearitási követelményeket minden PEMS-jármű összeállítás esetében egyszer kell ellenőrizni egy visszavezethető módon kalibrált mérőberendezéssel a görgős fékpádon.

▼B**3.4. A linearitás ellenőrzésének eljárása****3.4.1. Általános követelmények**

A releváns elemzőkészülékeket, műszereket és érzékelőket a gyártójuk ajánlásainak megfelelő szokásos üzemállapotba kell állítani. Az elemzőkészülékeket, műszereket és érzékelőket a számukra előírt hőmérsékleteken, nyomásokon és anyagáramokkal kell használni.

3.4.2. Általános eljárás

A linearitást minden szokásos üzemi tartományra vonatkozóan a következő lépések végrehajtásával kell ellenőrizni:

- a) az elemzőkészüléket, az áramlásmérő műszert vagy az érzékelőt nullpontjellel nullázni kell; a gázelemző készülékek esetében tisztított szintetikus levegőt vagy nitrogént kell bevezetni a készülékbe a lehető legrövidebb és legközvetlenebb útvonalon;
- b) el kell végezni az elemzőkészülék, az áramlásmérő műszer vagy az érzékelő mérőtartományának kalibrálását mérőtartomány-kalibrálási jel beadásával. A gázelemző készülékek esetében megfelelő kalibráló gázt kell bevezetni a készülékbe a lehető legrövidebb és legközvetlenebb útvonalon;
- c) a nullázást, azaz az a) lépést meg kell ismételni;
- d) a linearitás ellenőrzése úgy történik, hogy meg kell adni legalább 10 érvényes referenciaértéket (beleértve a nulla értéket is), amelyek között megközelítőleg azonos különbség van. Az összetevők koncentrációjára, a kipufogógáz-tömegáramra vagy bármely más releváns paraméterre vonatkozó referenciaértékeket úgy kell kiválasztani, hogy illeszkedjenek a kibocsátási vizsgálat során várható értékek tartományához. A kipufogógáz-tömegáram mérése esetében a legnagyobb kalibrált érték 5 %-ánál kisebb referenciapontok kizárhatók a linearitás ellenőrzéséből;
- e) a gázelemző készülékek esetében az ismert gázkoncentrációkat az 5. pontnak megfelelően be kell vezetni az elemzőkészülékbe. Elegendő időt kell biztosítani a jel stabilizálódásához;

▼M3

- f) az értékelés tárgyát képező értékeket és szükség esetén a referenciaértékeket 30 másodpercen át állandó, 1,0 Hz többszörösének megfelelő gyakorisággal rögzíteni kell;

▼B

- g) a 30 másodperces intervallum számtani átlagaiból ki kell számítani a legkisebb négyzetek módszerén alapuló lineáris regresszió paramétereit a következő regressziós egyenlet segítségével:

$$y = a_1x + a_0$$

ahol:

y a mérési rendszer tényleges értéke

a_1 a regressziós egyenes meredeksége

x a referenciaérték

a_0 a regressziós egyenes y -tengelymetszete

▼B

Minden mérési paraméterre és rendszerre vonatkozóan ki kell számítani az x alapján becsült y -értékek standard hibáját (SEE) és a determinációs együtthatót (r^2);

- h) a lineáris regresszió paramétereinek teljesíteniük kell az 1. táblázatban megadott követelményeket.

3.4.3. *A linearitás görgős fékpadon végzett ellenőrzésére vonatkozó követelmények*

A nem visszavezethető áramlásmérő műszereket, érzékelőket vagy ECU-jeleket, amelyek kalibrálását nem lehet közvetlenül visszavezethető szabványok alapján elvégezni, a görgős fékpadon kell kalibrálni. Amennyire csak lehetséges, az eljárásnak a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. melléklete szerinti követelményeket kell követnie. Ha szükséges, a kalibrálandó műszert vagy érzékelőt be kell építeni a járműbe és az 1. függelék követelményeinek megfelelően működtetni kell. Amennyire csak lehetséges, a kalibrálási eljárásnak a 3.4.2. pontban foglalt követelményeket kell követnie; legalább 10 megfelelő referenciaértéket kell kiválasztani úgy, hogy az RDE-vizsgálat során várható legnagyobb érték legalább 90 %-a le legyen fedve.

Ha a kipufogógáz-tömegáram meghatározására szolgáló, nem közvetlenül visszavezethető áramlásmérő műszert, érzékelőt vagy ECU-jelet kalibrálnak, referenciaként egy visszavezethető módon kalibrált kipufogógáz-tömegárammérőt vagy az állandó térfogatú mintavevő rendszert kell csatlakoztatni a jármű kipufogócsővéhez. Biztosítani kell, hogy a kipufogógáz-tömegárammérő pontos kipufogógáz-mérést végezzen az 1. függelék 3.4.3. pontjának megfelelően. A jármű üzemeltetése közben a fojtószeleppátlásnak, a sebességfokozatnak és a görgős fékpad terhelésének állandónak kell lennie.

4. A GÁZ-HALMAZÁLLAPOTÚ ÖSSZETEVŐK MÉRÉSÉRE SZOLGÁLÓ ELEMZŐKÉSZÜLÉKEK

4.1. Az elemzőkészülékek elfogadott típusai

4.1.1. Szokványos elemzőkészülékek

A gáz-halmazállapotú összetevőket a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 07. módosítássorozatának 4a. mellékletében szereplő 3. függelék 1.3.1–1.3.5. szakaszában meghatározott elemzőkészülékekkel kell mérni. Ha az NDUV elemzőkészülék a NO és a NO₂ mérésére is alkalmas, nincs szükség NO₂–NO-átalakító használatára.

4.1.2. Alternatív elemzőkészülékek

Megengedhető a 4.1.1. pontban meghatározott tervezési követelményeket nem teljesítő elemzőkészülékek használata is, ha azok megfelelnek a 4.2. pont előírásainak. A gyártónak biztosítania kell azt, hogy az alternatív elemzőkészülék a szabványos elemzőkészülékekkel egyenértékű vagy magasabb mérési teljesítményt nyújtson azon szennyezőanyag-koncentrációk és a velük együtt jelentkező gázok tartományában, amelyek a megengedett tüzelőanyagokkal, az érvényes RDE-vizsgálatoknak az e melléklet 5., 6. és 7. pontjában meghatározott mérsékelt és kiterjesztett feltételei mellett működtetett járművek esetében várhatóan jelentkeznek. Kérésre az elemzőkészülék gyártójának írásos kiegészítő információkat kell benyújtania annak igazolására, hogy az alternatív elemzőkészülék mérési teljesítménye következetesen és megbízhatóan összhangban van a szabványos elemzőkészülékek mérési teljesítményével. A kiegészítő információknak a következőket kell tartalmazniuk:

- a) az elemzőkészülék működési elvének és műszaki alkotóelemeinek leírása;

▼M3

- b) a 4.1.1. pontban meghatározott, megfelelő szabványos elemzőkészülékkel való egyenértékűség igazolása a szennyezőanyag-koncentrációk várható tartománya és az e rendelet XXI. mellékletében meghatározott típusjóváhagyási vizsgálat környezeti feltételei tekintetében, valamint a szikragyújtású és a kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek esetében a 3. függelék 3. pontja szerinti hitelesítési vizsgálat; az elemzőkészülék gyártójának igazolnia kell az egyenértékűség szignifikanciáját a 3. függelék 3.3. pontjában megadott megengedett tűréseken belül;

▼B

- c) a 4.1.1. pontban meghatározott, megfelelő szabványos elemzőkészülékkel való egyenértékűség igazolása a légköri nyomásnak az elemzőkészülék mérési teljesítményére gyakorolt hatása tekintetében; a tengerszint feletti magasságra vonatkozó, az e melléklet 5.2. pontjában meghatározott mérsékelt és kiterjesztett feltételek melletti környezeti légnyomás hatásának ellenőrzése céljából az igazoló vizsgálattal meg kell határozni az elemzőkészülék mérési tartományán belüli koncentrációval rendelkező mérőtartomány-kalibráló gázra adott választ; ezt a vizsgálatot a tengerszint feletti magasságon uralkodó viszonyokat reprodukáló vizsgálókamrában is el lehet végezni;
- d) a 4.1.1. pontban meghatározott, megfelelő szabványos elemzőkészülékkel való egyenértékűség igazolása legalább három olyan közúti vizsgálat során, amelyek megfelelnek e melléklet követelményeinek;

▼M3

- e) annak igazolása, hogy a rezgéseknek, a gyorsulásoknak és környezeti hőmérsékletnek az elemzőkészülék által mért értékre gyakorolt hatása nem haladja meg a 4.2.4. pontban foglalt, az elemzőkészülékre vonatkozóan a zaj tekintetében előírt értékeket.

▼B

A jóváhagyó hatóságok további információkat kérhetnek az egyenértékűség alátámasztása érdekében, vagy megtagadhatják a jóváhagyást, ha mérésekkel igazolható, hogy az alternatív elemzőkészülék nem egyenértékű a szabványos elemzőkészülékkel.

4.2. Az elemzőkészülékre vonatkozó előírások

4.2.1. Általános követelmények

A 3. pontban meghatározott, valamennyi elemzőkészülékre vonatkozó lineáritási követelményeken túl az elemzőkészülék gyártójának azt is igazolnia kell, hogy az elemzőkészülék típusa megfelel a 4.2.2–4.2.8. pont szerinti követelményeknek. Az elemzőkészülékeknek olyan mérés-tartománnyal és válaszdővel kell rendelkezniük, amelyek alkalmasak a vonatkozó kibocsátási határértékek mellett a kipufogógázban lévő összetevők koncentrációinak megfelelő pontosságú mérésére a motorok mind tranzien, mind állandósult üzemállapotában. Az elemzőkészülék érzékenységének a jármű és az elemzőkészülék működésével kapcsolatos ütdésekkel, rezgésekkel, elhasználódással, hőmérséklet- és légnyomás-változással és elektromágneses interferenciával szemben a lehető legkisebbnek kell lennie.

4.2.2. Pontosság

A pontosság, ami definíció szerint a készülék által mért érték és az etalon-érték közötti különbség, nem lehet rosszabb a mért érték 2 %-ánál, illetve a teljes skála 0,3 %-ánál (attól függően, hogy melyik a nagyobb).

4.2.3. Ismételhetőség

Az ismételhetőség, ami egy kalibráló gázra vagy mérőtartomány-kalibráló gázra adott, 10-szer megismételt válaszból számított szórás 2,5-szerese, a 155 ppm-es (vagy ppmC₁) vagy afeletti mérési tartományokban nem lehet nagyobb, mint a teljes skála 1 %-a, a 155 ppm (vagy ppmC₁) alatti mérési tartományokban pedig nem lehet nagyobb, mint a teljes skála 2 %-a.

▼M3

4.2.4. Zaj

A zaj nem haladhatja meg a teljes skála 2 %-át. A 10 mérési időtartam mindegyike után be kell iktatni egy 30 másodperces szakaszt, melynek során az elemzőkészülék a megfelelő mérőtartomány-kalibráló gáznak van kitéve. Minden egyes mintavételi szakasz előtt és minden egyes mérőtartomány-kalibrálási szakasz után elegendő időt kell hagyni az elemzőkészülék és a mintavevő vezetékek átöblítésére.

▼B

4.2.5. Nullponteltolódás

A legalább 30 másodpercen át tartó nullázógáz hatására adott átlagos válaszként definiált nullponteltolódásnak teljesítenie kell a 2. táblázatban szereplő előírásokat.

▼B4.2.6. *Mérőtartomány-eltolódás*

A legalább 30 másodpercen át tartó mérőtartomány-kalibráló gáz hatására adott átlagos válaszként definiált mérőtartomány-eltolódásnak teljesítenie kell a 2. táblázatban szereplő előírásokat.

2. táblázat

A gáz-halmazállapotú összetevők laboratóriumi körülmények között való elemzésére szolgáló elemzőkészülékek megengedhető nullpont- és mérőtartomány-eltolódása

▼M1

Szenyvező anyag	Abszolút nullponteltolódás	Abszolút mérőtartomány-eltolódás
CO ₂	≤ 1 000 ppm 4 óra alatt	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 1 000 ppm 4 óra alatt (attól függően, hogy melyik a nagyobb)
CO	≤ 50 ppm 4 óra alatt	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 50 ppm 4 óra alatt (attól függően, hogy melyik a nagyobb)
PN	5 000 részecske/köbcentiméter 4 óra alatt	A gyártó előírásai szerint.
NO _x	≤ 5 ppm 4 óra alatt	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 5 ppm 4 óra alatt (attól függően, hogy melyik a nagyobb)
CH ₄	≤ 10 ppm C ₁	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 10 ppm C ₁ 4 óra alatt (attól függően, hogy melyik a nagyobb)
THC	≤ 10 ppm C ₁	≤ a mért érték 2 %-a vagy ≤ 10 ppm C ₁ 4 óra alatt (attól függően, hogy melyik a nagyobb)

▼B4.2.7. *Felfutási idő*

A felfutási idő – amely a mért végérték 10 %-ának és 90 %-ának megfelelő válasz között eltelt idő ($t_{90} - t_{10}$; lásd a 4.4. pontot) – legfeljebb 3 másodperc lehet.

4.2.8. *Gázszerítés*

A kipufogógázok nedvesen és szárazon is mérhetők. A gázszerítő készülék használata csak a lehető legkisebb mértékben befolyásolhatja a mért gázok összetételét. A kémiai szárítók használata nem megengedett.

4.3. **További követelmények**4.3.1. *Általános követelmények*

Mivel a 4.3.2–4.3.5. pont rendelkezései kiegészítő teljesítménykövetelményeket határoznak meg egyes elemzőkészülék-típusokra vonatkozóan, ezeket csak azokban az esetekben kell alkalmazni, amelyekben az adott elemzőkészüléket használják a valós vezetési feltételek melletti kibocsátás méréséhez.

4.3.2. *A NO_x-átalakítók hatékonysági vizsgálata*

Ha NO_x-átalakítót használnak például a NO₂ NO-vá való átalakítására a kemilumineszcens elemzőkészülékkel történő elemzés céljából, az átalakító hatékonyságát a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 07. módosítássorozatának 4a. mellékletében szereplő 3. függelék 2.4. szakasza szerinti követelmények alapján kell ellenőrizni. A NO_x-átalakító hatékonyságát a kibocsátási vizsgálatot megelőző egy hónapon belül kell ellenőrizni.

4.3.3. *A lángionizációs detektor (FID) beállítása*

a) A detektor válaszadásának optimalizálása

A szénhidrogének mérésekor a FID-et az elemzőkészülék gyártója által meghatározott időközönként be kell állítani a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 07. módosítássorozatának 4a. mellékletében szereplő 3. függelék 2.3.1. szakasza szerint. A leggyakrabban használt mérési

▼B

tartományban a válaszadás optimalizálására mérőtartomány-kalibráló gázként levegővel kevert propánt vagy nitrogénnel kevert propánt kell használni.

b) Szénhidrogén-választényezők

A szénhidrogének mérésekor a FID szénhidrogén-választényezőjét a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 07. módosítássorozatának 4a. mellékletében szereplő 3. függelék 2.3.3. szakasza szerint kell ellenőrizni, levegővel kevert propánt vagy nitrogénnel kevert propánt használva mérőtartomány-kalibráló gázként, és tisztított szintetikus levegőt vagy nitrogént használva nullázógázként.

c) Az oxigéninterferencia ellenőrzése

Az oxigéninterferenciát az elemzőkészülék üzembe állításakor és a jelentős karbantartások után kell ellenőrizni. Olyan mérési tartományt kell kiválasztani, ahol az oxigéninterferencia ellenőrzésére használt gázok a felső 50 %-ba esnek. A vizsgálatot az előírt fűtőkamra-hőmérsékleten kell elvégezni. Az oxigéninterferencia ellenőrzéséhez használt gázokra vonatkozó előírásokat az 5.3. pont határozza meg.

A következő eljárást kell alkalmazni:

- i. az elemzőkészüléket a nullpontra kell állítani;
- ii. az elemzőkészülék mérési tartományát szikragyújtású motorok esetében 0 százalékos oxigénkeverékkel, kompressziós gyújtású motorok esetében 21 százalékos oxigénkeverékkel kell kalibrálni;
- iii. meg kell ismételni a nullpontválasz ellenőrzését. Ha a nullpont a teljes skála 0,5 %-át meghaladó mértékben változott, akkor meg kell ismételni az i. és ii. pontban leírt lépéseket;
- iv. be kell vezetni a készülékbe az oxigéninterferencia ellenőrzésére szolgáló 5 %-os és 10 %-os gázt;
- v. meg kell ismételni a nullpontválasz ellenőrzését. Ha a nullpont a teljes skála ± 1 %-át meghaladó mértékben változott, akkor meg kell ismételni a vizsgálatot;
- vi. az oxigéninterferenciát E_{O_2} a iv. lépésben említett mindegyik oxigéninterferencia-ellenőrző gázra vonatkozóan ki kell számítani, a következőképpen:

$$E_{O_2} = \frac{(c_{\text{ref},d} - c)}{(c_{\text{ref},d})} \times 100$$

ahol az elemzőkészülék válasza:

$$c = \frac{(c_{\text{ref},d} \times c_{FS,b})}{c_{m,b}} \times \frac{c_{m,b}}{c_{FS,d}}$$

ahol:

$c_{\text{ref},b}$ a ii. lépésben használt, HC-koncentrációra vonatkozó referenciaérték [ppmC₁]

▼B

- $c_{\text{ref,d}}$ a iv. lépésben használt, HC-koncentrációra vonatkozó referenciaérték [ppmC₁]
- $c_{\text{FS,b}}$ a teljes skála értéke a ii. lépésben szereplő HC-koncentrációra [ppmC₁]
- $c_{\text{FS,d}}$ a teljes skála értéke a iv. lépésben szereplő HC-koncentrációra [ppmC₁]
- $c_{\text{m,b}}$ a ii. lépésben használt, HC-koncentrációra vonatkozó mért érték [ppmC₁]
- $c_{\text{m,d}}$ a iv. lépésben használt, HC-koncentrációra vonatkozó mért érték [ppmC₁]
- vii. Az oxigéninterferenciának E_{O_2} az összes előírt, az oxigéninterferenciát ellenőrző gáz tekintetében kevesebbnek kell lennie $\pm 1,5$ %-nál.
- viii. Ha az oxigéninterferencia E_{O_2} nagyobb, mint $\pm 1,5$ %, akkor helyesíteni lehet úgy, hogy a levegőáramot fokozatosan a gyártó által megadott érték fölé, illetve alá kell állítani, valamint a tüzelőanyag-áramot és a mintaáramot fokozatosan módosítani kell.
- ix. Az oxigéninterferencia ellenőrzését minden egyes új beállításhoz meg kell ismételni.

4.3.4. A metánkiválasztó (NMC) átalakítási hatásfoka

Szénhidrogének vizsgálata esetében a metánon kívül minden szénhidrogént oxidáló NMC-vel távolíthatók el a gázmintából a metántól különböző szénhidrogének. Ideális esetben az átalakulás metánra 0 %, és az etán által képviselt összes többi szénhidrogénre 100 %. Az NMHC pontos méréséhez meg kell határozni a két hatásfokot, és fel kell használni őket az NMHC-kibocsátás kiszámításához (lásd a 4. függelék 9.2. szakaszát). Ha az NMC-FID-et a 4. függelék 9.2. b) pontjában leírt módszerrel, azaz a metán-levegő keverékből álló mérőtartomány-kalibráló gáznak az NMC-n való áteresztésével kalibrálták, akkor nem szükséges meghatározni a metánátalakítási hatásfokot.

a) A metánátalakítás hatásfoka

Kalibráló gázként metánt kell átvezetni a FID-en, egyszer az NMC-n keresztül és egyszer azt megkerülve; a két koncentráció értékét rögzíteni kell. A metánhatásfokot az alábbi képlettel kell meghatározni:

$$E_M = 1 - \frac{c_{\text{HC(w/NMC)}}}{c_{\text{HC(w/oNMC)}}}$$

ahol:

- $c_{\text{HC(w/NMC)}}$ a HC-koncentráció, amikor a CH₄ áthalad az NMC-n [ppmC₁]
- $c_{\text{HC(w/o NMC)}}$ a HC-koncentráció, amikor a CH₄ kikerüli az NMC-t [ppmC₁]

b) Az etánátalakítás hatásfoka

Kalibráló gázként etánt kell átvezetni a FID-en, egyszer az NMC-n keresztül és egyszer azt megkerülve; a két koncentráció értékét rögzíteni kell. Az etánhatásfokot az alábbi képlettel kell meghatározni:

$$E_E = 1 - \frac{c_{\text{HC(w/NMC)}}}{c_{\text{HC(w/oNMC)}}}$$

ahol:

- $c_{\text{HC(w/NMC)}}$ a HC-koncentráció, amikor a C₂H₆ áthalad az NMC-n [ppmC₁]



$C_{HC(w/o\ NMC)}$ a HC-koncentráció, amikor a C_2H_6 kikerüli az NMC-t [ppm C_1]

4.3.5. *Interferencia*

a) Általános követelmények

Az éppen elemzett gázoktól különböző gázok befolyásolhatják az elemzőkészülék által mért értéket. Az interferencia hatásainak és az elemzőkészülék helyes működésének ellenőrzését az elemzőkészülék gyártójának kell elvégeznie a piaci bevezetés előtt, a b)–f) pontban említett valamennyi elemzőkészülék- vagy berendezéstípus esetében legalább egyszer.

b) Az interferencia ellenőrzése a CO-elemzőkészülékeken

A víz és a CO_2 interferálhat a CO-elemzőkészülék méréseivel. Ezért a vizsgálat során használt CO-elemzőkészülék legszélesebb működési tartományára vonatkozó teljes skálaérték 80–100 %-ának megfelelő koncentrációjú, mérőtartomány-kalibráló gázként használt CO_2 -t kell szobahőmérsékleten vízben átbuborékoltatni, és regisztrálni kell az elemzőkészülékkel mért értékeket. Az elemzőkészülékkel mért érték nem lehet nagyobb a szokásos közüti vizsgálat alatt várható átlagos CO-koncentráció 2 %-ánál vagy ± 50 ppm-nél, attól függően, hogy melyik a nagyobb. A H_2O -ra és a CO_2 -re vonatkozó interferencia-ellenőrzést két külön eljárással is el lehet végezni. Ha az interferencia ellenőrzéséhez használt H_2O - és CO_2 -szintek magasabbak a vizsgálat során várható maximális szinteknél, a mért interferencia-értéket arányosan csökkenteni kell a mért interferenciának a vizsgálat során várható legnagyobb koncentrációérték és az ellenőrzés során használt tényleges koncentrációérték közötti aránnyal való megszorzásával. Olyan külön interferencia-ellenőrzések is alkalmazhatók, amelyeknél a H_2O -koncentrációk alacsonyabbak a vizsgálat során várható legnagyobb koncentrációnál – ilyenkor a mért H_2O -interferenciát arányosan növelni kell a mért interferenciának a vizsgálat során várható maximális H_2O -koncentrációérték és az ellenőrzés során használt tényleges koncentrációérték közötti aránnyal való megszorzásával. A két arányosított interferenciaérték összegének eleget kell tennie az ebben a pontban meghatározott tűrésnek.

c) A NO_x -elemzőkészülék keresztérzékenységének ellenőrzése

A CLD és a HCLD elemzőkészülékeknél a CO_2 és a vízgőz okozhat problémát. Az ezekre a gázokra adott keresztérzékenységi válasz arányos a gázok koncentrációjával. A vizsgálat során várható legnagyobb koncentrációkra adott keresztérzékenységi válasz meghatározása céljából vizsgálatot kell végezni. Ha a CLD és a HCLD elemzőkészülékek olyan keresztérzékenység-kiegyenlítő algoritmusokat használnak, amelyek H_2O -t vagy CO_2 -t vagy mindkettőt mérő elemzőkészülékeken alapulnak, a keresztérzékenység értékelésekor ezeknek az elemzőkészülékeknek aktívnak kell lenniük, és a kiegyenlítési algoritmusokat is alkalmazni kell.

i. A CO_2 keresztérzékenységének vizsgálata

A legnagyobb működési tartomány 80–100 %-ának megfelelő koncentrációjú mérőtartomány-kalibráló CO_2 -t kell átértesíteni az NDIR elemzőkészüléken; a CO_2 -értéket A-val jelölve kell feljegyezni. A CO_2 mérőtartomány-kalibráló gázt ezután körülbelül 50 %-ra kell felhígítani NO mérőtartomány-kalibráló gázzal, és át kell ereszteni az NDIR-en és a CLD-n vagy a HCLD-n; a CO_2 -értéket B-val, a NO-értéket C-val jelölve kell feljegyezni. Ekkor a CO_2 gázáramot el kell zárni, és csak a NO mérőtartomány-kalibráló gázt kell a CLD-n vagy a HCLD-n át bocsátani, majd a NO-értéket D-val jelölve fel kell jegyezni. A százalékos keresztérzékenységet a következőképpen kell kiszámítani:

$$E_{CO_2} = \left[1 - \left(\frac{C \times A}{(D \times A) - (D \times B)} \right) \right] \times 100$$

▼B

ahol:

A az NDIR-rel mért hígítatlan CO₂-koncentráció [%]

B az NDIR-rel mért hígított CO₂-koncentráció [%]

C a CLD-vel vagy HCLD-vel mért hígított NO-koncentráció [ppm]

D a CLD-vel vagy HCLD-vel mért hígítatlan NO-koncentráció [ppm]

A CO₂ és NO mérőtartomány-kalibráló gáz hígítására és mennyiségi meghatározására más módszerek, pl. a dinamikus keverés is használható, ha azt a jóváhagyó hatóság engedélyezi.

ii. A víz keresztérzékenységi vizsgálata

Ez az ellenőrzés csak a nedves alapú gázkoncentrációk mérésére vonatkozik. A víz keresztérzékenységeinek kiszámításánál figyelembe kell venni a mérőtartomány-kalibráló NO gáz vízgőzzel való hígulását, és el kell végezni a gázkeverék vízgőz-koncentrációjának a kibocsátási vizsgálatok alatt várható koncentrációszintekre való arányosítását. A szokásos működési tartomány teljes skálaértéke 80–100 %-ának megfelelő koncentrációjú mérőtartomány-kalibráló NO-t kell átérésztetni a kemilumineszcens detektoron vagy a fűtött kemilumineszcens detektoron; a NO-értéket *D*-vel jelölve fel kell jegyezni. Ezután a NO mérőtartomány-kalibráló gázt szobahőmérsékleten vízen kell átbuborékoltatni, át kell bocsátani a kemilumineszcens detektoron vagy a fűtött kemilumineszcens detektoron; és *C*-vel jelölve fel kell jegyezni a NO értéket. Meg kell határozni, és *E*-vel, illetve *F*-vel jelölve fel kell jegyezni az elemzőkészülék abszolút üzemi nyomását és a víz hőmérsékletét. Meg kell állapítani a keveréknek a buborékolató víz *F* hőmérsékletének megfelelő telített gőznyomását, és *G*-vel jelölve fel kell jegyezni. A gázkeverék vízgőz-koncentrációját (*H* [%]) az alábbi módon kell kiszámítani:

▼C2

$$H = \frac{G}{E} \times 100$$

▼B

A hígított NO-ból és vízgőzből álló mérőtartomány-kalibráló gáz várható koncentrációját *D_e*-vel jelölve kell feljegyezni, a következő számítás elvégzése után:

$$D_e = D \times \left(1 - \frac{H}{100}\right)$$

Dízelmotorok kipufogógázai esetében a kipufogógázban lévő vízgőznek a vizsgálat alatt várható legnagyobb koncentrációját (%) *H_m*-mel jelölve kell feljegyezni, miután a tüzelőanyagban H:C = 1,8:1 arányt feltételezve a kipufogógáz maximális CO₂-koncentrációja (*A*) alapján a következő képlet segítségével megbecsülték:

$$H_m = 0,9 \times A$$

A víz százalékos keresztérzékenységét a következőképpen kell kiszámítani:

$$E_{H_2O} = \left(\left(\frac{D_e - C}{D_e} \right) \times \left(\frac{H_m}{H} \right) \right) \times 100$$

ahol:

D_e a várható hígított NO-koncentráció [ppm]

▼B

C a mért hígított NO-koncentráció [ppm]

H_m a legnagyobb vízgőz-koncentráció [%]

H a tényleges vízgőz-koncentráció [%]

iii. A legnagyobb megengedett keresztérzékenység

A CO₂ és a víz együttes keresztérzékenysége nem lehet több, mint a teljes skála 2 százaléka.

d) Az NDUV elemzőkészülékek keresztérzékenységének ellenőrzése

A szénhidrogének és a víz pozitívan interferálhatnak az NDUV elemzőkészülékekkel azáltal, hogy a NO_x-hoz hasonló választ váltanak ki. Az NDUV elemzőkészülék gyártójának a következő eljárással kell ellenőriznie, hogy a keresztérzékenységi hatások korlátozottak:

- i. az elemzőkészüléket és a hűtőt a gyártó használati utasításainak megfelelően kell beállítani; az elemzőkészülék és a hűtő teljesítményének optimalizálása érdekében el kell végezni a szükséges módosításokat;
- ii. el kell végezni az elemzőkészülék nullázását és mérőtartománykalibrálását a kibocsátási vizsgálat során várható koncentrációértékek mellett;
- iii. olyan NO₂ kalibráló gázt kell választani, amely a lehető leginkább megfelel a kibocsátási vizsgálat során várható legnagyobb NO₂-koncentrációnak;
- iv. a NO₂ mérőtartomány-kalibráló gáznak túl kell árasztania a gázmintavevő rendszer szondáját, amíg az elemzőkészülék NO_x-válasza stabilizálódik;
- v. ki kell számítani a stabilizált NO_x-koncentráció 30 másodpercen át rögzített értékeinek átlagát, és NO_{x,ref}-fel jelölve fel kell jegyezni;
- vi. a NO₂ kalibráló gáz áramát le kell állítani, és telíteni kell a mintavevő rendszert egy harmatponti generátor által előállított, 50 °C-os harmatpontra állított gázzal. A harmatponti generátor által előállított gázt legalább 10 perc hosszan át kell vezetni a mintavevő rendszeren és a hűtőn, és mintát kell venni belőle, amíg a hűtő vélhetően egyenletes mennyiségű vizet nem távolít el;
- vii. a iv. lépés befejezését követően a mintavevő rendszert ismét el kell árasztani a NO_{x,ref} meghatározásához használt NO₂ kalibráló gázzal mindaddig, amíg a teljes NO_x-válasz stabilizálódik;
- viii. ki kell számítani a stabilizált NO_x-koncentráció 30 másodpercen át rögzített értékeinek átlagát, és NO_{x,m}-mel jelölve fel kell jegyezni;
- ix. a NO_{x,m} -et NO_{x,dry}-ra kell korrigálni a hűtő kimeneti hőmérsékletén és nyomásán a hűtőn keresztülhaladó maradék vízgőz alapján.

A kiszámított NO_{x,dry} értékének el kell érni a NO_{x,ref} érték legalább 95 %-át.

▼B

e) Mintaszárító

A mintaszárító eltávolítja a vizet, amely egyébként interferálhatna a NO_x -méréssel. Száraz CLD elemzőkészülékeknel igazolni kell, hogy a legnagyobb várható vízgőz-koncentrációnál (H_m) a mintaszárító biztosítja, hogy a CLD páratartalma ≤ 5 g víz/kg száraz levegő (azaz mintegy 0,8 % H_2O) legyen, ami 3,9 °C hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson 100 %-os relatív páratartalmat vagy 25 °C hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson megközelítőleg 25 %-os relatív páratartalmat jelent. A megfelelés igazolható a termikus mintaszárító kimeneténél történő hőmérsékletméréssel vagy a páratartalomnak a közvetlenül a CLD előtt történő mérésével. A CLD kimeneténél is mérhető a páratartalom, feltéve, hogy a CLD-be csak a mintaszárítóból jön anyagáram.

f) A mintaszárító NO_2 -penetrációja

A nem megfelelően kialakított mintaszárítóban maradó folyékony víz eltávolíthatja a mintából a NO_2 -t. Ezért ha a mintaszárítót NDUV elemzőkészülékkel használják együtt úgy, hogy előtte nem található $\text{NO}_2 \rightarrow \text{NO}$ átalakító, előfordulhat, hogy a víz a NO_x mérése előtt eltávolítja a mintából a NO_2 -t. A mintaszárítónak lehetővé kell tennie a vízgőzzel telített és a kibocsátási vizsgálat során várható legnagyobb NO_2 -koncentrációval rendelkező gázban lévő NO_2 legalább 95 %-ának mérését.

4.4. Az analitikai rendszer válaszüzejének ellenőrzése

A válaszüzej ellenőrzéséhez az analitikai rendszer beállításainak (pl. a nyomásnak, a tömegáramoknak, az elemzőkészülékek szűrőbeállításainak és a válaszüzej befolyásoló minden egyéb paraméternek) pontosan meg kell egyeznie a kibocsátási vizsgálat során alkalmazott beállításokkal. A válaszüzejt a gáznak közvetlenül a mintavevő szonda bemeneténél történő bekapcsolásával kell meghatározni. A gázt kevesebb mint 0,1 másodperc alatt kell bekapcsolni. A vizsgálathoz használt gázoknak legalább az elemzőkészülék teljes skálájának 60 %-át elérő koncentrációváltozást kell okozniuk.

Az egyes gáz-halmazállapotú összetevők koncentrációjának alakulását folyamatosan fel kell jegyezni. A késedelmi idő az az időtartam, amely a gázáram bekapcsolásától (t_0) addig telik el, amíg a válasz eléri a mért végérték 10 százalékát (t_{10}). A felfutási idő a mért végérték 10 %-ának és 90 %-ának megfelelő válasz között eltelt idő ($t_{90} - t_{10}$). A rendszer válaszüzeje (t_{90}) a mérődetektor késedelmi idejéből és a detektor felfutási idejéből áll.

Az elemzőkészülék és a kipufogógáz-áram jeleinek szinkronizálásához használandó átalakítási idő az az idő, ami a változástól (t_0) addig telik el, amíg a válasz a mért végérték 50 %-a nem lesz (t_{50}).

A rendszer válaszüzejének az összes összetevő esetében és minden használt tartományban ≤ 12 másodpercre kell lennie, ≤ 3 másodperc felfutási idővel. Ha az NMHC méréséhez NMC-t használnak, akkor a rendszer válaszüzeje meghaladhatja a 12 másodpercet.

5. GÁZOK**▼M3****5.1. Kalibráló és mérőtartomány-kalibráló gázok az RDE-vizsgálatokhoz****5.1.1. Általános követelmények**

A kalibráló gázok és mérőtartomány-kalibráló gázok eltarthatóságát figyelembe kell venni. A tiszta és kevert kalibráló gázoknak és mérőtartomány-kalibráló gázoknak meg kell felelniük az e rendelet XXI. mellékletének 5. al melléklete szerinti előírásoknak.

▼ M3**5.1.2. Kalibráló NO₂-gáz**

Ezenkívül megengedett a NO₂ kalibráló gáz használata. A NO₂ kalibráló gáz koncentrációjának a megadott koncentrációérték 2 %-án belül kell lennie. A NO₂ kalibráló gázban található NO mennyisége nem haladhatja meg a NO₂-tartalom 5 %-át.

5.1.3. Többkomponensű keverékek

Csak az 5.1.1. pontban meghatározott követelményeknek megfelelő többkomponensű keverékek használhatók. E keverékek két vagy több összetevőt tartalmazhatnak. A mind NO-t, mind pedig NO₂-t tartalmazó többkomponensű keverékek mentesülnek az 5.1.1. és az 5.1.2. pontokban meghatározott NO₂ szennyeződési előírás alól.

▼ B**5.2. Gázmegosztók**

A kalibráló és mérőtartomány-kalibráló gázok előállításához gázmegosztókat, vagyis N₂-vel vagy szintetikus levegővel hígító, precíziós keverőberendezéseket lehet használni. A gázosztó pontosságának olyannak kell lennie, hogy a kevert kalibráló gázok koncentrációja ± 2 %-os pontosságú legyen. A hitelesítést a gázmegosztót használó kalibrálások esetében a teljes skála 15 és 50 %-a között kell elvégezni. Ha az első kalibrálás sikertelen, új kalibrálás végezhető más kalibráló gázzal.

A gázmegosztó ellenőrzésére választható olyan műszer is, amely természeténél fogva lineáris, például NO gáz CLD-vel. A műszer mérőtartományát úgy kell beállítani, hogy a mérőtartomány-kalibráló gáz közvetlenül van rákötve a műszerre. A gázmegosztót a szokásosan használt beállításokkal kell ellenőrizni, és a névleges értéket össze kell hasonlítani a műszer által mért koncentrációval. Az eltérésnek minden pontban a névleges koncentrációérték ± 1 %-án belül kell maradnia.

5.3. Az oxigéninterferencia ellenőrzéséhez használt gázok

Az oxigéninterferencia ellenőrzéséhez használt gázoknak propán, oxigén és nitrogén keverékből kell állniuk, és 350 ± 75 ppmC₁ propánkoncentrációval kell rendelkezniük. A koncentrációt gravimetriás módszerekkel, dinamikus keveréssel vagy az összes szénhidrogén és szennyeződés kromatográfiás elemzésével kell meghatározni. Az oxigéninterferencia ellenőrzéséhez használt gázok oxigénkoncentrációjának meg kell felelnie a 3. táblázatban foglalt követelményeknek; az oxigéninterferencia ellenőrzéséhez használt gáz fennmaradó részének pedig tisztított nitrogénből kell állnia.

3. táblázat

Az oxigéninterferencia ellenőrzéséhez használt gázok

	Motortípus	
	Kompressziós gyújtású	Szikragyújtású
O ₂ -koncentráció	$21 \pm 1 \%$	$10 \pm 1 \%$
	$10 \pm 1 \%$	$5 \pm 1 \%$
	$5 \pm 1 \%$	$0,5 \pm 0,5 \%$

▼ M1**6. A (SZILÁRD) RÉSZECSEKIBOCSÁTÁSOK MÉRÉSÉRE SZOLGÁLÓ ELEMZŐKÉSZÜLÉKEK****▼ B**

Miután a részecskeszám-kibocsátások mérése kötelezővé válik, e szakasz fogja meghatározni a részecskeszám-kibocsátások mérésére szolgáló elemzőkészülékekre vonatkozó követelményeket.

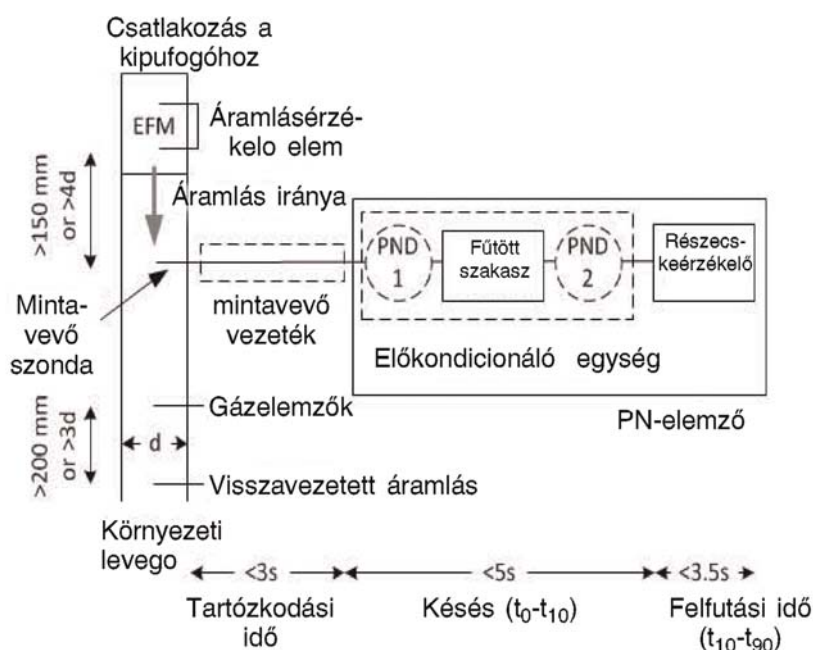
▼ M1

6.1. Általános követelmények

A PN-elemzőkészüléknek egy előkondicionáló egységből és egy részecskeérzékelőből kell állnia, amely képes körülbelül 23 nm-től 50 % hatásfokkal számolni. Megengedhető, hogy a részecskeérzékelő az aeroszolt is előkondicionálja. Az elemzőkészülék érzékenységének a jármű és az elemzőkészülék működésével kapcsolatos ütdésekkel, rezgésekkel, elhasználódással, hőmérséklet- és légnyomásváltozással, elektromágneses interferenciával és egyéb hatásokkal szemben a lehető legkisebbnek kell lennie, és a készülék gyártójának egyértelműen fel kell tüntetnie az érzékenységet a készülék használati utasításában. A PN-elemzőkészülék csak a gyártó által megadott működési paramétereken belül használható.

1. ábra

Példa a PN-elemzőkészülék kialakítására: A szaggatott vonalak a szabadon választható részeket jelölik. EFM = kipufogógáz-tömégárammérő, d = belső átmérő, PND = részecskeszám-hígító.



A PN-elemzőkészüléket a mintavételi ponthoz egy olyan mintavevő szondán keresztül kell csatlakoztatni, amely a kipufogócső középvezetékéből vesz mintát. Az 1. függelék 3.5. pontjában meghatározottak szerint, ha a részecskéket nem hígítják a kipufogócsőnél, a mintavevő vezetéknek legalább 373 K (100 °C) hőmérsékletre kell melegíteni a PN-elemzőkészülék első hígításának vagy az elemzőkészülék részecskeérzékelőjének pontjáig. A mintavevő vezetékben való tartózkodási időnek 3 másodpercnél rövidebbnek kell lennie.

A mintavételnek alávetett kipufogógázzal érintkező valamennyi alkatrészt mindig olyan hőmérsékleten kell tartani, amely megakadályozza a készülékben lévő valamennyi vegyület kondenzációját. Ez elérhető például magasabb hőmérsékletre való melegítéssel és a minta hígításával vagy a (fél-)jillékony vegyületek oxidációjával.

A PN-elemzőkészüléknek tartalmaznia kell egy fűtött szakaszt, ahol a fal hőmérséklete $\geq 573\text{ K}$. A készüléknek a fűtött fázisokat $\pm 10\text{ K}$ tűréssel állandó névleges üzemi hőmérsékleteken kell tartania, és jeleznie kell, hogy a fűtött fázisok a megfelelő üzemi hőmérsékleteken vannak-e. Az alacsonyabb hőmérsékletek elfogadhatók, amennyiben az illékony részecskék eltávolítási határfoka megfelel a 6.4. pont előírásainak.

▼ **M1**

A nyomásérzékelőnek, a hőmérséklet-érzékelőnek és az egyéb érzékelőknek figyelemmel kell kísérniük a készülék üzemeltetés közbeni megfelelő működését, és működési hiba esetén figyelmeztetéssel vagy üzenettel kell jelezniük.

A PN-elemzőkészülék késésének ≤ 5 másodpercnak kell lennie.

A PN-elemzőkészülék (és/vagy a részecskeérzékelő) felfutási idejének $\leq 3,5$ másodpercnak kell lennie.

A részecskekonzentráció-méréseket 273 K-ra és 101,3 kPa-ra normalizálva kell feljegyezni. Szükség esetén a nyomást és/vagy a hőmérsékletet az érzékelő bemeneténél meg kell mérni és fel kell jegyezni a részecskekonzentráció normalizálása céljából.

Azok a PN-rendszerek, amelyek megfelelnek az ENSZ EGB 83. vagy 49. előírása vagy 15. számú globális műszaki előírása szerinti kalibrálási követelményeknek, automatikusan megfelelnek e melléklet kalibrálási követelményeinek is.

6.2. A hatásokra vonatkozó követelmények

A teljes PN-elemző rendszernek, beleértve a mintavevő vezetékét is, teljesítenie kell a 3a. táblázatban szereplő, a hatásokra vonatkozó követelményeket.

3a. táblázat

A PN-elemző rendszer (a mintavevő vezetékét is beleértve) hatásfokára vonatkozó követelmények

d_p [nm]	23 alatt	23	30	50	70	100	200
E(d_p) PN-elemző	Meghatározandó	0,2–0,6	0,3–1,2	0,6–1,3	0,7–1,3	0,7–1,3	0,5–2,0

Az E(d_p) hatásfok meghatározása: a PN-elemzőrendszer mért értékének egy referenciaként szolgáló ($d_{50} \% = 10$ nm vagy kevesebb, ellenőrzött linearitású és elektrométerrel kalibrált) kondenzációs részecskeszámláló (CPC) számkonzentrációjához viszonyított aránya vagy a PN-elemzőrendszer mért értékének egy párhuzamosan monodiszperz, d_p mobilitási átmérőjű aeroszolt mérő, referenciaként szolgáló elektrométernek a PN-elemzőrendszerrel megegyező hőmérsékletre és nyomásra normalizált számkonzentrációjához viszonyított aránya.

A hatásokra vonatkozó követelményeket később ki kell igazítani annak biztosítása érdekében, hogy a PN-elemzőkészülékek hatásfoka összhangban legyen a margin PN-nel. Az anyagnak termikusan stabil koromszerű anyagnak kell lennie (pl. szikrakisüléssel grafit vagy termikusan előkezelt, diffúziós lánggal képzett korom). Ha a hatásfokgörbét más aeroszollal (pl. NaCl-dal) mérik, akkor a koromszerű anyag görbéjével való korrelációt be kell mutatni egy ábrán, amely összehasonlítja a két vizsgálati aeroszol használatával kapott hatásfokokat. A számlálási hatásfokok közötti különbségeket figyelembe kell venni oly módon, hogy a mért hatásfokokat kiigazítják a megadott ábra alapján, hogy koromszerű aeroszorra vonatkozó hatásfokot adjanak eredményül. A többszörösen töltött részecskékre vonatkozóan korrekciót kell alkalmazni és ezt dokumentálni kell, de a korrekció mértéke nem haladhatja meg a 10 %-ot. Ezek a hatásfokok a PN-elemzőkészülék és a mintavevő vezeték együttesére vonatkoznak. A PN-elemzőkészülék részei (például az előkondicionáló egység és a részecskeérzékelő) külön-külön is kalibrálhatók, ha bizonyítható, hogy a PN-elemzőkészülék és a mintavevő vezeték együttesen megfelelnek a 3a. táblázatban foglalt követelményeknek. Az érzékelő mért jelének az érzékelési határ (ebben az esetben a nullaszint és 3 szórás összegének) kétszeresénél nagyobbaknak kell lennie.

▼ M1**6.3. Linearitási követelmények**

A mintavevő vezeték is magában foglaló PN-elemzőkészüléknek monodiszperz vagy polidiszperz koromszerű részecskék használata mellett teljesítenie kell a 2. függelék 3.2. pontjában foglalt linearitási követelményeket. A részecskeméretnek (mobilitási átmérő vagy számlált medián átmérő) nagyobbnek kell lennie 45 nm-nél. Referenciakészülékként elektrométert vagy legfeljebb $d_{50} = 10$ nm értékű, ellenőrzött linearitású kondenzációs részecskeszámológát kell használni. Alternatív megoldásként a 83. számú ENSZ EGB-előírásnak megfelelő részecskeszámológó-rendszer is használható.

Ezenkívül a PN-elemzőkészülék és a referenciakészülék valamennyi ellenőrzött ponton (a nullpont kivételével) mért különbségének az ellenőrzött pontok középértékének 15 %-án belül kell lennie. Legalább 5, egyenlően elosztott pontot (és a nullpontot) kell ellenőrizni. A legnagyobb ellenőrzött koncentrációt kell a PN-elemzőkészülék legnagyobb megengedett koncentrációjának tekinteni.

Ha a PN-elemzőkészüléket részenként kalibrálják, akkor a linearitást elegendő csak a részecskeérzékelő tekintetében ellenőrizni, de a többi rész és a mintavevő vezeték hatásfokát figyelembe kell venni a mérédekség számításánál.

6.4. Az illékony részecskék eltávolítási hatásfoka

A rendszernek 99 %-nál nagyobb hatásfokkal kell eltávolítania a ≥ 30 nm méretű tetraakotán ($\text{CH}_3(\text{CH}_2)_{38}\text{CH}_3$) részecskéket $\geq 10\,000$ részecske/köbcentiméter bemeneti koncentráció és minimális hígítás mellett.

A rendszernek szintén 99 %-nál nagyobb eltávolítási hatásfokkal kell rendelkeznie az > 50 nm számlált medián átmérőjű és > 1 mg/m³ tömegű polidiszperz alkánok (dekán vagy magasabb) vagy emery oil tekintetében.

A tetraakotánra és/vagy polidiszperz alkánra vagy az olajra vonatkozó illékonyrészecske-eltávolítási hatásfokot csak egyszer kell igazolni a készülékcsalád tekintetében. A készülék gyártójának azonban olyan karbantartási vagy cseregyakoriságot kell meghatároznia, amely biztosítja, hogy az eltávolítási hatásfok ne csökkenjen a műszaki követelményekben meghatározottak alá. Ha ez az információ nincs megadva, az illékonyrészecske-eltávolítási hatásfokot minden egyes készülék esetében évente ellenőrizni kell.

▼ B**7. A KIPUFOGÓGÁZ-TÖMEGÁRAM MÉRÉSÉRE SZOLGÁLÓ MŰSZEREK****7.1. Általános követelmények**

A kipufogógáz-tömegáram mérésére szolgáló műszereknek, érzékelőknek vagy jeleknek olyan méréstartománnyal és válaszidővel kell rendelkezniük, amely alkalmas a kipufogógáz-tömegáram előírt pontosságú mérésére, tranzienst és állandósult üzemiállapotban egyaránt. A műszerek, érzékelők és jelek érzékenysége a jármű és a műszer működésével kapcsolatos ütdésekkel, rezgésekkel, öregedéssel, hőmérséklet- és légnyomás-változással, elektromágneses interferenciával és egyéb hatásokkal szemben olyan mértékűnek kell lennie, hogy a járulékos hibák száma a lehető legkisebb legyen.

7.2. A műszerekre vonatkozó előírások

A kipufogógáz tömegáramát közvetlen méréssel kell megállapítani a következő műszerek valamelyikének alkalmazásával:

- a) Pitot-csőves áramlásmérő;
- b) nyomáskülönbség-mérő készülékek, például mérőtorok (részletesen lásd az ISO 5167 szabványt);
- c) ultrahangos áramlásmérő;
- d) örvényáramú áramlásmérő.

▼B

Minden egyedi kipufogógáz-tömegárammérőnek teljesítenie kell a 3. pontban foglalt linearitási követelményeket. A műszer gyártójának továbbá igazolnia kell, hogy a kipufogógáz-tömegárammérők egyes típusai megfelelnek a 7.2.3–7.2.9. pontok szerinti követelményeknek.

A kipufogógáz-tömegáramot megengedett a levegő tömegáramának és a tüzelőanyag tömegáramának visszavezethető módon kalibrált érzékelőkkel végzett mérései alapján kiszámítani, amennyiben ezek az érzékelők megfelelnek a 3. pont szerinti linearitási követelményeknek és a 8. pont szerinti pontossági követelményeknek, és amennyiben az eredményként kapott kipufogógáz-tömegáramot a 3. függelék 4. pontja szerint hitelesítik.

Emellett a kipufogógáz-tömegáram meghatározására egyéb olyan módszerek is használhatók, amelyek nem közvetlenül visszavezethető műszereken és jeleken – például egyszerűsített kipufogógáz-tömegárammérőn vagy ECU-jeleken – alapulnak, amennyiben az eredményként kapott kipufogógáz-tömegáram megfelel a 3. pont szerinti linearitási követelményeknek és a 3. függelék 4. pontja szerint hitelesítik.

7.2.1. *Kalibrálási és ellenőrzési szabványok*

A kipufogógáz-tömegárammérők mérési teljesítményét levegővel vagy kipufogógázzal kell ellenőrizni egy visszavezethető szabvány alapján, például kalibrált kipufogógáz-tömegárammérő vagy teljes áramú hígítórendszerhez tartozó hígítóalagút segítségével.

7.2.2. *Az ellenőrzés gyakorisága*

A kipufogógáz-tömegárammérőknek a 7.2.3. és 7.2.9. pont szerinti megfelelésségét a tényleges vizsgálat előtt legfeljebb egy évvel kell ellenőrizni.

▼M37.2.3. *Pontosság*

A kipufogógáz-tömegárammérő pontossága, amely a kipufogógáz-tömegárammérő által mért érték és a tömegáram referenciaértékének különbsége, nem haladhatja meg $\pm 3\%$ -nál nagyobb mértékben a mért értéket, a teljes skála $0,5\%$ -át vagy annak a legnagyobb tömegáramnak a $\pm 1,0\%$ -át, amellyel a kipufogógáz-tömegárammérőt kalibrálták, attól függően, hogy melyik a nagyobb.

▼B7.2.4. *Ismételhetőség*

Az ismételhetőség, ami egy meghatározott névleges tömegáramra adott, 10-szer megismételt válaszból számított szórás 2,5-szerese, a kalibrálási tartománynak körülbelül a közepén nem lehet nagyobb, mint annak a legnagyobb tömegáramnak az 1% -a, amellyel a kipufogógáz-tömegárammérőt kalibrálták.

▼M37.2.5. *Zaj*

A zaj nem haladhatja meg a legnagyobb kalibrált tömegáram értékének 2% -át. A 10 mérési időtartam mindegyike után be kell iktatni egy 30 másodperces szakaszt, melynek során az elemzőkészülék a legnagyobb kalibrált tömegáramnak van kitéve.

▼B7.2.6. *Nullponteltolódás*

A nullponteltolódás a legalább 30 másodpercen át tartó nullázó áram hatására adott átlagos válasz. A nullponteltolódás a rögzített elsődleges jelek, például a nyomás alapján ellenőrizhető. Az elsődleges jelek 4 óra alatti eltolódásának kisebbnek kell lennie a kipufogógáz-tömegárammérő kalibrálásához használt tömegáram mellett rögzített elsődleges jel legnagyobb értékének ± 2 százalékánál.

▼B**7.2.7. Mérőtartomány-eltolódás**

A mérőtartomány-eltolódás a legalább 30 másodpercen át tartó mérőtartomány-kalibráló áram hatására adott átlagos válasz. A mérőtartomány-eltolódás a rögzített elsődleges jelek, például a nyomás alapján ellenőrizhető. Az elsődleges jelek 4 óra alatti eltolódásának kisebbnek kell lennie a kipufogógáz-tömegárammérő kalibrálásához használt tömegáram mellett rögzített elsődleges jel legnagyobb értékének ± 2 százalékánál.

7.2.8. Felfutási idő

A kipufogógáz-tömegáramot mérő műszerek és módszerek felfutási idejének a lehető leginkább meg kell felelnie a gázelemző készülékek 4.2.7. pontban meghatározott felfutási idejének, de nem haladhatja meg az 1 másodpercet.

7.2.9. A válaszüdő ellenőrzése

A kipufogógáz-tömegárammérő felfutási idejét a kibocsátási vizsgálatoknál használt paraméterekhez hasonló paraméterek (nyomás, tömegáramok, szűrőbeállítások és minden egyéb, a felfutási időt befolyásoló paraméter) használatával kell meghatározni. A válaszüdőt a gáznak közvetlenül a kipufogógáz-tömegárammérő bemeneténél történő bekapcsolásával kell meghatározni. A gázáramot a lehető leggyorsabban kell bekapcsolni, erősen ajánlott, hogy a bekapcsolás ideje kevesebb legyen 0,1 másodpercnél. A gáz vizsgálathoz használt áramlási sebességének legalább a kipufogógáz-tömegárammérő teljes skálájának 60 %-át elérő változást kell kiváltania az áramlási sebességben. A gázáram értékét regisztrálni kell. A késedelmi idő az az időtartam, amely a gázáram átkapcsolásától (t_0) addig eltelik, amíg a válasz eléri a mért végérték 10 százalékát (t_{10}). A felfutási idő a mért végérték 10 %-ának és 90 %-ának megfelelő válasz között eltelt idő ($t_{90} - t_{10}$). A válaszüdő (t_{90}) a késedelmi idő és a felfutási idő összege. A kipufogógáz-tömegárammérő válaszüdeje (t_{90}) ≤ 3 másodperc, ≤ 1 másodperc hosszúságú felfutási idővel ($t_{90} - t_{10}$), a 7.2.8. ponttal összhangban.

8. ÉRZÉKELŐK ÉS KIEGÉSZÍTŐ BERENDEZÉSEK

A például a hőmérséklet, légnyomás, környezeti páratartalom, járműsebesség, tüzelőanyag-áram vagy beszívottlevegő-áram meghatározásához használt érzékelők és kiegészítő berendezések nem változtathatják meg és nem befolyásolhatják túlzottan a jármű motorjának és kipufogógázutókezelő rendszerének teljesítményét. Az érzékelők és kiegészítő berendezések pontosságának meg kell felelnie a 4. táblázat szerinti követelményeknek. A 4. táblázat követelményeinek való megfelelést a műszer gyártója által meghatározott időközönként kell igazolni, a belső ellenőrzési eljárások vagy az ISO 9000 szabvány követelményei szerint.

4. táblázat**A mérési paraméterekre vonatkozó pontossági követelmények**

Mérési paraméter	Pontosság
Tüzelőanyag-áram ⁽¹⁾	A mért érték ± 1 %-a ⁽³⁾
Levegőáram ⁽¹⁾	A mért érték ± 2 %-a
Járműsebesség ⁽²⁾	$\pm 1,0$ km/h, abszolút érték
Hőmérséklet ≤ 600 K	± 2 K, abszolút érték

▼B

Mérési paraméter	Pontosság
Hőmérséklet > 600 K	a kelvinben mért érték $\pm 0,4$ %-a
Környezeti nyomás	$\pm 0,2$ kPa, abszolút érték
Relatív páratartalom	± 5 %, abszolút érték
Abszolút páratartalom	a mért érték ± 10 %-a vagy 1 g H ₂ O/kg száraz levegő, attól függően, hogy melyik a nagyobb

(¹) Opcionális a kipufogógáz-tömegáram meghatározásához.

(²) Ez a követelmény csak a sebességérzékelőre vonatkozik; ha az olyan paraméterek, mint a gyorsulás, a sebességnek a pozitív gyorsulással való szorzata vagy az RPA (relatív pozitív gyorsulás) meghatározásához a járműsebességet veszik figyelembe, a járműsebességre vonatkozó jelnek 3 km/óra felett 0,1 %-os pontosságúnak és 1 Hz-es mintavételi gyakoriságúnak kell lennie. Ez a pontossági követelmény teljesíthető egy kerékfordulatszám-érzékelő jelének alkalmazásával.

(³) A pontosságnak a mért érték 0,02 %-ának kell lennie, ha a levegőnek és a kipufogógáz-tömegáramnak a tüzelőanyag-áramból való kiszámításához használják a 4. függelék 10. pontja szerint.

▼B*3. függelék***A PEMS és a nem visszavezethető kipufogógáz-tömegáram hitelesítése****1. BEVEZETÉS**

Ez a függelék azokat a követelményeket ismerteti, amelyek a beépített PEMS tranziens körülmények közötti működésének, valamint a nem visszavezethető kipufogógáz-tömegárammérők által adott vagy ECU-jelek alapján kiszámított kipufogógáz-tömegáram helyességének hitelesítéséhez szükségesek.

2. SZIMBÓLUMOK, PARAMÉTEREK ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK

%	—	százalék
#/km	—	kilométerenkénti szám
a_0	—	a regressziós egyenes y -tengelymetszete
a_1	—	a regressziós egyenes meredeksége
g/km	—	gramm/kilométer
Hz	—	hertz
km	—	kilométer
m	—	méter
mg/km	—	milligramm/kilométer
r^2	—	determinációs együttható
x	—	a referenciajel tényleges értéke
y	—	a hitelesítendő jel tényleges értéke

3. A PEMS HITELESÍTÉSI ELJÁRÁSA**3.1. A PEMS hitelesítésének gyakorisága**

A beépített PEMS hitelesítését ajánlott minden egyes PEMS-ből és járműből álló kombináció esetében elvégezni az RDE-vizsgálat előtt vagy alternatív megoldásként a vizsgálat befejezése után.

3.2. A PEMS hitelesítési eljárása**3.2.1. A PEMS beépítése**

A PEMS-et az 1. függelék előírásainak megfelelően kell beépíteni és előkészíteni. A PEMS beépítésén nem szabad változtatni a hitelesítés és az RDE-vizsgálat közötti időben.

▼M3**3.2.2. Vizsgálati feltételek**

A hitelesítési vizsgálatot görgős fékpadon kell elvégezni lehetőség szerint a típusjóváhagyásra vonatkozó körülmények között, az e rendelet XXI. mellékletében foglalt előírásokat követve. A PEMS által a hitelesítési vizsgálat során kivont kipufogógáz-áramot ajánlott visszavezetni az állandó térfogatú mintavevő rendszerbe. Ha ez nem valósítható meg, akkor az állandó térfogatú mintavevő rendszer eredményeit korrigálni kell a kivont kipufogógáz tömegével. Ha a kipufogógáz-tömegáramot kipufogógáz-tömegárammérővel hitelesítették, az érzékelők vagy az ECU adatait ajánlott összehasonlítani a tömegárammérések eredményével.

▼ M3**3.2.3. Az adatok elemzése**

A laboratóriumi eszközökkel mért, teljes távolságspecifikus kibocsátást [g/km] a XXI. melléklet 7. al melléklete szerint kell kiszámítani. A PEMS-szel mért kibocsátásokat a 4. függelék 9. pontja szerint kell kiszámítani: a szennyezőanyag-kibocsátások teljes tömegét össze kell adni [g], és el kell osztani a görgős fékpad által mért teljes vizsgálati távolsággal [km]. A szennyező anyagoknak a PEMS-szel és a laboratóriumi referenciarendszerrel meghatározott teljes távolságspecifikus tömegét [g/km] a 3.3. pontnak megfelelően értékelni kell. A NO_x-kibocsátási mérések hitelesítéséhez páratartalom-korrekciót kell végezni az e rendelet XXI. mellékletének 7. al melléklete szerint.

▼ B**3.3. A PEMS hitelesítésénél megengedett tűrések**

A PEMS hitelesítésének teljesítenie kell az 1. táblázatban megadott követelményeket. Ha bármelyik megengedett tűrés nem teljesül, akkor helyesbítő lépéseket kell végrehajtani, és meg kell ismételni a PEMS hitelesítését.

▼ M1**1. táblázat****Megengedett tűrések**

Paraméter [mértékegység]	Megengedett abszolút tűrés
Távolság [km] ⁽¹⁾	250 m a laboratóriumi referenciától
THC ⁽²⁾ [mg/km]	15 mg/km vagy a laboratóriumi referencia 15 %-a, attól függően, hogy melyik a nagyobb
CH ₄ ⁽²⁾ [mg/km]	15 mg/km vagy a laboratóriumi referencia 15 %-a, attól függően, hogy melyik a nagyobb
NMHC ⁽²⁾ [mg/km]	20 mg/km vagy a laboratóriumi referencia 20 %-a, attól függően, hogy melyik a nagyobb
PN ⁽²⁾ [# / km]	1•10 ¹¹ p/km vagy a laboratóriumi referencia ⁽³⁾ 50 %-a, attól függően, hogy melyik a nagyobb
CO ⁽²⁾ [mg/km]	150 mg/km vagy a laboratóriumi referencia 15 %-a, attól függően, hogy melyik a nagyobb
CO ₂ [g/km]	10 g/km vagy a laboratóriumi referencia 10 %-a, attól függően, hogy melyik a nagyobb
NO _x ⁽²⁾ [mg/km]	15 mg/km vagy a laboratóriumi referencia 15 %-a, attól függően, hogy melyik a nagyobb

(1) csak akkor alkalmazandó, ha a jármű sebességét az ECU segítségével állapítják meg; a megengedett tűrés teljesítéséhez az ECU által mért járműsebességet módosítani lehet a hitelesítési vizsgálat eredménye alapján.

(2) A paramétert csak akkor kell alkalmazni, ha e melléklet 2.1. pontja előírja a mérés elvégzését.

(3) PMP-rendszer

▼B

4. A NEM VISSZAVEZETHETŐ MŰSZEREK ÉS ÉRZÉKELŐK ÁLTAL MEGHATÁROZOTT KIPUFOGÓGÁZ-TÖMEGÁRAM HITELESÍTÉSI ELJÁRÁSA

▼M3

- 4.1. A hitelesítés gyakorisága

A 2. függelék 3. pontja szerinti, állandósult állapot melletti linearitási követelmények teljesítése mellett a nem visszavezethető kipufogógáz-tömegárammérők vagy a nem visszavezethető érzékelők vagy ECU-jelek alapján számított kipufogógáz-tömegáramok linearitását tranziens körülmények között hitelesíteni kell valamennyi vizsgálati járműre vonatkozóan, egy kalibrált kipufogógáz-tömegárammérő vagy az állandó térfogatú mintavevő rendszer segítségével.

- 4.2. A hitelesítési eljárás

A hitelesítést görgős fékpadon kell elvégezni, lehetőség szerint a típusjóváhagyásra vonatkozó körülmények között. Referenciaként egy visszavezethető módon kalibrált áramlásmérőt kell használni. A környezeti hőmérséklet az e melléklet 5.2. pontjában meghatározott tartományon belül bármilyen értéket felvehet. A kipufogógáz-tömegárammérő beépítésének és a vizsgálat végrehajtásának meg kell felelnie az e melléklet 1. függelékének 3.4.3. pontjában foglalt követelményeknek.

▼B

- 4.3. Követelmények

A 2. táblázatban megadott linearitási követelményeknek teljesülniük kell. Ha bármelyik megengedett tűrés nem teljesül, akkor helyesbítő lépéseket kell végrehajtani, és meg kell ismételni a hitelesítést.

2. táblázat

A számított és mért kipufogógáz-tömegáramra vonatkozó linearitási követelmények

Mérési paraméter/rendszer	a_0	a_1 meredekség	Standard hiba SEE	Determinációs együttható r^2
Kipufogógáz-tömegáram	$0,0 \pm 3,0 \text{ kg/h}$	$1,00 \pm 0,075$	$\leq 10 \text{ \% max}$	$\geq 0,90$

▼B*4. függelék***A kibocsátások meghatározása****▼M3**

1. BEVEZETÉS

Ez a függelék a pillanatnyi tömeg- és a részecskeszám-kibocsátások [g/s; #/s] meghatározásának eljárását ismerteti, amelyet később az RDE-vizsgálati út értékeléséhez és a végső kibocsátási eredmény kiszámításához kell használni a 6. függelékben leírtak szerint.

▼B

2. SZIMBÓLUMOK, PARAMÉTEREK ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK

%	— százalék
<	— kisebb mint
#/s	— másodpercenkénti szám
α	— a hidrogén molaránya (H/C)
β	— a szén molaránya (C/C)
γ	— a kén molaránya (S/C)
δ	— a nitrogén molaránya (N/C)
$\Delta t_{t,i}$	— az elemzőkészülék t jelátalakítási ideje [s]
$\Delta t_{t,m}$	— a kipufogógáz-tömegárammérő t jelátalakítási ideje [s]
ε	— az oxigén molaránya (O/C)
ρ_e	— a kipufogógáz sűrűsége
ρ_{gas}	— a „gas” kipufogógáz-összetevő sűrűsége
λ	— levegőfelesleg-arány
λ_i	— pillanatnyi levegőfelesleg-arány
A/F_{st}	— sztöchiometrikus levegő-tüzelőanyag arány [kg/kg]
°C	— Celsius-fok
c_{CH_4}	— a metán koncentrációja
c_{CO}	— a CO száraz koncentrációja [%]
c_{CO_2}	— a CO ₂ száraz koncentrációja [%]
c_{dry}	— egy szennyező anyag száraz koncentrációja ppm-ben vagy térfogatszázalékban
$c_{\text{gas},i}$	— a „gas” kipufogógáz-összetevő pillanatnyi koncentrációja [ppm]
c_{HCw}	— nedves HC-koncentráció [ppm]
$c_{\text{HC(w/NMC)}}$	— HC-koncentráció, amikor a CH ₄ vagy a C ₂ H ₆ áthalad az NMC-n [ppmC ₁]

▼B

$c_{\text{HC(w/oNMC)}}$	— HC-koncentráció, amikor a CH_4 vagy a C_2H_6 kike-rüli az NMC-t [ppm C_1]
$c_{i,c}$	— az i összetevő idővel korrigált koncentrációja [ppm]
$c_{i,r}$	— az i összetevő koncentrációja a kipufogógázban [ppm]
c_{NMHC}	— a metántól különböző szénhidrogének koncentrációja
c_{wet}	— egy szennyező anyag nedves koncentrációja ppm-ben vagy térfogatszázalékban
E_E	— etánhatásfok
E_M	— metánhatásfok
g	— gramm
g/s	— gramm/másodperc
H_a	— a beszívott levegő páratartalma [g viz/kg száraz levegő]
i	— a mérés sorszáma
kg	— kilogramm
kg/h	— kilogramm/óra
kg/s	— kilogramm/másodperc
k_w	— száraz-nedves korrekciós tényező
m	— méter
$m_{\text{gas},i}$	— a „gas” kipufogógáz-összetevő tömege [g/s]
$q_{maw,i}$	— a beszívott levegő pillanatnyi tömegárama [kg/s]
$q_{m,c}$	— a kipufogógáz idővel korrigált tömegárama [kg/s]
$q_{mew,i}$	— a kipufogógáz pillanatnyi tömegárama [kg/s]
$q_{mf,i}$	— a tüzelőanyag pillanatnyi tömegárama [kg/s]
$q_{m,r}$	— a kipufogógáz nyers tömegárama [kg/s]
r	— keresztkorrelációs együttható
r^2	— determinációs együttható
r_h	— szénhidrogén-választényező
rpm	— fordulat/perc
s	— másodperc
u_{gas}	— a „gas” kipufogógáz-összetevő u értéke

▼B**3. A PARAMÉTEREK IDŐVEL VALÓ KORRIGÁLÁSA**

A távolságspecifikus kibocsátások helyes kiszámítása érdekében az összetevő-koncentrációk, a kipufogógáz-tömegáram, a járműsebesség és az egyéb járműadatok rögzített értékeit korrigálni kell az idővel. Az idővel való korrigálás megkönnyítése érdekében a szinkronizálandó adatokat vagy egyetlen adatrögzítő berendezés segítségével vagy az 1. függelék 5.1. pontjának megfelelő, szinkronizált időbélyegzővel kell rögzíteni. A paraméterek idővel való korrigálását és szinkronizálását a következő, 3.1–3.3. pont szerinti eljárással kell elvégezni.

3.1. Az összetevők koncentrációjának idővel való korrigálása

Az összes összetevő-koncentráció rögzített értékét korrigálni kell az idővel oly módon, hogy a vonatkozó elemzőkészülékek jelátalakítási idejének megfelelő visszafelé történő eltolást alkalmaznak. Az elemzőkészülékek jelátalakítási idejét a 2. függelék 4.4. pontja szerint kell meghatározni:

$$c_{i,c}(t - \Delta t_{t,i}) = c_{i,r}(t)$$

ahol:

$c_{i,c}$ az i összetevő idővel korrigált koncentrációja az idő (t) függvényében

$c_{i,r}$ az i összetevő korrigálatlan koncentrációja az idő (t) függvényében

$\Delta t_{t,i}$ az i összetevőt mérő elemzőkészülék jelátalakítási ideje

3.2. A kipufogógáz-tömegáram idővel való korrigálása**▼M3**

A kipufogógáz-tömegárammérővel mért kipufogógáz-tömegáramot korrigálni kell az idővel, a kipufogógáz-tömegárammérő jelátalakítási idejének megfelelő visszafelé történő eltolás alkalmazásával. A tömegárammérő jelátalakítási idejét a 2. függelék 4.4. pontja szerint kell meghatározni:

▼B

$$q_{m,c}(t - \Delta t_{t,m}) = q_{m,r}(t)$$

ahol:

$q_{m,c}$ a kipufogógáz-tömegáram idővel korrigált értéke az idő (t) függvényében

$q_{m,r}$ a kipufogógáz-tömegáram idővel korrigálatlan értéke az idő (t) függvényében

$\Delta t_{t,m}$ a kipufogógáz-tömegárammérő t jelátalakítási ideje

Ha a kipufogógáz-tömegáram meghatározása a ECU vagy egy érzékelő adatai alapján történik, megfontolandó egy kiegészítő átalakítási idő alkalmazása, amelyet a számított kipufogógáz-tömegáram és a 3. függelék 4. pontja szerint mért kipufogógáz-tömegáram keresztkorrelációjával lehet meghatározni.

3.3. A járműadatok szinkronizálása

Az érzékelők vagy az ECU által adott adatokat keresztkorreláció segítségével szinkronizálni kell a megfelelő kibocsátási adatokkal (pl. az összetevő-koncentrációkkal).

▼B3.3.1. *A különböző forrásokból származó járműsebesség-adatok*

A jármű sebességének a kipufogógáz-tömegárammal való szinkronizálásához először egy érvényes sebességgörbét kell meghatározni. Ha a jármű sebességére vonatkozóan több forrásból is (pl. a GPS-től, az érzékelőktől vagy az ECU-tól) származik adat, akkor a sebességértékeket keresztkorreláció segítségével szinkronizálni kell.

3.3.2. *A jármű sebessége és a kipufogógáz-tömegáram*

A kipufogógáz-tömegáram és a járműsebességnek a pozitív gyorsulással való szorzata közötti keresztkorreláció segítségével szinkronizálni kell a járműsebességet a kipufogógáz-tömegárammal.

3.3.3. *További jelek*

A lassan és kis tartományon belül változó értékű jelek, például a környezeti hőmérséklet szinkronizálása elhagyható.

▼M3

4. HIDEGINDÍTÁS

Az RDE alkalmazásában hidegindításnak minősül a vizsgálat kezdetétől addig a pontig terjedő időszak, amikor a jármű működtetése eléri az 5 percet. Ha a hűtőközeg hőmérsékletét megállapították, a hidegindítási szakasz akkor ér véget, amikor a hűtőközeg először legalább 70 °C hőmérsékletű, de mindenképp befejeződik legkésőbb a vizsgálat megkezdése után 5 perccel.

▼M1

5. KIBOCSÁTÁSMÉRÉS LEÁLLÍTOTT BELSŐ ÉGÉSŰ MOTOR MELLETT

A leállított belső égésű motor mellett keletkező pillanatnyi kibocsátások vagy kipufogógáz-tömegáram méréseit rögzíteni kell. Ezt követően egy külön lépésben a rögzített értékeket nullára kell állítani az adatok utófeldolgozása során. A belső égésű motort leállított állapotúnak kell tekinteni, ha a következő feltételek közül kettő teljesül: a rögzített fordulatszám < 50 rpm; a mért kipufogógáz-tömegáram < 3 kg/h; a mért kipufogógáz-tömegáram az alapjáraton állandósult állapot melletti jellemző kipufogógáz-tömegáram értékének 15 %-a alá csökken.

▼B

6. A JÁRMŰ TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁGÁNAK KONZISZTENCIA-ELLENŐRZÉSE

Ha megalapozott kétség merül fel azzal kapcsolatban, hogy a vizsgálati utat az e melléklet 5.2. pontjában meghatározott megengedett tengerszint feletti magasság felett folytatták le, és ha a tengerszint feletti magasság mérése csak GPS-szel történt, a GPS magassági adatain konzisztencia-ellenőrzést kell végezni, és szükség esetén korrigálni kell őket. Az adatok konzisztenciájának ellenőrzéséhez a földrajzi szélességre, a földrajzi hosszúságra és a tengerszint feletti magasságra vonatkozó GPS-adatokat egy digitális domborzatmodellnek vagy egy megfelelő léptékű topografikus térképnek a tengerszint feletti magasságra vonatkozó adataival kell összevetni. A topografikus térkép által jelzett tengerszint feletti magasságtól több mint 40 méterrel eltérő méréseket manuálisan korrigálni kell és meg kell jelölni.

7. A GPS ÁLTAL JELZETT JÁRMŰSEBESSÉG KONZISZTENCIA-ELLENŐRZÉSE

A GPS által megállapított járműsebesség konzisztenciáját ellenőrizni kell oly módon, hogy kiszámítják és összehasonlítják a vizsgálati út teljes hosszát az érzékelők, a hitelesített ECU vagy alternatív megoldásként egy digitális közúthálózati vagy topografikus térkép alapján végzett referenciamérésekkel. A GPS-adatok nyilvánvaló hibáit kötelező kijavítani, például egy közvetlen helyszámító érzékelőnek a konzisztencia-ellenőrzés előtti alkalmazása révén. Az eredeti és korrigálatlan adatfájl is meg kell

▼B

örizni, és a javított adatokat meg kell jelölni. A javított adatok nem vonatkozhatnak 120 másodpercnél hosszabb egybefüggő időszakokra vagy összesen 300 másodpercnél hosszabb időszakokra. A teljes vizsgálati útnak a javított GPS-adatok alapján kiszámított távolsága legfeljebb 4 %-kal térhet el a referenciátávolságtól. Ha a GPS-adatok nem teljesítik ezeket a követelményeket, és más megbízható forrás nem áll rendelkezésre a sebesség megállapításához, a vizsgálat eredményeit érvénytelennek kell tekinteni.

8. A KIBOCSÁTÁSOK KORRIGÁLÁSA

8.1. Száraz-nedves korrekció

Ha a kibocsátások mérése száraz alapon történik, akkor a mért koncentrációkat át kell számítani nedves alapú koncentrációkra az alábbi módon: ahol:

$$c_{\text{wet}} = k_w \times c_{\text{dry}}$$

c_{wet} egy szennyező anyag nedves koncentrációja ppm-ben vagy térfogat-százalékban

c_{dry} egy szennyező anyag száraz koncentrációja ppm-ben vagy térfogat-százalékban

k_w a száraz-nedves korrekciós tényező

A k_w kiszámításához az alábbi képletet kell használni:

$$k_w = \left(\frac{1}{1 + \alpha \times 0,005 \times (c_{\text{CO}_2} + c_{\text{CO}})} - k_{w1} \right) \times 1,008$$

ahol:

$$k_{w1} = \frac{1,608 \times H_a}{1\,000 + (1,608 \times H_a)}$$

ahol:

H_a a beszívott levegő páratartalma [g víz/kg száraz levegő]

c_{CO_2} a CO_2 száraz koncentrációja [%]

c_{CO} a CO száraz koncentrációja [%]

α a hidrogén molaránya

8.2. A NO_x -kibocsátásoknak a környezeti páratartalommal és hőmérséklettel való korrigálása

A NO_x -kibocsátásokat nem szabad korrigálni a környezeti hőmérséklet és a páratartalom függvényében.

▼M3

8.3. A negatív kibocsátási eredmények korrigálása

A negatív közbeső eredményeket nem szabad korrigálni. A negatív végeredményeket nullának kell tekinteni.

8.4. Korrekció a kiterjesztett feltételeknek megfelelően

Az e függelék szerint másodperc alapon kiszámított kibocsátások kizárólag a 9.5. és a 9.6. pontban meghatározott esetekben 1,6 értékkel oszthatók.

Az 1,6 értékű korrekciós tényezőt csak egyszer lehet alkalmazni. Az 1,6 értékű korrekciós tényező csak a szennyező anyag-kibocsátásra vonatkozik, a CO_2 -kibocsátásra nem.

▼B

9. A PILLANATNYI GÁZ-HALMAZÁLLAPOTÚ KIPUFOGÓGÁZ-ÖSSZETEVŐK MEGHATÁROZÁSA

9.1. Bevezetés

A hígítatlan kipufogógáz összetevőit a 2. függelékben leírt mérési módszerrel és mintavevő elemzőkészülékkel kell mérni. A releváns összetevők hígítatlan koncentrációját az 1. függelék alapján kell megmérni. Az adatokat a 3. pontnak megfelelően korrigálni kell az idővel és szinkronizálni kell őket.

▼B**9.2. Az NMHC és a CH₄ koncentrációjának kiszámítása**

Az NMC-FID-del végzett metánmérések esetében az NMHC számítási módszere a nullázási/kalibrálási beállításhoz használt kalibráló gáztól és módszertől függ. Ha a FID-et NMC nélkül használják a THC mérésére, a FID-et propán és levegő vagy propán és N₂ keverékével kell kalibrálni a szokásos módon. Az NMC-vel sorba kapcsolt FID kalibrálásához a következő módszerek használhatók:

- a) a propánból és levegőből álló kalibráló gáz kikerüli az NMC-t;
- b) a metánból és levegőből álló kalibráló gáz áthalad az NMC-n.

Erősen ajánlott, hogy a FID kalibrálását az NMC-n áthaladó metán-levegő keverékkel végezzék el.

Az a) módszer esetében a CH₄ és az NMHC koncentrációját a következőképpen kell kiszámítani:

$$c_{CH_4} = \frac{c_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - c_{HC(w/NMC)}}{(E_E - E_M)}$$

$$c_{NMHC} = \frac{c_{HC(w/NMC)} - c_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{r_h \times (E_E - E_M)}$$

A b) módszer esetében a CH₄ és az NMHC koncentrációját a következőképpen kell kiszámítani:

$$c_{CH_4} = \frac{c_{HC(w/NMC)} \times r_h \times (1 - E_M) - c_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{r_h \times (E_E - E_M)}$$

$$c_{NMHC} = \frac{c_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - c_{HC(w/NMC)} \times r_h \times (1 - E_M)}{(E_E - E_M)}$$

ahol:

$c_{HC(w/oNMC)}$	a HC-koncentráció, amikor a CH ₄ vagy a C ₂ H ₆ kikerüli az NMC-t [ppmC ₁]
$c_{HC(w/NMC)}$	a HC-koncentráció, amikor a CH ₄ vagy a C ₂ H ₆ áthalad az NMC-n [ppmC ₁]
r_h	a 2. függelék 4.3.3. b) pontja szerinti, szénhidrogénre vonatkozó választényező
E_M	a 2. függelék 4.3.4. a) pontja szerinti metánhatásfok
E_E	a 2. függelék 4.3.4. b) pontja szerinti etánhatásfok

Ha a FID kalibrálását a metánkiválasztón áthaladó gázzal (a b) módszer szerint) végezték, akkor a metánátalakításnak a 2. függelék 4.3.4. a) pontja szerinti hatásfoka nulla. Az NMHC tömegének kiszámításához használt sűrűség egyenlő az összes szénhidrogén 273,15 K és 101,325 kPa melletti sűrűségével, és függ a tüzelőanyagtól.

10. A KIPUFOGÓGÁZ-TÖMEGÁRAM MEGHATÁROZÁSA**10.1. Bevezetés**

A pillanatnyi tömeg kibocsátásoknak a 11. és 12. pont szerinti kiszámításához szükség van a kipufogógáz-tömegáram meghatározására. A kipufogógáz tömegáramát a 2. függelék 7.2. pontja szerinti közvetlen mérési

▼B

módszerek valamelyikével kell megállapítani. Alternatív megoldásként megengedett a kipufogógáz-tömegáramot a 10.2–10.4. pontoknak megfelelően kiszámítani.

10.2. A levegő és a tüzelőanyag tömegáramát használó számítási módszer

A kipufogógáz pillanatnyi tömegáramát a levegő és a tüzelőanyag tömegáramából a következőképpen lehet kiszámítani:

$$q_{mew,i} = q_{maw,i} + q_{mf,i}$$

ahol:

$q_{mew,i}$ a kipufogógáz pillanatnyi tömegárama [kg/s]

$q_{maw,i}$ a beszívott levegő pillanatnyi tömegárama [kg/s]

$q_{mf,i}$ a tüzelőanyag pillanatnyi tömegárama [kg/s]

Ha a levegő és a tüzelőanyag tömegáramát vagy a kipufogógáz-tömegáramot az ECU rögzített adatai alapján határozzák meg, a számított pillanatnyi kipufogógáz-tömegáramnak teljesítenie kell a 2. függelék 3. pontjában a kipufogógáz-tömegáramra vonatkozóan meghatározott linearitási követelményeket és a 3. függelék 4.3. pontjában meghatározott hitelesítési követelményeket.

10.3. A levegő tömegáramát és a levegő–tüzelőanyag arányt használó számítási módszer

A kipufogógáz pillanatnyi tömegáramát a levegő tömegáramából és a levegő–tüzelőanyag arányból a következőképpen lehet kiszámítani:

$$q_{mew,i} = q_{maw,i} \times \left(1 + \frac{1}{A/F_{st} \cdot \lambda_i} \right)$$

ahol:

$$A/F_{st} = \frac{138,0 \times \left(1 + \frac{\alpha}{4} - \frac{\varepsilon}{2} + \gamma \right)}{12,011 + 1,008 \times \alpha + 15,9994 \times \varepsilon + 14,0067 \times \delta + 32,0675 \times \gamma}$$

$$\lambda_i = \frac{\left(100 - \frac{c_{CO} \times 10^{-4}}{2} - c_{HCw} \times 10^{-4} \right) + \left(\frac{\alpha}{4} \times \frac{1 - \frac{2 \times c_{CO} \times 10^{-4}}{3,5 \times c_{CO_2}}}{1 + \frac{c_{CO} \times 10^{-4}}{3,5 \times c_{CO_2}}} - \frac{\varepsilon}{2} - \frac{\delta}{2} \right) \times (c_{CO_2} + c_{CO} \times 10^{-4})}{4,764 \times \left(1 + \frac{\alpha}{4} - \frac{\varepsilon}{2} + \gamma \right) \times (c_{CO_2} + c_{CO} \times 10^{-4} + c_{HCw} \times 10^{-4})}$$

ahol:

$q_{maw,i}$ a beszívott levegő pillanatnyi tömegárama [kg/s]

A/F_{st} a sztöchiometrikus levegő–tüzelőanyag arány [kg/kg]

λ_i a pillanatnyi levegőfelesleg-arány

c_{CO_2} a CO₂ száraz koncentrációja [%]

c_{CO} a CO száraz koncentrációja [ppm]

c_{HCw} a HC nedves koncentrációja [ppm]

α a hidrogén mólaránya (H/C)

▼ B

- β a szén mólaránya (C/C)
- γ a kén mólaránya (S/C)
- δ a nitrogén mólaránya (N/C)
- ε az oxigén mólaránya (O/C)

Az együttthatók C_β H_α O_ε N_δ S_γ tüzelőanyagra vonatkoznak, ahol $\beta = 1$ a széntartalmú tüzelőanyagok esetében. A HC-kibocsátások koncentrációja jellemzően alacsony, és a λ_i számítása során figyelmen kívül hagyható.

Ha a levegő tömegáramát és a levegő–tüzelőanyag arányt az ECU által rögzített adatok alapján határozzák meg, a számított pillanatnyi kipufogógáz-tömegáramnak teljesítenie kell a 2. függelék 3. pontjában a kipufogógáz-tömegáramra vonatkozóan meghatározott linearitási követelményeket és a 3. függelék 4.3. pontjában meghatározott hitelesítési követelményeket.

10.4. A tüzelőanyag tömegáramát és a levegő–tüzelőanyag arányt használó számítási módszer

A pillanatnyi kipufogógáz-tömegáram a következőképpen számítható ki a tüzelőanyag tömegáramából és a levegő–tüzelőanyag arányból (amelyet a 10.3. pont szerint, az A/F_{st} és λ_i használatával számoltak ki):

$$q_{mew,i} = q_{mf,i} \times (1 + A/F_{st} \times \lambda_i)$$

A számított pillanatnyi kipufogógáz-tömegáramnak teljesítenie kell a 2. függelék 3. pontjában a kipufogógáz-tömegáramra vonatkozóan meghatározott linearitási követelményeket és a 3. függelék 4.3. pontjában meghatározott hitelesítési követelményeket.

11. A GÁZ-HALMAZÁLLAPOTÚ ÖSSZETEVŐK PILLANATNYI TÖMEGKIBOCSÁTÁSÁNAK KISZÁMÍTÁSA

A pillanatnyi tömegkibocsátások [g/s] meghatározásához az adott szennyező anyag pillanatnyi koncentrációját [ppm] meg kell szorozni a pillanatnyi kipufogógáz-tömegárammal [kg/s] – miután a pillanatnyi koncentrációt és a tömegáramot is korrigálták és szinkronizálták van az átalakítási idővel –, majd meg kell szorozni az 1. táblázat vonatkozó u értékével. Ha a mérés száraz alapon történik, akkor a 8.1. pont szerinti száraz-nedves korrekciót el kell végezni az összetevők pillanatnyi koncentrációértékén a további számítások megkezdése előtt. Adott esetben a negatív pillanatnyi kibocsátásértékeket is be kell vonni minden további adatértékelésbe. A paraméterértékeket úgy kell bevonni a pillanatnyi kibocsátások számításába [g/s; #/s], ahogy az elemzőkészülék, az áramlásmérő műszer, az érzékelő vagy az ECU kiadja őket. Az alábbi egyenletet kell használni:

ahol:

$$m_{gas,i} = u_{gas} \cdot c_{gas,i} \cdot q_{mew,i}$$

$m_{gas,i}$ a „gas” kipufogógáz-összetevő tömege [g/s]

u_{gas} a „gas” kipufogógáz-összetevő sűrűségének és a kipufogógáz 1. táblázat szerinti összesített sűrűségének aránya

$c_{gas,i}$ a „gas” kipufogógáz-összetevő mért koncentrációja a kipufogógázban [ppm]

$q_{mew,i}$ a kipufogógáz mért tömegárama [kg/s]

gas a megfelelő összetevő

i a mérés sorszáma

▼B

1. táblázat

A hígítatlan kipufogógázra vonatkozó, az *i* kipufogógáz-összetevő vagy szennyező anyag sűrűsége [kg/m³] és a kipufogógáz sűrűsége [kg/m³] közötti arányt kifejező *u* értékek ⁽⁶⁾

Tüzelőanyag	ρ_e [kg/m ³]	Az <i>i</i> összetevő vagy szennyező anyag					
		NO _x	CO	HC	CO ₂	O ₂	CH ₄
		ρ_{gas} [kg/m ³]					
		2,053	1,250	(¹)	1,9636	1,4277	0,716
		u_{gas} (²), (⁶)					
Dízel (B7)	1,2943	0,001586	0,000966	0,000482	0,001517	0,001103	0,000553
Etanol (ED95)	1,2768	0,001609	0,000980	0,000780	0,001539	0,001119	0,000561
CNG (³)	1,2661	0,001621	0,000987	0,000528 (⁴)	0,001551	0,001128	0,000565
Propán	1,2805	0,001603	0,000976	0,000512	0,001533	0,001115	0,000559
Bután	1,2832	0,001600	0,000974	0,000505	0,001530	0,001113	0,000558
LPG (⁵)	1,2811	0,001602	0,000976	0,000510	0,001533	0,001115	0,000559
Benzin (E10)	1,2931	0,001587	0,000966	0,000499	0,001518	0,001104	0,000553
Etanol (E85)	1,2797	0,001604	0,000977	0,000730	0,001534	0,001116	0,000559

(¹) A tüzelőanyagtól függően.

(²) Ha $\lambda = 2$, száraz levegő, 273 K, 101,3 kPa

(³) Az *u* értékek 0,2 %-os pontosságúak a következő tömegösszetételek esetében: C = 66–76 %; H = 22–25 %; N = 0–12 %.

(⁴) NMHC a CH_{2,93} alapján (a THC-re a CH₄ u_{gas} tényezőjét kell használni).

(⁵) Az *u* értékek 0,2 %-os pontosságúak a következő tömegösszetételek esetében: C₃ = 70–90 %; C₄ = 10–30 %.

(⁶) Az u_{gas} mértékegység nélküli paraméter; az u_{gas} értékek magukban foglalják a mértékegységek átváltását annak biztosítása érdekében, hogy a pillanatnyi kibocsátások a meghatározott fizikai mértékegységben, azaz g/s-ben legyenek megadva.

▼M1

12. A PILLANATNYI RÉSZECSKESZÁM-KIBOCSÁTÁSOK KISZÁMÍTÁSA

A pillanatnyi részecskeszám-kibocsátások [részecskeszám/s] meghatározásához az adott szennyező anyag pillanatnyi koncentrációját [részecskeszám/cm³] meg kell szorozni a pillanatnyi kipufogógáz-tömegárammal [kg/s], miután a pillanatnyi koncentrációt és a tömegáramot is korrigálták és szinkronizálták az átalakítási idővel. Adott esetben a negatív pillanatnyi kibocsátásértékeket is be kell vonni minden további adatértékelésbe. A közbenső értékek minden értékes számjegyét be kell vonni a pillanatnyi kibocsátások számításába. Az alábbi egyenletet kell használni:

$$PN_{,i} = c_{PN,i} q_{mew,i} / \rho_e$$

ahol:

$PN_{,i}$ a részecskeszámáram [részecskeszám/s]

$c_{PN,i}$ a mért részecskeszám-koncentráció [# / m³] 0 °C-on normalizálva

$q_{mew,i}$ a kipufogógáz mért tömegárama [kg/s]

ρ_e a kipufogógáz sűrűsége [kg/m³] 0 °C-on (lásd az 1. táblázatot)

▼B

13. ADATJELENTÉS ÉS ADATCSERE

A mérési rendszerek és az adatértékelő szoftverek közötti adatcserét a 8. függelék 2. pontjában meghatározott szabványos adatjelentési fájl segítségével kell megvalósítani. Az adatok mindenfajta előfeldolgozását (pl. a 3. pont szerinti, idővel való korrigálását vagy a GPS járműsebességre vonatkozó jelének a 7. pont szerinti korrigálását) a mérési rendszerek vezérlőszoftverével kell végrehajtani, és az adatjelentési fájl létrehozása előtt kell elvégezni. Ha az adatokat korrigálják vagy feldolgozzák az adatjelentési fájlba való bevitelük előtt, az eredeti korrigálatlan adatokat is meg kell őrizni a minőségbiztosítás és -ellenőrzés céljából. A közbenső értékek kerekítése tilos.

▼ **M3***5. függelék***A vizsgálati út általános dinamikájának ellenőrzése a mozgóablakos átlagolási módszer használatával****1. Bevezetés**

A mozgóablakos átlagolási módszer a vizsgálati út általános dinamikájának ellenőrzésére szolgál. A vizsgálat szakaszokra (ablakokra) tagolódik, az ezt követő elemzés pedig annak megállapítását célozza, hogy a vizsgálati út érvényes-e az RDE céljára. Az ablakok „normalitását” az ablakok távolságspecifikus CO₂-kibocsátásának a jármű WLTP eljárás szerint mért CO₂-kibocsátásából eredő referenciagörbével való összehasonlítása adja meg.

2. Szimbólumok, paraméterek és mértékegységek

Az (i) index az időközre utal.

A (j) index az ablakra utal.

A (k) index a kategóriára (t=összes, u=város, r=országút, m=autópálya) vagy a CO₂-jelleggörbére (cc) utal.

Δ — különbség

$\geq$ — nagyobb vagy egyenlő

— szám

% — százalék

$\leq$ — kisebb vagy egyenlő

a_1, b_1 — a CO₂-jelleggörbe együtthatói

a_2, b_2 — a CO₂-jelleggörbe együtthatói

M_{CO_2} — a CO₂ tömege [g]

$M_{CO_2,j}$ — a CO₂ tömege a j ablakban, [g]

t_i — az i időköz teljes hossza, [s]

t_r — a vizsgálat időtartama [s]

v_i — a jármű tényleges sebessége az i időközben [km/h]

$\bar{v}_j$ — a jármű átlagos sebessége a j ablakban [km/h]

tol_{1H} — a jármű CO₂-jelleggörbéjének felső tűrése [%]

tol_{1L} — a jármű CO₂-jelleggörbéjének alsó tűrése [%]

3. Átlagoló mozgóablakok**3.1. Az átlagoló mozgóablakok meghatározása**

A 4. függelék szerint kiszámított pillanatnyi kibocsátásokat a mozgóablakos átlagolás módszerével kell integrálni, a CO₂ referenciatömege alapján.

▼ **M3**

A számítás elve a következő: A távolságspecifikus RDE CO₂-kibocsátások tömegét nem a teljes adatkészletre, hanem annak részeire kell kiszámítani, a részadatkészletek hosszúságát úgy meghatározva, hogy megegyezzenek a jármű által a WLTP-ciklus során kibocsátott CO₂-tömeg mindig ugyanazon kitevő részével. A mozgóablakos számításokat az adat-mintavételezési gyakoriságnak megfelelő időnöveléssel Δt kell elvégezni. A következő szakaszokban a jármű közötti CO₂ kibocsátásának és átlagsebességének kiszámításához használt ezen rész-adatkészletek megnevezése „átlagolási ablak”.

Az ebben a pontban leírt számítást az első adatponttól (előrefelé) kell elvégezni.

A következő adatokat nem kell figyelembe venni a CO₂ tömegének, a távolságnak és a jármű átlagsebességének az átlagoló ablakokban való kiszámítása során:

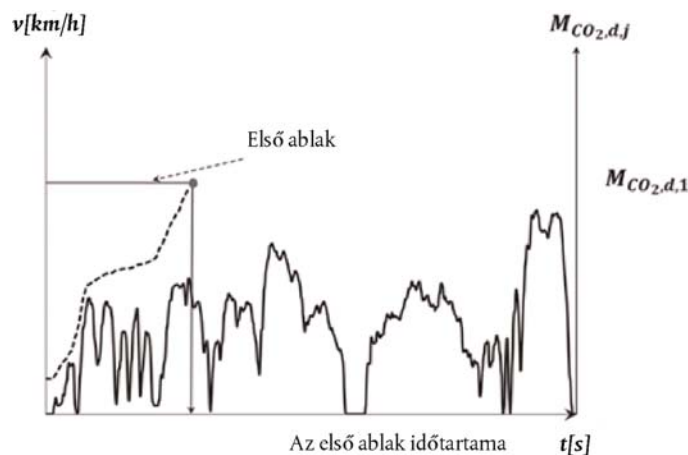
- a műszerek időszakos ellenőrzésének adatai és/vagy a nullpontválasz eltolódásának ellenőrzése utáni adatok;
- a jármű földhöz viszonyított sebessége kevesebb, mint 1 km/h;

A számítás akkor kezdődik, amikor a jármű földhöz viszonyított sebessége legalább 1 km/h és kiterjed minden olyan meneteseményre, melynek során nem történik CO₂-kibocsátás és a jármű földhöz viszonyított sebessége legalább 1 km/h.

A kibocsátások tömegét $M_{CO_2,j}$ a g/s-ban megadott, az e melléklet 4. függeléké szerint kiszámított pillanatnyi kibocsátások integrálásával kell meghatározni.

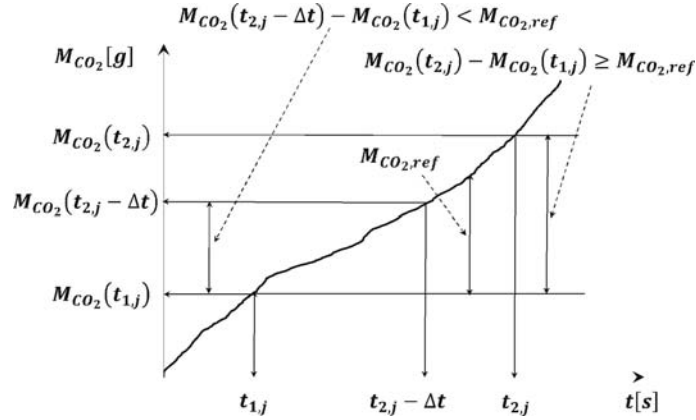
1. ábra

Járműsebesség az idő függvényében – A jármű átlagolt kibocsátásai az idő függvényében, az első átlagoló ablaktól kezdve.



▼ M3

2. ábra

A CO₂-tömeg meghatározása az átlagoló ablakok alapján

A *j* sorszámú átlagoló ablak időtartamának ($t_{2,j} - t_{1,j}$) meghatározása az alábbi képlettel történik:

$$M_{CO_2}(t_{2,j}) - M_{CO_2}(t_{1,j}) \geq M_{CO_2,ref}$$

Ahol:

$M_{CO_2}(t_{i,j})$ a vizsgálat kezdete és a $t_{i,j}$ időpont között mért CO₂-kibocsátás tömege, [g];

$M_{CO_2,ref}$ a jármű által az e rendelet XXI. mellékletének 6. al melléklete szerint lefolytatott WLTP vizsgálati ciklus alatt kibocsátott CO₂-tömegének fele.

A típusjóváhagyás során a CO₂-referenciaértéket az egyes jármű típusjóváhagyási vizsgálata során végrehajtott WLTP alapján kell meghatározni.

ISC-vizsgálat céljára a CO₂ referenciatömegét a II. melléklet 5. függelékében található 1. átláthatósági lista 12. pontjából kell venni, a H jármű és (adott esetben) az L jármű közötti, a XXI. melléklet 7. al mellékletében meghatározott interpolációval, a IX. mellékletben meghatározott egyedi járműre vonatkozó megfeleléségi nyilatkozatból vett vizsgálati tömeget és kigurulási menetellenállási együtthatókat (f_0 , f_1 és f_2) alkalmazva. A külső feltöltésű hibrid elektromos járművekre vonatkozó értéket a töltést fenntartó üzemmódban végzett WLTP-vizsgálatból kell venni.

A $t_{2,j}$ -t úgy kell megválasztani, hogy igaz legyen, hogy:

$$M_{CO_2}(t_{2,j} - \Delta t) - M_{CO_2}(t_{1,j}) < M_{CO_2,ref} \leq M_{CO_2}(t_{2,j}) - M_{CO_2}(t_{1,j})$$

Ahol Δt az adatmintavételi időszak.

Az ablakokban a CO₂-kibocsátás $M_{CO_2,j}$ tömegének kiszámítása az e melléklet 4. függeléké szerint kiszámított pillanatnyi kibocsátások integrálásával történik.

3.2. Az ablakok paramétereinek kiszámítása

A 3.1. pont szerint meghatározott valamennyi ablakra vonatkozóan a következőket kell kiszámítani

▼ **M3**

— a távolságspecifikus CO₂-kibocsátások $M_{CO_2,d,j}$;

— a jármű átlagos sebessége $\bar{v}_j$.

4. Az ablakok értékelése

4.1. Bevezetés

A vizsgálati jármű dinamikai referenciaviszonyait a járműnek az 1. típusú vizsgálatban a típusjóváahagyás során mért átlagos sebességéhez viszonyított CO₂-kibocsátása, más néven „a jármű CO₂-jelleggörbéje” alapján kell meghatározni. A távolságspecifikus CO₂-kibocsátás megállapításához a járművet e rendelet XXI. mellékletének megfelelően a WLTP ciklusban kell vizsgálni.

4.2. A CO₂-jelleggörbe referenciapontjai

Az e bekezdésben a referenciagörbe meghatározása érdekében figyelembe veendő távolságspecifikus CO₂-kibocsátásokat a II. melléklet 5. függelékében található 1. átláthatósági lista 12. pontjából kell venni, (adott esetben) a H jármű és az L jármű közötti, a XXI. melléklet 7. al mellékletében meghatározott interpolációval, a IX. mellékletben meghatározott egyedi járműre vonatkozó megfeleléségi nyilatkozatból vett vizsgálati tömeget és kigurulási menetellenállási együtthatókat (f_0 , f_1 és f_2) alkalmazva. A külső feltöltésű hibrid elektromos járművekre vonatkozó értéket a töltést fenntartó üzemmódban végzett WLTP-vizsgálatból kell venni.

A típusjóváahagyás során az értékeket az egyes jármű típusjóváahagyási vizsgálatok során végrehajtott WLTP alapján kell meghatározni.

A jármű CO₂-jelleggörbéje meghatározásához szükséges P_1 , P_2 és P_3 referenciapontokat a következőképpen kell megállapítani:

4.2.1. P_1 pont

$\bar{v}_{P1} = 18,882 \text{ km/h}$ (a WLTP ciklus alacsony sebességű szakaszának átlagos sebessége)

M_{CO_2,d,P_1} = a járműnek a WLTP ciklus alacsony sebességű szakasza alatti CO₂-kibocsátása [g/km]

4.2.2. P_2 pont

$\bar{v}_{P2} = 56,664 \text{ km/h}$ (a WLTP ciklus nagy sebességű szakaszának átlagos sebessége)

M_{CO_2,d,P_2} = a járműnek a WLTP ciklus nagy sebességű szakasza alatti CO₂-kibocsátása [g/km]

4.2.3. P_3 pont

$\bar{v}_{P3} = 91,997 \text{ km/h}$ (a WLTP ciklus rendkívül nagy sebességű szakaszának átlagos sebessége)

M_{CO_2,d,P_3} = a járműnek a WLTP ciklus rendkívül nagy sebességű szakasza alatti CO₂-kibocsátása [g/km]

4.3. A CO₂-jelleggörbe meghatározása

A 4.2. pont szerinti referenciapontok segítségével a CO₂-kibocsátások jelleggörbéjét az átlagos sebesség függvényeként, két lineáris szakasz (P_1 , P_2) és (P_2 , P_3) használatával kell kiszámítani. A (P_2 , P_3) szakasz a jármű sebességét ábrázoló tengelyen 145 km/h-ra van korlátozva. A jelleggörbét a következő képletek alapján kell meghatározni:

▼ **M3**

A (P_1, P_2) szakaszra vonatkozóan:

$$M_{CO_2,d,CC}(\bar{v}) = a_1 \bar{v} + b_1$$

$$ahol: a_1 = (M_{CO_2,d,P_2} - M_{CO_2,d,P_1}) / (\bar{v}_{P_2} - \bar{v}_{P_1})$$

$$és: b_1 = M_{CO_2,d,P_1} - a_1 \bar{v}_{P_1}$$

A (P_2, P_3) szakaszra vonatkozóan:

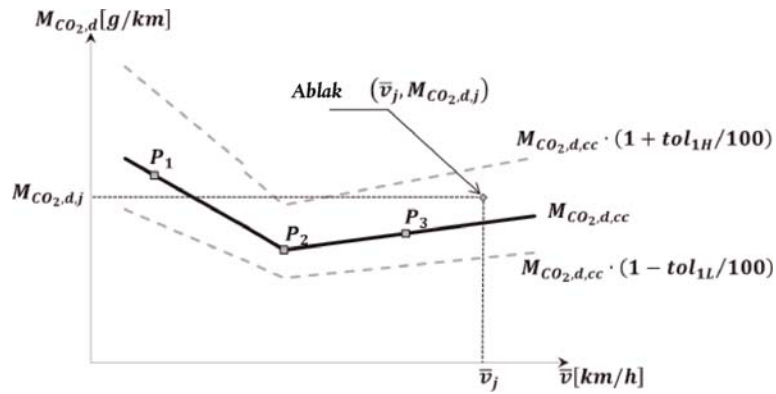
$$M_{CO_2,d,CC}(\bar{v}) = a_2 \bar{v} + b_2$$

$$ahol: a_2 = (M_{CO_2,d,P_3} - M_{CO_2,d,P_2}) / (\bar{v}_{P_3} - \bar{v}_{P_2})$$

$$és: b_2 = M_{CO_2,d,P_2} - a_2 \bar{v}_{P_2}$$

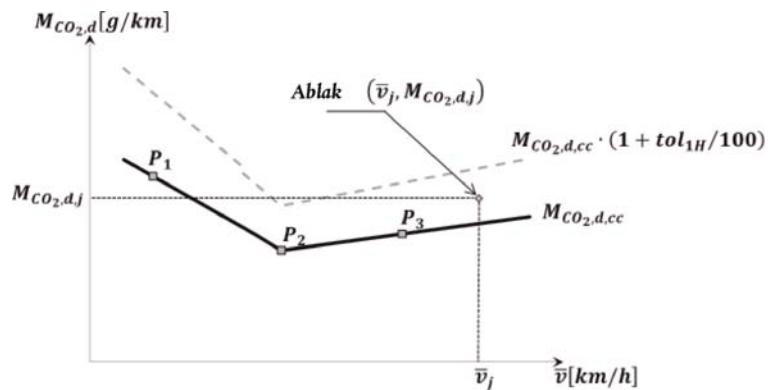
3. ábra

A jármű CO_2 -jelleggörbéje és tűrései belső égésű motorral felszerelt és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében



4. ábra

A jármű CO_2 -jelleggörbéje és tűrései külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében



▼ **M3**

4.4. *A városi, országúti és autópályán történő vezetés szakaszainak ablakai*

4.4.1. **A városi vezetés szakaszainak ablakai**

A városi szakasz ablakait 45 km/h-nál alacsonyabb $\bar{v}_j$ átlagos járműsebségek jellemzik.

4.4.2. **Az országúti vezetés szakaszainak ablakai**

Az országúti szakasz ablakait legalább 45 km/h és 80 km/h-nál alacsonyabb $\bar{v}_j$ átlagos járműsebesség jellemzi.

Azon N2 kategóriájú járművek esetében, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szerelték fel, az országúti szakasz ablakait 70 km/h-nál alacsonyabb $\bar{v}_j$ átlagos járműsebességek jellemzik.

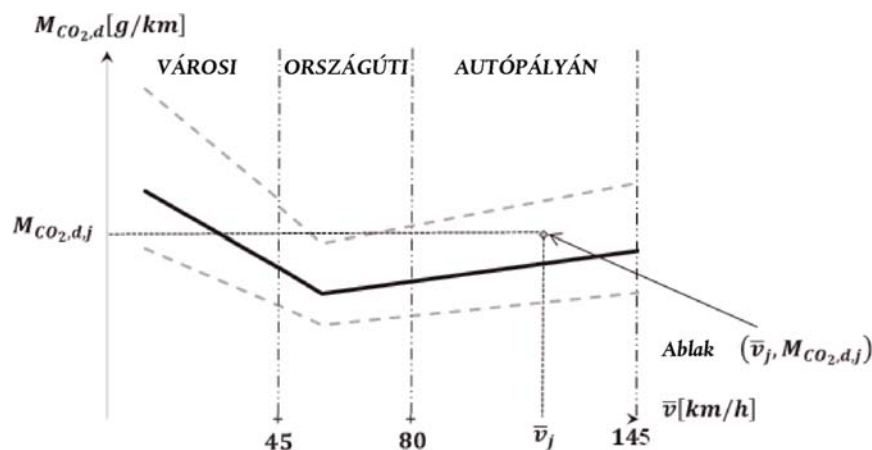
4.4.3. **Az autópályán történő vezetés szakaszainak ablakai**

Az autópályán történő vezetési szakasz ablakait legalább 80 km/h és 145 km/h-nál alacsonyabb $\bar{v}_j$ átlagos járműsebesség jellemzi.

Azon N2 kategóriájú járművek esetében, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szerelték fel, az autópályán történő vezetés szakaszainak ablakait legalább 70 km/h és 90 km/h-nál alacsonyabb $\bar{v}_j$ átlagos járműsebességek jellemzik.

5. ábra

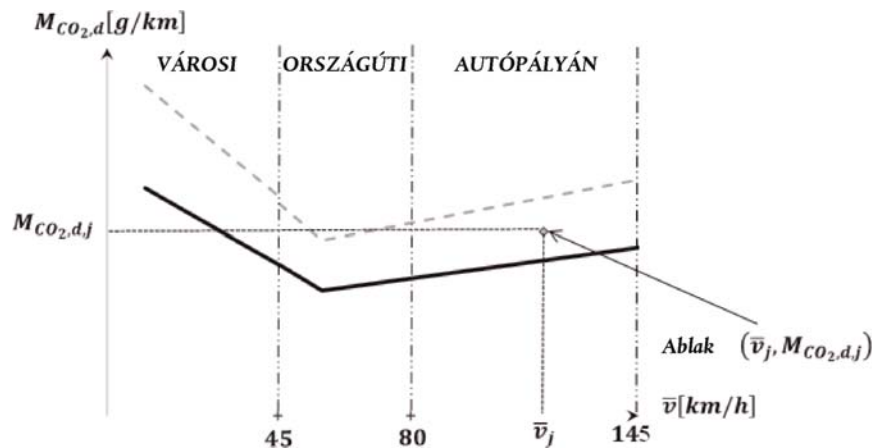
A jármű CO₂-jelleggörbéje: városi, országúti és autópályán történő közlekedésre vonatkozó fogalommeghatározások (belső égésű motorral rendelkező és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek példáján), azon N2 kategóriájú járművek kivételével, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szerelték fel.



▼ M3

6. ábra

A jármű CO₂-jelleggörbéje: városi, országúti és autópályán történő közlekedésre vonatkozó fogalom meghatározások (külső feltöltésű hibrid elektromos járművek példáján), azon N2 kategóriájú járművek kivételével, amelyeket a 92/6/EGK irányelvvel összhangban a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szereltek fel.



4.5. A vizsgálati út érvényességének ellenőrzése

4.5.1. A jármű CO₂-jelleggörbéjének tűrései

A jármű CO₂-jelleggörbéjének felső tűrése $tol_{1H} = 45\%$ városi közlekedésben és $tol_{1H} = 40\%$ országúti és autópályán történő közlekedés során.

A jármű CO₂-jelleggörbéjének alsó tűrése $tol_{1L} = 25\%$ belső égésű motorral rendelkező és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek és $tol_{1L} = 100\%$ külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében

4.5.2. A vizsgálat érvényességének ellenőrzése

A vizsgálat akkor érvényes, ha az abban foglalt városi, országúti és autópályán történő vezetés ablakainak legalább 50 %-a a CO₂ jelleggörbére vonatkozóan meghatározott tűrésen belül van.

Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében, ha a tol_{1H} és tol_{1L} közötti 50 %-os minimális követelmény nem teljesül, a tol_{1H} felső pozitív tűrést 1 %-os lépésekben meg lehet növelni, amíg az 50 %-os célértéket el nem éri. Ezen eljárás alkalmazása esetén a tol_{1H} értéke soha nem haladhatja meg az 50 %-ot.

▼ M3

6. függelék

AZ RDE-KIBOCSÁTÁSOK VÉGSŐ EREDMÉNYEINEK KISZÁMÍTÁSA

1. Szimbólumok, paraméterek és mértékegységek

(k) index — a kategóriára (t=összes, u=város, 1 – 2 = a WLTP ciklus első két szakasza) utal

IC_k külső feltöltésű hibrid elektromos jármű belső égésű motorhasználatának a távolsággal arányos részesedése az RDE-vizsgálati út során

$d_{ICE,k}$ külső feltöltésű hibrid elektromos jármű működő belső égésű motorral megtett távolsága [km] az RDE-vizsgálati út során

$d_{EV,k}$ külső feltöltésű hibrid elektromos jármű leállított belső égésű motorral megtett távolsága [km] az RDE-vizsgálati út során

$M_{RDE,k}$ a gáz-halmazállapotú szennyező anyagok végleges RDE távolságspecifikus tömege [mg/km] vagy részecskeszáma [# /km]

$m_{RDE,k}$ a teljes RDE-vizsgálati út során, az e függelék szerinti bármilyen korrekció előtt kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyező anyagok távolságspecifikus tömege [mg/km] vagy részecskeszáma [# /km]

$M_{CO_2RDE,k}$ az RDE-vizsgálati út során kibocsátott CO₂ távolságspecifikus tömege [g/km]

$M_{CO_2WLTC,k}$ a CO₂ WLTC-ciklus során kibocsátott távolságspecifikus tömege [g/km]

$M_{CO_2WLTC_S,k}$ töltésfenntartó üzemmódban vizsgált külső feltöltésű hibrid elektromos jármű WLTC-ciklus során kibocsátott távolságspecifikus CO₂ tömege [g/km]

r_k az RDE-vizsgálat és a WLTP vizsgálat során mért CO₂-kibocsátások aránya

RF_k az RDE-vizsgálati útra számított eredményértékelési tényező

RF_{L1} az eredményértékelési tényező kiszámításához használt függvény első paramétere

RF_{L2} az eredményértékelési tényező kiszámításához használt függvény második paramétere

▼ **M3****2. Az RDE-kibocsátások végső eredményeinek kiszámítása****2.1. Bevezetés**

A vizsgálati út érvényességét a IIIA. melléklet 9.2. pontja szerint kell ellenőrizni. Belső égésű motorral rendelkező, nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében a végleges RDE-eredményeket az alábbiak szerint kell kiszámítani az érvényes vizsgálati utakra.

A teljes RDE-vizsgálati útra és az RDE-vizsgálati út városi részére ($k = t$ = total, $k = u$ = urban):

$$M_{RDE,k} = m_{RDE,k} \cdot RF_k$$

Az eredményértékelési tényező kiszámításához használt függvény RF_{L1} és RF_{L2} paraméterének értékei a következők:

— A gyártó kérésére és csak a 2020. január 1-je előtt megadott típusjóvá hagyások esetén,

$$RF_{L1} = 1,20 \text{ és } RF_{L2} = 1,25;$$

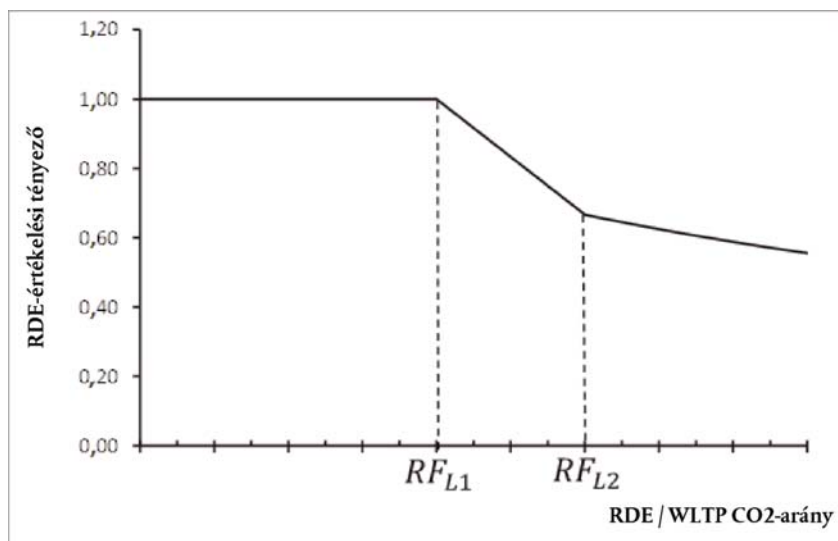
minden egyéb esetben:

$$RF_{L1} = 1,30 \text{ és } RF_{L2} = 1,50;$$

Az RF_k ($k=t$ =total, $k=u$ =urban) RDE eredményértékelési tényezőket belső égésű motorral rendelkező, valamint nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében a 2.2. pontban, külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében pedig a 2.3. pontban meghatározott függvény használatával kell meghatározni. Ezeket az értékelési tényezőket a Bizottság áttekinti, és a műszaki fejlődés függvényében felülvizsgálja. A módszer grafikai ábrázolását az alábbi App.6.1. ábra szemlélteti, míg a matematikai képletek az App.6.1. táblázatban találhatók:

App.6.1. ábra

Az eredményértékelési tényező kiszámításához használt függvény



▼ M3

App.6.1. táblázat

Az eredményértékelési tényezők kiszámítása

Amennyiben:	Akkor az RF_k eredményértékelési tényező:	Ahol:
$r_k \leq RF_{L1}$	$RF_k = 1$	
$RF_{L1} < r_k \leq RF_{L2}$	$RF_k = a_1 r_k + b_1$	$a_1 = \frac{RF_{L2} - 1}{[RF_{L2}(RF_{L1} - RF_{L2})]}$ $b_1 = 1 - a_1 RF_{L1}$
$r_k > RF_{L2}$	$RF_k = \frac{1}{r_k}$	

2.2. *RDE eredményértékelési tényező belső égésű motorral rendelkező, valamint nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében*

Az RDE eredményértékelési tényező értéke az RDE-vizsgálat során mért távolságspecifikus CO_2 -kibocsátás és a jármű által az e rendelet XXI. mellékletének 6. al melléklete szerint lefolytatott WLTP vizsgálati ciklus alatt kibocsátott azon távolságspecifikus CO_2 -kibocsátás közötti r_k aránytól függ, amelyet a II. melléklet 5. függelékében található 1. átláthatósági lista 12. pontjából kell venni, (adott esetben) a H jármű és az L jármű közötti, a XXI. melléklet 7. al mellékletében meghatározott interpolációval, a IX. mellékletben meghatározott egyedi járműre vonatkozó megfeleléségi nyilatkozatból vett vizsgálati tömeget és kigurulási menetellenállási együtthatókat (F0, F1 és F2) alkalmazva. A városi közlekedési kibocsátások tekintetében a WLTP menetciklus releváns szakaszai.

- a) belső égésű motorral rendelkező járművek esetében a WLTP menetciklus első két, azaz az alacsony és a közepes sebességű szakasza;
- b) nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetében a teljes WLTP menetciklus.

$$r_k = \frac{M_{CO_2, RDE, k}}{M_{CO_2, WLTP, k}}$$

2.3. *RDE eredményértékelési tényező külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében*

Az RDE eredményértékelési tényező értéke az RDE-vizsgálat során mért távolságspecifikus CO_2 -kibocsátás és a jármű által az e rendelet XXI. mellékletének 6. al melléklete szerint a töltést fenntartó üzemmódban lefolytatott WLTP vizsgálati ciklus alatt kibocsátott azon távolságspecifikus CO_2 -kibocsátás közötti r_k aránytól függ, amelyet a II. melléklet 5. függelékében található 1. átláthatósági lista 12. pontjából kell venni, (adott esetben) a H jármű és az L jármű közötti, a XXI. melléklet 7. al mellékletében meghatározott interpolációval, a IX. mellékletben meghatározott egyedi járműre vonatkozó megfeleléségi nyilatkozatból vett vizsgálati tömeget és kigurulási menetellenállási együtthatókat (F0, F1 és F2) alkalmazva. Az r_k arányt korrigálni kell a belső égésű motornak a töltés-fenntartó üzemmód alkalmazásával lefolytatott RDE vizsgálati út, illetve a WLTP vizsgálat során történő használatát tükröző arányszámmal. Az alábbi képleteket a Bizottság áttekinti, és a műszaki fejlődés függvényében felülvizsgálja.

▼M3

A városi szakasz, illetve a teljes út esetében:

$$r_k = \frac{M_{CO_2,RDE,k}}{M_{CO_2,WLTP,k} - CS_t} \cdot \frac{0,85}{IC_k}$$

ahol az IC_k a városi szakasz, illetve a teljes út során működő belső égésű motorral megtett távolság és a teljes városi szakasz, illetve a teljes vizsgálati út hányadosaként kifejezett arány:

$$IC_k = \frac{d_{ICE,k}}{d_{ICE,k} + d_{EV,k}}$$

ahol a belső égésű motor működését a 4. függelék 5. pontja szerint kell megállapítani.

▼B*7. függelék***A járművek kiválasztása a kezdeti típusjóváahagyáskor lefolytatott PEMS-vizsgálathoz****▼M3****1. BEVEZETÉS**

A PEMS-vizsgálatokat a vizsgálatok egyedi jellemzői miatt nem kell a 2. cikk 1. pontja szerinti, a kibocsátások és a járműjavítási és -karbantartási információk tekintetében meghatározott valamennyi járműtípus (a továbbiakban: „kibocsátás szerinti járműtípus”) esetében elvégezni. Bizonyos kibocsátás szerinti járműtípusokat és a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletének I. része szerinti, a gyártó által megadott különböző maximális RDE-értékekkel rendelkező bizonyos járműveket a jármű gyártója a 3. pont követelményeinek megfelelően „PEMS-vizsgálati családokba” rendezhet, melyeket a 4. pont követelményei alapján kell hitelesíteni.

▼B**2. SZIMBÓLUMOK, PARAMÉTEREK ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK**

N — a kibocsátás szerinti járműtípusok száma

NT — a kibocsátás szerinti járműtípusok minimális száma

PMR_H — a PEMS-vizsgálati család összes járművének legnagyobb fajlagos motorteljesítménye

PMR_L — a PEMS-vizsgálati család összes járművének legkisebb fajlagos motorteljesítménye

V_{eng_max} — a PEMS-vizsgálati család összes járművének legnagyobb motortérfogata

▼M1**3. A PEMS-VIZSGÁLATI CSALÁD LÉTREHOZÁSA**

A PEMS-vizsgálati családnak hasonló kibocsátási jellemzőkkel rendelkező, készre szerelt járművekből kell állnia. A kibocsátás szerinti járműtípusok csak akkor sorolhatók be egy PEMS-vizsgálati családba, ha az egy PEMS-családon belüli befejezett járművek a 3.1. és a 3.2. pontban foglalt jellemzők tekintetében megegyeznek.

3.1. Adminisztratív feltételek

3.1.1. A 715/2007/EK rendelet szerinti kibocsátási típusjóváahagyást megadó jóváahagyó hatóság (a továbbiakban: hatóság).

3.1.2. A gyártó, amely számára a 715/2007/EK rendelet szerinti kibocsátási típusjóváahagyást megadták.

▼B**3.2. Műszaki feltételek**

3.2.1. Meghajtás típusa (például belső égésű motor, HEV, PHEV).

3.2.2. Tüzelőanyag(ok) típusa(i) (például benzin, dízel, LPG, földgáz stb.). A kétfajta tüzelőanyaggal működő vagy rugalmas tüzelőanyag-felhasználású járművek egy csoportba sorolhatók olyan járművekkel, amelyekkel egy vagy több azonos tüzelőanyagot használnak.

3.2.3. Égési folyamat (például kétütemű, négyütemű).

▼B

- 3.2.4. A hengerek száma.
- 3.2.5. A hengerek elrendezése (például soros, V elrendezésű, csillag elrendezésű, vízszintesen egymással szemben levő).
- 3.2.6. Motortérfogat
- A járműgyártónak meg kell határoznia a V_{eng_max} (= a PEMS-vizsgálati családba tartozó összes jármű legnagyobb motortérfogata) értékét. A PEMS-vizsgálati családba tartozó járművek motortérfogata nem térhet el – 22 %-nál nagyobb mértékben a V_{eng_max} -tól, ha $V_{eng\_max} \geq 1\,500\text{ cm}^3$, és nem térhet el – 32 %-nál nagyobb mértékben a V_{eng_max} -tól, ha $V_{eng\_max} < 1\,500\text{ cm}^3$.
- 3.2.7. A tüzelőanyag-adagolás módja (például közvetett, közvetlen vagy kombinált befecskendezés).
- 3.2.8. A hűtőrendszer típusa (például levegő, víz, olaj).
- 3.2.9. A levegőbeszívás módja, például természetes beszívás, feltöltés, a feltöltő típusa (például kívülről meghajtott, egyszeres vagy többszörös turbó, változó geometriájú stb.).
- 3.2.10. A kipufogógáz-utókezelő rendszer komponenseinek típusa és sorrendje (például hármass hatású katalizátor, oxidációs katalizátor, szegénykeverékes NO_x -csapda, szelektív redukciós katalizátor, szegénykeverékes NO_x -katalizátor, részecskeszűrő).
- 3.2.11. Kipufogógáz-visszavezetés (van vagy nincs, belső/külső, hűtött/nem hűtött, alacsony/magas nyomáson).
- 3.3. **A PEMS-vizsgálati család kiterjesztése**
- A meglévő PEMS-vizsgálati családok kiterjeszthetők új kibocsátás szerinti járműtípus hozzáadása révén. A kiterjesztett PEMS-vizsgálati családnak és hitelesítésének szintén teljesítenie kell a 3. és a 4. pont szerinti követelményeket. A kiterjesztett PEMS-vizsgálati család 4. pont szerinti hitelesítéséhez további járművek PEMS-vizsgálatára lehet szükség.
- 3.4. **Alternatív PEMS-vizsgálati család**
- A 3.1. és 3.2. pont rendelkezéseinek alkalmazása helyett a járműgyártó olyan PEMS-vizsgálati családot is meghatározhat, amely egyetlen kibocsátás szerinti járműtípusnak felel meg. Ez esetben a 4.1.2. pontban szereplő, a PEMS-vizsgálati család hitelesítésére vonatkozó követelményt nem kell alkalmazni.
4. **A PEMS-VIZSGÁLATI CSALÁD HITELESÍTÉSE**
- 4.1. **A PEMS-vizsgálati családok hitelesítésére vonatkozó általános követelmények**
- 4.1.1. A jármű gyártójának be kell mutatnia a PEMS-vizsgálati családot képviselő reprezentatív járművet a hatóságnak. A járművön a műszaki szolgálatnak PEMS-vizsgálatot kell végrehajtania annak igazolása érdekében, hogy a reprezentatív jármű megfelel az e melléklet szerinti követelményeknek.
- 4.1.2. A hatóságnak az e függelék 4.2. pontjában meghatározott követelmények alapján további járműveket kell kiválasztania a műszaki szolgálat által annak igazolására végzett PEMS-vizsgálathoz, hogy a kiválasztott járművek megfelelnek az e melléklet szerinti követelményeknek. A kiegészítő járművek kiválasztásához alkalmazott, e függelék 4.2. pontjának megfelelő műszaki feltételeket a vizsgálati eredményekkel együtt rögzíteni kell.

▼B

4.1.3. A hatóság engedélyével a PEMS-vizsgálatot más szolgáltató is elvégezheti a műszaki szolgálat jelenlétében, ha legalább az e függelék 4.2.2. és 4.2.6. pontjában előírt járművizsgálatokat és az e függelék által a PEMS-vizsgálati család hitelesítéséhez előírt összes PEMS-vizsgálat legalább 50 %-át a műszaki szolgálat végzi el. Ilyen esetben is a műszaki szolgálat felel azért, hogy valamennyi PEMS-vizsgálatot megfelelő módon, az e melléklet követelményei szerint hajtsanak végre.

4.1.4. Egy adott jármű PEMS-vizsgálatának eredményei felhasználhatók más PEMS-vizsgálati családoknak az e függelék követelményei tekintetében való hitelesítéséhez is a következő feltételek mellett:

— a PEMS-vizsgálat szerinti összes hitelesítendő családba tartozó járművet ugyanaz a hatóság hagyta jóvá a 715/2007/EK rendelet követelményei alapján, és ez a hatóság hozzájárult ahhoz, hogy a szóban forgó jármű PEMS-vizsgálatának eredményeit felhasználják más PEMS-vizsgálati családok hitelesítéséhez;

— minden hitelesítendő PEMS-vizsgálati család magában foglal egy olyan kibocsátás szerinti járműtípust, amelybe a jármű tartozik.

Minden egyes hitelesítés esetében a felelősséget az adott családba tartozó járművek gyártója viseli, függetlenül attól, hogy ez a gyártó részt vett-e az adott kibocsátás szerinti járműtípus PEMS-vizsgálatában.

4.2. A járművek kiválasztása a PEMS-vizsgálatra a PEMS-vizsgálati család hitelesítése során

A PEMS-vizsgálati családból úgy kell kiválasztani a járműveket, hogy a szennyező anyagok kibocsátása szempontjából releváns következő műszaki jellemzők le legyenek fedve egy PEMS-vizsgálattal. Egy vizsgálatra kiválasztott jármű több műszaki jellemzőt is képviselhet. A PEMS-vizsgálati család hitelesítéséhez a járműveket a következő módon kell kiválasztani a vizsgálathoz:

4.2.1. Minden olyan tüzelőanyag-kombinációra vonatkozóan (például benzin-LPG, benzin-földgáz, csak benzin), amellyel a PEMS-vizsgálati család egyes járművei üzemelni tudnak, legalább egy olyan járművet kell kiválasztani a PEMS-vizsgálathoz, amely az adott tüzelőanyag-kombinációval üzemel.

4.2.2. A gyártónak meg kell határoznia a PMR_H (a PEMS-vizsgálati család összes járművének legnagyobb fajlagos motorteljesítménye) és a PMR_L (a PEMS-vizsgálati család összes járművének legkisebb fajlagos motorteljesítménye) értékét. A fajlagos motorteljesítmény ebben az esetben a belső égésű motornak az e rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.8. pontjában meghatározott legnagyobb hasznos teljesítménye és a 715/2007/EK rendelet 3. cikkének 3. pontjában meghatározott referenciátömeg arányát jelenti. A PEMS-vizsgálati családból legalább egy-egy olyan jármű-konfigurációt ki kell választani a vizsgálatra, amely a PMR_H , illetve a PMR_L meghatározott értékét képviseli. Ha a jármű fajlagos teljesítménymutatója csak legfeljebb 5 %-kal tér el a PMR_H vagy a PMR_L meghatározott értékétől, akkor a járművet az adott értéket képviselő járműnek kell tekinteni.

4.2.3. A PEMS-vizsgálati családból az erőátvitel egyes típusai szerint (például manuális, automatikus, duplakuplungos sebességváltó) legalább egy-egy járművet ki kell választani a vizsgálatra.

▼B

- 4.2.4. Ha a PEMS-vizsgálati családban négykerék-meghajtású jármű is van, akkor legalább egy ilyen (négykerék-meghajtású) járművet ki kell választani a vizsgálatra.
- 4.2.5. A PEMS-vizsgálati család járműveiben előforduló valamennyi motortérfogatra vonatkozóan legalább egy reprezentatív járművet meg kell vizsgálni.

▼M3**▼M1**

- 4.2.7. Egy adott PEMS-vizsgálati családból legalább egy járművet melegindítási vizsgálatnak kell alávetni.
- 4.2.8. A 4.2.1–4.2.6. pontokban foglalt rendelkezésektől függetlenül egy adott PEMS-vizsgálati családból legalább a következő számú kibocsátás szerinti járműtípust ki kell választani a vizsgálatra:

N: a PEMS-vizsgálati családba tartozó kibocsátás szerinti járműtípusok száma	NT: a hidegindítási PEMS-vizsgálatra kiválasztott, kibocsátás szerinti járműtípusok minimális száma	NT: a melegindítási PEMS-vizsgálatra kiválasztott, kibocsátás szerinti járműtípusok minimális száma
1	1	1 ⁽²⁾
2–4	2	1
5–7	3	1
8–10	4	1
11–49	$NT = 3 + 0,1 \times N$ ⁽¹⁾	2
több mint 49	$NT = 0,15 \times N$ ⁽¹⁾	3

⁽¹⁾ Az NT-t a legközelebbi egész számra kell felfelé kerekíteni.

⁽²⁾ ►M3 Ha egy PEMS-vizsgálati család csak egy kibocsátás szerinti járműtípust tartalmaz, akkor a típusjóváahagyó hatóság határoz arról, hogy a járművön a hideg- vagy melegindítási körülmények közötti vizsgálatot kell-e elvégezni. ◄

▼B

5. JEGYZŐKÖNYVEK

- 5.1. A járműgyártónak teljes körű leírást kell adnia a PEMS-vizsgálati családról, amelyben ismertetnie kell különösen a 3.2. pont szerinti műszaki feltételeket, és a leírást be kell nyújtania a hatóságnak.
- 5.2. A gyártónak *MS-OEM-X-Y* formátumú, egyedi azonosító számot kell rendelnie a PEMS-vizsgálati családhoz, és közölnie kell a hatósággal. Ebben az esetben az *MS* az EK-típusjóváahagyást megadó tagállam megkülönböztető száma ⁽¹⁾, az *OEM* a gyártó 3 karakterből álló azonosítója, az *X* az eredeti PEMS-vizsgálati családot azonosító sorszám, az *Y* pedig a kiterjesztéseket jelölő szám (ez 0 az olyan PEMS-vizsgálati család esetében, amelyet még nem terjesztettek ki).

▼M3

- 5.3. A hatóságnak és a járműgyártónak listát kell vezetnie az egy adott PEMS-vizsgálati családba tartozó, kibocsátás szerinti járműtípusokról a kibocsátási típusjóváahagyási szám alapján. Minden kibocsátástípusra vonatkozóan meg kell adni a jármű típusjóváahagyási számából, típusából, változatából és kiviteléből álló valamennyi kombinációt is a jármű EK-megfelelőségi nyilatkozatának 0.2. szakaszában meghatározottak szerint.

⁽¹⁾ 1 Németország esetében; 2 Franciaország esetében; 3 Olaszország esetében; 4 Hollandia esetében; 5 Svédország esetében; 6 Belgium esetében; 7 Magyarország esetében; 8 a Cseh Köztársaság esetében; 9 Spanyolország esetében; 11 az Egyesült Királyság esetében; 12 Ausztria esetében; 13 Luxemburg esetében; 17 Finnország esetében; 18 Dánia esetében; 19 Románia esetében; 20 Lengyelország esetében; 21 Portugália esetében; 23 Görögország esetében; 24 Írország esetében; 25 Horvátország esetében; 26 Szlovénia esetében; 27 Szlovákia esetében; 29 Észtország esetében; 32 Lettország esetében; 34 Bulgária esetében; 36 Litvánia esetében; 49 Ciprus esetében; 50 Málta esetében.

▼B

- 5.4. A típusjóváhagyó hatóságnak és a járműgyártónak a PEMS-vizsgálati család hitelesítése céljából a PEMS-vizsgálatra a 4. pont szerint kiválasztott kibocsátás szerinti járműtípusokról listát kell vezetniük, melyben a 4.2. pont szerinti kiválasztási kritériumok teljesülésével kapcsolatban szükséges információkat is fel kell tüntetni. A listában szerepeltetni kell azt is, hogy alkalmazták-e a 4.1.3. pont rendelkezéseit az adott PEMS-vizsgálat esetében.

▼M3*7a. függelék***A vizsgálati út dinamikájának ellenőrzése****1. BEVEZETÉS**

Ez a függelék a vizsgálati út dinamikájának ellenőrzésére szolgáló számítási eljárásokat mutatja be, meghatározva, hogy a városi, országúti és autópályán való vezetés során a dinamika túl nagy, vagy hiányos-e.

▼B**2. SZIMBÓLUMOK, PARAMÉTEREK ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK**

RPA relatív pozitív gyorsulás

Δ — különbség

$>$ — nagyobb

$\geq$ — nagyobb vagy egyenlő

% — százalék

$<$ — kisebb

$\leq$ — kisebb vagy egyenlő

a — gyorsulás [m/s^2]

a_i — gyorsulás az i időközben [m/s^2]

a_{pos} — a $0,1 \text{ m/s}^2$ -nél nagyobb pozitív gyorsulás [m/s^2]

$a_{pos,i,k}$ — a $0,1 \text{ m/s}^2$ -nél nagyobb pozitív gyorsulás az i időközben a városi, országúti és autópályán történő vezetés szakaszait figyelembe véve [m/s^2]

a_{res} — gyorsulási felbontás [m/s^2]

d_i — az i időközben megtett távolság [m]

$d_{i,k}$ — az i időközben megtett távolság a városi, országúti és autópályán történő vezetés szakaszait figyelembe véve [m]

(i) index — diszkrét időköz

(j) index — a pozitív gyorsulást tartalmazó adatkészletek diszkrét időköze

(k) index — a megfelelő kategóriára (t=összes, u=város, r=országút, m=autópálya)

utal

M_k — a $0,1 \text{ m/s}^2$ -nél nagyobb pozitív gyorsulást tartalmazó városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszok mintáinak száma

N_k — a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszok és a teljes vizsgálati út mintáinak teljes száma

▼B

RPA_k	— a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszokra vonatkozó relatív pozitív gyorsulás [m/s ² vagy kW/(kg*km)]
t_k	— a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszok és a teljes vizsgálati út időtartama [s]
T4253H	— összetettadat-simító
v	— a jármű sebessége [km/h]
v_i	— a jármű tényleges sebessége az i időközben [km/h]
$v_{i,k}$	— a jármű tényleges sebessége az i időközben a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszait figyelembe véve [km/h]
$(v \cdot a)_i$	— a gyorsulásra jutó tényleges járműsebesség az i időközben [m ² /s ³ vagy W/kg]
$(v \cdot a_{pos})_{j,k}$	— a 0,1 m/s ² -nél nagyobb pozitív gyorsulásra jutó tényleges járműsebesség a j időközben a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszait figyelembe véve [m ² /s ³ vagy W/kg]
$(v \cdot a_{pos})_{k-}[95]$	— a 0,1 m/s ² -nél nagyobb pozitív gyorsulásra jutó járműsebesség szorzatának 95 %-os percentilise a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszaira vonatkozóan [m ² /s ³ vagy W/kg]
$\bar{v}_k$	— a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszaira vonatkozó átlagos járműsebesség [km/h]

3. A VIZSGÁLATI ÚT MUTATÓI

3.1. Számítások

▼M3

3.1.1. Az adatok előfeldolgozása

A dinamikus paraméterek, például a gyorsulás, $(v \cdot a_{pos})$ vagy az RPA meghatározásához a járműsebességre vonatkozó jelnek a 3 km/óra feletti minden sebességen 0,1 %-os pontosságúnak és 1 Hz-es mintavételi gyakoriságúnak kell lennie. Ezt a pontossági követelményt a kerékfordulatszámra alapuló sebességszenzoroktól kapott távolságkalibrált jelek általában teljesítik. Egyébként a gyorsulást 0,01 m/s² pontossággal és 1 Hz-es mintavételi gyakorisággal kell meghatározni. Ebben az esetben a különálló sebességgel $(v \cdot a_{pos})$ pontossága legalább 0,1 km/h.

A helyes sebességgörbe képezi a további számítások és a 3.1.2. és a 3.1.3. pontban ismertetett kategorizálás alapját.

▼B3.1.2. A távolság, a gyorsulás és a $v \cdot a$ kiszámítása

A következő számításokat a teljes időn alapuló (1 Hz-es felbontású) sebességgörbén el kell végezni az 1. másodperctől a_t (utolsó) másodpercig.

Az adatmintánkénti távolságnövekményt a következőképpen kell kiszámítani:

▼C2

$$d_i = \frac{v_i}{3,6}, \quad i = 1 \text{ to } N_t$$

▼B

ahol:

d_i az i időközben megtett távolság [m]

v_i a jármű tényleges sebessége az i időközben [km/h]

N_t a minták teljes száma

A gyorsulást a következőképpen kell számítani:

$$a_i = (v_{i+1} - v_{i-1}) / (2 \cdot 3,6), \quad i = 1 \text{ to } N_t$$

ahol:

a_i a gyorsulás az i időközben [m/s^2]. Ha $i = 1$: $v_{i-1} = 0$, ha pedig $i = N_t$: $v_{i+1} = 0$.

A gyorsulásra jutó tényleges járműsebesség szorzatát a következőképpen kell kiszámítani:

$$(v \cdot a)_i = v_i \cdot a_i / 3,6, \quad i = 1 \text{ to } N_t$$

ahol:

$(v \cdot a)_i$ a gyorsulásra jutó tényleges járműsebesség szorzata az i időközben [m^2/s^3 vagy W/kg].

▼M3

3.1.3. Az eredmények kategorizálása

Az a_i és a $(v \cdot a)_i$ kiszámítása után a v_i , d_i , $(v \cdot a)_i$ és a_i értékeket a járműsebesség alapján növekvő sorrendbe kell állítani.

A $v_i \leq 60$ km/h által jellemzett valamennyi adatkészlet a „városi” sebességkategóriába, a $60 \text{ km/h} < v_i \leq 90$ km/h által jellemzett valamennyi adatkészlet az „országúti” és a $v_i > 90$ km/h által jellemzett valamennyi adatkészlet az „autópályán történő vezetési” sebességkategóriába tartozik.

Azon N2 kategóriájú járművek esetében, amelyeket a jármű sebességét 90 km/h-ra korlátozó készülékkel szereltek fel, a $v_i \leq 60$ km/h által jellemzett valamennyi adatkészlet a „városi” sebességkategóriába, a $60 \text{ km/h} < v_i \leq 80$ km/h által jellemzett valamennyi adatkészlet az „országúti” és a $v_i > 80$ km/h által jellemzett valamennyi adatkészlet az „autópályán történő vezetési” sebességkategóriába tartozik.

Az $a_i > 0,1 \text{ m/s}^2$ gyorsulási értékekkel rendelkező adatkészletek száma egyik sebességkategóriában sem lehet kisebb 100-nál.

Az átlagos járműsebességet $\bar{v}_k$ a következőképpen kell kiszámítani valamennyi sebességkategóriában:

$$\bar{v}_k = (\sum_i v_{i,k}) / N_k, \quad i = 1 \text{ to } N_k, \quad k = u, r, m$$

ahol:

N_k a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszok mintáinak teljes száma.

▼B

3.1.4. A $v \cdot a_{pos-95}$ sebességkategóriánkénti kiszámítása

A $v \cdot a_{pos}$ értékek 95 %-os percentilisét a következőképpen kell kiszámítani:

Minden egyes sebességkategória $(v \cdot a)_{i,k}$ értékeit növekvő sorrendbe kell rendezni valamennyi olyan adatkészletre vonatkozóan, amely $a_{i,k} > 0,1 \text{ m/s}^2$ $a_{i,k} \geq 0,1 \text{ m/s}^2$ értékkel rendelkezik, és meg kell határozni ezen minták teljes számát (M_k).

▼ B

Ezután az $a_{i,k} \geq 0,1 \text{ m/s}^2$ értékkel rendelkező $(v \cdot a_{pos})_{i,k}$ értékekhez hozzá kell rendelni a percentilisértékeket a következőképpen:

a legkisebb $v \cdot a_{pos}$ értékhez az $1/M_k$ percentilist, a második legkisebb értékhez a $2/M_k$ percentilist, a harmadik legkisebb értékhez a $3/M_k$ percentilist, a legnagyobb értékhez pedig az $M_k/M_k = 100\%$ percentilist kell hozzárendelni.

$(v \cdot a_{pos})_{k-}[95]$ a $(v \cdot a_{pos})_{j,k}$ értéke, ha $j/M_k = 95\%$. Ha a $j/M_k = 95\%$ feltétel nem teljesül, a $(v \cdot a_{pos})_{k-}[95]$ értékét a j és a $j+1$ egymást követő minták lineáris interpolációjával kell kiszámítani, ahol $j/M_k < 95\%$ és $(j+1)/M_k > 95\%$.

A sebességkategóriánkénti relatív pozitív gyorsulást a következőképpen kell kiszámítani:

$$RPA_k = \sum_j (\Delta t \cdot (v \cdot a_{pos})_{j,k}) / \sum_i d_{i,k}, \quad j = 1 \text{ to } M_k, \quad i = 1 \text{ to } N_k, \quad k = u, r, m$$

ahol:

RPA_k a városi, országúti és autópályán történő vezetés szakaszaira vonatkozó relatív pozitív gyorsulás [m/s^2 vagy $\text{kWs}/(\text{kg} \cdot \text{km})$]

Δ_t 1 másodpercrek megfelelő időkülönbség

M_k a pozitív gyorsulást tartalmazó városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszok mintáinak száma

N_k a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszok mintáinak teljes száma

4. A VIZSGÁLATI ÚT ÉRVÉNYESSÉGÉNEK ELLENŐRZÉSE

4.1.1. A sebességkategóriánkénti $v \times a_{pos-}[95]$ ellenőrzése (ahol v [km/h]-ban van megadva)

Ha $\bar{v}_k \leq 74,6 \text{ km/h}$

valamint

$$(v \cdot a_{pos})_{k-}[95] > (0,136 \cdot \bar{v}_k + 14,44)$$

akkor a vizsgálati út érvénytelen.

Ha $\bar{v}_k > 74,6 \text{ km/h}$ és $(v \cdot a_{pos})_{k-}[95] > (0,0742 \cdot \bar{v}_k + 18,966)$, akkor a vizsgálati út érvénytelen.

▼ M3

A gyártó kérésére, és csak azon N1 vagy N2 járművek esetén, amelyeknek fajlagos teljesítménymutatója nem haladja meg a 44 W/kg értéket:

Ha $\bar{v}_k \leq 74,6 \text{ km/h}$

és

$$(v \cdot a_{pos})_{k-}[95] > (0,136 \cdot \bar{v}_k + 14,44)$$

akkor a vizsgálati út érvénytelen.

Ha $\bar{v}_k > 74,6 \text{ km/h}$

▼ M3

és

$$(v \cdot a_{\text{pos}})_{k-}[95] > (-0,097 \cdot \bar{v}_k + 31,635)$$

akkor a vizsgálati út érvénytelen.

A fajlagos teljesítménymutató kiszámításához az alábbi értékeket kell felhasználni:

— a jármű tényleges vizsgálati tömegének megfelelő tömeg, a vezetővel és a hordozható kibocsátásmérő berendezéssel együtt (kg);

— a gyártó által megadott legnagyobb névleges motorteljesítmény, (W).

4.1.2. *A sebességkategóriánkénti RPA ellenőrzése*

Ha $\bar{v}_k \leq 94,05$ km/h és $RPA_k < (-0,0016 \cdot \bar{v}_k + 0,1755)$, akkor a vizsgálati út érvénytelen.

Ha $\bar{v}_k > 94,05$ km/h és $RPA_k < 0,025$, akkor a vizsgálati út érvénytelen.

▼B*7b. függelék***A PEMS-vizsgálati út összesített pozitív magasságnövekedésének meghatározására szolgáló eljárás****1. BEVEZETÉS**

Ez a függelék a PEMS-vizsgálati út összesített magasságnövekedésének meghatározására szolgáló eljárást ismerteti.

2. SZIMBÓLUMOK, PARAMÉTEREK ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK

$d(0)$	— távolság a vizsgálati út kezdetén [m]
d	— az út figyelembe vett diszkrét pontjáig megtett összesített távolság [m]
d_0	— az út vonatkozó d pontja előtt közvetlenül végzett mérésig megtett összesített távolság [m]
d_1	— az út vonatkozó d pontja után közvetlenül végzett mérésig megtett összesített távolság [m]
d_a	— az út referenciapontja $d(0)$ -nál [m]
d_e	— az út utolsó diszkrét pontjáig megtett összesített távolság [m]
d_i	— pillanatnyi távolság [m]
d_{tot}	— a vizsgálati út teljes hossza [m]
$h(0)$	— a járműnek az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése utáni tengerszint feletti magassága a vizsgálati út kezdetén [m]
$h(t)$	— a járműnek az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése utáni tengerszint feletti magassága a t ponton [m]
$h(d)$	— a jármű tengerszint feletti magassága az út d pontján [m]
$h(t-1)$	— a járműnek az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése utáni tengerszint feletti magassága a $t-1$ ponton [m]
$h_{\text{corr}}(0)$	— a jármű korrigált tengerszint feletti magassága közvetlenül az út vonatkozó d pontja előtt [m]
$h_{\text{corr}}(1)$	— a jármű korrigált tengerszint feletti magassága közvetlenül az út vonatkozó d pontja után [m]
$h_{\text{corr}}(t)$	— a jármű korrigált pillanatnyi tengerszint feletti magassága a t adatpontnál [m]

▼B

$h_{corr}(t-1)$	— a jármű korrigált pillanatnyi tengerszint feletti magassága a $t-1$ adatpontnál [m]
$h_{GPS,i}$	— a jármű GPS-szel mért pillanatnyi tengerszint feletti magassága [m]
$h_{GPS}(t)$	— a jármű GPS-szel mért tengerszint feletti magassága a t adatpontnál [m]
$h_{int}(d)$	— interpolált tengerszint feletti magasság az út vizsgált diszkrét d pontján [m]
$h_{int,sm,1}(d)$	— simított és interpolált tengerszint feletti magasság az első simítás elvégzése után az út vizsgált diszkrét d pontján [m]
$h_{map}(t)$	— a jármű topográfiai térkép szerinti tengerszint feletti magassága a t adatpontnál [m]
Hz	— hertz
km/h	— kilométer/óra
m	— méter
$road_{grade,1}(d)$	— az út simított lejtése az első simítás elvégzése után az út vizsgált diszkrét d pontján [m/m]
$road_{grade,2}(d)$	— az út simított lejtése a második simítás elvégzése után az út vizsgált diszkrét d pontján [m/m]
$\sin$	— trigonometria szinuszfüggvény
t	— a vizsgálat kezdete óta eltelt idő [s]
t_0	— az út vonatkozó d pontja előtt közvetlenül végzett mérésig eltelt idő [s]
v_i	— a jármű pillanatnyi sebessége [km/h]
$v(t)$	— a jármű sebessége a t adatpontnál [km/h]

3. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

Az RDE-vizsgálati út összesített pozitív magasságnövekedését a következő három paraméter alapján kell meghatározni: a jármű GPS-szel mért pillanatnyi tengerszint feletti magassága ($h_{GPS,i}$ [m]), a jármű 1 Hz-es gyakorisággal rögzített pillanatnyi sebessége (v_i , [km/h]) és a vizsgálat kezdete óta eltelt idő (t , [s]).

4. AZ ÖSSZESÍTETT POZITÍV MAGASSÁGNÖVEKEDÉS KISZÁMÍTÁSA**4.1. Általános követelmények**

Az RDE-vizsgálati utak összesített pozitív magasságnövekedését egy háromlépéses eljárással kell kiszámítani, melynek lépései: i. az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése, ii. a jármű pillanatnyi tengerszint feletti magasságára vonatkozó adatok korrigálása, és iii. az összesített pozitív magasságnövekedés kiszámítása.

▼B**4.2. Az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése**

Ellenőrizni kell a jármű pillanatnyi sebességére vonatkozó adatok teljességét. A hiányzó adatok korrigálása megengedett, ha a hiányosságok a 4. függelék 7. pontja szerinti követelményeken belül maradnak, egyéb esetben a vizsgálat eredményeit érvénytelennek kell tekinteni. Ellenőrizni kell a jármű pillanatnyi tengerszint feletti magasságára vonatkozó adatok teljességét. A hiányos adatokat ki kell egészíteni az adatok interpolációja révén. Az interpolált adatok helyességét topográfiai térképpel kell ellenőrizni. A következő feltétel teljesülése esetén ajánlott korrigálni az interpolált adatokat:

$$|h_{GPS}(t) - h_{map}(t)| > 40m$$

A tengerszint feletti magasság korrigálását a következő módon kell elvégezni:

$$h(t) = h_{map}(t)$$

ahol:

$h(t)$ — a járműnek az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése utáni tengerszint feletti magassága a t adatponton [m]

$h_{GPS}(t)$ — a jármű GPS-szel mért tengerszint feletti magassága a t adatpontonál [m]

$h_{map}(t)$ — a jármű topográfiai térkép szerinti tengerszint feletti magassága a t adatpontonál [m]

4.3. A jármű pillanatnyi tengerszint feletti magasságára vonatkozó adatok korrigálása

A vizsgálat kezdetén GPS-szel kell megállapítani a $d(0)$ pont $h(0)$ tengerszint feletti magasságát, és a topográfiai térkép alapján ellenőrizni kell az adat helyességét. Az eltérés nem lehet nagyobb 40 m-nél. A pillanatnyi tengerszint feletti magasságra vonatkozó valamennyi $h(t)$ értéket korrigálni kell, ha a következő feltétel teljesül:

$$|h(t) - h(t-1)| > (v(t)/3,6 \times \sin 45^\circ)$$

A tengerszint feletti magasság korrigálását a következő módon kell elvégezni:

$$h_{corr}(t) = h_{corr}(t-1)$$

ahol:

$h(t)$ — a járműnek az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése utáni tengerszint feletti magassága a t adatponton [m]

$h(t-1)$ — a járműnek az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése utáni tengerszint feletti magassága a $t-1$ adatponton [m]

$v(t)$ — a jármű sebessége a t adatpontonál [km/h]

$h_{corr}(t)$ — a jármű korrigált pillanatnyi tengerszint feletti magassága a t adatpontonál [m]

$h_{corr}(t-1)$ — a jármű korrigált pillanatnyi tengerszint feletti magassága a $t-1$ adatpontonál [m]

▼B

A korrigálási eljárás után megkapjuk a tengerszint feletti magasságra vonatkozó érvényes adatkészletet. Ezt az adatkészletet kell használni az összesített pozitív magasságnövekedés 13.4. pont szerinti kiszámításához.

4.4. Az összesített pozitív magasságnövekedés végső kiszámítása

4.4.1. Egységes térbeli felbontás meghatározása

A vizsgálati út során megtett d_{tot} [m] teljes távolságot a pillanatnyi d_i távolságok összegeként kell meghatározni. A d_i pillanatnyi távolság meghatározása a következőképpen történik:

$$d_i = \frac{v_i}{3,6}$$

ahol:

d_i — pillanatnyi távolság [m]

v_i — a jármű pillanatnyi sebessége [km/h]

Az összesített magasságnövekedést 1 m-es állandó térbeli felbontású adatokból kell kiszámítani, a vizsgálati út kezdetén, $d(0)$ -nál végzett első méréstől kezdve. Az 1 m-es felbontású diszkrét adatpontokat, más néven az út pontjait, meghatározott távolsági érték (például 0, 1, 2, 3 m stb.) és az annak megfelelő tengerszint feletti magasság ($h(d)$, [m]) jellemzi.

Az út egyes diszkrét d pontjainak tengerszint feletti magasságát a pillanatnyi $h_{corr}(t)$ tengerszint feletti magasság interpolációjával kell kiszámítani a következőképpen:

$$h_{int}(d) = h_{corr}(0) + \frac{h_{corr}(1) - h_{corr}(0)}{d_1 - d_0} \times (d - d_0)$$

ahol:

$h_{int}(d)$ — interpolált tengerszint feletti magasság az út vizsgált diszkrét d pontján [m]

$h_{corr}(0)$ — a jármű korrigált tengerszint feletti magassága közvetlenül az út vonatkozó d pontja előtt [m]

$h_{corr}(1)$ — a jármű korrigált tengerszint feletti magassága közvetlenül az út vonatkozó d pontja után [m]

d — az út figyelembe vett d diszkrét pontjáiig megtett összesített távolság [m]

d_0 — az út vonatkozó d pontja előtt közvetlenül végzett mérésig megtett összesített távolság [m]

d_1 — az út vonatkozó d pontja után közvetlenül végzett mérésig megtett összesített távolság [m]

4.4.2. Kiegészítő adatsimítás

Az út egyes diszkrét pontjaira kapott, a tengerszint feletti magasságra vonatkozó adatokat egy kétlépéses eljárással simítani kell, ahol d_a jelöli az első, d_e pedig az utolsó adatpontot (lásd az 1. ábrát). Az első simítást a következőképpen kell elvégezni:

$$road_{grade,1}(d) = \frac{h_{int}(d + 200m) - h_{int}(d_a)}{(d + 200m)} \quad \text{for } d \leq 200m$$

▼B

$$road_{grade,1}(d) = \frac{h_{int}(d+200m) - h_{int}(d-200m)}{(d+200m) - (d-200m)} \quad \text{for } 200m < d < (d_e - 200m)$$

$$road_{grade,1}(d) = \frac{h_{int}(d_e) - h_{int}(d-200m)}{d_e - (d-200m)} \quad \text{for } d \geq (d_e - 200m)$$

$$h_{int,sm,1}(d) = h_{int,sm,1}(d-1m) + road_{grade,1}(d), \quad d = d_a + 1 \text{ to } d_e$$

$$h_{int,sm,1}(d_a) = h_{int}(d_a) + road_{grade,1}(d_a)$$

ahol:

$road_{grade,1}(d)$ — az út simított lejtése az első simítás elvégzése után az út vizsgált diszkrét pontján [m/m]

$h_{int}(d)$ — interpolált tengerszint feletti magasság az út vizsgált diszkrét d pontján [m]

$h_{int,sm,1}(d)$ — simított interpolált tengerszint feletti magasság az első simítás elvégzése után az út vizsgált diszkrét d pontján [m]

d — az út figyelembe vett diszkrét pontjáig megtett összesített távolság [m]

d_a — az út referenciapontja 0 m távolságnál [m]

d_e — az út utolsó diszkrét pontjáig megtett összesített távolság [m]

A második simítást a következőképpen kell elvégezni:

$$road_{grade,2}(d) = \frac{h_{int,sm,1}(d+200m) - h_{int,sm,1}(d_a)}{(d+200m) - (d_a)} \quad \text{for } d \leq 200m$$

$$road_{grade,2}(d) = \frac{h_{int,sm,1}(d+200m) - h_{int,sm,1}(d-200m)}{(d+200m) - (d-200m)} \quad \text{for } 200m < d < (d_e - 200m)$$

$$road_{grade,2}(d) = \frac{h_{int,sm,1}(d_e) - h_{int,sm,1}(d-200m)}{d_e - (d-200m)} \quad \text{for } d \geq (d_e - 200m)$$

ahol:

$road_{grade,2}(d)$ — az út simított lejtése a második simítás elvégzése után az út vizsgált diszkrét pontján [m/m]

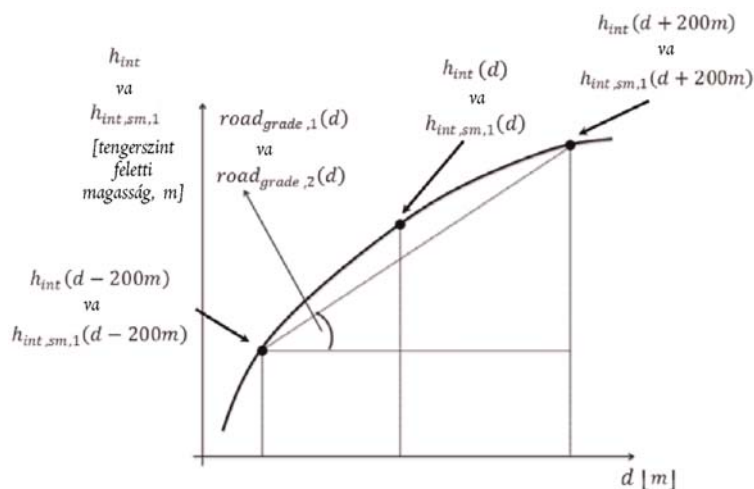
$h_{int,sm,1}(d)$ — simított interpolált tengerszint feletti magasság az első simítás elvégzése után az út vizsgált diszkrét d pontján [m]

▼ B

- d — az út figyelembe vett diszkrét pontjáig megtett összesített távolság [m]
- d_a — az út referenciapontja 0 m távolságnál [m]
- d_e — az út utolsó diszkrét pontjáig megtett összesített távolság [m]

1. ábra

A tengerszint feletti magasságra vonatkozó interpolált jelek simítási eljárásának bemutatása

▼ M3

4.4.3. A végleges eredmény kiszámítása

A vizsgálati út összesített pozitív magasságnövekedését az út összes pozitív, interpolált és simított lejtésadatának ($road_{grade,2}(d)$) integrálásával kell kiszámítani. Az eredményt normalizálni kell a vizsgálati út d_{tot} teljes távolságára, és a távolság száz kilométerére vetített, összesített magasságnövekedésként kell méterben kifejezni.

A vizsgálati út városi részének összesített pozitív magasságnövekedését ezután az út egyes diszkrét pontjain mért járműsebesség alapján kell kiszámítani:

$$v_w = 1 / (t_{w,i} - t_{w,i-1}) \cdot 60^2 / 1\,000$$

ahol:

v_w – járműsebesség az út pontján [km/h]

Minden olyan adatkészlet, amely esetében $v_w < 60$ km/h, az út városi részéhez tartozik.

Az összes olyan pozitív, interpolált és simított lejtésadatot integrálni kell, amely városi adatkészlethez tartozik.

A d_{urban} városi vizsgálati távolság kiszámításához integrálni kell a városi adatkészleteknek megfelelő 1 m-es pontokat, és el kell osztani 1 000-rel [km].

▼ M3

Az út városi részének pozitív összesített magasságnövekedését ezután úgy kell kiszámítani, hogy a városi magasságnövekedést el kell osztani a városi vizsgálati távolsággal, és a távolság száz kilométerére vetített, összesített magasságnövekedésként kell méterben kifejezni.

▼ B

5. SZÁMSZERŰ PÉLDA

Az 1. és a 2. táblázat egy PEMS-szel végzett közúti vizsgálat során rögzített adatok alapján hogyan kell a pozitív magasságnövekedést kiszámítani. Az egyszerűség kedvéért a 800 m-es és 160 s-os kivonat kerül bemutatásra.

5.1. Az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése

Az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése két lépésből áll. Először ellenőrizni kell a jármű sebességére vonatkozó adatok teljességét. A bemutatott adatmintában a járműsebességgel kapcsolatban nincs adathiány (lásd az 1. táblázatot). Ezután ellenőrizni kell a tengerszint feletti magasságra vonatkozó adatok teljességét. Az adatmintában a 2. és 3. másodpercnél hiányoznak a tengerszint feletti magasság adatai. Ezeket a hiányokat a GPS-jel interpolációjával kell kitölteni. Emellett a GPS szerinti tengerszint feletti magasságot topográfiai térképpel kell ellenőrizni, és ezen ellenőrzésbe bele kell venni a vizsgálati út kezdeti $h(0)$ tengerszint feletti magasságát is. A 112–114. másodperchez tartozó, tengerszint feletti magasságra vonatkozó adatokat korrigálni kell a topográfiai térkép alapján, hogy a következő feltétel teljesüljön:

$$h_{GPS}(t) - h_{map}(t) < -40m$$

Az adatellenőrzés eredményeként az ötödik oszlopban ($h(t)$) szereplő adatokat kapjuk.

5.2. A jármű pillanatnyi tengerszint feletti magasságára vonatkozó adatok korrigálása

A következő lépés az 1–4., 111–112. és 159–160. másodperchez tartozó, tengerszint feletti magasságra vonatkozó $h(t)$ adatok korrigálása a 0., 110. és 158. másodperchez tartozó, tengerszint feletti magasságra vonatkozó adatok feltételezésével, mivel ezekben az időközökben a magasságra vonatkozó adatok tekintetében teljesül az alábbi feltétel:

$$|h(t) - h(t-1)| > (v(t)/3,6 \times \sin 45^\circ)$$

Az adatok korrigálásának eredményeként a hatodik oszlopban ($h_{corr}(t)$) szereplő adatokat kapjuk. A tengerszint feletti magasságra vonatkozó adatokon alkalmazott ellenőrzési és korrigálási lépések hatása a 2. ábrán látható.

5.3. Az összesített pozitív magasságnövekedés kiszámítása

5.3.1. Egységes térbeli felbontás meghatározása

A d_i pillanatnyi távolság kiszámításához a km/h-ban mért pillanatnyi járműsebességet el kell osztani 3,6-dal (lásd az 1. táblázat 7. oszlopát). A tengerszint feletti magasságra vonatkozó adatokat újra kell számítani az 1 m-es egységes térbeli felbontás meghatározása érdekében; ennek eredményeként megkapjuk az út diszkrét d pontjait (lásd a 2. táblázat 1. oszlopát) és az azoknak megfelelő, a tengerszint feletti magasságra vonatkozó $h_{int}(d)$ értékeket (lásd a 2. táblázat 7. oszlopát). Az út egyes diszkrét d pontjainak tengerszint feletti magasságát a pillanatnyi mért h_{corr} tengerszint feletti magasság interpolációjával kell kiszámítani a következőképpen:

$$h_{int}(0) = 120,3 + \frac{120,3 - 120,3}{0,1 - 0,0} \times (0 - 0) = 120,3000$$

$$h_{int}(520) = 132,5 + \frac{132,6 - 132,5}{523,6 - 519,9} \times (520 - 519,9) = 132,5027$$

▼B5.3.2. *Kiegészítő adatsimítás*

A 2. táblázat első és utolsó diszkrét pontjai a következők: $d_a = 0$ m és $d_e = 799$ m. Az út egyes diszkrét pontjaira kapott, a tengerszint feletti magasságra vonatkozó adatokat kétlépéses eljárással simítani kell. Az első simítás a következőkből áll:

$$road_{grade,1}(0) = \frac{h_{int}(200m) - h_{int}(0)}{(0 + 200m)} = \frac{120,9682 - 120,3000}{200} = 0,0033$$

E számítás a következő feltétel melletti adatsimításra példa: $d \leq 200m$

$$road_{grade,1}(320) = \frac{h_{int}(520) - h_{int}(120)}{(520) - (120)} = \frac{132,5027 - 121,0}{400} = 0,0288$$

E számítás a következő feltétel melletti adatsimításra példa $200m < d < (599m)$

$$road_{grade,1}(720) = \frac{h_{int}(799) - h_{int}(520)}{799 - (520)} = \frac{121,2000 - 132,5027}{279} = -0,0405$$

E számítás a következő feltétel melletti adatsimításra példa $d \geq (599m)$

A simított és interpolált tengerszint feletti magasságot a következőképpen kell kiszámítani:

$$h_{int,sm,1}(0) = h_{int}(0) + road_{grade,1}(0) = 120,3 + 0,0033 \approx 120,3033m$$

$$h_{int,sm,1}(799) = h_{int,sm,1}(798) + road_{grade,1}(799) = 121,2550 - 0,0220 = 121,2330m$$

Második simítás:

$$road_{grade,2}(0) = \frac{h_{int,sm,1}(200) - h_{int,sm,1}(0)}{(200)} = \frac{119,9618 - 120,3033}{(200)} = -0,0017$$

E számítás a következő feltétel melletti adatsimításra példa $d \leq 200m$

$$road_{grade,2}(320) = \frac{h_{int,sm,1}(520) - h_{int,sm,1}(120)}{(520) - (120)} = \frac{123,6809 - 120,1843}{400} = 0,0087$$

E számítás a következő feltétel melletti adatsimításra példa $200m < d < (599)$

$$road_{grade,2}(720) = \frac{h_{int,sm,1}(799) - h_{int,sm,1}(520)}{799 - (520)} = \frac{121,2330 - 123,6809}{279} = -0,0088$$

E számítás a következő feltétel melletti adatsimításra példa $d \geq (599m)$

▼B

5.3.3. A végleges eredmény kiszámítása

A vizsgálati út összesített pozitív magasságnövekedését az út összes pozitív, interpolált és simított lejtésadatának (azaz a 2. táblázat $road_{grade,2}(d)$ oszlopában található értékek) integrálásával kell kiszámítani. Az egész adatkészlet vonatkozásában a teljes megtett távolság $d_{tot} = 139,7\text{ km}$, és az út összes pozitív, interpolált és simított lejtésének értéke 516 m. Ezért a pozitív összesített magasságnövekedés $516 \cdot 100 / 139,7 = 370 \text{ m/100 km}$.

1. táblázat

A jármű pillanatnyi tengerszint feletti magasságára vonatkozó adatok korrigálása

Idő, t [s]	$v(t)$ [km/h]	$h_{GPS}(t)$ [m]	$h_{map}(t)$ [m]	$h(t)$ [m]	$h_{corr}(t)$ [m]	d_i [m]	Cum. d [m]
0	0,00	122,7	129,0	122,7	122,7	0,0	0,0
1	0,00	122,8	129,0	122,8	122,7	0,0	0,0
2	0,00	—	129,1	123,6	122,7	0,0	0,0
3	0,00	—	129,2	124,3	122,7	0,0	0,0
4	0,00	125,1	129,0	125,1	122,7	0,0	0,0
...	...	...	...	...	...	...	...
18	0,00	120,2	129,4	120,2	120,2	0,0	0,0
19	0,32	120,2	129,4	120,2	120,2	0,1	0,1
...	...	...	...	...	...	...	...
37	24,31	120,9	132,7	120,9	120,9	6,8	117,9
38	28,18	121,2	133,0	121,2	121,2	7,8	125,7
...	...	...	...	...	...	...	...
46	13,52	121,4	131,9	121,4	121,4	3,8	193,4
47	38,48	120,7	131,5	120,7	120,7	10,7	204,1
...	...	...	...	...	...	...	...
56	42,67	119,8	125,2	119,8	119,8	11,9	308,4
57	41,70	119,7	124,8	119,7	119,7	11,6	320,0
...	...	...	...	...	...	...	...
110	10,95	125,2	132,2	125,2	125,2	3,0	509,0
111	11,75	100,8	132,3	100,8	125,2	3,3	512,2
112	13,52	0,0	132,4	132,4	125,2	3,8	516,0
113	14,01	0,0	132,5	132,5	132,5	3,9	519,9
114	13,36	24,30	132,6	132,6	132,6	3,7	523,6
...	...	...	...	...	...	...	...
149	39,93	123,6	129,6	123,6	123,6	11,1	719,2
150	39,61	123,4	129,5	123,4	123,4	11,0	730,2
...	...	...	...	...	...	...	...
157	14,81	121,3	126,1	121,3	121,3	4,1	792,1
158	14,19	121,2	126,2	121,2	121,2	3,9	796,1
159	10,00	128,5	126,1	128,5	121,2	2,8	798,8
160	4,10	130,6	126,0	130,6	121,2	1,2	800,0

A „—”
jel a megfelelő adat hiányát jelöli.



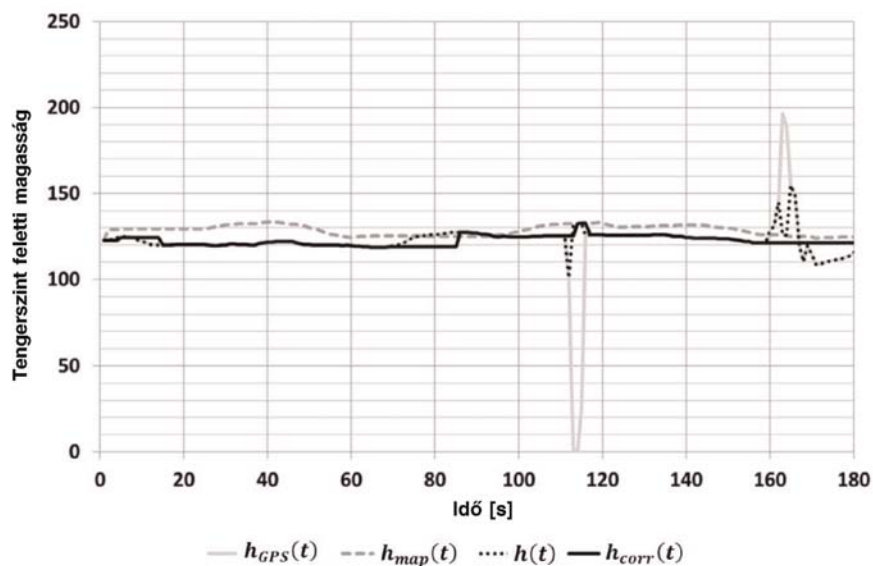
2. táblázat

Az út lejtésének kiszámítása

d [m]	t_0 [s]	d_0 [m]	d_1 [m]	h_0 [m]	h_1 [m]	$h_{int}(d)$ [m]	$road_{grade,1}(d)$ [m/m]	$h_{int,sm,1}(d)$ [m]	$road_{grade,2}(d)$ [m/m]
0	18	0,0	0,1	120,3	120,4	120,3	0,0035	120,3	– 0,0015
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
120	37	117,9	125,7	120,9	121,2	121,0	– 0,0019	120,2	0,0035
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
200	46	193,4	204,1	121,4	120,7	121,0	– 0,0040	120,0	0,0051
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
320	56	308,4	320,0	119,8	119,7	119,7	0,0288	121,4	0,0088
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
520	113	519,9	523,6	132,5	132,6	132,5	0,0097	123,7	0,0037
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
720	149	719,2	730,2	123,6	123,4	123,6	– 0,0405	122,9	– 0,0086
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
798	158	796,1	798,8	121,2	121,2	121,2	– 0,0219	121,3	– 0,0151
799	159	798,8	800,0	121,2	121,2	121,2	– 0,0220	121,3	– 0,0152

2. ábra

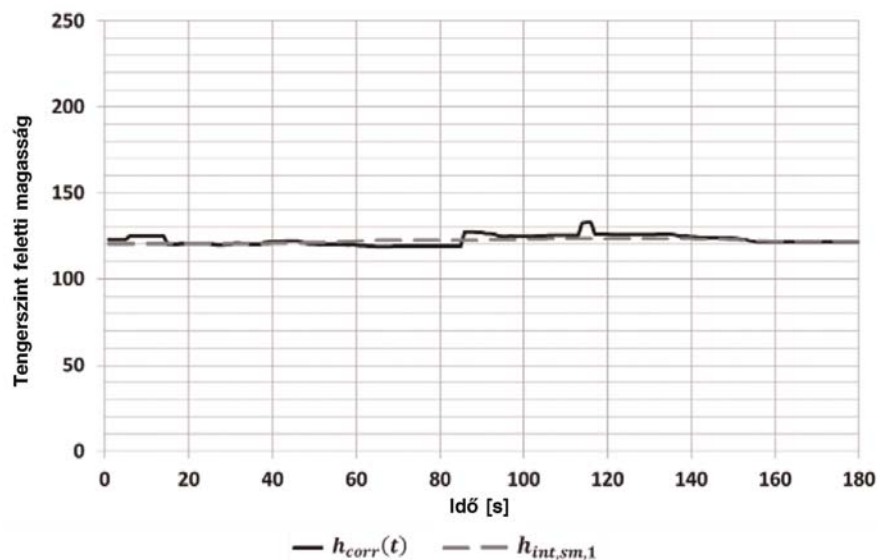
Az adatokon alkalmazott ellenőrzési és korrigálási lépések hatása – A GPS-szel mért $h_{GPS}(t)$ tengerszint feletti magasságra vonatkozó profilt, a topográfiai térkép szerinti $h_{map}(t)$ tengerszint feletti magasságra vonatkozó profilt, az adatminőség vizsgálata és elvi alapú ellenőrzése után kapott $h(t)$ tengerszint feletti magasságra vonatkozó profilt és az adatok $h_{corr}(t)$ korrekcióját az 1. táblázat tartalmazza



▼B

3. ábra

A tengerszint feletti magasságra vonatkozó $h_{corr}(t)$ korrigált profil és a simított, valamint interpolált $h_{int,sm,1}$ tengerszint feletti magasság összehasonlítása



2. táblázat

A pozitív magasságnövekedés kiszámítása

d [m]	t_0 [s]	d_0 [m]	d_1 [m]	h_0 [m]	h_1 [m]	$h_{int}(d)$ [m]	$road_{grade,1}(d)$ [m/m]	$h_{int,sm,1}(d)$ [m]	$road_{grade,2}(d)$ [m/m]
0	18	0,0	0,1	120,3	120,4	120,3	0,0035	120,3	- 0,0015
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
120	37	117,9	125,7	120,9	121,2	121,0	- 0,0019	120,2	0,0035
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
200	46	193,4	204,1	121,4	120,7	121,0	- 0,0040	120,0	0,0051
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
320	56	308,4	320,0	119,8	119,7	119,7	0,0288	121,4	0,0088
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
520	113	519,9	523,6	132,5	132,6	132,5	0,0097	123,7	0,0037
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
720	149	719,2	730,2	123,6	123,4	123,6	- 0,0405	122,9	- 0,0086
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
798	158	796,1	798,8	121,2	121,2	121,2	- 0,0219	121,3	- 0,0151
799	159	798,8	800,0	121,2	121,2	121,2	- 0,0220	121,3	- 0,0152

▼ M3▼ B

8. függelék

Az adatcserére és a jegyzőkönyvekre vonatkozó követelmények

▼ M3

1. BEVEZETÉS

Ez a függelék a mérési rendszerek és az adatértékelő szoftver közötti adatcserére, valamint a közbenső és végső RDE-eredményeknek az adatértékelés utáni jelentésére és cseréjére vonatkozó követelményeket határozza meg.

A kötelező és opcionális paraméterek cseréjének és jegyzőkönyvezésének az 1. függelék 3.2. pontjában foglalt követelményeknek megfelelően kell lezajlania. A műszaki jelentés 5 tételből áll:

- i) a 4.1. pontban leírtak szerinti adatcsere;
- ii) a 4.2.1. pontban leírtak szerinti 1. jegyzőkönyvfájl;
- iii) a 4.2.2. pontban leírtak szerinti 2. jegyzőkönyvfájl;
- iv) a jármű és a motor leírása a 4.3. pontban leírtak szerint;
- v) a PEMS beépítésének a 4.4. pontban leírtak szerinti vizuális alátámasztó anyaga.

2. SZIMBÓLUMOK, PARAMÉTEREK ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK

a_1 –	a CO ₂ -jelleggörbe együtthatója
b_1 –	a CO ₂ -jelleggörbe együtthatója
a_2 –	a CO ₂ -jelleggörbe együtthatója
b_2 –	a CO ₂ -jelleggörbe együtthatója
tol_{1-} –	elsődleges alsó tűréshatár
tol_{1+} –	elsődleges felső tűréshatár
$(v \cdot a_{pos})_{95k}$ –	a járműsebesség és a 0,1 m/s ² -nél nagyobb pozitív gyorsulás szorzatának 95 %-os percentilise a városi, országúti és autópályán történő vezetés szakaszaira vonatkozóan [m ² /s ³ vagy W/kg]
RPA_k –	a városi, országúti és autópályán történő vezetési szakaszokra vonatkozó relatív pozitív gyorsulás [m/s ² vagy kW/(kg*km)]
IC_k	külső feltöltésű hibrid elektromos jármű belső égésű motorhasználatának a távolsággal arányos részesedése az RDE-vizsgálati út során
$d_{ICE,k}$	külső feltöltésű hibrid elektromos jármű működő belső égésű motorral megtett távolsága [km] az RDE-vizsgálati út során
$d_{EV,k}$	külső feltöltésű hibrid elektromos jármű leállított belső égésű motorral megtett távolsága [km] az RDE-vizsgálati út során

▼ M3

$M_{CO_2,RDE,k}$	az RDE-vizsgálati út során kibocsátott CO ₂ távolságspecifikus tömege [g/km]
$M_{CO_2,WLTP,k}$	a WLTP-ciklus során kibocsátott CO ₂ távolságspecifikus tömege [g/km]
$M_{CO_2,WLTP_{CS},k}$	töltésfenntartó üzemmódban vizsgált külső feltöltésű hibrid elektromos jármű WLTP-eljárás során kibocsátott távolságspecifikus CO ₂ tömege [g/km]
r_k	az RDE-vizsgálat és a WLTP vizsgálat során mért CO ₂ -kibocsátások aránya
RF_k	az RDE-vizsgálati útra számított eredményértékelési tényező
RF_{L1}	az eredményértékelési tényező kiszámításához használt függvény első paramétere
RF_{L2}	az eredményértékelési tényező kiszámításához használt függvény második paramétere

▼ B

3. AZ ADATCSERE ÉS A JEGYZŐKÖNYVEK FORMÁTUMA

▼ M3

3.1. Általános követelmények

A kibocsátási értékek és minden egyéb releváns paraméter jelentését és cseréjét csv formátumú adatfájlban kell elvégezni. A paraméterek értékeit vesszővel kell elválasztani (ASCII-kód: #h2C). Az alparaméterek értékeit kettősponttal kell elválasztani (ASCII-kód: #h3B). A számértékek tizedes jegyét ponttal kell jelölni (ASCII-kód: #h2E). A sorokat „kocsivissza-sor-emelés” karakterrel kell elválasztani (ASCII-kód: #h0D #h0A). Az ezres értékeket elválasztás nélkül kell feltüntetni.

▼ B

3.2. Adatcsere

A mérési rendszerek és az adatértékelő szoftver közötti adatcserét olyan szabványos jegyzőkönyvfájl segítségével kell megvalósítani, amely tartalmazza a kötelező és opcionális paraméterek minimális készletét. Az adatcserefájl a következőképpen épül fel: az első 195 sor a fejléc számára van fenntartva, amely többek között a vizsgálati feltételekre, valamint a PEMS azonosítására és kalibrálására vonatkozó konkrét információkat tartalmaz (1. táblázat). A 198–200. sorban kell szerepelnie a paraméterek címkéinek és mértékegységeinek. A 201. sortól kezdődik az adatcserefájl törzse, amely a paraméterek értékeit tartalmazza (2. táblázat). Az adatcserefájl törzsének legalább annyi adatsorból kell állnia, amennyi a vizsgálat időtartama másodpercben szorozva a Hertzben megadott rögzítési gyakorisággal.

▼ M3

3.3. Közbenső és végső eredmények

A közbenső eredmények összefoglaló paramétereit a 3. táblázat szerint kell rögzíteni és strukturálni. A 3. táblázat szerinti információkat az 5. és a 6. függelékben leírt adatértékelési és kibocsátás-számítási módszerek alkalmazása előtt kell rögzíteni.

▼ **M3**

A gyártónak külön fájlokban kell rögzítenie a két adatértékelési módszer rendelkezésre álló eredményeit. Az 5. függelékben leírt módszerrel végzett adatértékelés és a 6. függelékben leírt kibocsátásszámítás eredményeit a 4., az 5. és a 6. táblázatnak megfelelően kell jelenteni. A jegyzőkönyvfájl fejlécének három részből kell állnia. Az első 95 sor az adatértékelési módszer beállításainak konkrét adatai számára van fenntartva. A 101–195. sorban az adatértékelési módszer eredményeit kell feltüntetni. A 201–490. sor a végső kibocsátási értékek számára van fenntartva. Az 501. sortól kezdődik a jegyzőkönyvfájl törzse, amely az adatértékelés részletes eredményeit tartalmazza.

▼ **B**

4. MŰSZAKIJEGYZŐKÖNYV-FÁJLOK

▼ **M3**

4.1. Adatsere

Az 1. táblázat bal oldali oszlopa az a paraméter, amelyet jegyzőkönyvezni kell (rögzített formátum és tartalom). Az 1. táblázat középső oszlopa a leírás és vagy a mértékegység (rögzített formátum és tartalom). Ha egy paraméter leírható a középső oszlopban található előre meghatározott felsorolás egy elemével, akkor ezt a paramétert az előre meghatározott nomenklatúra használatával kell leírni (például az adatsere fájl 19. sorában egy kézi sebességváltóval rendelkező járművet manuálként kell leírni és nem MT vagy Man szavakkal vagy bármely egyéb nomenklatúra szerint). Az 1. táblázat jobb oldali oszlopába kell a tényleges adatokat beilleszteni. A táblázatokban áladatok szerepelnek a jegyzőkönyvezett tartalom megfelelő módjának bemutatása céljából. Az oszlopok és a sorok sorrendjét (az üreseket is beleértve) tiszteletben kell tartani.

1. táblázat

Az adatserefájl fejléce

A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
A vizsgálat dátuma	[éééé.hh.nn.]	2016.10.13.
A vizsgálatot felügyelő szervezet	[a szervezet neve]	Próbabábu
A vizsgálat helyszíne	[város, (ország)]	Ispra (Olaszország)
A vizsgálatra megbízást adó szervezet	[a szervezet neve]	Pseudoszervezet
A jármű vezetője	[TS/Lab/OEM]	VELA lab
Járműfajta	[a jármű kereskedelmi neve]	Kereskedelmi név
A jármű gyártója	[név]	Próbabábu
A járműmodell éve	[év]	2017
Jármű-azonosító	[Az ISO 3779:2009 szabványnak megfelelő VIN-kód]	ZA1JRC2U912345678

▼ M3

A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
A kilométer-számláló állása a vizsgálat kezdetekor	[km]	5 252
A kilométer-számláló állása a vizsgálat végén	[km]	5 341
Járműkategória	[a 70/156/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott kategória]	M1
Típusjóváhagyási kibocsátási határérték	[Euro X]	Euro 6c
A gyújtás típusa	[PI/CI]	PI
A motor névleges teljesítménye	[kW]	85
Legnagyobb nyomaték	[Nm]	190
Motor lökettérfogata	[cm ³]	1 197
Átvitel	[kézi/automata/CVT]	CVT
Előremeneti sebességfokozatok száma	[#]	6
Tüzelőanyag-típus Rugalmas tüzelőanyag-felhasználás esetén adja meg a vizsgálat során használt tüzelőanyagot.	[benzin/dízel/LPG/NG/biométán/etanol/biodízel]	Dízel
Kenőanyag	[terméknév]	5W30
Az első és a hátsó gumibroncs mérete	[szélesség.magasság.keréktárcsa átmérő/ szélesség.magasság.keréktárcsa átmérő]	195.55.20/195.55.20
Gumibroncsnyomás az első és a hátsó tengelyen	[bar/bar]	2,5/2,6
A kigurulási menetellenállás paraméterei	[F ₀ /F ₁ /F ₂]	60,1/0,704/0,03122
Típusjóváhagyási ciklus	[NEDC/WLTC]	WLTC
CO ₂ -kibocsátás a típusjóváhagyás során	[g/km]	139,1
CO ₂ -kibocsátás a WLTC ciklus alacsony sebességű szakaszában	[g/km]	155,1
CO ₂ -kibocsátás a WLTC-ciklus közepes sebességű szakaszában	[g/km]	124,5
CO ₂ -kibocsátás a WLTC ciklus nagy sebességű szakaszában	[g/km]	133,8
CO ₂ -kibocsátás a WLTC ciklus rendkívül nagy sebességű szakaszában	[g/km]	146,2

▼ M3

A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
A jármű vizsgálati tömege ⁽¹⁾	[kg]	1 743,1
A PEMS gyártója	[név]	MANUF 01
A PEMS típusa	[PEMS kereskedelmi neve]	PEMS X56
A PEMS sorozatszáma	[szám]	C9658
A PEMS energiaellátása	[az akkumulátor típusa, Li-ion/Ni-Fe/Mg-ion]	Li-ion
Az elemzőkészülék gyártója	[név]	MANUF 22
Az elemzőkészülék típusa	[típus]	IR
Az elemzőkészülék sorozatszám	[szám]	556
A meghajtás típusa	[ICE/NOVC-HEV/ OVC-HEV]	ICE
Villanymotor teljesítménye	[kW. 0, ha a jármű kizárólag belső égésű motorral van felszerelve]	0
A motor állapota a vizsgálat kezdetekor	[hideg/meleg]	Hideg
Kerék hajtásának üzemmódja	[2WD/4WD]	2WD
Mesterséges hasznos terhelés	[%-os eltérés a hasznos tehertől]	28
A felhasznált tüzelőanyag	[referencia/piac/EN228]	piac
Gumiabroncs futófelület-bordázatának mélysége	[mm]	5
Jármű kora	[hónap]	26
Tüzelőanyag-ellátó rendszer	[Közvetlen befecskendezés/Közvetett befecskendezés/Közvetlen és közvetett befecskendezés]	Közvetlen befecskendezés
A felépítmény típusa	[lépcsőshátú limuzin/ferdehátú limuzin/kombi/kupé/kabrió/teherautó/zárt kisteherautó]	lépcsőshátú limuzin
CO ₂ -kibocsátás a töltést fenntartó üzemmódban (külső feltöltésű hibrid elektromos járművek)	[g/km]	—
Az EFM gyártója ⁽³⁾	[név]	EFMman 2
Az EFM érzékelőjének típusa ⁽³⁾	[működési elv]	Pitotcső
Az EFM sorozatszáma ⁽³⁾	[szám]	556
A kipufogógáz-tömegáram forrása	[EFM/ECU/érzékelő]	Kipufogógázáramlás-mérő

▼ M3

A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
Levegőnyomás-érzékelő	[típus, gyártó]	Piezoresistor/AAA
A vizsgálat dátuma	[éééé.hh.nn.]	2016.10.13.
A vizsgálat előtti eljárás kezdete	[óra:perc]	15:25
A vizsgálati út kezdete	[óra:perc]	15:42
A vizsgálat utáni eljárás kezdete	[óra:perc]	17:28
A vizsgálat előtti eljárás vége	[óra:perc]	15:32
A vizsgálati út vége	[óra:perc]	17:25
A vizsgálat utáni eljárás vége	[óra:perc]	17:38
Legmagasabb kondicionálási hőmérséklet	[K]	291,2
Legalacsonyabb kondicionálási hőmérséklet	[K]	290,7
Teljes egészében vagy részben kiterjesztett környezeti hőmérsékleti feltételek melletti kondicionálás	[igen/nem]	Nem
A belső égésű motor vezetési módja (ha van)	[normál/sport/eco(takarékos)]	Eco
Hálózatról tölthető hibrid elektromos jármű vezetési módja	[töltésfenntartó/töltéslemerítő/akkumulátortöltő/mérsékelt üzem]	
Kikapcsoltak-e bármely aktív biztonsági rendszert a vizsgálat során?	[Nem/ESP/ABS/AEB]	Nem
A start-stop rendszer aktív	[igen/nem/nincs SS]	nincs SS
Légkondicionáló berendezés	[kikapcsolva/bekapcsolva]	kikapcsolva
Időhelyesbítés: THC-eltolás	[s]	
Időhelyesbítés: CH ₄ -eltolás	[s]	
Időhelyesbítés: NMHC-eltolás	[s]	
Időhelyesbítés: O ₂ -eltolás	[s]	– 2

▼ M3

A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
Időhelyesbítés: PN-eltolás	[s]	3,1
Időhelyesbítés: CO-eltolás	[s]	2,1
Időhelyesbítés: CO ₂ -eltolás	[s]	2,1
Időhelyesbítés: NO-eltolás	[s]	– 1,1
Időhelyesbítés: NO ₂ -eltolás	[s]	– 1,1
Időhelyesbítés: A kipufogógáz-tömegáram eltolása	[s]	3,2
A THC mérőtartomány-kalibrálási referenciaértéke	[ppm]	
A CH ₄ mérőtartomány-kalibrálási referenciaértéke	[ppm]	
Az NMHC mérőtartomány-kalibrálási referenciaértéke	[ppm]	
Az O ₂ mérőtartomány-kalibrálási referenciaértéke	[%]	
A PN mérőtartomány-kalibrálási referenciaértéke	[#]	
A CO mérőtartomány-kalibrálási referenciaértéke	[ppm]	18 000
A CO ₂ mérőtartomány-kalibrálási referenciaértéke	[%]	15
Az NO mérőtartomány-kalibrálási referenciaértéke	[ppm]	4 000
Az NO ₂ mérőtartomány-kalibrálási referenciaértéke	[ppm]	550
(⁴)		
(⁴)		
(⁴)		
(⁴)		
(⁴)		
(⁴)		
A THC-re adott vizsgálat előtti nullpontválasz	[ppm]	

▼ **M3**

A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
A CH ₄ -re adott vizsgálat előtti nullpontválasz	[ppm]	
Az NMHC-re adott vizsgálat előtti nullpontválasz	[ppm]	
Az O ₂ -re adott vizsgálat előtti nullpontválasz	[%]	
A PN-re adott vizsgálat előtti nullpontválasz	[#]	
A CO-ra adott vizsgálat előtti nullpontválasz	[ppm]	0
A CO ₂ -re adott vizsgálat előtti nullpontválasz	[%]	0
Az NO-ra adott vizsgálat előtti nullpontválasz	[ppm]	0,03
Az NO ₂ -re adott vizsgálat előtti nullpontválasz	[ppm]	– 0,06
A THC-re adott vizsgálat előtti mérőtartomány-válasz	[ppm]	
A CH ₄ -re adott vizsgálat előtti mérőtartomány-válasz	[ppm]	
Az NMHC-re adott vizsgálat előtti mérőtartomány-válasz	[ppm]	
Az O ₂ -re adott vizsgálat előtti mérőtartomány-válasz	[%]	
A PN-re adott vizsgálat előtti mérőtartomány-válasz	[#]	
A CO-ra adott vizsgálat előtti mérőtartomány-válasz	[ppm]	18 008
A CO ₂ -re adott vizsgálat előtti mérőtartomány-válasz	[%]	14,8
Az NO-ra adott vizsgálat előtti mérőtartomány-válasz	[ppm]	4 000
Az NO ₂ -re adott vizsgálat előtti mérőtartomány-válasz	[ppm]	549

▼ M3

A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
A THC-re adott vizsgálat utáni nullpontválasz	[ppm]	
A CH ₄ -re adott vizsgálat utáni nullpontválasz	[ppm]	
Az NMHC-re adott vizsgálat utáni nullpontválasz	[ppm]	
Az O ₂ -re adott vizsgálat utáni nullpontválasz	[%]	
A PN-re adott vizsgálat utáni nullpontválasz	[#]	
A CO-ra adott vizsgálat utáni nullpontválasz	[ppm]	0
A CO ₂ -re adott vizsgálat utáni nullpontválasz	[%]	0
Az NO-ra adott vizsgálat utáni nullpontválasz	[ppm]	0,11
Az NO ₂ -re adott vizsgálat utáni nullpontválasz	[ppm]	0,12
A THC-re adott vizsgálat utáni mérőtartomány-válasz	[ppm]	
A CH ₄ -re adott vizsgálat utáni mérőtartomány-válasz	[ppm]	
Az NMHC-re adott vizsgálat utáni mérőtartomány-válasz	[ppm]	
Az O ₂ -re adott vizsgálat utáni mérőtartomány-válasz	[%]	
A PN-re adott vizsgálat utáni mérőtartomány-válasz	[#]	
A CO-ra adott vizsgálat utáni mérőtartomány-válasz	[ppm]	18 010
A CO ₂ -re adott vizsgálat utáni mérőtartomány-válasz	[%]	14,55
Az NO-ra adott vizsgálat utáni mérőtartomány-válasz	[ppm]	4 505
Az NO ₂ -re adott vizsgálat utáni mérőtartomány-válasz	[ppm]	544

▼ M3

A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
A PEMS hitelesítésének eredménye a THC-re vonatkozóan	[mg/km]	
A PEMS hitelesítésének eredménye a CH ₄ -re vonatkozóan	[mg/km]	
A PEMS hitelesítésének eredménye az NMHC-re vonatkozóan	[mg/km]	
A PEMS hitelesítésének eredménye a PN-re vonatkozóan	[#/km]	
A PEMS hitelesítésének eredménye a CO-ra vonatkozóan	[mg/km]	56,0
A PEMS hitelesítésének eredménye a CO ₂ -re vonatkozóan	[g/km]	2,2
A PEMS hitelesítésének eredménye a NO _x -ra vonatkozóan	[mg/km]	11,5
A PEMS hitelesítésének eredménye a THC-re vonatkozóan	[a laboratóriumi referencia %-a]	
A PEMS hitelesítésének eredménye a CH ₄ -re vonatkozóan	[a laboratóriumi referencia %-a]	
A PEMS hitelesítésének eredménye az NMHC-re vonatkozóan	[a laboratóriumi referencia %-a]	
A PEMS hitelesítésének eredménye a PN-re vonatkozóan	[a PMP rendszer %-a]	
A PEMS hitelesítésének eredménye a CO-ra vonatkozóan	[a laboratóriumi referencia %-a]	2,0
A PEMS hitelesítésének eredménye a CO ₂ -re vonatkozóan	[a laboratóriumi referencia %-a]	3,5
A PEMS hitelesítésének eredménye a NO _x -ra vonatkozóan	[a laboratóriumi referencia %-a]	4,2
A PEMS hitelesítésének eredménye a NO-ra vonatkozóan	[mg/km]	
A PEMS hitelesítésének eredménye a NO ₂ -re vonatkozóan	[mg/km]	
A PEMS hitelesítésének eredménye a NO-ra vonatkozóan	[a laboratóriumi referencia %-a]	
A PEMS hitelesítésének eredménye a NO ₂ -ra vonatkozóan	[a laboratóriumi referencia %-a]	
NO _x -tűrés	[érték]	0,43
PN-tűrés	[érték]	0,5

▼ M3

A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
CO-tűrés	[érték]	
Alkalmazott K_i	[nincs/additív/multiplikatív]	nincs
K_i -tényező/ K_i -eltolódás	[érték]	
(⁵)		

(¹) A jármű tömege a közúti vizsgálat során, a vezető tömegét és a PEMS komponenseinek tömegét, a mesterséges hasznos terhet is, beleértve.

(²) Helyőrzők az elemzőkészülék gyártójára és sorozatszámára vonatkozó kiegészítő adatok számára, arra az esetre, ha több elemzőkészüléket alkalmaznak.

(³) Kötelező megadni, ha a kipufogógáz-tömegáramot EFM-mel határozzák meg.

(⁴) Ha szükséges, a kiegészítő információkat itt lehet megadni.

(⁵) A vizsgálat jellemzése és címkézése céljából kiegészítő paraméterek adhatók hozzá a táblázathoz.

Az adatcserefájl törzse egy háromsoros fejlécből áll, amely a 198., 199. és 200. soroknak felel meg (2. táblázat, átemelve), a vizsgálati út során rögzített tényleges értékeket pedig a 201. sortól kezdve kell megadni az adatok végéig. A 2. táblázat bal oldali oszlopa az adatcserefájl 198. sorának felel meg (rögzített formátum). A 2. táblázat középső oszlopa az adatcserefájl 199. sorának felel meg (rögzített formátum). A 2. táblázat jobb oldali oszlopa az adatcserefájl 200. sorának felel meg (rögzített formátum).

2. táblázat

Az adatcserefájl törzse; az alábbi táblázat sorait és oszlopait át kell emelni az adatcserefájl törzsébe

Idő	vizsgálati út	[s]
A jármű sebessége (¹)	Érzékelő	[km/h]
A jármű sebessége (¹)	GPS (műholdas helyzet-meghatározó rendszer)	[km/h]
A jármű sebessége (¹)	ECU	[km/h]
Földrajzi szélesség	GPS (műholdas helyzet-meghatározó rendszer)	[fok:perc:másodperc]
Földrajzi hosszúság	GPS (műholdas helyzet-meghatározó rendszer)	[fok:perc:másodperc]
Tengerszint feletti magasság (¹)	GPS (műholdas helyzet-meghatározó rendszer)	[m]
Tengerszint feletti magasság (¹)	Érzékelő	[m]
Környezeti légnyomás	Érzékelő	[kPa]
Környezeti hőmérséklet	Érzékelő	[K]
Környezeti páratartalom	Érzékelő	[g/kg]
A THC koncentrációja	Elemzőkészülék	[ppm]
CH ₄ -koncentráció	Elemzőkészülék	[ppm]
Az NMHC koncentrációja	Elemzőkészülék	[ppm]
CO-koncentráció	Elemzőkészülék	[ppm]

▼ M3

CO ₂ -koncentráció	Elemzőkészülék	[ppm]
NO _x -koncentráció	Elemzőkészülék	[ppm]
NO-koncentráció	Elemzőkészülék	[ppm]
NO ₂ -koncentráció	Elemzőkészülék	[ppm]
O ₂ -koncentráció	Elemzőkészülék	[ppm]
PN-koncentráció	Elemzőkészülék	[#/m ³]
Kipufogógáz-tömegáram	Kipufogógázáramlás-mérő	[kg/s]
A kipufogógáz hőmérséklete az EFM-nél	Kipufogógázáramlás-mérő	[K]
Kipufogógáz-tömegáram	Érzékelő	[kg/s]
Kipufogógáz-tömegáram	ECU	[kg/s]
A THC tömege	Elemzőkészülék	[g/s]
A CH ₄ tömege	Elemzőkészülék	[g/s]
Az NMHC tömege	Elemzőkészülék	[g/s]
A CO tömege	Elemzőkészülék	[g/s]
A CO ₂ tömege	Elemzőkészülék	[g/s]
Az NO _x tömege	Elemzőkészülék	[g/s]
Az NO tömege	Elemzőkészülék	[g/s]
Az NO ₂ tömege	Elemzőkészülék	[g/s]
Az O ₂ tömege	Elemzőkészülék	[g/s]
PN	Elemzőkészülék	[#/s]
Gázmérés bekapcsolva	A PEMS	[bekapcsolva (1); kikapcsolva (0); hiba (>1)]
Motorfordulatszám	ECU	ford./perc
A motor nyomatéka	ECU	[Nm]
Nyomaték a hajtott tengelyen	Érzékelő	[Nm]
A kerék fordulatszáma	Érzékelő	[rad/s]
A tüzelőanyag árama	ECU	[g/s]
A motor tüzelőanyag-árama	ECU	[g/s]
A motor által beszívott légáram	ECU	[g/s]
A hűtőközeg hőmérséklete	ECU	[K]

▼ M3

A motorolaj hőmérséklete	ECU	[K]
Regenerálási állapot	ECU	—
Pedálhelyzet	ECU	[%]
A jármű állapota	ECU	[hiba: (1); normális: (0)]
Százalékos nyomaték	ECU	[%]
Százalékos sűrűlási nyomaték	ECU	[%]
Töltési állapot	ECU	[%]
Relatív környezeti páratartalom	Érzékelő	[%]
(²)		

(¹) Legalább egy módszerrel kell meghatározni

(²) A jármű és a vizsgálati feltételek jellemzése céljából kiegészítő paraméterek adhatók hozzá a táblázathoz.

A 3. táblázat bal oldali oszlopa a jegyzőkönyvezendő paraméter (rögzített formátum). A 3. táblázat középső oszlopa a leírás és vagy a mértékegység (rögzített formátum). Ha egy paraméter leírható a középső oszlopban található előre meghatározott felsorolás egy elemével, akkor ezt a paramétert az előre meghatározott nomenklatúra használatával kell leírni. A 3. táblázat jobb oldali oszlopába kell a tényleges adatokat beilleszteni. A táblázatban áladatok szerepelnek a jegyzőkönyvezett tartalom megfelelő módjának bemutatása céljából. Az oszlopok és a sorok sorrendjét tiszteltben kell tartani.

4.2. Közbenső és végső eredmények

4.2.1. Közbenső eredmények

3. táblázat

1. jegyzőkönyvfájl – A közbenső eredmények összefoglaló paraméterei

A teljes vizsgálati út hossza	[km]	90,9
A teljes vizsgálati út időtartama	[óra:perc:másodperc]	01:37:03
A megállások teljes ideje	[perc:másodperc]	09:02
A vizsgálati út átlagos sebessége	[km/h]	56,2
A vizsgálati út legnagyobb sebessége	[km/h]	142,8
Átlagos THC-kibocsátás	[ppm]	
Átlagos CH ₄ -kibocsátás	[ppm]	
Átlagos NMHC-kibocsátás	[ppm]	
Átlagos CO-kibocsátás	[ppm]	15,6
Átlagos CO ₂ -kibocsátás	[ppm]	119 969,1
Átlagos NO _x -kibocsátás	[ppm]	6,3

▼ **M3**

Átlagos PN-kibocsátás	[#/m ³]	
Átlagos kipufogógáz-tömegáram	[kg/s]	0,010
A kipufogógáz átlagos hőmérséklete	[K]	368,6
A kipufogógáz legnagyobb hőmérséklete	[K]	486,7
A THC összesített tömege	[g]	
A CH ₄ összesített tömege	[g]	
Az NMHC összesített tömege	[g]	
A CO összesített tömege	[g]	0,69
A CO ₂ összesített tömege	[g]	12 029,53
Az NO _x összesített tömege	[g]	0,71
Összesített PN	[#]	
Teljes vizsgálati út – THC-kibocsátás	[mg/km]	
Teljes vizsgálati út – CH ₄ -kibocsátás	[mg/km]	
Teljes vizsgálati út – NMHC-kibocsátás	[mg/km]	
Teljes vizsgálati út – CO-kibocsátás	[mg/km]	7,68
Teljes vizsgálati út – CO ₂ -kibocsátás	[g/km]	132,39
Teljes vizsgálati út – NO _x -kibocsátás	[mg/km]	7,98
Teljes vizsgálati út – PN-kibocsátás	[#/km]	
A városi szakasz hossza	[km]	34,7
A városi szakasz időtartama	[óra:perc:másodperc]	01:01:42
A városi szakasz alatti megállások időtartama	[perc:másodperc]	09:02
A városi szakasz átlagos sebessége	[km/h]	33,8
A városi szakasz legnagyobb sebessége	[km/h]	59,9
Városi szakasz – A THC átlagos koncentrációja	[ppm]	
Városi szakasz – A CH ₄ átlagos koncentrációja	[ppm]	

▼ **M3**

Városi szakasz – Az NMHC átlagos koncentrációja	[ppm]	
Városi szakasz – A CO átlagos koncentrációja	[ppm]	23,8
Városi szakasz – A CO ₂ átlagos koncentrációja	[ppm]	115 968,4
Városi szakasz – Az NO _x átlagos koncentrációja	[ppm]	7,5
Városi szakasz – A PN átlagos koncentrációja	[#/m ³]	
Városi szakasz – Az átlagos kipufogógáz-tömegáram	[kg/s]	0,007
Városi szakasz – A kipufogógáz átlagos hőmérséklete	[K]	348,6
Városi szakasz – A kipufogógáz legnagyobb hőmérséklete	[K]	435,4
Városi szakasz – A THC összesített tömege	[g]	
Városi szakasz – A CH ₄ összesített tömege	[g]	
Városi szakasz – Az NMHC összesített tömege	[g]	
Városi szakasz – A CO összesített tömege	[g]	0,64
Városi szakasz – A CO ₂ összesített tömege	[g]	5 241,29
Városi szakasz – Az NO _x összesített tömege	[g]	0,45
Városi szakasz – Összesített PN	[#]	
Városi szakasz – THC-kibocsátás	[mg/km]	
Városi szakasz – CH ₄ -kibocsátás	[mg/km]	
Városi szakasz – NMHC-kibocsátás	[mg/km]	
Városi szakasz – CO-kibocsátás	[mg/km]	18,54
Városi szakasz – CO ₂ -kibocsátás	[g/km]	150,64
Városi szakasz – NO _x -kibocsátás	[mg/km]	13,18
Városi szakasz – PN-kibocsátás	[#/km]	
Az országúti szakasz hossza	[km]	30,0

▼ **M3**

Az országúti szakasz időtartama	[óra:perc:másodperc]	00:22:28
Az országúti szakasz alatti megállások időtartama	[perc:másodperc]	00:00
Az országúti szakasz átlagos sebessége	[km/h]	80,2
Az országúti szakasz legnagyobb sebessége	[km/h]	89,8
Országúti szakasz – A THC átlagos koncentrációja	[ppm]	
Országúti szakasz – A CH ₄ átlagos koncentrációja	[ppm]	
Országúti szakasz – Az NMHC átlagos koncentrációja	[ppm]	
Országúti szakasz – A CO átlagos koncentrációja	[ppm]	0,8
Országúti szakasz – A CO ₂ átlagos koncentrációja	[ppm]	126 868,9
Országúti szakasz – A NO _x átlagos koncentrációja	[ppm]	4,8
Országúti szakasz – A PN átlagos koncentrációja	[#/m ³]	
Országúti szakasz – Az átlagos kipufogógáz-tömegáram	[kg/s]	0,013
Országúti szakasz – A kipufogógáz átlagos hőmérséklete	[K]	383,8
Országúti szakasz – A kipufogógáz legnagyobb hőmérséklete	[K]	450,2
Országúti szakasz – A THC összesített tömege	[g]	
Országúti szakasz – A CH ₄ összesített tömege	[g]	
Országúti szakasz – Az NMHC összesített tömege	[g]	
Országúti szakasz – A CO összesített tömege	[g]	0,01
Országúti szakasz – A CO ₂ összesített tömege	[g]	3 500,77
Országúti szakasz – Az NO _x összesített tömege	[g]	0,17

▼ M3

Országúti szakasz – Összesített PN	[#]	
Országúti szakasz – THC-kibocsátás	[mg/km]	
Országúti szakasz – CH ₄ -kibocsátás	[mg/km]	
Országúti szakasz – NMHC-kibocsátás	[mg/km]	
Országúti szakasz – CO-kibocsátás	[mg/km]	0,25
Országúti szakasz – CO ₂ -kibocsátás	[g/km]	116,44
Országúti szakasz – NO _x -kibocsátás	[mg/km]	5,78
Országúti szakasz – PN-kibocsátás	[#/km]	
Az autópályán történő vezetési szakasz hossza	[km]	26,1
Az autópályán történő vezetési szakasz időtartama	[óra:perc:másodperc]	00:12:53
Az autópályán történő vezetési szakasz alatti megállások időtartama	[perc:másodperc]	00:00
Az autópályán történő vezetési szakasz átlagos sebessége	[km/h]	121,3
Az autópályán történő vezetési szakasz legnagyobb sebessége	[km/h]	142,8
Autópályán történő vezetési szakasz – A THC átlagos koncentrációja	[ppm]	
Autópályán történő vezetési szakasz – A CH ₄ átlagos koncentrációja	[ppm]	
Autópályán történő vezetési szakasz – Az NMHC átlagos koncentrációja	[ppm]	
Autópályán történő vezetési szakasz – A CO átlagos koncentrációja	[ppm]	2,45
Autópályán történő vezetési szakasz – A CO ₂ átlagos koncentrációja	[ppm]	127 096,5
Autópályán történő vezetési szakasz – A NO _x átlagos koncentrációja	[ppm]	2,48
Autópályán történő vezetési szakasz – A PN átlagos koncentrációja	[#/m3]	
Autópályán történő vezetési szakasz – Az átlagos kipufogógáz-tömegáram	[kg/s]	0,022
Autópályán történő vezetési szakasz – A kipufogógáz átlagos hőmérséklete	[K]	437,9
Autópályán történő vezetési szakasz – A kipufogógáz legnagyobb hőmérséklete	[K]	486,7

▼ **M3**

Autópályán történő vezetési szakasz – A THC összesített tömege	[g]	
Autópályán történő vezetési szakasz – A CH ₄ összesített tömege	[g]	
Autópályán történő vezetési szakasz – Az NMHC összesített tömege	[g]	
Autópályán történő vezetési szakasz – A CO összesített tömege	[g]	0,04
Autópályán történő vezetési szakasz – A CO ₂ összesített tömege	[g]	3 287,47
Autópályán történő vezetési szakasz – A NO _x összesített tömege	[g]	0,09
Autópályán történő vezetési szakasz – Összesített PN	[#]	
Autópályán történő vezetési szakasz – THC-kibocsátás	[mg/km]	
Autópályán történő vezetési szakasz – CH ₄ -kibocsátás	[mg/km]	
Autópályán történő vezetési szakasz – NMHC-kibocsátás	[mg/km]	
Autópályán történő vezetési szakasz – CO-kibocsátás	[mg/km]	1,76
Autópályán történő vezetési szakasz – CO ₂ -kibocsátás	[g/km]	126,20
Autópályán történő vezetési szakasz – NO _x -kibocsátás	[mg/km]	3,29
Autópályán történő vezetési szakasz – PN-kibocsátás	[#/km]	
A tengerszint feletti magasság a vizsgálati út kezdőpontjában	[tengerszint feletti, m]	123,0
A tengerszint feletti magasság a vizsgálati út végpontjában	[tengerszint feletti, m]	154,1
A vizsgálati út összesített magasságnövekedése	[m/100 km]	834,1
A városi szakasz összesített magasságnövekedése	[m/100 km]	760,9
Városi adatkészletek, amelyeknek a gyorsulási értékei > 0,1 m/s ²	[szám]	845
(v.apos)95urban	[m2/s3]	9,03
RPAurban	[m/s ²]	0,18
Országúti adatkészletek, amelyeknek a gyorsulási értékei > 0,1 m/s ²	[szám]	543

▼ **M3**

(v.apos)95rural	[m2/s3]	9,60
RPArural	[m/s ²]	0,07
Autópálya-adatkészletek, amelyeknek a gyorsulási értékei > 0,1 m/s ²	[szám]	268
(v.apos)95motorway	[m2/s3]	5,32
RPAmotorway	[m/s ²]	0,03
Hidegindítás távolság	[km]	2,3
Hidegindítás időtartama	[óra:perc:másodperc]	00:05:00
Hidegindítás befejezésének ideje	[perc:másodperc]	60
Hidegindítás átlagsebessége	[km/h]	28,5
Hidegindítás legnagyobb sebessége	[km/h]	55,0
Működő belső égésű motorral megtett városi közlekedési távolság	[km]	34,8
Sebességjel használva	GPS/ECU/érzékelő]	GPS (műholdas helyzetmeghatározó rendszer)
T4253H-szűrő használata	[igen/nem]	nem
A leghosszabb megállási időszak időtartama	[s]	54
városi megállások > 10 másodperc	[szám]	12
Alapjáratí idő az első gyújtást követően	[s]	7
145 km/h feletti autópálya-sebesség részesedése	[%]	0,1
A legnagyobb tengerszint feletti magasság a vizsgálati út során	[m]	215
Legmagasabb környezeti hőmérséklet	[K]	293,2
Legalacsonyabb környezeti hőmérséklet	[K]	285,7
Teljes egészében vagy részben kiterjesztett magassági feltételek mellett megtett vizsgálati út	[igen/nem]	nem
Teljes egészében vagy részben kiterjesztett környezeti hőmérsékleti feltételek mellett megtett vizsgálati út	[igen/nem]	nem
Átlagos NO-kibocsátás	[ppm]	3,2
Átlagos NO ₂ -kibocsátás	[ppm]	2,1
Az NO összesített tömege	[g]	0,23
Az NO ₂ összesített tömege	[g]	0,09
Teljes vizsgálati út – NO-kibocsátás	[mg/km]	5,90
Teljes vizsgálati út – NO ₂ -kibocsátás	[mg/km]	2,01
Városi szakasz – Az NO átlagos koncentrációja	[ppm]	7,6

▼ M3

Városi szakasz – Az NO ₂ átlagos koncentrációja	[ppm]	1,2
Városi szakasz – Az NO összesített tömege	[g]	0,33
Városi szakasz – Az NO ₂ összesített tömege	[g]	0,12
Városi szakasz – NO-kibocsátás	[mg/km]	11,12
Városi szakasz – NO ₂ -kibocsátás	[mg/km]	2,12
Országúti szakasz – Az NO átlagos koncentrációja	[ppm]	3,8
Országúti szakasz – A NO ₂ átlagos koncentrációja	[ppm]	1,8
Országúti szakasz – Az NO összesített tömege	[g]	0,33
Országúti szakasz – A NO ₂ összesített tömege	[g]	0,12
Országúti szakasz – NO-kibocsátás	[mg/km]	11,12
Országúti szakasz – NO ₂ -kibocsátás	[mg/km]	2,12
Autópályán történő vezetési szakasz – Az NO átlagos koncentrációja	[ppm]	2,2
Autópályán történő vezetési szakasz – A NO ₂ átlagos koncentrációja	[ppm]	0,4
Autópályán történő vezetési szakasz – Az NO összesített tömege	[g]	0,33
Autópályán történő vezetési szakasz – A NO ₂ összesített tömege	[g]	0,12
Autópályán történő vezetési szakasz – NO-kibocsátás	[mg/km]	11,12
Autópályán történő vezetési szakasz – NO ₂ -kibocsátás	[mg/km]	2,21
A VIZSGÁLAT AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
A vizsgálat dátuma	[éééé.hh.nn.]	2016.10.13.
A vizsgálatot felügyelő szervezet	[a szervezet neve]	Próbabábu
(¹)		

(¹) A vizsgálati út kiegészítő elemeinek jellemzése céljából kiegészítő paraméterek adhatók hozzá a táblázathoz.

4.2.2. Az adatértékelés eredménye

A 4. táblázatban az 1–497. sorokban a bal oldali oszlop a jegyzőkönyvvezető paraméter (rögzített formátum), a középső oszlop a leírás és a mértékegység (rögzített formátum), a tényleges adatokat pedig a jobb oldali oszlopban kell feltüntetni. A táblázatban áladatok szerepelnek a jegyzőkönyvezett tartalom megfelelő módjának bemutatása céljából. Az oszlopok és a sorok sorrendjét tiszteletben kell tartani.

▼ M3

4. táblázat

A 2. jegyzőkönyvfájl fejléce – Az adatértékelési módszer számítási beállításai az 5. és a 6. függelékek összhangban

A CO ₂ referenciatömege	[g]	1 529,48
A CO ₂ -jelleggörbe együtthatója a ₁	—	– 1,99
A CO ₂ -jelleggörbe együtthatója b ₁	—	238,07
A CO ₂ -jelleggörbe együtthatója a ₂	—	0,49
A CO ₂ -jelleggörbe együtthatója b ₂	—	97,02
[fenntartva]	—	
[fenntartva]	—	
[fenntartva]	—	
[fenntartva]	—	
[fenntartva]	—	
A számításokhoz használt szoftver neve és verzió-száma	—	EMROAD V.5.90 B5
tol ₁₊ elsődleges felső tűrés-határ	[%][% URB/ % RUR/ % MOT]	45/40/40
tol ₁₋ elsődleges alsó tűrés-határ	[%]	25
IC(t)	[A belső égésű motor használatának aránya a teljes vizsgálati út során]	1
dICE(t)	[Belső égésű motorral megtett km a teljes vizsgálati út során]	88
dEV(t)	[Elektromos hajtással megtett km a teljes vizsgálati út során]	0
mCO ₂ _WLTP_CS(t)	[töltésfenntartó üzemmódban vizsgált külső feltöltésű hibrid elektromos jármű által a WLTP-eljárás során kibocsátott CO ₂ (kg)]	
MCO ₂ _WLTP(t)	[a WLTP során kibocsátott távolságspecifikus CO ₂ (g/km)]	154
MCO ₂ _WLTP_CS(t)	[töltésfenntartó üzemmódban vizsgált külső feltöltésű hibrid elektromos jármű által a WLTP-eljárás során kibocsátott távolságspecifikus CO ₂ (g/km)]	
MCO ₂ _RDE(t)	[a teljes RDE-vizsgálati út során kibocsátott CO ₂ távolságspecifikus tömege (g/km)]	122,4

▼ M3

MCO ₂ _RDE(u)	[a városi RDE-vizsgálati út során kibocsátott CO ₂ távolságspecifikus tömege (g/km)]	135,8
r(t)	[az RDE-vizsgálat és a WLTP vizsgálat során mért CO ₂ -kibocsátások aránya]	1,15
r _{OVC-HEV} (t)	[a teljes RDE-vizsgálat és a teljes WLTP vizsgálat során mért CO ₂ -kibocsátások aránya külső feltöltésű hibrid elektromos jármű esetében]	
RF(t)	[a teljes RDE-vizsgálati útra számított eredményértékelési tényező]	1
RFL1	[az eredményértékelési tényező kiszámításához használt függvény első paramétere]	1,2
RFL2	[az eredményértékelési tényező kiszámításához használt függvény második paramétere]	1,25
IC(u)	[A belső égésű motor használatának aránya a városi vizsgálati út során]	1
dICE(u)	[Belső égésű motorral megtett km a városi vizsgálati út során]	25
dEV(u)	[Elektromos hajtással megtett km a városi vizsgálati út során]	0
r(u)	[az RDE-vizsgálat városi része és az 1 + 2 WLTP vizsgálati szakaszok során mért CO ₂ -kibocsátások aránya]	1,26
r _{OVC-HEV} (u)	[az RDE-vizsgálat városi része és a teljes WLTP vizsgálat során mért CO ₂ -kibocsátások aránya külső feltöltésű hibrid elektromos jármű esetében]	
RF(u)	[a városi RDE-vizsgálati útra számított eredményértékelési tényező]	0,793651
A_VIZSGÁLAT_AZONOSÍTÓJA	[kód]	TEST_01_Veh01
A vizsgálat dátuma	[éééé.hh.nn.]	2016.10.13.
A vizsgálatot felügyelő szervezet	[a szervezet neve]	Próbabábu
(1)		

(1) A kiegészítő számítási adatok jellemzése céljából a 95. sorig további paraméterek is hozzáadhatók a táblázathoz

Az 5a. táblázat a 2. adatjelentési fájl 101. soraitól kezdődik. A bal oldali oszlop a jegyzőkönyvezendő paraméter (rögzített formátum), a középső oszlop a leírás és a mértékegység (rögzített formátum), a tényleges adatokat pedig a jobb oldali oszlopban kell feltüntetni. A táblázatban áladatok szerepelnek a jegyzőkönyvezett tartalom megfelelő módjának bemutatása céljából. Az oszlopok és a sorok sorrendjét tiszteletben kell tartani.

▼ **M3**

5a. táblázat

A 2. jegyzőkönyvfájl fejléce – Az adatértékelési módszer eredményei az 5. függelékkel összhangban

Ablakok száma	—	4 265
A városi szakasz ablakainak száma	—	1 551
Az országúti szakasz ablakainak száma	—	1 803
Az autópályán történő vezetési szakasz ablakainak száma	—	910
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
A to ₁ tűrésen belüli ablakok száma	—	4 219
A városi szakasz to ₁ tűrésen belüli ablakainak száma	—	1 535
Az országúti szakasz to ₁ tűrésen belüli ablakainak száma	—	1 774
Az autópályán történő vezetési szakasz to ₁ tűrésen belüli ablakainak száma	—	910
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
A városi szakasz to ₁ tűrésen belüli ablakainak aránya	[%]	99,0
Az országúti szakasz to ₁ tűrésen belüli ablakainak aránya	[%]	98,4
Az autópályán történő vezetési szakasz to ₁ tűrésen belüli ablakainak aránya	[%]	100,0
A to ₁ tűrésen belüli városi ablakok aránya 50 %-nál nagyobb	[1=igen, 0=nem]	1
A to ₁ tűrésen belüli országúti ablakok aránya 50 %-nál nagyobb	[1=igen, 0=nem]	1
A to ₁ tűrésen belüli autópályán történő vezetési ablakok aránya 50 %-nál nagyobb	[1=igen, 0=nem]	1

(¹) A 195. sorig kiegészítő paraméterek adhatók hozzá a táblázathoz

Az 5b. táblázat a 2. adatjelentési fájl 201. soraitól kezdődik. A bal oldali oszlop a jegyzőkönyvezendő paraméter (rögzített formátum), a középső oszlop a leírás és a mértékegység (rögzített formátum), a tényleges adatokat pedig a jobb oldali oszlopban kell feltüntetni. A táblázatban áladatok szerepelnek a jegyzőkönyvezett tartalom megfelelő módjának bemutatása céljából. Az oszlopok és a sorok sorrendjét tiszteletben kell tartani.

▼ M3

5b. táblázat

A 2. jegyzőkönyvfájl fejléce – A végső kibocsátási eredmények a 6. függelékkel összhangban

Teljes vizsgálati út – THC-kibocsátás	[mg/km]	
Teljes vizsgálati út – CH ₄ -kibocsátás	[mg/km]	
Teljes vizsgálati út – NMHC-kibocsátás	[mg/km]	
Teljes vizsgálati út – CO-kibocsátás	[mg/km]	
Teljes vizsgálati út – NO _x -kibocsátás	[mg/km]	6,73
Teljes vizsgálati út – PN-kibocsátás	[#/km]	1,15*10 ¹¹
Teljes vizsgálati út – CO ₂ -kibocsátás	[g/km]	
Teljes vizsgálati út – NO-kibocsátás	[mg/km]	4,73
Teljes vizsgálati út – NO ₂ -kibocsátás	[mg/km]	2
Városi szakasz – THC-kibocsátás	[mg/km]	
Városi szakasz – CH ₄ -kibocsátás	[mg/km]	
Városi szakasz – NMHC-kibocsátás	[mg/km]	
Városi szakasz – CO-kibocsátás	[mg/km]	
Városi szakasz – NO _x -kibocsátás	[mg/km]	8,13
Városi szakasz – PN-kibocsátás	[#/km]	0,85*10 ¹¹
Városi szakasz – CO ₂ -kibocsátás	[g/km]	
Városi szakasz – NO-kibocsátás	[mg/km]	6,41
Városi szakasz – NO ₂ -kibocsátás	[mg/km]	2,5
(¹)		

(¹) Kiegészítő paraméterek hozzáadhatók a táblázathoz

A 2. jelentési fájl törzse egy háromsoros fejlécből áll, amely a 498., 499. és 500. sornak felel meg (6. táblázat, átemelve), az 5. függelékkel összhangban kiszámított mozgó átlagolási ablakokat leíró tényleges értékeket pedig az 501. sortól kezdve kell megadni az adatok végéig. A 6. táblázat bal oldali oszlopa a 2. jelentési fájl 498. sorának felel meg (rögzített formátum). A 6. táblázat középső oszlopa a 2. jelentési fájl 499. sorának felel meg (rögzített formátum). A 6. táblázat jobb oldali oszlopa a 2. jelentési fájl 500. sorának felel meg (rögzített formátum).

6. táblázat

A 2. jegyzőkönyvfájl törzse – Az adatértékelési módszer részletes eredményei az 5. függelékkel összhangban; az alábbi táblázat sorait és oszlopait át kell emelni a jegyzőkönyvfájl törzsébe

Az ablak kezdetének ideje		[s]
Az ablak végének ideje		[s]
Az ablak időtartama		[s]
Az ablak távolsága	Forrás (1=GPS, 2=ECU, 3=érzékelő)	[km]
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—

▼ **M3**

[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
CO ₂ -kibocsátás az ablakban		[g]
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
CO ₂ -kibocsátás az ablakban		[g/km]
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
[fenntartva]	—	—
Az ablak távolsága a h _j CO ₂ -jelleggörbétől		[%]
[fenntartva]		[-]
Átlagos járműsebesség az ablakban	Forrás (1=GPS, 2=ECU, 3=érzékelő)	[km/h]
(¹)		

(¹) Az ablak tulajdonságainak jellemzése céljából kiegészítő paraméterek adhatók hozzá a táblázathoz

▼ **B**4.3. **A jármű és a motor leírása**

A gyártónak rendelkezésre kell bocsátania az I. melléklet 4. függelékének megfelelő leírást a járműről és a motorról.

▼ **M3**4.4. **A PEMS beépítés vizuális alátámasztó anyaga**

A PEMS minden egyes vizsgált járműbe történő beépítését vizuális anyagokkal (fényképekkel és/vagy videókkal) kell dokumentálni. A képeknek megfelelő mennyiségűnek és minőségűnek kell lenniük a jármű azonosíthatóságához és annak felméréséhez, hogy a PEMS főegységét, az EFM-et, a GPS antennát és az időjárás állomást az eszköz gyártójának ajánlásait és a PEMS-vizsgálatok általános jó gyakorlatait követve építették-e be.

▼ **M3***9. függelék***A gyártó tanúsítványa****A gyártó tanúsítványa a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra vonatkozó követelmények teljesüléséről**

(Gyártó):

(A gyártó címe):

Tanúsítja, hogy

Az e tanúsítvány mellékletében felsorolt járműtípusok valamennyi lehetséges, e melléklet követelményeinek megfelelő RDE-vizsgálat tekintetében megfelelnek az (EU) 2017/1151 rendelet IIIA. mellékletének 2.1. pontjában meghatározott, a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásokra vonatkozó követelményeknek.

Kelt [..... (Hely)]

[..... Dátum]

.....

(A gyártó képviselőjének pecsétje és aláírása)

Melléklet:

- Azon járműtípusok listája, amelyekre e tanúsítvány vonatkozik
- Az egyes járműtípusok maximális megadott RDE-értékeinek felsorolása, megfelelően mg/km-ben vagy szám/km-ben kifejezve, a IIIA. melléklet 2.1.1. pontjában meghatározott margin nélkül.

▼B

IV. MELLÉKLET

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

*1. függelék***(A SZÉN-MONOXID-KIBOCSÁTÁSOK MÉRÉSE ÜRESJÁRATI FORDULATSZÁMOKON)****(2. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT)****1. BEVEZETÉS**

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

2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

- 2.1. Az általános követelmények megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5.3.2., valamint 5.3.7.1–5.3.7.6. szakaszában foglalt követelményekkel, a 2.2. pontban meghatározott kivétellel.
- 2.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5.3.7.5. szakaszában említett táblázat e rendelet I. melléklete 4. függeléke kiegészítésének 2.1. pontjában említett 2. típusú vizsgálat céljaira szolgáló táblázatként értendő.

3. MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK

- 3.1. A műszaki követelmények megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5. mellékletében foglalt követelményekkel, a 3.2. és a 3.3. pontban felsorolt kivételekkel.
- 3.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5. mellékletének 2.1. szakaszában említett referenciátüzelőanyag-specifikációk az e rendelet IX. mellékletében foglalt megfelelő referenciátüzelőanyag-specifikációkra való hivatkozásként értendők.
- 3.3. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5. mellékletének 2.2.1. szakaszában említett I. típusú vizsgálatra való hivatkozás az e rendelet XXI. mellékletében foglalt 1. típusú vizsgálatra való hivatkozásként értendő.

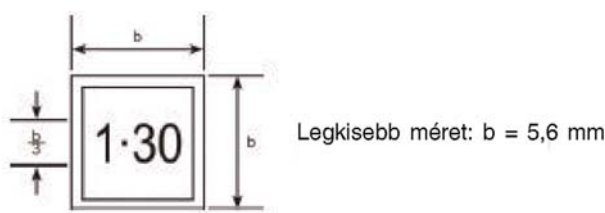


2. függelék

A FÜST OPACITÁSÁNAK MÉRÉSE

1. BEVEZETÉS
- 1.1. Ez a függelék a kibocsátott kipufogógáz opacitásának mérésére vonatkozó követelményeket írja le.
2. A KORRIGÁLT FÉNYELNYELÉSI EGYÜTTHATÓ JELE
- 2.1. A korrigált fényelnyelési együttható jelét minden olyan járművön el kell helyezni, amely megfelel annak a járműtípusnak, amelyre ez a vizsgálat vonatkozik. A jel egy téglalapban elhelyezett szám, amely a jóváhagyáskor a terhelés nélküli gyorsítással végzett vizsgálattal kapott korrigált fényelnyelési együttható m^{-1} -ben kifejezve. A vizsgálati módszert a 4. szakasz írja le.
- 2.2. A jelnek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie. A jelet szembetűnő és könnyen hozzáférhető helyen kell rögzíteni, amelyet az I. melléklet 4. függelékében bemutatott típusjóváahagyási 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 fényelnyelési együttható $1,30 \text{ m}^{-1}$.

3. ELŐÍRÁSOK ÉS VIZSGÁLATOK
- 3.1. Az előírások és vizsgálatok megegyeznek a 24. sz. ENSZ EGB-előírás ⁽¹⁾ III. részének 24. szakaszában leírtakkal, az ezen eljárások alól a 3.2. pontban megadott kivétellel.
- 3.2. A 24. ENSZ EGB-előírás 24.1. szakaszában a 2. mellékletre való hivatkozás az e rendelet I. mellékletének 4. függelékére való hivatkozásként értendő.
4. MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK
- 4.1. A műszaki követelmények megegyeznek a 24. sz. ENSZ EGB-előírás 4., 5., 7., 8., 9. és 10. mellékletében foglalt követelményekkel, a 4.2., a 4.3. és a 4.4. pontban felsorolt kivételekkel.
- 4.2. **Vizsgálat állandósult motorfordulatszámok mellett, a teljes terhelési görbe mentén**
- 4.2.1. A 24. sz. ENSZ EGB-előírás 4. mellékletének 3.1. szakaszában az 1. mellékletre való hivatkozás az e rendelet I. mellékletének 3. függelékére való hivatkozásként értendő.
- 4.2.2. A 24. sz. ENSZ EGB-előírás 4. mellékletének 3.2. szakaszában ismertetett referencia-tüzelőanyag az e rendelet IX. mellékletében ismertetett azon referencia-tüzelőanyagra való hivatkozásként értendő, amely megfelelő a jármű típusjóváahagyásának alapját képező kibocsátási határértékek szempontjából.

⁽¹⁾ HL L 326., 2006.11.24.

▼B**4.3. Vizsgálat terhelés nélküli gyorsítással**

4.3.1. A 24. sz. ENSZ EGB-előírás 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 táblázatra való hivatkozásként értendők.

4.3.2. A 24. sz. ENSZ EGB-előírás 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. A 24. sz. ENSZ EGB-előírás 10. mellékletének 7. szakaszában az „e melléklet függeléke” hivatkozások és a 24. sz. ENSZ EGB-előírás 10. mellékletének 7. és 8. szakaszában az „I. melléklet” hivatkozások az e rendelet I. mellékletének 3. függelékére való hivatkozásokként értendők.

▼B*V. MELLÉKLET***A KARTERGÁZ-KIBOCSÁTÁS VIZSGÁLATA****(3. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT)****1. BEVEZETÉS**

1.1. Ez a melléklet a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5.3.3. szakaszában leírt, a kartergáz-kibocsátások vizsgálatára szolgáló 3. típusú vizsgálati eljárást ismerteti.

2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2.1. A 3. típusú vizsgálat elvégzésre vonatkozó általános követelmények megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 6. mellékletének 1. és 2. szakaszában szereplő követelményekkel, a lenti 2.2. és 2.3. pontban felsorolt kivételekkel.

2.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 6. mellékletének 2.1. szakaszában említett I. típusú vizsgálatra való hivatkozás az e rendelet XXI. mellékletében foglalt 1. típusú vizsgálatra való hivatkozásként értendő.

▼M3

2.3. Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművekre (VL) vonatkozó kigurulási menetellenállási együtthatókat kell alkalmazni. Ha alacsony (VL) érték nem létezik, akkor a VH kigurulási menetellenállást kell alkalmazni. A VL és a VH meghatározását a XXI. melléklet 4. al mellékletének 4.2.1.1.2. pontja tartalmazza. Ehelyett a gyártó úgy is dönthet, hogy az interpolációs családba tartozó járműre vonatkozóan az ENSZ EGB 83. sz. előírása 4a. melléklete 7. függelékének rendelkezései szerint meghatározott kigurulási menetellenállást alkalmazza.

▼B**3. MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK**

3.1. A műszaki előírások megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 6. mellékletének 3–6. szakaszában szereplő előírásokkal, az alábbi 3.2. pontban meghatározott kivétellel.

3.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 6. mellékletének 3.2. szakaszában említett I. típusú vizsgálatra való hivatkozás az e rendelet XXI. mellékletében foglalt 1. típusú vizsgálatra való hivatkozásként értendő.

▼ **M3***VI. MELLÉKLET***A PÁROLGÁSI KIBOCSÁTÁSOK MEGHATÁROZÁSA****(4. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT)****1. Bevezetés**

E melléklet határozza meg a könnyű haszongépjárművek párolgási kibocsátási szintjei ismételt és reprodukálható módon történő meghatározásának a jármű valós körülmények között történő üzemeltetését megjelenítő módszerét.

2. Fenntartva**3. Fogalommeghatározások**

E melléklet alkalmazásában:

3.1. A vizsgálóberendezés

3.1.1. „Pontosság”: a mért érték és a nemzeti szabványra visszavezethető referenciaérték közötti eltérés, és az eredmény helyességét írja le.

3.1.2. „Kalibrálás”: mérőrendszerek válaszáinak beállítási eljárása, azzal a céllal, hogy a kimeneti jel megegyezzen a referenciajelek tartományával.

3.2. Hibrid elektromos járművek

3.2.1. „Töltéslemerítő üzemiállapot”: olyan üzemiállapot, melynél az újratölthető energiatároló rendszerben (REESS) tárolt energia ingadozhat, de átlagértékében csökken, míg a jármű a töltésfenntartó állapotba történő átmenetig halad.

3.2.2. „Töltésfenntartó üzemiállapot”: olyan üzemiállapot, melynél az újratölthető energiatároló rendszerben tárolt energia ingadozhat, de átlagértékében semleges töltési egyensúlyi szinten marad, míg a jármű halad.

3.2.3. „Nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű” (NOVC-HEV) : olyan hibrid elektromos jármű, amelyik nem tölthető fel külső forrásról.

3.2.4. „Külső feltöltésű hibrid elektromos jármű (OVC-HEV)” : külső forrásból feltölthető hibrid elektromos jármű.

3.2.5. „Hibrid elektromos jármű” (HEV) : olyan hibrid jármű, amelynek az egyik meghajtóenergia-átalakítója egy elektromos gép.

3.2.6. „Hibrid hajtású jármű” (HV) : olyan jármű, amelynek erőátviteli rendszere legalább két különböző kategóriájú meghajtóenergia-átalakítót és legalább két különböző kategóriájú meghajtóenergia-tároló rendszert tartalmaz.

▼ M3

- 3.3. Párolgási kibocsátás
- 3.3.1. „Tüzelőanyag-tartály rendszer”: a tüzelőanyag tárolására szolgáló eszközök, beleértve a tüzelőanyag-tartályt, a tüzelőanyag-töltő csövet, a tank-sapkát és a tüzelőanyag-szivattyút, amennyiben az a tüzelőanyag-tartályba vagy a tüzelőanyag-tartályra szerelték fel.
- 3.3.2. „Tüzelőanyag-rendszer”: a jármű fedélzetén tüzelőanyagot tároló vagy továbbító alkotóelemek, amelyek közé a tüzelőanyag-tartály-rendszer, az összes tüzelőanyag- és gőzvezeték, bármely, nem a tartályra szerelt tüzelőanyagszivattyú és az aktivált szénttartály tartozik.
- 3.3.3. „Bután-feldolgozási kapacitás” (BWC): egy aktív-szénttartály által abszorválható bután tömege.
- 3.3.4. „BWC300”: 300 tüzelőanyaggal való öregítési ciklus megtörténte utáni butánfeldolgozási kapacitás.
- 3.3.5. „Áteresztési tényező” (PF): adott időtartam alatti szénhidrogén-vesztésekből meghatározott és a végleges párolgási kibocsátások meghatározására szolgáló tényező.
- 3.3.6. „Egyrétegű nem fém tartály”: egyetlen nem fém anyagrétegből álló tüzelőanyag-tartály, ideértve a fluorozott/szulfonált anyagokat.
- 3.3.7. „Többrétegű tartály”: legalább két különböző anyagréteg használatával kialakított tüzelőanyag-tartály, melyben a rétegek egyike a szénhidrogének számára áthatolhatatlan;
- 3.3.8. „Zárt tüzelőanyag-tartály rendszer”: olyan tüzelőanyag-tartály rendszer, ahol a tüzelőanyag-gőzök a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 2. függelékében meghatározott 24 órás napi ciklus alatti parkolás során nem szellőznek, ha a vizsgálatot az e rendelet IX. mellékletének A.1. szakaszában meghatározott referencia-tüzelőanyaggal folytatják le.
- 3.3.9. „Párolgási kibocsátás”: e rendelet keretében egy gépjármű tüzelőanyag-rendszeréből a parkolás során és közvetlenül egy zárt tüzelőanyag-tartály tankolása előtt kiszabaduló szénhidrogén-gőzök.
- 3.3.10. „Egyfajta tüzelőanyaggal működő gázüzemű jármű”: olyan jármű, amely elsődlegesen cseppfolyósított szénhidrogén-gázt, földgázt/biométánt vagy hidrogént használ, azonban – csak szükséghelyzetek esetére vagy indításra – benzinrendszerrel is rendelkezhet, ha a benzintartálya legfeljebb 15 liter benzin tárolására alkalmas.
- 3.3.11. „Nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség”: egy zárt tüzelőanyag-tartály rendszer nyomáscsökkentőjéből kizárólag a rendszer által biztosított gőztároló egységen keresztül kiszellőző szénhidrogének.
- 3.3.12. „Nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlat”: nyomáscsökkenés során a gőztároló egységen keresztüláramló nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség.

▼ M3

- 3.3.13. „Tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési nyomásszint”: az a legkisebb nyomás, amelyen a zárt tüzelőanyag-tartály rendszer kizárólag a tartályon belüli nyomásra reagálva elkezd a szellőztetést.
- 3.3.14. „Kiegészítő tartály”: a nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlat mérésére használt tartály.
- 3.3.15. „2 gramm abszorpciós küszöb” eléréséről akkor beszélünk, amikor az aktivált szénttartályból kibocsátott szénhidrogének halmozott mennyisége eléri a 2 grammot.

4. Rövidítések

Általános rövidítések

BWC	Bután-feldolgozási kapacitás
PF	Áteresztési tényező
APF	Rögzített áteresztési tényező
OVC-HEV	Külső feltöltésű hibrid elektromos jármű
NOVC-HEV	Nem külső feltöltésű hibrid elektromos jármű
WLTC	Könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati ciklus
REESS	Újratölthető energiatároló rendszer

5. Általános követelmények

- 5.1. A járművet és a párolgási kibocsátásokat befolyásoló alkatrészeket úgy kell megtervezni, legyártani és összeszerelni, hogy a jármű rendeltetészerű használati körülmények, úgymint páratartalom, eső, hó, hőség, hideg, homok, por, rezgések, kopás stb. között, a teljes élettartama alatt megfeleljen e rendelet rendelkezéseinek.
- 5.1.1. Ebbe beletartozik a kibocsátáscsökkentő rendszer valamennyi tömlőjének, csuklójának és csatlakozásának biztonsága is.
- 5.1.2. Zárt tüzelőanyag-tartály rendszerrel rendelkező járművek esetében ehhez egy olyan rendszer is tartozik, amely közvetlenül a tankolás előtt lecsökkenti a tartály nyomását kizárólag azon a gőztároló egységen keresztül, amelynek egyedüli feladata a tüzelőanyag-gőz tárolása. Akkor is kizárólag ez a szellőzési út vonal működik, amikor a tartály nyomása meghaladja a biztonságos működési nyomásértéket.
- 5.2. A vizsgálati járművet az 5.5.2. pont szerint kell kiválasztani.
- 5.3. A járművek vizsgálatának feltételei
- 5.3.1. A kibocsátásvizsgálat során alkalmazott kenőanyagok és hűtőfolyadék típusának és mennyiségének meg kell egyeznie a gyártó által a jármű normál üzeméhez meghatározottakkal.
- 5.3.2. A vizsgálat során használt tüzelőanyag típusának a IX. melléklet A.1. szakaszában meghatározottnak kell lennie.

▼ **M3**

5.3.3. Valamennyi párolgási kibocsátáscsökkentő rendszernek üzemképesnek kell lennie.

5.3.4. Bármilyen kiiktató eszköz használata tilos a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésének rendelkezései értelmében.

5.4. Az elektronikus rendszer biztonságára vonatkozó rendelkezések

5.4.1. Az elektronikus rendszer biztonságára vonatkozó rendelkezéseket az I. melléklet 2.3. pontja határozza meg.

5.5. Párolgási kibocsátási család

5.5.1. Csak az a), c) és d) pontokban felsorolt jellemzők tekintetében azonos, a b) pontban felsorolt jellemzők tekintetében műszakilag egyenértékű és az e) és f) pontokban felsorolt jellemzők tekintetében hasonló, vagy adott esetben a meghatározott türeshatáron belüli járművek tartozhatnak ugyanabba a párolgási kibocsátási családba:

- a) a tüzelőanyag-tartály rendszer anyaga és felépítése;
- b) a gőztömlő anyaga, a tüzelőanyag-vezeték anyaga és az összekapcsolási technika;
- c) zárt vagy nem zárt tüzelőanyag-tartály rendszer;
- d) a tüzelőanyag-tartály megkerülőszelepének beállítása (levegőbeömlés és kiengedés);
- e) az aktív széntartály butánfeldolgozási kapacitása (BWC300) a legmagasabb érték 10 százalékos tartományán belül (ugyanazon típusú faszénrel töltött tartályok esetében a faszén mennyiségének azon érték 10 százalékos tartományán belül kell lennie, amelyhez a BWC300-at meghatározták);
- f) a kifúvatásvezérlő rendszer (például a szelep típusa, kifúvatásvezérlési stratégia).

5.5.2. A jármű a legrosszabb esethez tartozó párolgási kibocsátásokat termelőnek minősül és akkor használják a vizsgálathoz, ha a járműcsaládon belül a legnagyobb a tüzelőanyag-tartálya kapacitásának az aktív széntartály butánfeldolgozási kapacitáshoz viszonyított arányszáma. A jármű kiválasztásáról előzetesen meg kell egyezni a jóváhagyó hatósággal.

5.5.3. Másik járműcsaládba kell sorolni a járműmodellt, ha azon a párolgási vezérlőrendszerrel kapcsolatos bármely innovatív rendszerkalibrálást, konfigurációt vagy hardvert használnak.

5.5.4. Párolgási kibocsátási család azonosítója

Az 5.5.1. szakaszban meghatározott valamennyi párolgási kibocsátási családot az alábbi formátumú egyedi azonosító jelöli:

EV-nnnnnnnnnnnnnnnnn-WMI-x

Ahol:

nnnnnnnnnnnnnnnn egy legfeljebb tizenöt karakterből álló karakterlánc, amelyben kizárólag a 0-9, A-Z és az aláhúzásjel „_” karakter szerepelnek.

▼ M3

WMI (a gyártó világonosítója) a gyártót egyedileg azonosító kód, az ISO 3780:2009 szabványban meghatározottak szerint.

x értékét „1”-re vagy „0”-ra kell beállítani a következő rendelkezéseknek megfelelően:

a) a jóváhagyó hatóság és a WMI tulajdonosa beleegyezésével a számot „1”-re kell állítani, ha a járműcsalád meghatározása a célja szerint olyan járművekre terjed ki, amelyeknek:

- i. egy gyártója van egyetlen egy WMI kóddal;
- ii. egy gyártója van több WMI kóddal, de csak azokban az esetekben, ha egy WMI kódot használnak;
- iii. több gyártója van, de csak azokban az esetekben, ha egy WMI kódot használnak.

Az i., ii. és iii. esetben a járműcsalád azonosító kódja egy n-karakterből álló egyedi karakterlánc és egy egyedi WMI kód, valamint egy „1” karakter;

b) a jóváhagyó hatóság beleegyezésével a számot „0”-ra kell állítani, ha a járműcsalád ugyanazon feltételek alapján határozták meg, mint az a) pont szerint meghatározott megfelelő járműcsaládot, de a gyártó eltérő WMI használatát választja. Ebben az esetben a járműcsalád azonosító kódja ugyanabból az n-karakterláncból áll, mint az a) pont szerint megállapított járműcsaládhoz meghatározott, továbbá egy egyedi WMI kódból, amely eltér az a) esetben használt bármely WMI kódtól és amelyet egy „0” karakter követ.

5.6. A jóváhagyó hatóság nem adhatja meg a típusjóváagyást, ha a benyújtott információ nem elegendő annak igazolására, hogy a jármű rendeltetésszerű használata során a párolgási kibocsátásokat hatékonyan korlátozzák.

6. A teljesítményre vonatkozó követelmények

6.1. Határértékek

A határértékeket a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 3. táblázata sorolja fel.

▼ **M3***1. függelék***A 4. típusú vizsgálatok menete és vizsgálati feltételei****1. Bevezetés**

Ez a melléklet a járművek párolgási kibocsátásának meghatározására szolgáló 4. típusú mérés eljárását írja le.

2. Műszaki követelmények

- 2.1. Az eljárás a párolgási kibocsátások vizsgálatából és két kiegészítő vizsgálatból áll, melyek közül az egyik az e függelék 5.1. pontjának megfelelően az aktívszéntartályok öregítésére, a másik az e függelék 5.2. pontjának megfelelően a tüzelőanyag-tartály rendszer áteresztésére irányul. A párolgási kibocsátások vizsgálata (VI.4. ábra) a napi hőmérséklet-változások és a jármű parkolás közbeni átforrósodása miatt bekövetkező párolgási szénhidrogén-kibocsátásokat határozza meg.

- 2.2. Ha a tüzelőanyag-rendszer egynél több aktívszéntartályt tartalmaz, akkor az e mellékletben az „aktívszéntartályra” tett összes hivatkozás valamennyi aktívszéntartályra vonatkozik.

3. Jármű

A járművet jó műszaki állapotban, bejáratva kell a vizsgálatra átadni, és a vizsgálat időpontjáig legalább 3 000 km-t kell futnia. A párolgási kibocsátások meghatározásának céljára használt jármű kilométerórájának állását és a jármű korát valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben fel kell jegyezni. A párolgási kibocsátást szabályozó rendszernek bekapcsolt állapotban kell lennie és a bejáratási időszak alatt annak mindvégig kifogástalanul kell működnie. Az e függelék 5.1. pontjában leírt eljárás szerint öregített aktívszéntartályt kell használni.

4. A vizsgálóberendezés**4.1. Görgős fékpad**

A görgős fékpadnak meg kell felelnie a XXI. melléklet 5. al mellékletének 2. pontjában meghatározott követelményeknek.

4.2. A párolgási kibocsátás mérésére szolgáló kamra

A párolgási kibocsátás mérésére szolgáló mérőkamrának meg kell felelnie a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 4.2. szakaszában meghatározott követelményeknek.

4.3. Elemző rendszerek

Az elemző rendszereknek meg kell felelniük a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 4.3. szakaszában meghatározott követelményeknek. A szénhidrogének folyamatos mérése nem kötelező, kivéve, ha rögzített térfogatú mérőkamratípust használnak.

4.4. A hőmérsékleti adatok rögzítésére szolgáló rendszer

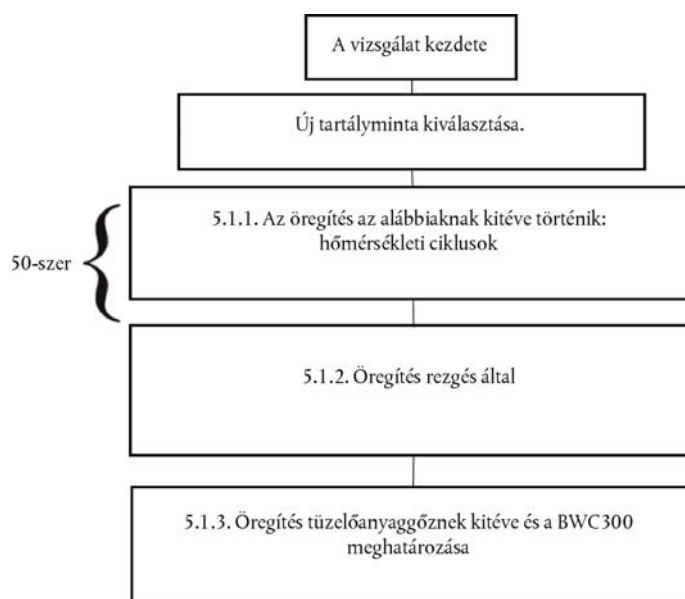
A hőmérsékleti adatok rögzítésének a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 4.5. szakaszában meghatározott követelményeknek megfelelően kell történnie.

▼M3

- 4.5. A nyomásértékek rögzítésére szolgáló rendszer
- A nyomásértékek rögzítésének a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 4.6. szakaszában meghatározott követelményeknek megfelelően kell történnie, azzal a kivétellel, hogy a nyomásértékek rögzítésére szolgáló, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 4.6.2. szakaszában meghatározott rendszer pontossága és felbontása a következő:
- a) Pontosság: $\pm 0,3$ kPa
- b) Felbontás: 0,025 kPa
- 4.6. Ventilátorok
- A ventilátoroknak meg kell felelniük a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 4.7. szakaszában meghatározott követelményeknek, azzal a kivétellel, hogy a befűvők kapacitása 0,1–0,5 m³/min helyett 0,1–0,5 m³/sec.
- 4.7. Kalibráló gázok
- A gázoknak meg kell felelniük a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 4.8. szakaszában meghatározott követelményeknek.
- 4.8. Egyéb berendezések
- Az egyéb berendezéseknek meg kell felelniük a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 4.9. szakaszában meghatározott követelményeknek.
- 4.9. Kiegészítő aktívszéntartály
- A kiegészítő aktívszéntartálynak azonosnak kell lennie a fő aktívszéntartállyal, de nem kell szükségképpen öregítettnek lennie. A jármű aktívszéntartályához vezető összekötőcsőnek a lehető legrövidebbnek kell lennie. A kiegészítő aktívszéntartályt a terhelés előtt száraz levegővel teljesen át kell öblíteni.
- 4.10. Aktívszéntartály-mérleg
- Az aktívszéntartály-mérleg pontosságának $\pm 0,02$ g-nak kell lennie.
5. **Az aktívszéntartály öregítésére és az áteresztési tényező meghatározására szolgáló eljárás**
- 5.1. Az aktívszéntartály öregítése
- Az átforródási veszteség és a napi veszteség vizsgálata előtt az aktívszéntartály(oka)t öregíteni kell a VI.1. ábrán ismertetett eljárással.

▼ **M3**

VI.1. ábra

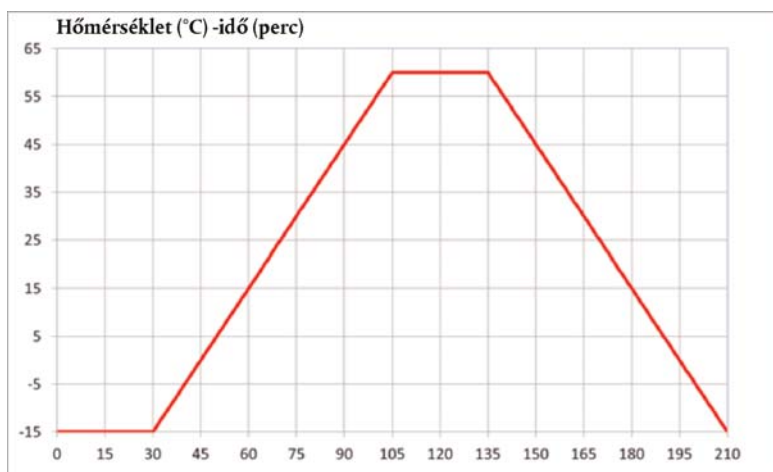
Az aktívszéntartály öregítésének eljárása**5.1.1. Öregítés hőmérsékleti ciklusok által**

A tartályt egy erre a célra kialakított hőkamrában többször – 15 °C-ról 60 °C-ra melegítik, majd lehűtik, a végpontokon 30 percig tartva. Az egyes ciklusok hossza 210 perc (lásd VI.2. ábrát).

A hőmérséklet-gradiensnek a lehető legjobban meg kell közelítenie az 1 °C/percet. A tartályon nem szabad átfújatni a levegőt.

A ciklust egymás után ötször kell megismételni. Ezen eljárás teljes hossza 175 óra.

VI.2. ábra

Hőkondicionálási ciklus

▼ **M3**

5.1.2. Öregítés rezgés által

A hőkondicionálást követően a tartályt a vertikálisan, a gépjárműben elfoglalt helyzetbe állítva 30 ± 10 Hz frekvencián összesen több mint $1,5 \text{ m/sec}_2$ Grms-nek kell kitenni. A művelet hossza 12 óra.

5.1.3. Öregítés tüzelőanyagőznek kitéve és a BWC300 meghatározása

5.1.3.1. Az öregítés tüzelőanyagőzzel történő feltöltés és laboratóriumi levegővel való kifúvatás ismétléséből áll.

5.1.3.1.1. A hőkondicionálási és a rezgési öregítés után a tartály(oka)t az e függelék 5.1.3.1.1.1. pontjában leírt, kereskedelemben kapható tüzelőanyag és nitrogén vagy levegő 50 ± 15 % tüzelőanyagőz-térfogatarányú keverékében kell öregíteni. A keverék tüzelőanyagőzzel való telítettségének aránya 60 ± 20 g/óra.

Az aktívszéntartályt 2 gramm abszorpciós küszöbig kell tölteni. Alternatívaként akkor tekinthető befejezettnek a töltés, ha a szellőző kivezetésénél a szénhidrogén-koncentráció eléri a 3 000 ppm-et.

5.1.3.1.1.1. A vizsgálathoz használt, kereskedelemben kapható tüzelőanyagoknak az alábbiak tekintetében ugyanazon követelményeknek kell megfelelnie, mint a referencia-tüzelőanyagoknak:

- a) sűrűség 15°C -on;
- b) gőznyomás;
- c) desztilláció (70°C , 100°C , 150°C);
- d) szénhidrogén-elemzés (csak olefinek, aromás vegyületek, benzol);
- e) oxigéntartalom;
- f) etanoltartalom.

5.1.3.1.2. Az aktívszéntartályt a töltés után legalább 5 perccel, de legfeljebb 60 perccel 300-szoros szűrőtérfogat-csere eléréséig percenként 25 ± 5 liter áramlási sebességgel át kell öblíteni a kibocsátást vizsgáló laboratórium levegőjével.

5.1.3.1.3. Az e függelék 5.1.3.1.1. és 5.1.3.1.2. pontjában leírt eljárásokat 300-szor kell megismételni, melyet követően az aktívszéntartály stabilizáltnak minősül.

5.1.3.1.4. A bután-feldolgozási kapacitásnak (BWC) az 5.5. pont szerinti párolgási kibocsátási járműcsalád tekintetében történő mérésére szolgáló eljárás az alábbiakból áll:

- a) az aktívszéntartályt 2 gramm abszorpciós küszöbig kell tölteni, majd ezt követően legalább ötször kifúvatni. A terhelést 50 térfogatszázalék butánból és 50 térfogatszázalék nitrogénből álló keverékkel kell végrehajtani óránként 40 gramm butánnal;
- b) a kifúvatást e függelék 5.1.3.1.2. pontja szerint kell elvégezni;
- c) a BWC-t minden egyes terhelés után szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben;

▼ **M3**

d) a BWC300-at az utolsó 5 BWC átlagából kell kiszámítani.

5.1.3.2. Amennyiben az öregített tartályt egy beszállító biztosítja, a gyártó az öregítési eljárásról előzetesen tájékoztatja a jóváhagyó hatóságot, hogy az megtekinthesse a beszállító létesítményében végzett ezen eljárás bármely szakaszát.

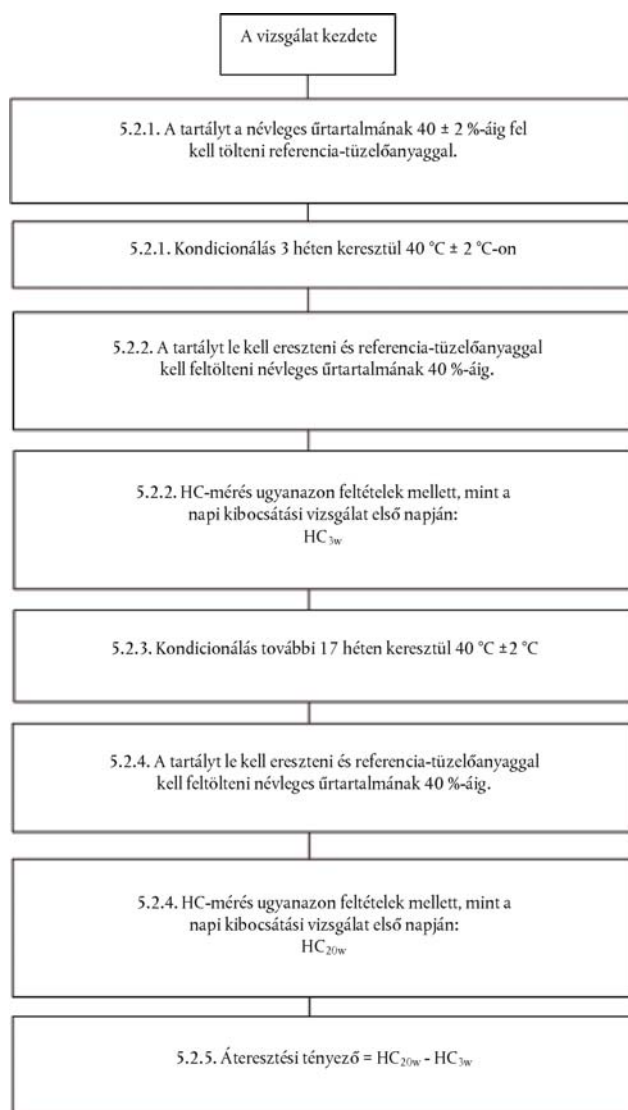
5.1.3.3. A gyártó eljuttatja a jóváhagyó hatósághoz a vizsgálati jegyzőkönyvet, amely legalább a következőket tartalmazza:

- a) az aktív szén típusa;
- b) a töltés sebessége;
- c) a tüzelőanyag specifikációi.

5.2. A tüzelőanyag-tartály rendszer áteresztési tényezőjének meghatározása (lásd a VI.3. ábrát)

VI.3. ábra

Az áteresztési tényező meghatározása



▼ M3

5.2.1. A járműcsalád kiválasztott reprezentatív tüzelőanyag-tartály rendszerét a járműben elfoglalt helyzetéhez hasonlóan kell elhelyezni a próbapadon. A tartályt referencia-tüzelőanyaggal kell feltölteni $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ hőmérsékleten névleges ürtartalmának $40 \pm 2\%$ -áig. Ezt követően a tüzelőanyag-tartály rendszert tartó próbapadot egy szabályozott hőmérsékletű helyiségben $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ -on kell tartani 3 héten át.

5.2.2. A harmadik hét végén a tartályt le kell eresztetni és referencia-tüzelőanyaggal kell feltölteni $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ hőmérsékleten névleges ürtartalmának $40 \pm 2\%$ -áig.

6–36 órán belül a tüzelőanyag-tartály rendszert tartó próbapadot mérőkamrában kell elhelyezni. Ebből az időtartamból az utolsó 6 órának $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ környezeti hőmérsékletűnek kell lennie. A mérőkamrában a napi eljárást az e függelék 6.5.9. pontjában leírt eljárás időszakának első 24 óráján keresztül kell lefolytatni. A tartályban található tüzelőanyag-gőz szellőzését ki kell vezetni a mérőkamrán kívülre, kizárva ezzel, hogy a tartály szellőzési kibocsátását áteresztésnek mérjék. A HC-kibocsátást meg kell mérni és ennek értékét HC_{3W}-ként szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

5.2.3. Ezt követően a tüzelőanyag-tartály rendszert tartó próbapadot ismét egy szabályozott hőmérsékletű helyiségben $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ -on kell tartani a fennmaradó 17 héten át.

5.2.4. A tizenhetedik hét végén a tartályt le kell eresztetni és referencia-tüzelőanyaggal kell feltölteni $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ hőmérsékleten névleges ürtartalmának $40 \pm 2\%$ -áig.

6–36 órán belül a tüzelőanyag-tartály rendszert tartó próbapadot mérőkamrában kell elhelyezni. Ebből az időtartamból az utolsó 6 órának $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ környezeti hőmérsékletűnek kell lennie. A mérőkamrában a napi eljárást az e függelék 6.5.9. pontjában leírtak szerinti eljárás első 24 órás időszakán keresztül kell lefolytatni. A tüzelőanyag-tartály rendszer szellőzését ki kell vezetni a mérőkamrán kívülre, kizárva ezzel, hogy a tartály szellőzési kibocsátását áteresztésnek mérjék. A HC-kibocsátást meg kell mérni és ennek értékét ebben az esetben HC_{20W}-ként szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

5.2.5. Az áteresztési tényező a HC_{20W} és a HC_{3W} különbsége g/24 órában, 3 helyértékben megadva a következő képlet használatával:

$$PF = HC_{20W} - HC_{3W}$$

5.2.6. Amennyiben az áteresztési tényezőt a beszállító állapítja meg, a jármű gyártója a meghatározás előtt tájékoztatja a jóváhagyó hatóságot, hogy az megtekinthesse a beszállító létesítményében végzett eljárást.

5.2.7. A gyártó eljuttatja a jóváhagyó hatósághoz a vizsgálati jegyzőkönyvet, amely legalább a következőket tartalmazza:

a) a vizsgált tüzelőanyag-tartály rendszer teljes leírása, beleértve a vizsgált tartály típusát, hogy az fémből készült, egyrétegű nem fémből készült, vagy többrétegű-e, valamint hogy milyen anyagból készült a tartály és a tüzelőanyag-tartály rendszer többi eleme;

▼ M3

b) az öregítés során mért heti átlaghőmérsékletek;

c) a 3. héten mért HC-érték (HC_{3w});

d) a 20. héten mért HC-érték (HC_{20w});

e) az eredményül kapott áteresztési tényező (PF).

5.2.8. Az e függelék 5.2.1–5.2.7. pontja helyett a többrétegű tüzelőanyag-tartályt vagy fém-tüzelőanyag-tartályt alkalmazó gyártó úgy is dönthet, hogy a fent említett teljes mérési eljárás helyett egy rögzített áteresztési tényezőt (APF) alkalmaz:

Többrétegű/fém-tüzelőanyag-tartály APF = 120 mg/24 óra

Amennyiben egy gyártó úgy dönt, hogy APF-et használ, a jóváhagyó hatósághoz nyilatkozatot nyújt be a tartály típusának és az ahhoz felhasznált anyagoknak a pontos megjelölésével.

6. Az átforrósodási és a napi veszteség vizsgálati eljárása

6.1. A jármű előkészítése

A járművet a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. melléklete 5.1.1. és 5.1.2. szakaszának megfelelően elő kell készíteni. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság jóváhagyásával a tüzelőanyag-tól eltérő háttérkibocsátási forrásokat (pl. festék, ragasztók, műanyag, tüzelőanyag-/gőzvezetékek, gumiabroncsok és egyéb gumi vagy polimer alkotórészek) a vizsgálat előtt a jármű tipikus háttérszintjeire lehet korlátozni (pl. a gumiabroncsok 50 °C vagy magasabb hőmérsékleten megfelelő időtartamokon keresztül történő hevítése, a jármű hevítése, az ablakmosó folyadék leeresztése).

Zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek esetén a jármű aktívszéntartályait úgy kell felszerelni, hogy az aktívszéntartályokhoz történő hozzáférés, valamint azok összekapcsolása és szétválasztása könnyen elvégezhető legyen.

6.2. Üzem módok kiválasztása és sebességváltási előírások

6.2.1. Kézi sebességváltóval rendelkező járművek esetében a XXI. melléklet 2. al mellékletében meghatározott, sebességváltásra vonatkozó előírásokat be kell tartani.

6.2.2. Tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek esetében az üzemmódot a XXI. melléklet 6. al melléklete szerint kell kiválasztani.

6.2.3. Nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében az üzemmódot a XXI. melléklet 6. függelékétől 8. al mellékletéig terjedő rendelkezések szerint kell kiválasztani.

6.2.4. A jóváhagyó hatóság kérésére a kiválasztott üzemmód eltérhet az e függelék 6.2.2. és 6.2.3. pontjaiban leírtaktól.

▼ M3**6.3. Vizsgálati feltételek**

Az e mellékletben foglalt vizsgálatokat H jármű interpolációs járműcsaládjára vonatkozó vizsgálati feltételeket használva kell elvégezni, a vizsgált párolgási kibocsátási járműcsaládba tartozó valamennyi interpolációs járműcsalád legmagasabb ciklus-energiaigényével.

Alternatív megoldásként, a jóváhagyó hatóság kérésére a vizsgálat során használható egy, a járműcsaládba tartozó járművet képviselő bármely ciklusenergia.

6.4. A vizsgálat eljárás menete

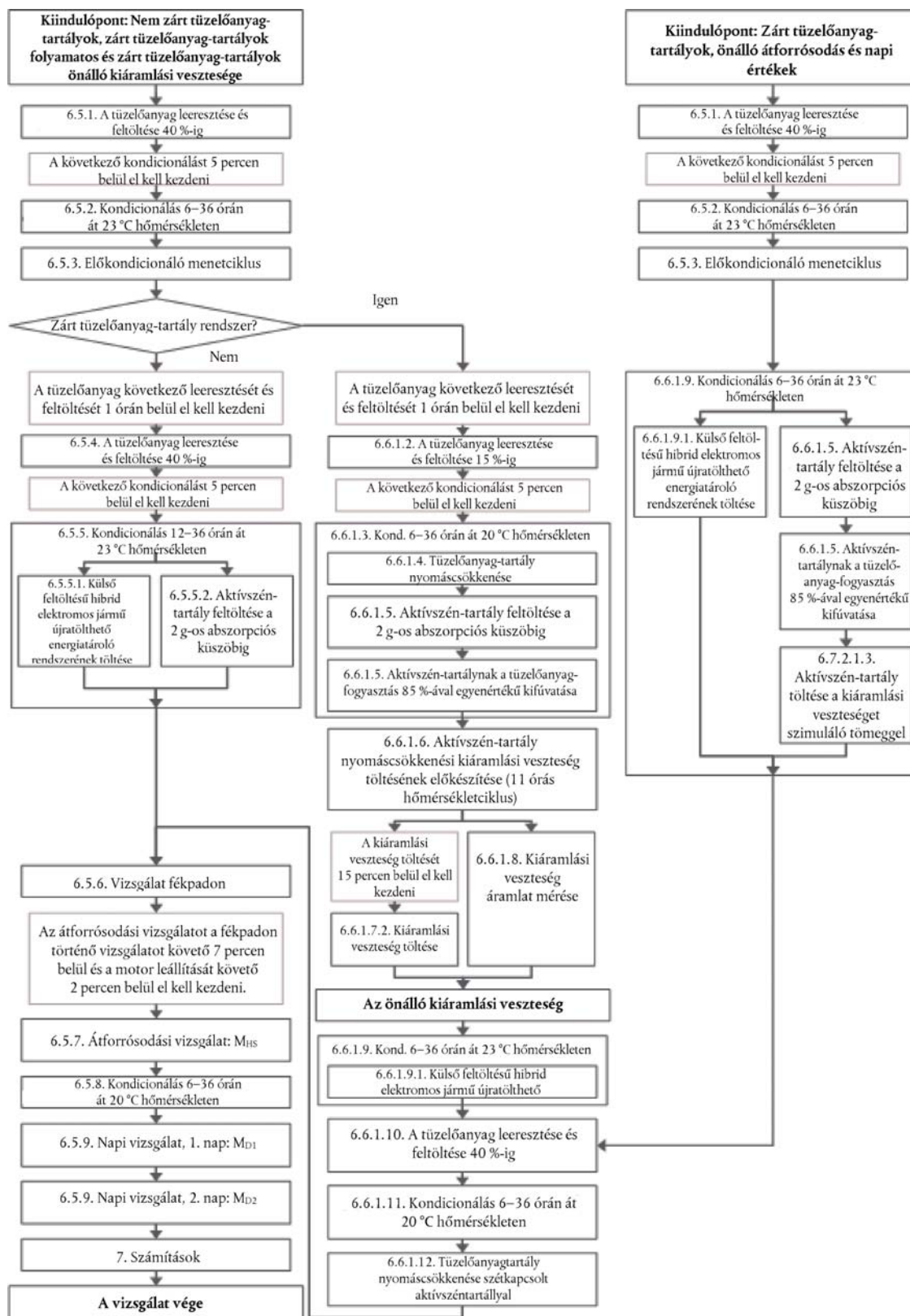
A nem zárt és a zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek vizsgálati eljárása során a VI.4. ábrán bemutatott folyamatábrát kell követni.

A zárt tüzelőanyag-tartály rendszereket 2 lehetőség egyikével kell vizsgálni. Az egyik lehetőség a jármű egy folyamatos eljárással történő vizsgálata. A másik lehetőség az önállóan nevezett eljárás, amelyben a járművet két külön eljárás keretében vizsgálják és amely lehetővé teszi a fékpádon történő vizsgálat és a napi vizsgálatok megismétlését anélkül, hogy megismételnék a tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlat vizsgálatát és a nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség megmérését.

▼ M3

VI.4. ábra

Vizsgálati eljárási folyamatábrák



▼ **M3**

6.5. Nem zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek folyamatos vizsgálati eljárása

6.5.1. A tüzelőanyag leeresztése és feltöltése

A jármű tüzelőanyag-tartályát ki kell üríteni. A művelet elvégzése során nem szabad a normálistól eltérő módon átöblíteni vagy terhelni a járműbe szerelt, párolgási kibocsátást csökkentő berendezéseket. Ehhez általában elegendő a tanksapka eltávolítása. A tüzelőanyag-tartályt referencia-tüzelőanyaggal kell feltölteni $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ hőmérsékleten névleges ürtartalmának $40 \pm 2\%$ -áig.

6.5.2. Kondicionálás

A tüzelőanyag leeresztése és feltöltése befejezését követő 5 percen belül a járművet legalább 6 órán, de legfeljebb 36 órán keresztül kell $23\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$ hőmérsékleten kondicionálni.

6.5.3. Előkondicionáló menetciklus

A járművet a görgős fékpadra kell helyezni és a XXI. melléklet 1. al mellékletében bemutatott ciklus következő szakaszain keresztül kell vezetni:

a) az 1. osztályba tartozó járművek esetében: alacsony, közepes, alacsony, alacsony, közepes, alacsony

b) a 2. és a 3. osztályba tartozó járművek esetében: alacsony, közepes, magas, közepes.

Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében az előkondicionáló menetciklust a XXI. melléklet 3.3.6. pontjában meghatározott töltésfenntartó üzemiállapotban kell elvégezni. A jóváhagyó hatóság kérésére bármely egyéb üzemiállapot használható.

6.5.4. A tüzelőanyag leeresztése és feltöltése

Az előkondicionáló menetciklust követő egy órán belül a jármű tüzelőanyag-tartályát ki kell üríteni. A művelet elvégzése során nem szabad a normálistól eltérő módon átöblíteni vagy terhelni a járműbe szerelt, párolgási kibocsátást csökkentő berendezéseket. Ehhez általában elegendő a tanksapka eltávolítása. A tüzelőanyag-tartályt vizsgálati tüzelőanyaggal kell feltölteni $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ hőmérsékleten névleges ürtartalmának $40 \pm 2\%$ -áig.

6.5.5. Kondicionálás

A tüzelőanyag leeresztése és feltöltése befejezését követő öt percen belül a járművet legalább 12 órán, de legfeljebb 36 órán keresztül kell $23\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$ hőmérsékleten tartani.

A kondicionálás során a 6.5.5.1. és a 6.5.5.2. pontokban bemutatott eljárások lefolytathatók olyan sorrendben is, hogy az első a 6.5.5.1. pont, amit a 6.5.5.2. pont követ, vagy úgy, hogy a 6.5.5.2. pontot követi a 6.5.5.1. pont. A 6.5.5.1. és a 6.5.5.2. pontokban bemutatott eljárások egyidejűleg is elvégezhetők.

6.5.5.1. Az újratölthető energiatároló rendszer feltöltése

A külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében az újratölthető energiatároló rendszernek a XXI. melléklet 8. al melléklet 4. függeléke 2.2.3. pontjában bemutatott töltési követelmények szerint teljesen feltöltöttnek kell lennie.

▼ M3

- 6.5.5.2. Az aktívszéntartály feltöltése
- Az e függelék 5.1. pontjában leírt sorrend szerint öregített aktívszéntartályt a 2 g-os abszorpció küszöbig kell feltölteni a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 5.1.4. szakaszában bemutatott eljárás szerint.
- 6.5.6. Vizsgálat fékpadon
- A vizsgálati járművet fel kell tolni a fékpadra és az e függelék 6.5.3. pont a) alpontjában vagy a 6.5.3. pont b) alpontjában bemutatott ciklusokon keresztül kell vezetni. A külső feltöltésű hibrid elektromos járműveket töltéslemerítő üzemállapotban kell működtetni. Ezek után a motort le kell állítani. A művelet során mintát lehet venni a kipufogógáz-kibocsátásból, és az eredmények a kipufogógáz-kibocsátás és tüzelőanyag-fogyasztás tekintetében történő típusjóváahagyás céljára akkor használhatók, ha ez a művelet megfelel a XXI. melléklet 6. al mellékletében vagy 8. al mellékletében leírt követelménynek.
- 6.5.7. Átforrósodáskor keletkező párolgási kibocsátások vizsgálata
- A görgős fékpadon végzett vizsgálatot követő 7 percen és a motor leállítását követő 2 percen belül a járművet alá kell vetni az átforrósodáskor keletkező párolgási kibocsátások vizsgálatának a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 5.5. szakasza szerint. Az átforrósodási veszteségeket e függelék 7.1. pontja szerint kell kiszámítani és az összes releváns vizsgálati jegyzőkönyvben M_{HS} -ként kell feltüntetni.
- 6.5.8. Kondicionálás
- Az átforrósodási párolgási kibocsátások vizsgálata után a járművet legalább 6 órán és legfeljebb 36 órán át kell kondicionálni az átforrósodási vizsgálat befejezése és a napi kibocsátási vizsgálat kezdete között. Ebből az időtartamból legalább az utolsó 6 órán keresztül a járművet $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ hőmérsékleten kell kondicionálni.
- 6.5.9. Napi vizsgálat
- 6.5.9.1. A vizsgálati járművet két környezeti hőmérsékleti ciklusnak kell kitenni, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. melléklet 2. függelékében a napi kibocsátási vizsgálatra meghatározott profilnak megfelelően, bármikor legfeljebb $\pm 2\text{ °C}$ eltéréssel. A hőmérsékleti görbétől való átlagos eltérés, amelyet a mért eltérések abszolút értéke alapján számítanak ki, legfeljebb $\pm 1\text{ °C}$ lehet. A környezeti hőmérsékletet legalább percenként mérni kell és azt szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven. A hőmérsékleti ciklus az e függelék 6.5.9.6. pontja szerinti $T_{start} = 0$ időpontban kezdődik.
- 6.5.9.2. A mérőkamrát közvetlenül a vizsgálat előtt több percen keresztül át kell öblíteni az állandó háttér-koncentráció eléréséig. Ekkor be kell kapcsolni a kamra levegőjének keverésére szolgáló ventilátor(oka)t.
- 6.5.9.3. A vizsgálati járművet kikapcsolt erőátviteli rendszerrel, valamint nyitott ablakokkal és csomagtérral (csomagterekkel) be kell vinni a mérőkamrába. A keverőventilátor(oka)t úgy kell beállítani, hogy legalább 8 km/h sebességű légáram jöjjön létre a vizsgálati jármű tüzelőanyag-tartálya alatt.

▼ M3

- 6.5.9.4. A szénhidrogén-elemző készüléket közvetlenül a vizsgálat előtt nullázni kell, és be kell állítani a mérési tartományát.
- 6.5.9.5. A mérőkamra ajtóit be kell zárni és légmentesen tömíteni kell.
- 6.5.9.6. Az ajtók lezárását és tömítését követő 10 percen belül meg kell mérni a szénhidrogén-koncentrációt, a hőmérsékletet és a légnyomást annak érdekében, hogy a mérőkamra C_{HCl} , szénhidrogén-koncentrációjának, P_i légnyomásának és T_i környezeti kamrahőmérsékletének kezdeti adatait biztosítsák a napi vizsgálathoz. Ekkor kezdődik a $T_{start} = 0$.
- 6.5.9.7. A szénhidrogén-elemző készüléket közvetlenül az egyes kibocsátási mintavételi szakaszok befejezése előtt nullázni kell, és be kell állítani a mérési tartományát.
- 6.5.9.8. Az első és a második kibocsátási mintavételi időszak befejezésére az e függelék 6.5.9.6. pontjában meghatározott első mintavétel kezdete után 24 órával ± 6 perccel, illetve megfelelően 48 órával ± 6 perccel kerül sor. Az eltelt időt szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

Minden kibocsátási mintavételi időszak végén meg kell mérni a szénhidrogén-koncentrációt, a hőmérsékletet és a légnyomást, és az e függelék 7.1. pontjában található egyenletet alkalmazva ki kell számolni a napi vizsgálati eredményeket. Az első 24 órából származó eredményt M_{D1} -ként kell szerepeltetni valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben. A második 24 órából származó eredményt M_{D2} -ként kell szerepeltetni valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

- 6.6. Zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek folyamatos vizsgálati eljárása
- 6.6.1. Amennyiben a tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési nyomásszintje legalább 30 kPa:
- 6.6.1.1. A vizsgálatot az e függelék 6.5.1–6.5.3. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani.
- 6.6.1.2. A tüzelőanyag leeresztése és feltöltése
- Az előkondicionáló menetciklust követő egy órán belül a jármű tüzelőanyag-tartályát ki kell üríteni. A művelet elvégzése során nem szabad a normálistól eltérő módon átöblíteni vagy terhelni a járműbe szerelt, párolgási kibocsátást csökkentő berendezéseket. Ehhez általában elegendő a tanksapka eltávolítása, egyéb esetben szét kell kapcsolni az aktívszénttartályt. A tüzelőanyag-tartályt referencia-tüzelőanyaggal kell feltölteni $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ hőmérsékleten a tartály névleges ürtartalmának $15 \pm 2\%$ -áig.
- 6.6.1.3. Kondicionálás
- A tüzelőanyag leeresztése és feltöltése befejezését követő 5 percen belül a járművet legalább 6–36 órán keresztül kell stabilizálás céljából $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ környezeti hőmérsékleten kondicionálni.
- 6.6.1.4. A tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentése
- A tüzelőanyag-tartály nyomását ezt követően csökkenteni kell, hogy a tüzelőanyag-tartály belső nyomása ne emelkedjen rendellenesen magasra. Ez megtehető a jármű tanksapkájának kinyitásával. A nyomáscsökkentés módszerétől függetlenül a járművet 1 percen belül az eredeti állapotába kell visszaállítani.

▼ **M3**

6.6.1.5. Az aktívszéntartály töltése és átöblítése

Az e függelék 5.1. pontjában leírt sorrend szerint öregített aktívszéntartályt a 2 g-os abszorpció küszöbig kell feltölteni a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 5.1.6. szakaszában leírt eljárás szerint, majd percenként 25 ± 5 liter áramlási sebességgel át kell öblíteni a kibocsátást vizsgáló laboratórium levegőjével. Az átöblítő levegő mennyisége nem haladhatja meg a 6.6.1.5.1. pontban meghatározott mennyiséget. Ez a töltés és átöblítés vagy a) egy $20\text{ }^{\circ}\text{C}$, illetve opcionálisan $23\text{ }^{\circ}\text{C}$ hőmérsékletű fedélzeti aktívszéntartállyal, vagy pedig b) az aktívszéntartály szétkapcsolásával végezhető el. Mindkét esetben tilos a tüzelőanyag-tartály további nyomáscsökkentése.

6.6.1.5.1. A maximális átöblítési mennyiség meghatározása

A maximális átöblítési mennyiséget $Vol_{\max}$ a következő egyenlettel kell meghatározni. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében a járművet töltésfenntartó üzemiállapotban kell működtetni. Erre a meghatározásra sor kerülhet egy külön vizsgálat vagy az előkondicionáló menetciklus során.

$$Vol_{\max} = Vol_{\text{Pcycle}} \times \frac{Vol_{\text{tank}} \times 0,85 \times \frac{100}{FC_{\text{Pcycle}}}}{Dist_{\text{Pcycle}}}$$

ahol:

Vol_{Pcycle} az e függelék 6.5.3. pontjában leírt hidegindítási előkondicionálási menetciklus során megfelelő eszközzel (pl. az aktívszéntartály kivezető nyílásához csatlakoztatott áramlásmérővel vagy ezzel egyenértékű eszközzel) mért és a legközelebbi 0,1 literre kerekített összesített átöblítési mennyiség (l);

Vol_{tank} a gyártó által megadott névleges tüzelőanyag-tartály kapacitás (l);

FC_{Pcycle} a tüzelőanyag-fogyasztás az e függelék 6.5.3. pontjában leírt egyedi átöblítési ciklus során, amely mérhető meleg- vagy hidegindítási feltételek mellett is, (l/100 km). Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében a tüzelőanyag-fogyasztást a XXI. melléklet 8. al melléklet 4.2.1. pontja szerint kell kiszámítani;

$Dist_{\text{Pcycle}}$ az e függelék 6.5.3. pontjában leírt egyedi átöblítési ciklus legközelebbi 0,1 km-étől való elméleti távolság (km).

6.6.1.6. Aktívszén-tartály nyomáscsökkenési kiáramlási veszteség töltésének előkészítése

Az aktívszéntartály töltésének és átöblítésének befejezése után a vizsgálati járművet be kell vinni egy mérőkamrába, ami lehet a párolgási veszteség meghatározására szolgáló légmentes kamra vagy egy megfelelő klimatikus kamra. Igazolni kell, hogy a rendszer szivárgásmentes és a nyomás alá helyezést a szokásos módon kell végrehajtani a vizsgálat során vagy egy külön vizsgálat keretében (pl. a járművön elhelyezett nyomásérzékelő útján). A vizsgálati járművet ezt követően a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. melléklet 2. függelékében a napi kibocsátási vizsgálatra meghatározott környezeti hőmérsékleti profil első 11 órájának kell kitenni, bármikor

▼ M3

legfeljebb ± 2 °C eltéréssel. A hőmérsékleti görbétől való átlagos eltérés, amelyet a mért eltérések abszolút értéke alapján számítanak ki, legfeljebb ± 1 °C lehet. A környezeti hőmérsékletet legalább 10 percnként mérni kell és azt szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.

6.6.1.7. Aktivszén-tartály kiáramlási veszteség töltése

6.6.1.7.1. Tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentése tankolás előtt

A gyártó biztosítja, hogy a tankolási műveletet ne lehessen megkezdni a zárt tüzelőanyag-tartály rendszer olyan nyomásra történő teljes nyomáscsökkentése előtt, amely a szokásos járműüzemeltetés és -használat környezeti nyomását kevesebb mint 2,5 kPa-lal haladja meg. A jóváhagyó hatóság kérésére a gyártó köteles részletes tájékoztatással szolgálni vagy bemutatni a működés bizonyítékát (pl. a járművön található nyomásérzékelő útján). Bármely egyéb műszaki megoldás megengedett, amennyiben biztosított a biztonságos tankolási művelet, és nem kerül túlzottan nagy mennyiségű kibocsátás a légkörbe, mielőtt a tankoló berendezést csatlakoztatnák a járműhöz.

6.6.1.7.2. 15 perccel azután, hogy a környezeti hőmérséklet elérte a 35 °C fokot, a tartály nyomáscsökkentő szelepének ki kell nyílnia az aktivszéntartály töltéséhez. A töltési eljárás végrehajtható egy mérőkamrán belül vagy azon kívül is. Az e pont szerint feltöltött aktivszéntartályt szét kell kapcsolni és a kondicionálási területen kell tartani. A járműre egy álszéntartályt kell felszerelni az e függelék 6.6.1.9–6.6.1.12. pontjában leírt eljárásokat végrehajtása során.

6.6.1.8. Nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlat mérése

6.6.1.8.1. A jármű aktivszéntartályából származó bármely nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlatot egy, közvetlenül a jármű gőztároló egységének kivezető nyílásához csatlakoztatott kiegészítő aktivszéntartály használatával kell megmérni. Ennek súlyát le kell mérni az e függelék 6.6.1.7. pontjában leírt eljárás előtt és után.

6.6.1.8.2. Alternatív megoldásként SHED használatával is megmérhető a nyomáscsökkenés során a jármű aktivszéntartályából származó nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlat.

15 percen belül azt követően, hogy a környezeti hőmérséklet az e függelék 6.6.1.6. pontjában írtaknak megfelelően elérte a 35 °C fokot, a kamrát légmentesen le kell zárni és el kell kezdeni a mérési eljárást.

A szénhidrogén elemzőkészüléket le kell nullázni és kalibrálni kell, majd meg kell mérni a szénhidrogén-koncentrációt, a hőmérsékletet és a légnyomást, ami a C_{HCi} , P_i és T_i első leolvasási értékeket szolgáltatja a zárt tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlatának meghatározásához.

A mérési eljárás során a mérőkamra T környezeti hőmérséklete nem lehet kevesebb mint 25 °C.

▼ M3

Az e függelék 6.6.1.7.2. pontjában leírt eljárás vége után 60 ± 5 másodperccel meg kell mérni a kamrában a szénhidrogén-koncentrációt. A hőmérsékletet és a légköri nyomást ugyancsak meg kell mérni. Ez a zárt tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlatának végső C_{HCF} , P_f és T_f mért értékei.

A zárt tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlatának eredményét e függelék 7.1. pontja szerint kell kiszámítani és valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben fel kell jegyezni.

- 6.6.1.8.3. $\pm 0,5$ gramm tűrésen belül nem lehet változás a kiegészítő aktív-szén-tartály súlyában vagy a SHED mérés eredményében.

6.6.1.9. Kondicionálás

A kiáramlási veszteség töltésének befejezését követően a járművet legalább 6 és legfeljebb 36 órán keresztül 23 ± 2 °C hőmérsékleten kell kondicionálni a jármű hőmérsékletének stabilizálása érdekében.

6.6.1.9.1. Az újratölthető energiatároló rendszer feltöltése

Az e függelék 6.6.1.9. pontjában leírt kondicionálás során a külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében az újratölthető energiatároló rendszernek a XXI. melléklet 8. al melléklet 4. függeléke 2.2.3. pontjában bemutatott töltési követelmények szerint teljesen feltöltöttnak kell lennie.

6.6.1.10. A tüzelőanyag leeresztése és feltöltése

A jármű tüzelőanyag-tartályát le kell eresztetni és referencia-tüzelőanyaggal kell feltölteni 18 °C $\pm$ 2 °C hőmérsékleten a tartály névleges űrtartalmának 40 ± 2 %-áig.

6.6.1.11. Kondicionálás

Ezt követően a járművet legalább 6 órán, de legfeljebb 36 órán keresztül kell a 20 °C $\pm$ 2 °C hőmérsékletű kondicionálási területen kondicionálni a tüzelőanyag hőmérsékletének stabilizálása érdekében.

6.6.1.12. A tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentése

A tüzelőanyag-tartály nyomását ezt követően csökkenteni kell, hogy a tüzelőanyag-tartály belső nyomása ne emelkedjen rendellenesen magasra. Ez megtehető a jármű tanksapkájának kinyitásával. A nyomáscsökkentés módszerétől függetlenül a járművet 1 percen belül az eredeti állapotába kell visszaállítani. E lépést követően a gőztároló egységet ismét csatlakoztatni kell.

6.6.1.13. Az e függelék 6.5.6–6.5.9.8. pontjaiban írt eljárásokat kell követni.

6.6.2. Amennyiben a tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési nyomása 30kPa-nál alacsonyabb:

A vizsgálatot az e függelék 6.6.1.1–6.6.1.13. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani. Ebben az esetben azonban az e függelék 6.5.9.1. pontjában említett környezeti hőmérséklet helyébe az e függelék VI.1. táblázatában a napi kibocsátási vizsgálatra meghatározott profil lép.

▼ **M3**

VI.1. táblázat

Zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek alternatív menetének környezeti hőmérsékleti profilja

Idő (óra)	Hőmérséklet (°C)
0/24	20,0
1.	20,4
2.	20,8
3.	21,7
4.	23,9
5.	26,1
6.	28,5
7.	31,4
8.	33,8
9.	35,6
10.	37,1
11.	38,0
12.	37,7
13.	36,4
14.	34,2
15.	31,9
16.	29,9
17.	28,2
18.	26,2
19.	24,7
20.	23,5
21.	22,3
22.	21,0
23.	20,2

- 6.7. Zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek önálló vizsgálati eljárása
- 6.7.1 Nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség töltési tömeg mérése
- 6.7.1.1. Az e függelék 6.6.1.1–6.6.1.7.2. pontjában leírt eljárásokat végre kell hajtani. A nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség töltési tömeg a jármű aktív szén-tartálya e függelék 6.6.1.6. pontjának alkalmazása előtti és az e függelék 6.6.1.7.2. pontjának alkalmazása utáni súlya közötti különbség.
- 6.7.1.2. A jármű aktív széntartályából származó nyomáscsökkentési kiáramlási veszteség áramlatot e függelék 6.6.1.8.1. pontja és 6.6.1.8.2. pontja szerint kell mérni és annak meg kell felelnie az e függelék 6.6.1.8.3. pontjában foglalt előírásoknak.

▼ M3

- 6.7.2. Az átforrósodáskor keletkező és a napi szellőzési kibocsátás vizsgálata
- 6.7.2.1. Amennyiben a tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési nyomásszintje legalább 30 kPa:
- 6.7.2.1.1. A vizsgálatot az e függelék 6.5.1–6.5.3. pontjában és 6.6.1.9–6.6.1.9.1. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani.
- 6.7.2.1.2. Az e függelék 5.1. pontjában leírt sorrend szerint kell öregíteni az aktívszénttartályt, és az e függelék 6.6.1.5. pontja szerint kell feltölteni és átöblíteni.
- 6.7.2.1.3. Az öregített aktívszénttartályt a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 7. mellékletének 5.1.6. szakaszában bemutatott eljárás szerint kell feltölteni, a töltési tömeg kivételével. A teljes töltési tömeget e függelék 6.7.1.1. pontja szerint kell meghatározni. A gyártó kérésére bután helyett alternatív megoldásként használható a referencia tüzelőanyag. Az aktívszénttartályt szét kell kapcsolni.
- 6.7.2.1.4. Az e függelék 6.6.1.10–6.6.1.13. pontjában leírt eljárásokat végre kell hajtani.
- 6.7.2.2. Amennyiben a tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési nyomása 30kPa-nál alacsonyabb:
- A vizsgálatot az e függelék 6.7.2.1.1–6.7.2.1.4. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani. Ebben az esetben azonban az e függelék 6.5.9.1. pontjában említett környezeti hőmérsékletet az e függelék VI.1. táblázatában a napi kibocsátási vizsgálatra meghatározott profilnak megfelelően kell módosítani.

7. Párolgási kibocsátási vizsgálat eredményeinek kiszámítása

- 7.1. Az e mellékletben leírt párolgási kibocsátási vizsgálatok lehetővé teszik a kiáramlási veszteség áramlatból, a napi vizsgálatból és az átforrósodási vizsgálatból származó szénhidrogén-kibocsátás kiszámítását. Az egyes vizsgálatok során bekövetkező párolgási veszteségeket a mérőkamrában mért kezdeti és végső szénhidrogénkoncentráció-, hőmérséklet- és nyomásértékek, valamint a mérőkamra nettó térfogata alapján kell kiszámítani.

Az alábbi képletet kell használni:

$$M_{HC} = k \times V \times \left(\frac{C_{HCf} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{HCi} \times P_i}{T_i} \right) + M_{HC,out} - M_{HC,in}$$

ahol:

M_{HC} a szénhidrogének tömege (gramm);

$M_{HC,out}$ a mérőkamrából kilépő szénhidrogén tömege állandó térfogatú mérőkamrával végzett napi kibocsátási vizsgálat esetében (gramm);

$M_{HC,in}$ a mérőkamrába belépő szénhidrogén tömege állandó térfogatú mérőkamrával végzett napi kibocsátási vizsgálat esetében (gramm);

▼ **M3**

C_{HC}	a mérőkamrában mért szénhidrogén-koncentráció, ppm [térfogat], C_1 egyenérték;
V	a mérőkamra nettó térfogata a nyitott ablakú és csomagterű jármű térfogatával korrigálva, m^3 . Ha a jármű térfogata nem ismert, akkor $1,42\ m^3$ térfogatértéket kell levonni;
T	a környezeti levegő hőmérséklete a mérőkamrában, K;
P	a légnyomás, kPa;
H/C	a hidrogén-szén aránya ahol: H/C értékét 2,33-nak kell venni a kiáramlási veszteség áramlat SHED-mérése és a napi vizsgálati veszteség tekintetében; H/C 2,20 az átforrósodási veszteségek esetében;
k	egyenlő $1,2 \times 10^{-4} \times (12 + H/C)$, ($g \times K/(m^3 \times kPa)$)-ban;
i	a mért kiindulási érték;
f	a mért végérték;

7.2. Az ($M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + (2 \times PF)$) eredményének a 6.1. pontban meghatározott határérték alatt kell maradnia.

8. **Vizsgálati jegyzőkönyv**

A vizsgálati jelentés legalább az alábbiakat tartalmazza:

- a kondicionálási időszakok ismertetése, megadva hosszukat és az elért átlaghőmérsékleteket;
- a használt öregített tartály leírása és a részletes öregítési jegyzőkönyv hivatkozási adatai;
- az átforrósodási vizsgálatkor alkalmazott átlaghőmérséklet;
- az átforrósodási vizsgálat során mért érték, HSL;
- az első napi kibocsátási érték, DL1st day;
- a második napi kibocsátási érték, DL2nd day;
- az e függelék 7. pontja szerint kiszámított végleges párolgási kibocsátási vizsgálati eredmények;
- a rendszer megadott tüzelőanyag-tartály nyomáscsökkentési nyomása (zárt tüzelőanyag-tartály rendszerek esetében);
- kiáramlási veszteség töltésének értéke (az e függelék 6.7. pontjában leírt önálló vizsgálat alkalmazása esetén).



VII. MELLÉKLET

A KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTŐ RENSZEREK TARTÓSSÁGÁNAK ELLENŐRZÉSE

(5. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT)

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet a kibocsátáscsökkentő rendszerek tartósságának ellenőrzésére szolgáló vizsgálatokat írja le.

2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

- 2.1. Az 5. típusú vizsgálat elvégzésre vonatkozó általános követelmények megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5.3.6. szakaszában szereplő követelményekkel, a lenti 2.2. és 2.3. pontban felsorolt kivételekkel.
- 2.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5.3.6.2. szakaszában megadott táblázatot és az 5.3.6.4. szakasz szövegét az alábbi módon kell értelteni:

Motorkategória	Rögzített romlási tényezők						
	CO	THC	NMHC	NO _x	HC + NO _x	PM	►M3 PN◀
Szikragyújtás	1,5	1,3	1,3	1,6	—	1,0	1,0
Kompressziós gyújtás	Mivel nincsenek kompressziós gyújtású járművekre rögzített romlási tényezők, a gyártónak a teljes jármű tartóssági vizsgálatával vagy a próbapadi öregítési tartóssági vizsgálattal kell meghatároznia a romlási tényezőket.						

- 2.3. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5.3.6.5. szakaszában az 5.3.1. és a 8.2. szakaszra való hivatkozás a járművek hasznos élettartama alatt az e rendelet XXI. mellékletében és I. mellékletének 4.2. táblázatában foglalt követelményekre való hivatkozásként értendő.

- 2.4. Mielőtt a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megállapított kibocsátási határértéket a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5.3.6.5. szakaszában említett követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére használják, ki kell számolni és alkalmazni kell a romlási tényezőket a XXI. melléklet 7. al mellékletének A7/1. táblázatában és 8. al mellékletének A8/5. táblázatában található leírás szerint.

3. MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK

- 3.1. A műszaki követelmények és specifikációk megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 1–7. szakaszában, valamint 1., 2. és 3. függelékében megállapítottakkal, a 3.2–3.10. pontban meghatározott kivételekkel.
- 3.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 1.5. szakaszában a 2. mellékletre való hivatkozás az e rendelet I. mellékletének 4. függelékére való hivatkozásként értendő.
- 3.3. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 1.6. szakaszában található 1. táblázatban megállapított kibocsátási határértékekre való hivatkozás a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megállapított kibocsátási határértékekre való hivatkozásként értendő.
- 3.4. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 2.3.1.7. szakaszában említett I. típusú vizsgálatra való hivatkozás az e rendelet XXI. mellékletében foglalt I. típusú vizsgálatra való hivatkozásként értendő.

▼B

- 3.5. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 2.3.2.6. szakaszában említett I. típusú vizsgálatra való hivatkozás az e rendelet XXI. mellékletében foglalt 1. típusú vizsgálatra való hivatkozásként értendő.
- 3.6. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 3.1. szakaszában említett I. típusú vizsgálatra való hivatkozás az e rendelet XXI. mellékletében foglalt 1. típusú vizsgálatra való hivatkozásként értendő.
- 3.7. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 7. szakaszában az 5.3.1.4. szakaszra való hivatkozás a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatára való hivatkozásként értendő.
- 3.8. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 6.3.1.2. szakaszában a 4a. melléklet 7. függelékében említett módszerekre való hivatkozás az e rendelet XXI. mellékletének 4. al mellékletére való hivatkozásként értendő.
- 3.9. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 9. mellékletének 6.3.1.4. szakaszában a 4a. mellékletre való hivatkozás az e rendelet XXI. mellékletének 4. al mellékletére való hivatkozásként értendő.

▼M3

- 3.10. Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművekre (VL) vonatkozó kigurulási menetellenállási együtthatókat kell alkalmazni. Ha alacsony (VL) érték nem létezik, vagy a (VH) jármű teljes menetellenállása 80 km/h sebességnél nagyobb, mint 80 km/h sebesség mellett a VL teljes menetellenállás + 5 %, akkor a VH kigurulási menetellenállást kell alkalmazni. A VL és a VH meghatározását a XXI. melléklet 4. al mellékletének 4.2.1.1.2. pontja tartalmazza.

▼B*VIII. MELLÉKLET***AZ ÁTLAGOS KIBOCSÁTÁS ELLENŐRZÉSE ALACSONY
KÖRNYEZETI HŐMÉRSÉKLETEN****(6. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT)****1. BEVEZETÉS**

- 1.1. Ez a melléklet az alacsony környezeti hőmérséklet melletti átlagos kibocsátások ellenőrzésére szolgáló 6. típusú vizsgálati eljárást és az ahhoz szükséges berendezéseket írja le.

2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

- 2.1. A 6. típusú vizsgálat elvégzésre vonatkozó általános követelmények megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 5.3.5. szakaszában szereplő követelményekkel, a lenti 2.2. pontban felsorolt kivételekkel.
- 2.2. A 83. sz. ENSZ EGB előírás 5.3.5.2. szakaszában említett határértékek a 715/2007/EK rendelet 1. mellékletének 4. táblázatában megállapított határértékeként értendők.

3. MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK

- 3.1. A műszaki követelmények és specifikációk megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 8. mellékletének 2–6. szakaszában megállapítottakkal, az alábbi 3.2. pontban meghatározott kivétellel.
- 3.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 8. mellékletének 3.4.1. szakaszában a 10. melléklet 2. szakaszára való hivatkozás az e rendelet IX. mellékletének B. szakaszára való hivatkozásként értendő.

▼M3

- 3.3. Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművekre (VL) vonatkozó kigurulási menetellenállási együtthatókat kell alkalmazni. Ha alacsony (VL) érték nem létezik, akkor a VH kigurulási menetellenállást kell alkalmazni. A VL és a VH meghatározását a XXI. melléklet 4. al mellékletének 4.2.1.1.2. pontja tartalmazza. Ehelyett a gyártó úgy is dönthet, hogy az interpolációs családba tartozó járműre vonatkozóan az ENSZ EGB 83. sz. előírása 4a. melléklete 7. függelékének rendelkezései szerint meghatározott kigurulási menetellenállást alkalmazza. A fékpadot mindkét esetben úgy kell beállítani, hogy az szimulálja a jármű – 7 °C hőmérsékleten történő közúti üzemelését. Az ilyen beállítás alapulhat a – 7 °C hőmérséklet melletti kigurulási menetellenállási erőérték profil meghatározásán. Ehelyett a meghatározott menetellenállás kiigazítható a kigurulási idő 10 %-os csökkentésével. A műszaki szolgálat jóváhagyhatja a menetellenállás meghatározására szolgáló más módszerek használatát.



IX. MELLÉKLET

A REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK SPECIFIKÁCIÓI

A. REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK

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

Típus: Benzin (E10):

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
Kísérleti oktánszám, RON ⁽²⁾		95,0	98,0	EN ISO 5164
Motoroktánszám, MON ⁽³⁾		85,0	89,0	EN ISO 5163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Gőznyomás (DVPE)	kPa	56,0	60,0	EN 13016-1
Víztartalom	térf. %		0,05	EN 12937
Megjelenés –7 °C-on		tisztá és átlátszó		
Desztilláció:				
– 70 °C-ig átdestillált	térf. %	34,0	46,0	EN ISO 3405
– 100 °C-ig átdestillált	térf. %	54,0	62,0	EN ISO 3405
– 150 °C-ig átdestillált	térf. %	86,0	94,0	EN ISO 3405
– végső forráspont	°C	170	195	EN ISO 3405
Maradék	térf. %	—	2,0	EN ISO 3405
Szénhidrogén-elemzés:				
– olefinek	térf. %	6,0	13,0	EN 22854
– aromás vegyületek	térf. %	25,0	32,0	EN 22854
– benzol	térf. %	—	1,00	EN 22854 EN 238
– telített szénhidrogének	térf. %	jegyzőkönyv		EN 22854
Szén–hidrogén arány		jegyzőkönyv		
Szén–oxigén arány		jegyzőkönyv		
Indukciós periódus ⁽⁴⁾	perc	480	—	EN ISO 7536
Oxigéntartalom ⁽⁵⁾	tömeg%	3,3	3,7	EN 22854
Oldószerrel kimosott gyanta (Gyantamaradvány)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246

▼B

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
Kéntartalom ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Rézkorrózió, 3 óra, 50 °C		—	1. osztály	EN ISO 2160
Ólomtartalom	mg/l	—	5	EN 237
Foszfortartalom ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanol ⁽⁸⁾	térf. %	9,0	10,0	EN 22854

(¹) A specifikációban szereplő értékek „valós értékek”. A határértékek megállapításánál az „Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában” című ISO 4259 szabvány előírásait 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 műszaki okokból szükséges megoldástól függetlenül a tüzelőanyag gyártójának a nulla értékre kell törekednie, ha a megadott legnagyobb érték 2R, illetve az átlagértékre, ha felső és alsó határértékek vannak megadva. Ha nem egyértelmű, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációknak, akkor az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

(²) A motoroktánszáma és a kísérleti oktánszáma vonatkozó végső eredmény kiszámításakor 0,2 korrekciós tényezőt ki kell vonni az EN 228:2008 szabványnak megfelelően.

(³) A motoroktánszáma és a kísérleti oktánszáma vonatkozó végső eredmény kiszámításakor 0,2 korrekciós tényezőt ki kell vonni az EN 228:2008 szabványnak megfelelően.

(⁴) A tüzelőanyag tartalmazhat rendes körülmények között a finomítókban a benzin stabilizálására használt antioxidánsokat és fémdeaktivátorokat, de detergens/diszpergáló adalékokat és oldó olajokat tilos hozzáadni.

(⁵) Az etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-tüzelőanyaghoz. A felhasznált etanolnak meg kell felelnie az EN 15376 szabványnak.

(⁶) Az I. típusú vizsgálathoz használt tüzelőanyag tényleges kéntartalmát kell megadni.

(⁷) Ehhez a referencia-tüzelőanyaghoz tilos szándékosan olyan vegyületeket adni, amelyek foszfort, vasat, mangánt vagy ólomot tartalmaznak.

(⁸) Az etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-tüzelőanyaghoz. A felhasznált etanolnak meg kell felelnie az EN 15376 szabványnak.

(²) Amint a fenti tulajdonságokra egyenértékű EN/ISO-módszereket tesznek közzé, ezeket át fogjuk venni.

Típus: Etanol (E85)

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer ⁽²⁾
		alsó	felső	
Kísérleti oktánszám, RON		95	—	EN ISO 5164
Motoroktánszám, MON		85	—	EN ISO 5163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	jegyzőkönyv		ISO 3675
Gőznyomás	kPa	40	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Kéntartalom ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846, EN ISO 20884
Oxidációs stabilitás	perc	360		EN ISO 7536
Gyantamaradvány (oldószerrel kimosva)	mg/100 ml	—	5	EN-ISO 6246
Megjelenés Környezeti hőmérsékleten, illetve 15 °C hőmérsékleten (amelyik nagyobb) kell meghatározni.		tisztá és átlátszó, lebegő vagy lecsapódott szennyező anyagoktól szemmel láthatóan mentes		Szemrevételezés
Etanol és nagyobb szénatomszámú alkoholok ⁽⁵⁾	térf. %	83	85	EN 1601 EN 13132 EN 14517

▼B

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer ⁽²⁾
		alsó	felső	
Nagyobb szénatomszámú alkoholok (C ₃ –C ₈)	térf. %	—	2	
Metanol	térf. %		0,5	
Benzin ⁽⁶⁾	térf. %	a többi		EN 228
Foszfór	mg/l	0,3 ⁽⁷⁾		ASTM D 3231
Víztartalom	térf. %		0,3	ASTM E 1064
Szervetlenklorid-tartalom	mg/l		1	ISO 6227
pHe		6,5	9	ASTM D 6423
Rézszalagos korrózió (3 óra 50 °C-on)	besorolás	1. osztály		EN ISO 2160
Savasság (ecetsavban kifejezve – CH ₃ CO-OH)	tömeg%	—	0,005	ASTM D 1613
	(mg/l)	—	40	
Szén–hidrogén arány		jegyzőkönyv		
Szén–oxigén arány		jegyzőkönyv		

⁽¹⁾ A specifikációban szereplő értékek „valós értékek”. A határértékek megállapításánál az „Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában” című ISO 4259 szabvány előírásait 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 műszaki okokból szükséges megoldástól függetlenül a tüzelőanyag gyártójának a nulla értékre kell törekednie, ha a megadott legnagyobb érték 2R, illetve az átlagértékre, ha felső és alsó határértékek vannak megadva. Ha nem egyértelmű, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációknak, akkor az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

⁽²⁾ Vita esetén a vita rendezésére és az eredményeknek a vizsgálati 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 szabványt vagy az EN ISO 20884 szabványt kell alkalmazni.

⁽⁴⁾ Az 1. típusú vizsgálathoz használt tüzelőanyag tényleges kéntartalmát kell megadni.

⁽⁵⁾ Az EN 15376 szabvány specifikációinak megfelelő etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-tüzelőanyaghoz.

⁽⁶⁾ Az olmozatlan benzin részarányának meghatározásához 100-ból ki kell vonni a víz és az alkoholok százalékos részarányának összegét.

⁽⁷⁾ Ehhez a referencia-tüzelőanyaghoz tilos szándékosan olyan vegyületeket adni, amelyek foszfór, vasat, mangánt vagy ólmot tartalmaznak.

Típus: Cseppfolyósított szénhidrogéngáz (LPG)

Paraméter	Mértékegység	„A” tüzelőanyag	„B” tüzelőanyag	Vizsgálati módszer
Összetétel:				ISO 7941
C ₃ -tartalom	térfogat%	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ -tartalom	térfogat%	a többi	a többi	
< C ₃ , > C ₄	térfogat%	legfeljebb 2	legfeljebb 2	
Olefinek	térfogat%	legfeljebb 12	legfeljebb 15	
Bepárlás utáni maradék	mg/kg	legfeljebb 50	legfeljebb 50	prEN 15470
Víz 0 °C		nincs	nincs	prEN 15469
Összes kéntartalom	mg/kg	legfeljebb 10	legfeljebb 10	ASTM 6667

▼B

Paraméter	Mértékegység	„A” tüzelőanyag	„B” tüzelőanyag	Vizsgálati módszer
Hidrogén-szulfid		nincs	nincs	ISO 8819
Rézszalagos korrózió	besorolás	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 vegyületet tartalmaz, amely csökkenti a minta rézszalagra gyakorolt korrodáló hatását. Ezért az ilyen vegyületeknek kizárólag a vizsgálati módszer befolyásolása céljából történő felhasználása tilos.

Típus: Földgáz/biométán

Jellemzők	Mértékegységek	Alapérték	Határértékek		Vizsgálati módszer
			alsó	felső	
<i>G20 referencia-tüzelőanyag</i>					
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	
<i>G25 referencia-tüzelőanyag</i>					
Összetétel:					
Metán	mól%	86	84	88	ISO 6974
A többi ⁽⁴⁾	mól%	—	—	1	ISO 6974
N ₂	mól%	14	12	16	ISO 6974
Kéntartalom	mg/m ³ ⁽⁵⁾	—	—	10	ISO 6326-5
Wobbe-index (nettó)	MJ/m ³ ⁽⁶⁾	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.

(⁴) Inert gázok (N₂-től eltérő)+ C₂ + C₂₊.

(⁵) Az értéket 293,2 K (20 °C) hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson kell meghatározni.

(⁶) Az értéket 273,2 K (0 °C) hőmérsékleten és 101,3 kPa nyomáson kell meghatározni.

Típus: Hidrogén belső égésű motorokhoz

Jellemzők	Mértékegységek	Határértékek		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
A hidrogén tisztasága	mól%	98	100	ISO 14687-1
Összes szénhidrogén	μmól/mól	0	100	ISO 14687-1

▼B

Jellemzők	Mértékegységek	Határértékek		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
Víz ⁽¹⁾	μmól/mól	0	⁽²⁾	ISO 14687-1
Oxigén	μmól/mól	0	⁽³⁾	ISO 14687-1
Argon	μmól/mól	0	⁽⁴⁾	ISO 14687-1
Nitrogén	μmól/mól	0	⁽⁵⁾	ISO 14687-1
CO	μmól/mól	0	1	ISO 14687-1
Kén	μmól/mól	0	2	ISO 14687-1
Maradó részecskék ⁽⁶⁾				ISO 14687-1

⁽¹⁾ Nem kondenzvíz.

⁽²⁾ Víz, oxigén, nitrogén és argon együtt: 1,900 μmól/mól.

⁽³⁾ Víz, oxigén, nitrogén és argon együtt: 1,900 μmól/mól.

⁽⁴⁾ Víz, oxigén, nitrogén és argon együtt: 1,900 μmól/mól.

⁽⁵⁾ Víz, oxigén, nitrogén és argon együtt: 1,900 μmól/mól.

⁽⁶⁾ A hidrogén nem tartalmazhat port, homokot, szennyeződést, gyantát, olajat vagy más anyagokat olyan mennyiségben, amely a töltés alatt álló jármű (motor) töltőkészülékének sérülését okozhatja.

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

Típus: Dízel (B7):

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
Cetánindex		46,0		EN ISO 4264
Cetánszám ⁽²⁾		52,0	56,0	EN ISO 5165
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	833,0	837,0	EN ISO 12185
Desztilláció:				
– 50 %-os frakció	°C	245,0	—	EN ISO 3405
– 95 %-os frakció	°C	345,0	360,0	EN ISO 3405
– végső forráspont	°C	—	370,0	EN ISO 3405
Lobbanáspont	°C	55	—	EN ISO 2719
Zavarosodási pont	°C	—	– 10	EN 23015
Viszkozitás 40 °C-on	mm ² /s	2,30	3,30	EN ISO 3104
Többgyűrűs aromás szénhidrogének	tömeg%	2,0	4,0	EN 12916
Kéntartalom	mg/kg	—	10,0	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Rézkorrózió, 3 óra, 50 °C		—	1. osztály	EN ISO 2160
Conradson-szám (10 % DR)	tömeg%	—	0,20	EN ISO 10370
Hamutartalom	tömeg%	—	0,010	EN ISO 6245

▼B

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
Összes szennyeződés	mg/kg	—	24	EN 12662
Víztartalom	mg/kg	—	200	EN ISO 12937
Savszám	mg KOH/g	—	0,10	EN ISO 6618
Kenőképeség (HFRR, kopáskontúr átmérője 60 °C-on)	µm	—	400	EN ISO 12156
Oxidációs stabilitás 110 °C-on ⁽³⁾	h	20,0		EN 15751
Zsírsv-metil-észter (FAME) ⁽⁴⁾	térf. %	6,0	7,0	EN 14078

⁽¹⁾ A specifikációban szereplő értékek „valós értékek”. A határértékek megállapításánál az „Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában” című ISO 4259 szabvány előírásait 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 műszaki okokból szükséges megoldástól függetlenül a tüzelőanyag gyártójának a nulla értékre kell törekednie, ha a megadott legnagyobb érték 2R, illetve az átlagértékre, ha felső és alsó határértékek vannak megadva. Ha nem egyértelmű, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációknak, akkor az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

⁽²⁾ A cetánszámtartomány nincs összhangban a legkisebb 4R tartományra vonatkozó követelménnyel. A tüzelőanyag szállítója és felhasználója közötti viták esetén az ISO 4259 előírásait lehet használni a viták megoldására, feltéve, hogy egyszeri mérések helyett inkább annyi ismételt mérést végeznek, amennyi elegendő a szükséges pontosság eléréséhez.

⁽³⁾ Az eltarthatóság valószínűleg ellenőrzött oxidációs stabilitás mellett is korlátozott. A tárolási körülményekről és az eltarthatóságról ki kell kérni a szállító véleményét.

⁽⁴⁾ A zsírsv-metil-észter (FAME) részarányának meg kell felelnie az EN 14214 szabvány specifikációjának.

▼M3

3. A tüzelőanyag-cellás járművekhez használt hidrogén műszaki adatai

Típus: Hidrogén tüzelőanyag-cellás járművekhez

Jellemzők	Mértékegység	Határértékek		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
Hidrogén tüzelőanyag-index ^(a)	mol%	99,97		
Nem hidrogén gázok összesen	µmol/mol		300	
Egyedi szennyezőanyagok maximális koncentrációja				
Víz (H ₂ O)	µmol/mol		5	^(e)
Összes szénhidrogén ^(b) (metán alapon)	µmol/mol		2	^(e)
Oxigén (O ₂)	µmol/mol		5	^(e)
Hélium (He)	µmol/mol		300	^(e)
Összesen nitrogén (N ₂) és argon (Ar) ^(b)	µmol/mol		100	^(e)
Szén-dioxid (CO ₂)	µmol/mol		2	^(e)
Szén-monoxid (CO)	µmol/mol		0,2	^(e)
Kénvegyületek összesen ^(c) (H ₂ S alapon)	µmol/mol		0,004	^(e)
Formaldehid (HCHO)	µmol/mol		0,01	^(e)
Hangyasav (HCOOH)	µmol/mol		0,2	^(e)

▼M3

Jellemzők	Mértékegység	Határértékek		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
Ammónia (NH ₃)	μmol/mol		0,1	(^e)
Összes halogénezett vegyület (^d) (Halogénion alapon)	μmol/mol		0,05	(^e)

Az olyan additív összetevők, mint az összes szénhidrogén és az összes kénvegyületek esetében az összetevők összege nem érheti el az elfogadható határértéket.

(^a) A hidrogén tüzelőanyag-indexét úgy kell meghatározni, hogy a táblázatban felsorolt, „hidrogéntől különböző gázok” molszázalékban megadott össz mennyiségét kivonjuk 100 molszázalékból.

(^b) Az összes szénhidrogén tartalmazza az oxigénezett szerves vegyületeket. Az összes szénhidrogént szénelapon kell mérni (μmolC/mol). Az összes szénhidrogén csak a metán jelenléte miatt haladhatja meg a 2 μmol/mol mértéket, mely esetben a metán, nitrogén és argon mennyiségének összege nem haladhatja meg a 100 μmol/mol mértéket.

(^c) Az összes kénvegyületnek tartalmaznia kell legalább az alábbiakat: H₂S, COS, CS₂ és merkaptánok, amelyek szokásosan előfordulnak a földgázban.

(^d) Az összes halogénezett vegyület tartalmazza például a hidrogén-bromidot (HBr), hidrogén-kloridot (HCl), klórt (Cl₂) és szerves halogenideket (R-X).

(^e) A vizsgálati módszert dokumentálni kell.

▼B

B. AZ ÁTLAGOS KIBOCSÁTÁSOK ALACSONY KÖRNYEZETI
HŐMÉRSÉKLETEN TÖRTÉNŐ VIZSGÁLATÁHOZ (6. TÍPUSÚ
VIZSGÁLAT) HASZNÁLANDÓ REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK

Típus: Benzin (E10):

Paraméter	Mértékegység	Határértékek (¹)		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
Kísérleti oktánszám, RON (²)		95,0	98,0	EN ISO 5164
Motoroktánszám, MON (³)		85,0	89,0	EN ISO 5163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Gőznyomás (DVPE)	kPa	56,0	95,0	EN 13016-1
Víztartalom		max. 0,05 térf.% Megjelenés –7 °C-on: tiszta és átlátszó		EN 12937
Desztilláció:				
– 70 °C-ig átdesztillált	térf. %	34,0	46,0	EN ISO 3405
– 100 °C-ig átdesztillált	térf. %	54,0	62,0	EN ISO 3405
– 150 °C-ig átdesztillált	térf. %	86,0	94,0	EN ISO 3405
– végső forráspont	°C	170	195	EN ISO 3405
Maradék	térf. %	—	2,0	EN ISO 3405
Szénhidrogén-elemzés:				
– olefinek	térf. %	6,0	13,0	EN 22854
– aromás vegyületek	térf. %	25,0	32,0	EN 22854
– benzol	térf. %	—	1,00	EN 22854 EN 238
– telített szénhidrogének	térf. %	jegyzőkönyv		EN 22854
Szén–hidrogén arány		jegyzőkönyv		
Szén–oxigén arány		jegyzőkönyv		
Indukciós periódus (⁴)	perc	480	—	EN ISO 7536
Oxigéntartalom (⁵)	tömeg%	3,3	3,7	EN 22854



Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		alsó	felső	
Oldószerrel kimosott gyanta (Gyantamaradvány)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Kéntartalom ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Rézkorrózió, 3 óra, 50 °C		—	1. osztály	EN ISO 2160
Ólomtartalom	mg/l	—	5	EN 237
Foszfortartalom ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanol ⁽⁸⁾	térf. %	9,0	10,0	EN 22854

⁽¹⁾ A specifikációban szereplő értékek „valós értékek”. A határértékek megállapításánál az „Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában” című ISO 4259 szabvány előírásait 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 műszaki okokból szükséges megoldástól függetlenül a tüzelőanyag gyártójának a nulla értékre kell törekednie, ha a megadott legnagyobb érték 2R, illetve az átlagértékre, ha felső és alsó határértékek vannak megadva. Ha nem egyértelmű, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációknak, akkor az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

⁽²⁾ A motoroktánszáma és a kísérleti oktánszáma vonatkozó végső eredmény kiszámításakor 0,2 korrekciós tényezőt ki kell vonni az EN 228:2008 szabványnak megfelelően.

⁽³⁾ A motoroktánszáma és a kísérleti oktánszáma vonatkozó végső eredmény kiszámításakor 0,2 korrekciós tényezőt ki kell vonni az EN 228:2008 szabványnak megfelelően.

⁽⁴⁾ A tüzelőanyag tartalmazhat rendes körülmények között a finomítókban a benzin stabilizálására használt antioxidánsokat és fémdeaktivátorokat, de detergens/diszpergáló adalékokat és oldó olajokat tilos hozzáadni.

⁽⁵⁾ Az etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-tüzelőanyaghoz. A felhasznált etanolnak meg kell felelnie az EN 15376 szabványnak.

⁽⁶⁾ A 6. típusú vizsgálathoz használt tüzelőanyag tényleges kéntartalmát kell megadni.

⁽⁷⁾ Ehhez a referencia-tüzelőanyaghoz tilos szándékosan olyan vegyületeket adni, amelyek foszfort, vasat, mangánt vagy ólmot tartalmaznak.

⁽⁸⁾ Az etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-tüzelőanyaghoz. A felhasznált etanolnak meg kell felelnie az EN 15376 szabványnak.

⁽²⁾ Amint a fenti tulajdonságokra egyenértékű EN/ISO-módszereket tesznek közzé, ezeket át fogjuk venni.

Típus: Etanol (E75)

Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer ⁽²⁾
		alsó	felső	
Kísérleti oktánszám, RON		95	—	EN ISO 5164
Motoroktánszám, MON		85	—	EN ISO 5163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	jegyzőkönyv		EN ISO 12185
Gőznyomás	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Kéntartalom ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Oxidációs stabilitás	perc	360	—	EN ISO 7536
Gyantamaradvány (oldószerrel kimosva)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246



Paraméter	Mértékegység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer ⁽²⁾
		alsó	felső	
Megjelenés: környezeti hőmérsékleten, illetve 15 °C hőmérsékleten (amelyik nagyobb) kell meghatározni.		Tiszta és átlátszó, lebegő vagy lecsapódott szennyező anyagoktól szemmel láthatóan mentes		Szemrevételezés
Etanol és nagyobb szénatomszámú alkoholok ⁽⁵⁾	térf. %	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Nagyobb szénatomszámú alkoholok (C ₃ – C ₈)	térf. %	—	2	
Metanol		—	0,5	
Benzin ⁽⁶⁾	térf. %	A többi		EN 228
Foszfor	mg/l	0,30 ⁽⁷⁾		EN 15487 ASTM D 3231
Víztartalom	térf. %	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489
Szervetlenklorid-tartalom	mg/l	—	1	ISO 6227 — EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Rézszalagos korrózió (3 óra 50 °C-on)	besorolás	1. osztály		EN ISO 2160
Savasság (ecetsavban kifejezve – CH ₃ COOH)	tömeg%		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Szén-hidrogén arány		jegyzőkönyv		
Szén–oxigén arány		jegyzőkönyv		

⁽¹⁾ A specifikációban szereplő értékek „valós értékek”. A határértékek megállapításánál az „Olajtermékek – Pontossági adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerek viszonylatában” című ISO 4259 szabvány előírásait alkalmazták. A legkisebb érték meghatározásához a nulla érték feletti 2R legkisebb különbséget vették figyelembe. A felső és alsó érték meghatározásához a 4R (R = reprodukálhatóság) legkisebb különbséget használták. E műszaki okokból szükséges eljárástól függetlenül a tüzelőanyag gyártójának a nulla értékre kell törekednie, ha a megadott legnagyobb érték 2R, illetve az átlagértékre, ha felső és alsó határértékek vannak megadva. Ha nem egyértelmű, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációknak, akkor az ISO 4259 szabvány előírásait kell alkalmazni.

⁽²⁾ Vita esetén a vita rendezésére és az eredményeknek a vizsgálati 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 szabványt vagy az EN ISO 20884 szabványt kell alkalmazni.

⁽⁴⁾ A 6. típusú vizsgálathoz használt tüzelőanyag tényleges kéntartalmát kell megadni.

⁽⁵⁾ Az EN 15376 szabvány specifikációinak megfelelő etanol az egyetlen olyan oxigéntartalmú vegyület, amelyet szándékosan hozzá szabad adni a referencia-tüzelőanyaghoz.

⁽⁶⁾ Az ólmozatlan benzin részarányának meghatározásához 100-ból ki kell vonni a víz és az alkoholok százalékos részarányának összegét.

⁽⁷⁾ Ehhez a referencia-tüzelőanyaghoz tilos szándékosan olyan vegyületeket adni, amelyek foszfort, vasat, mangánt vagy ólmot tartalmaznak.

▼B

X. MELLÉKLET

Fenntartva

▼M3

XI. MELLÉKLET

**FEDÉLZETI DIAGNOSZTIKAI RENDSZER (OBD)
GÉPJÁRMŰVEKHEZ**

1. BEVEZETÉS
- 1.1. Ez a melléklet a gépjárművekből származó kibocsátások csökkentésére szolgáló fedélzeti diagnosztikai rendszerekre vonatkozó működési szempontokat írja le.
2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK, KÖVETELMÉNYEK ÉS VIZSGÁLATOK
- 2.1. Az e mellékletben megállapított kivételekkel a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 2. és 3. szakaszában megállapított fedélzeti diagnosztikai rendszerre vonatkozó fogalommeghatározásokat, követelményeket és vizsgálatokat kell alkalmazni e melléklet alkalmazásában.
- 2.1.1. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 2. szakaszában a bevezető szöveget a következőképpen kell érteni:
„Kizárólag e melléklet alkalmazásában.”
- 2.1.2. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 2.10. szakaszát a következőképpen kell érteni:
„Egy »menetciklus« olyan folyamat, amely a gyújtás ráadásából, egy menetzemzmódból – amelynek során észlelhető az esetleges működési hiba (ha van ilyen) – és a gyújtás levételéből áll”.
- 2.1.3. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.2.2. szakaszában meghatározott követelmények mellett a funkciócsökkenések vagy működési hibák felismerése a menetcikluson kívül (pl. a motor leállítását követően) is történhet.
- 2.1.4. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.3.1. szakaszát a következőképpen kell érteni:
„3.3.3.1. A katalizátor hatékonyságának csökkenése a metántól különböző szénhidrogének és az NO_x kibocsátása tekintetében. A gyártó dönthet úgy, hogy csak az első katalizátort vagy az első és az utána következő katalizátor(ok) együttesét ellenőrzi. Minden ellenőrzött katalizátort vagy katalizátorkombinációt hibás működésűnek kell tekinteni, ha a kibocsátások meghaladják ez e melléklet 3.3.2. pontjában a metántól különböző szénhidrogénekre vagy az NO_x-re vonatkozóan megadott küszöbértékeket.”
- 2.1.5. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 3.3.3.1. szakaszában a „küszöbértékekre” való hivatkozás az e melléklet 2.3. pontjában megadott küszöbértékekre való hivatkozásként értendő.
- 2.1.6. Fenntartva.
- 2.1.7. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 3.3.4.9. és 3.3.4.10. szakaszát nem kell alkalmazni.
- 2.1.8. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.5–3.3.5.2. szakaszát a következőképpen kell érteni:
„3.3.5. A gyártó bizonyíthatja a típusjóváhagyó hatóság számára, hogy bizonyos alkatrészeket vagy rendszereket nem szükséges ellenőrizni, ha teljes meghibásodásuk vagy eltávolításuk esetén a kibocsátás nem lépi túl a fedélzeti diagnosztikai rendszer e melléklet 3.3.2. szakaszában megállapított vonatkozó küszöbértékeit.
- 3.3.5.1. A következő berendezéseket ellenőrizni kell a teljes meghibásodás vagy az eltávolítás szempontjából (amennyiben ez utóbbi az ezen előírás 5.3.1.4. szakaszában megállapított határértékeket meghaladó kibocsátást eredményezne):

▼ M3

- a) a kompressziós gyújtású motorokba önálló egységként beszerelt vagy kombinált kibocsátásszabályozó berendezés részeként beépített részecskeszűrő;
- b) a kompressziós gyújtású motorokba önálló egységként beszerelt vagy kombinált kibocsátásszabályozó berendezés részeként beépített NO_x-utókezelő rendszer;
- c) a kompressziós gyújtású motorokba önálló egységként beszerelt vagy kombinált kibocsátásszabályozó berendezés részeként beépített dízel üzemű motorhoz való oxidációs katalizátor.

3.3.5.2. Az e melléklet 3.3.5.1. szakaszában említett berendezéseket minden olyan meghibásodás szempontjából is ellenőrizni kell, amely a fedélzeti diagnosztikai rendszer vonatkozó küszöbértékeit meghaladó kibocsátást eredményez.

2.1.9. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.8.1. szakaszát a következőképpen kell érteni:

„Az OBD-rendszer törölheti a hibakódot, a megtett távolságot és az állókép-adatokat, ha legalább 40 motorbemelegítési cikluson vagy legalább 40 olyan menetcikluson keresztül nem észleli újból ugyanazt a hibát, amelyben a jármű a 11. melléklet 1. függelékének 7.5.1. szakasza a)-c) pontjában meghatározott feltételek szerint működik.”

2.1.10. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.9.3.1. szakaszában az „ISO DIS 15031-5”-re történő hivatkozást a következőképpen kell érteni:

„... az ezen előírás 11. melléklete 1. függelék 6.5.3.2. pontja a) alpontjában említett szabvány.”

2.1.11. Az ENSZ EGB 83. sz. előírás 11. mellékletének 3. szakaszában meghatározott követelmények mellett a következőket kell alkalmazni:

„További rendelkezések a motorleállítási stratégiákat alkalmazó járművekre

Menetciklus

A motor vezérlőrendszere által vezérelt, a motor lefulladását követő automatikus újraindításokat új menetciklusnak vagy a megkezdett menetciklus folytatásának is lehet tekinteni.”

2.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 3.1. és 3.3.1. szakaszában említett „V. típusú tartóssági vizsgálati távolságra” és „V. típusú tartóssági vizsgálatra” való hivatkozás az e rendelet VII. mellékletében foglalt követelményekre való hivatkozásként értendő.

2.3. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 3.3.2. szakaszában megadott „fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek” az alábbi 2.3.1. és 2.3.2. pontban foglalt követelményekre való hivatkozásként értendők:

2.3.1. A 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megállapított Euro 6 kibocsátási határértékek alapján az említett rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében meghatározott időpontokat követő 3 év elteltével jóváhagyott típusú járművekre vonatkozó fedélzeti diagnosztikai küszöbértékeket a következő táblázat tartalmazza:

▼ M3

Végleges Euro 6 fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek

		Referenciatömeg (RM) (kg)	A szén-monoxid tömege		A metántól külön- böző szénhidro- gének tömege		A nitrogén- oxidok tömege		A részecskék tömege ⁽¹⁾		Részecske- szám ⁽²⁾	
Katego- ria	Osztály		(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NO _x) (mg/km)		(PM) (mg/km)		(PN) (db/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
M	—	Mind	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
	II.	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Mind	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Jelmagyarázat: PI = szikragújtás, CI = kompressziós gyújtás.

⁽¹⁾ A szikragújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg- és részecskeszám-határértékek csak a közvetlen befecskendezésű motorokra vonatkoznak.

⁽²⁾ A részecskeszáma vonatkozó határértékek bevezetése későbbi időpontban is lehetséges.

2.3.2. A 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében az új típusok jóváhagyására, illetve új járművekre megállapított időpontokat követő három évig a gyártó döntésétől függően a következő fedélzeti diagnosztikai küszöbértékeket kell alkalmazni a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában megállapított Euro 6 kibocsátási határértékek alapján jóváhagyott típusú járművekre:

Előzetes Euro 6 fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek

		Referenciatömeg (RM) (kg)	A szén-monoxid tömege		A metántól külön- böző szénhidro- gének tömege		A nitrogén- oxidok tömege		A részecskék tömege ⁽¹⁾	
Katego- ria	Osztály		(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NO _x) (mg/km)		(PM) (mg/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI
M	—	Mind	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II.	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Mind	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Jelmagyarázat: PI = szikragújtás, CI = kompressziós gyújtás

⁽¹⁾ A szikragújtású motorokra vonatkozó részecsketömeg-határértékek csak a közvetlen befecskendezésű motorokra vonatkoznak.

2.4.

2.5. Fenntartva.

▼M3

- 2.6. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 3.3.3.2. szakaszában említett „I. típusú vizsgálat” ugyanolyan típusú vizsgálatként értendő, mint a motor gyújtáshagyásának előidézését követően a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függeléké 6.3.1.2. szakaszának megfelelően alkalmazott legalább két egymás utáni 1. típusú ciklus.
- 2.7. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 3.3.3.7. szakaszában a „3.3.2. szakasz által a részecskékre vonatkozóan megadott küszöbértékekre” való hivatkozás az e melléklet 2.3. pontjában a részecskékre megadott küszöbértékekre való hivatkozásként értendő.
- 2.8. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.3.4. szakaszát a következőképpen kell érteni:
- „3.3.3.4. Ha a kiválasztott tüzelőanyaghoz engedélyezve vannak, a kibocsátásszabályozó rendszer egyéb alkatrészeit vagy rendszereit, illetve az erőátvitel kibocsátással összefüggő, számítógéphez csatlakoztatott alkatrészeit vagy rendszereit is ellenőrizni kell, amelyek meghibásodása következtében a szennyezőanyag-kibocsátás túllépheti az e melléklet 3.3.2. szakaszában megállapított OBD-küszöbértékeket.”
- 2.9. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. mellékletének 3.3.4.4. szakaszát a következőképpen kell érteni:
- „3.3.4.4. A kibocsátásszabályozó rendszer egyéb alkatrészeit vagy rendszereit, illetve az erőátvitel kibocsátással összefüggő, számítógéphez csatlakoztatott alkatrészeit vagy rendszereit is ellenőrizni kell, amelyek meghibásodása következtében a kipufogógáz-kibocsátás túllépheti a fedélzeti diagnosztikai rendszer e melléklet 3.3.2. szakaszában megállapított vonatkozóan küszöbértékeit. Ilyen rendszerek vagy alkatrészek például a levegő tömegárama, a levegő térfogatárama (és hőmérséklete), a feltöltési nyomás és a kipufogó-gyújtócsőnél érvényes bejövő nyomás ellenőrzésére és szabályozására szolgáló rendszerek és alkatrészek (továbbá a megfelelő érzékelőkre, amelyek lehetővé teszik e funkciók elvégzését).”
3. A FEDÉLZETI DIAGNOSZTIKAI RENDSZEREK HIÁNYOSSÁGAIRA VONATKOZÓ KÖZIGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK
- 3.1. A 6. cikk (2) bekezdésében a fedélzeti diagnosztikai rendszerek hiányosságaira vonatkozóan megállapított közigazgatási rendelkezések megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 4. szakaszában megállapított rendelkezésekkel, az alábbi kivételekkel.
- 3.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 4.2.2. szakaszában az „OBD-küszöbértékekre” való hivatkozás az e melléklet 2.3. pontjában megadott fedélzeti diagnosztikai küszöbértékekre való hivatkozásként értendő.
- 3.3. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 4.6. szakaszát a következőképpen kell érteni:
- „A jóváhagyó hatóságnak a 6. cikk (2) bekezdése szerint értesítést kell küldenie a hiányossági kérelmet elfogadó döntéséről.”
4. HOZZÁFÉRÉS A FEDÉLZETI DIAGNOSZTIKAI ADATOKHOZ
- 4.1. A fedélzeti diagnosztikai információkhoz való hozzáférésre vonatkozó követelményeket a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 5. szakasza állapítja meg. Az e követelmények alóli kivételeket az alábbi pontok írják le.
- 4.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 2. mellékletének 1. függelékére való hivatkozások az e rendelet I. mellékletének 5. függelékére való hivatkozásokként értendők.

▼M3

- 4.3. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 1. mellékletének 3.2.12.2.7.6. szakaszára való hivatkozások az e rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.12.2.7.6. pontjára való hivatkozásokként értendők.
- 4.4. A szerződő felekre való hivatkozások a tagállamokra való hivatkozásokként értendők.
- 4.5. A „83. sz. ENSZ EGB-előírás alapján megadott jóváhagyásokra” való hivatkozások az e rendelet és a 715/2007/EK rendelet alapján megadott típusjóváhagyásokra való hivatkozásokként értendők.
- 4.6. Az ENSZ EGB-típusjóváhagyás EK-típusjóváhagyásként értendő.

▼M3

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 KÖVETELMÉNYEK

- 2.1. A műszaki követelmények és specifikációk megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 1. függelékében megállapítottakkal, az alábbi pontokban meghatározott kivételekkel és kiegészítő követelményekkel.

- 2.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 1. függelékében a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 3.3.2. szakaszában megállapított OBD-küszöbértékekre való hivatkozások az e melléklet 2.3. pontjában megadott fedélzeti diagnosztikai küszöbértékekre való hivatkozásokként értendők.

- 2.3. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 2.1.3. szakaszában említett I. típusú vizsgálati ciklusra való hivatkozás a 692/2008/EK rendelete vagy e rendelet XXI. melléklete szerinti 1. típusú vizsgálatra való hivatkozásnak értendő, amelyet a gyártó döntése alapján minden egyes működési hiba vonatkozásában demonstrálni kell.

- 2.4. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 3.2. szakaszában megadott referencia-tüzelőanyagok az e rendelet IX. mellékletében foglalt megfelelő referenciátüzelőanyag-specifikációkra való hivatkozás-ként értendők.

- 2.5. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.4.1.1. szakaszát a következőképpen kell érteni:

„6.4.1.1. A járműnek az e függelék 6.2. szakasza szerinti előkondicionálása után a vizsgálati járművel el kell végezni az I. típusú vizsgálatot (1. rész és 2. rész).

A hibajelzőnek legkésőbb a vizsgálat vége előtt be kell kapcsolnia, ha az e melléklet 6.4.1.2–6.4.1.5. szakaszában leírt feltételek bármelyike előfordul. A hibajelző már az előkondicionálás előtt is bekapcsolódhat. A műszaki szolgálat ezeket a feltételeket e függelék 6.4.1.6. szakasza szerint helyettesítheti más feltételekkel. A típusjóváahagyási vizsgálat céljából szimulált hibák teljes száma azonban nem haladhatja meg a négyet (4).

Kétfajta tüzelőanyaggal működő gázüzemű jármű esetében mindkét tüzelőanyag-típust használni kell a legfeljebb négy (4) szimulált meghibásodás során, a típusjóváahagyó hatóság döntése szerint.”

- 2.6. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 6.5.1.4. szakaszában a „11. mellékletre” való hivatkozás az e rendelet XI. mellékletére való hivatkozásként értendő.

- 2.7. Az ENSZ EGB 83. sz. előírás 11. melléklete 1. függelékének 1. pontjának második bekezdésében meghatározott követelmények mellett a következőket kell alkalmazni:

„Elektromos hibák (rövidzárlat/nyitott áramkör) esetén a kibocsátások több mint húsz százalékkal meghaladhatják a 3.3.2. szakaszban megállapított határértékeket.”

- 2.8. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.5.3. szakaszát a következőképpen kell érteni:

▼ **M3**

„6.5.3. A szennyezőanyag-kibocsátást ellenőrző diagnosztikai rendszernek lehetővé kell tennie az adatokhoz való szabványos és korlátlan hozzáférést, és meg kell felelnie az alábbi ISO-szabványoknak és/vagy SAE-előírásoknak. Későbbi verziók akkor használhatók, ha az alábbi szabványok bármelyikét az illetékes szabványügyi szervezet visszavonta és mással helyettesítette.

6.5.3.1. A fedélzeti-külső kommunikációs kapcsolatra a következő szabvány alkalmazandó:

a) ISO 15765-4:2011: „Közúti járművek – A vezérlőegység hálózatának (CAN) diagnosztikája – 4. rész: A kibocsátással kapcsolatos rendszerekre vonatkozó követelmények”, 2016. április;

6.5.3.2. A fedélzeti diagnosztikai rendszer számára lényeges információk továbbításához használt szabványok:

a) ISO 15031-5 „Közúti járművek - Kommunikáció a jármű és a külső vizsgálóberendezés között az emisszióval kapcsolatos diagnosztika céljára – 5. rész: A kibocsátással kapcsolatos diagnosztikai szolgáltatások”, 2015. augusztus, vagy SAE J1979, 2017. február;

b) ISO 15031-4 „Közúti járművek - Kommunikáció a jármű és a külső vizsgálóberendezés között az emisszióval kapcsolatos diagnosztika céljára – 4. rész: Külső vizsgálóberendezések”, 2014. február, vagy SAE J1978, 2002. április 30.;

c) ISO 15031-3 „Közúti járművek - Kommunikáció a jármű és a külső vizsgálóberendezés között az emisszióval kapcsolatos diagnosztika céljára – 3. rész: Diagnosztikai csatlakozó és a csatlakozó elektromos áramkörök műszaki adatai és használata”, 2016. április, vagy SAE J1962, 2012. július 26.;

d) ISO 15031-6 „Közúti járművek - Kommunikáció a jármű és a külső vizsgálóberendezés között az emisszióval kapcsolatos diagnosztika céljára – 6. rész: Diagnosztikai hibakódok meghatározása”, 2015. augusztus, vagy SAE J2012, 2013. március 7.;

e) ISO 27145: „Közúti járművek – A világszinten harmonizált fedélzeti diagnosztika (WWH-OBd) kommunikációs követelményeinek megvalósítása”, 2012. augusztus 15., azzal a megkorlátozással, hogy csak a 6.5.3.1. pont a) alpontjában említett lehetőséget lehet adatkapcsolatra használni;

f) ISO 14229:2013: „Közúti járművek – Egységes diagnosztika (UDS)”, azzal a megkorlátozással, hogy csak a 6.5.3.1. pont a) alpontjában említett lehetőséget lehet adatkapcsolatra használni.

Az a) lehetőség helyett 2019. január 1-jétől az e) és f) pontban említett szabványokat is lehet használni.

▼ M3

6.5.3.3. Az OBD-rendszerekkel való kommunikációhoz szükséges vizsgálóberendezéseknek és diagnosztikai eszközöknek meg kell felelniük az e függelék 6.5.3.2. szakaszának b) pontjában említett szabványokban előírt funkcionális előírásoknak, vagy túl is léphetik azokat.

6.5.3.4. Az alapvető diagnosztikai adatokat (lásd a 6.5.1. szakaszt) és a kétirányú vezérlési adatokat az e függelék 6.5.3.2. szakaszának a) pontjában említett szabványokban leírt formátumban és mértékegységben kell biztosítani, és az e függelék 6.5.3.2. szakaszának b) pontjában említett szabványok követelményeinek megfelelő diagnosztikai eszköz használatával kell hozzáférhetővé tenni.

A jármű gyártójának a nemzeti szabványügyi hivatal rendelkezésére kell bocsátania azokat a kibocsátással kapcsolatos diagnosztikai adatokat (pl. paraméterazonosítók, OBD-ellenőrzési azonosítók, vizsgálatazonosítók), amelyek nem szerepelnek az ezen előírás 6.5.3.2. szakaszának a) pontjában említett szabványokban, de ezen előíráshoz kapcsolódnak.

6.5.3.5. A gyártónak a hibát a rögzítéskor az e melléklet 6.5.3.2. pontjának d) alpontjában említett, a kibocsátással kapcsolatos rendszer-diagnosztikai kódokra vonatkozó szabványok valamelyikében megadott megfelelő ISO/SAE-hibakóddal kell azonosítani. Ha az ilyen azonosítás nem lehetséges, a gyártó ugyanazon szabványnak megfelelően gyártóspecifikus diagnosztikai hibakódokat is használat. A hibakódoknak teljes mértékben hozzáférhetőnek kell lenniük az e melléklet 6.5.3.3. pontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelő szabványos diagnosztikai eszközökkel.

A jármű gyártójának a nemzeti szabványügyi hivatal rendelkezésére kell bocsátania azokat a kibocsátással kapcsolatos diagnosztikai adatokat (pl. paraméterazonosítók, OBD-ellenőrzési azonosítók, vizsgálatazonosítók), amelyek nem szerepelnek az e függelék 6.5.3.2. pontjának a) alpontjában említett szabványokban, de ezen előíráshoz kapcsolódnak.

6.5.3.6. A jármű és a külső diagnosztikai mérőműszer közötti interfésznek szabványosnak kell lennie, és meg kell felelnie az e függelék 6.5.3.2. pontjának c) alpontjában említett szabványokban meghatározott valamennyi követelménynek. A beszerelés helyét a jóváhagyó hatósággal jóvá kell hagyatni, és azt úgy kell megválasztani, hogy a szerelők könnyen hozzáférjenek, de védve legyen a jogosulatlan személyek általi illetéktelen beavatkozással szemben.

6.5.3.7. A gyártó köteles továbbá, indokolt esetben fizetés ellenében, hozzáférhetővé tenni a gépjárművek javításához vagy karbantartásához szükséges műszaki információkat, kivéve, ha azok a szellemi tulajdon-jog hatálya alá tartoznak, vagy megfelelő formában azonosított, titkos, alapvető fontosságú know-how-t képeznek; ebben az esetben sem szabad azonban a szükséges műszaki információt indokolatlanul visszatartani.

Az ilyen információkhoz bárki jogosult hozzáférni, aki üzletszerűen karbantartással vagy javítással, autómentéssel vagy járművizsgálattal, illetve csere- vagy utólag beszerelhető alkatrészek, diagnosztikai eszközök vagy vizsgálóberendezések gyártásával vagy értékesítésével foglalkozik.”

2.9. Az ENSZ EGB 83. sz. előírás 11. melléklete 1. függelék 6.1. szakaszában meghatározott követelmények mellett a következőket kell alkalmazni:

▼ M3

„Az I. típusú vizsgálat elvégzése nem szükséges az elektromos hibák (rövidzárlat/nyitott áramkör) demonstrálására. A gyártó úgy is demonstrálhatja ezeket a hibaállapotokat, hogy olyan vezetési körülményeket biztosít, amikor az érintett alkatrész használatban van, és az ellenőrzési feltételek teljesülnek. Ezeket a körülményeket és feltételeket a típusjóváahagyási dokumentációban le kell írni.”

- 2.10. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.2.2. szakaszát a következőképpen kell érteni:

„A gyártó kérésére alternatív és/vagy kiegészítő előkondicionáló eljárásokat is alkalmazhatnak.”

- 2.11. Az ENSZ EGB 83. sz. előírás 11. melléklete 1. függelék 6.2. szakaszában meghatározott követelmények mellett a következőket kell alkalmazni:

„A kiegészítő előkondicionáló ciklusokat, illetve az alternatív előkondicionáló eljárásokat le kell írni a típusjóváahagyási dokumentációban.”

- 2.12. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.3.1.5. szakaszát a következőképpen kell érteni:

„a párolgási kibocsátás átöblítését vezérlő elektronikus egység elektromos kapcsolatának megszakítása (ha fel van szerelve, és ha engedélyezve van a kiválasztott tüzelőanyag-típushoz).”

- 2.13. Fenntartva.

- 2.14. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 6.4.2.1. szakaszát a következőképpen kell érteni:

„A járműnek az e függelék 6.2. szakasza szerinti előkondicionálása után a vizsgálati járművel el kell végezni az I. típusú vizsgálatot (1. rész és 2. rész).

A hibajelzőnek a vizsgálat vége előtt be kell kapcsolnia, ha a 6.4.2.2–6.4.2.5. szakaszban leírt feltételek bármelyike előfordul. A hibajelző már az előkondicionálás előtt is bekapcsolódhat. A műszaki vizsgálat ezeket a feltételeket az e függelék 6.4.2.5. szakasza szerint más feltételekkel is helyettesítheti. A típusjóváahagyási vizsgálat céljából szimulált hibák teljes száma azonban nem haladhatja meg a négyet (4).”

- 2.15. A XXII. melléklet 3. pontjában felsorolt információkat az e melléklet 1. függelék 2.8. pontjában meghatározott értelemben vett, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelék 6.5.3.2. szakaszának c) pontjában említett soros port kapcsolaton keresztüli jelekként kell elérhetővé tenni.

3. HASZNÁLAT KÖZBENI MŰKÖDÉS

3.1. Általános követelmények

A műszaki követelmények és specifikációk megegyeznek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 1. függelékében megállapítottakkal, az alábbi pontokban meghatározott kivételekkel és kiegészítő követelményekkel.

- 3.1.1. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 7.1.5. szakaszában foglalt követelményeket a következőképpen kell érteni:

Az új típusjóváahagyások és az új járművek esetében a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 3.3.4.7. szakasza által előírt ellenőrző rutin IUPR értékének a 715/2007/EK rendelet 10. cikkének (4) és (5) bekezdésében megállapított időpontokat követő 3 évig legalább 0,1-nek kell lennie.

- 3.1.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 7.1.7. szakaszában foglalt követelményeket a következőképpen kell érteni:

▼ M3

A gyártónak egy fedélzeti diagnosztikai családban a használat közbeni működési arány ellenőrzésének funkciójával ellátott első járműtípus forgalomba hozatala után legkésőbb 18 hónappal, majd azt követően 18 havonta bizonyítania kell a jóváhagyó hatóságnak és kérésre a Bizottságnak, hogy ezek a statisztikai feltételek a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 7.6. szakasza szerint a fedélzeti diagnosztikai rendszerbe tartozó összes ellenőrző rutin tekintetében teljesülnek. E célra az Unióban 1 000-nél több regisztrációval rendelkező azon fedélzeti diagnosztikai családok esetében, amelyekből a mintavételi időszak alatt mintát kell venni, a II. mellékletben leírt eljárást kell követni a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 7.1.9. szakaszában foglalt rendelkezések sérelme nélkül.

A II. mellékletben megállapított követelményeken kívül és a II. melléklet 2. szakaszában leírt ellenőrzés eredményeitől függetlenül az engedélyt kiadó jóváhagyó hatóság a II. melléklet 1. függelékében leírt, használat közbeni működési arány vizsgálatához megfelelő számú, véletlenszerűen kiválasztott esetben elvégzi a használatban lévő járművek megfelelőségének vizsgálatát. A „megfelelő számú, véletlenszerűen kiválasztott eset” azt jelenti, hogy az e melléklet 3. szakaszában megállapított követelmények nem teljesítése és az ellenőrzés céljára szolgáló manipulált, hamis vagy nem reprezentatív adatok szolgáltatása tekintetében ez az intézkedés visszatartó erővel bír. Amennyiben semmilyen különleges körülmény nem merül fel, és a típusjóváhagyó hatóság sem tud ilyet bizonyítani, e követelménynek való megfeleléshez elegendőnek tekinthető, ha a használat közbeni működési arányt a típusjóváhagyással rendelkező fedélzeti diagnosztikai családok véletlenszerűen kiválasztott 5 %-án vizsgálják. Ebből a célból a típusjóváhagyó hatóságok megállapodást köthetnek a gyártóval a fedélzeti diagnosztikai családok kétszeri vizsgálatának csökkentése érdekében, amennyiben ezek a megállapodások nem gyengítik az e melléklet 3. szakaszában megállapított követelményeknek való meg nem felelés felderítése érdekében maga a típusjóváhagyó hatóság által végrehajtott, a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló ellenőrzés visszatartó erejét. A tagállamok által a felügyeleti vizsgálati programok során gyűjtött adatok felhasználhatók a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló ellenőrzéshez. A típusjóváhagyó hatóságok kérésre átadják a Bizottságnak és más típusjóváhagyó hatóságoknak az ellenőrzésekre és a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló, véletlenszerűen elvégzett ellenőrzésekre vonatkozó adatokat, beleértve a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló, véletlenszerűen elvégzett ellenőrzések tárgyát képező esetek kiválasztására alkalmazott módszertant.

- 3.1.3. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 7.1.6. szakaszában foglalt követelményeknek való meg nem felelés, melyet az e függelék 3.1.2. szakaszában vagy a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 7.1.9. szakaszában leírt vizsgálatok igazolnak, jogsértésnek tekintendő, amelyre a 715/2007/EK rendelet 13. cikkében megállapított szankciók alkalmazandók. Ez a hivatkozás nem korlátozza az említett szankcióknak abban az esetben történő alkalmazását, ha a 715/2007/EK rendelet vagy e rendelet egyéb olyan rendelkezései sérülnek, amelyek nem hivatkoznak kifejezetten a 715/2007/EK rendelet 13. cikkére.

- 3.1.4. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelékének 7.6.1. szakasza szövegének helyébe a következő szöveg lép:

„7.6.1. A fedélzeti diagnosztikai rendszernek az e függelék 6.5.3.2. szakaszának a) pontjában említett szabvány 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:

a) katalizátorok (mindegyik hengert külön kell jegyzőkönyvezni);

b) oxigén-/kipufogógáz-érzékelők, ideértve a másodlagos oxigénérzékelőket is

(mindegyik érzékelőt külön kell jegyzőkönyvezni);

▼ M3

- c) párolgási kibocsátásokat csökkentő rendszer;
- d) kipufogógáz-visszavezető rendszer;
- e) állítható szelepvezérlő rendszer;
- f) másodlagoslevegő-rendszer;
- g) részecskecsapda/szűrő;
- h) NO_x-utókezelő rendszer (például NO_x-abszorber, NO_x-reagens/katalizátor-rendszer);
- i) feltöltőnyomást szabályozó rendszer.”

3.1.5. Az ENSZ EGB 83. sz. előírása 11. melléklete 1. függelékének 7.6.2. szakaszát a következőképpen kell érteni:

„7.6.2. Olyan konkrét alkatrészek vagy rendszerek esetében, melyekhez több olyan ellenőrző rutin is van, amelyek adatait e szakasz szerint jegyzőkönyvezni kell (például az 1. hengerson oxigénérzékelőjének lehet több ellenőrző rutinja az érzékelők válaszára vagy az érzékelők más jellemzőjére), a fedélzeti diagnosztikai rendszernek külön kell követnie az egyes ellenőrző rutinok számlálóit és nevezőit, és csak azon ellenőrző rutin megfelelő számlálójának és nevezőjének értékét kell kiadnia, amelyiknek a legkisebb a számaránya. Ha két vagy több ellenőrző rutin azonosak a számarányai, akkor a fedélzeti diagnosztikai rendszernek azon ellenőrző rutin megfelelő számlálójának és nevezőjének az értékét kell kiadnia az adott alkatrészre, amelyiknek a legnagyobb a nevezője.”

3.1.6. Az ENSZ EGB 83. sz. előírás 11. melléklete 1. függelék 7.6.2. szakaszában meghatározott követelmények mellett a következőket kell alkalmazni:

„Azon alkatrészek vagy rendszerek meghatározott ellenőrző rutinjainak számlálójáról és nevezőiről, amelyek folyamatosan rövidzárlat vagy nyitott áramkör előfordulását ellenőrzik, nem kell adatokat szolgáltatni.

A »folyamatosan« szó ebben az összefüggésben azt jelenti, hogy az ellenőrző rutin mindig be van kapcsolva, és az ellenőrizendő jel mintavételi gyakorisága legalább két minta/másodperc, valamint a rendszernek 15 másodpercen belül meg kell állapítania, hogy fennáll-e az ellenőrző rutin szempontjából releváns hiba.

Ha a számítógép bemeneti alkatrészének az ellenőrzési célú mintavételi gyakorisága ennél kisebb, az adott alkatrész jelét helyett elegendő akkor értékelni, amikor mintavétel történik.

A kimeneti alkatrészt/rendszert nem szükséges csak azért bekapcsolni, hogy el lehessen rajta végezni az ellenőrzést.”

▼ **M3**

2. függelék

A JÁRMŰCSALÁD ALAPVETŐ JELLEMZŐI

A járműcsalád alapvető jellemzőinek meg kell egyezniük a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 2. függelékében leírtakkal.

▼B*XII. MELLÉKLET***▼M3**

ÖKOINNOVÁCIÓS TECHNOLÓGIÁVAL RENDELKEZŐ JÁRMŰVEK TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA, VALAMINT CO₂-KIBOCSÁTÁS ÉS TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁS MEGHATÁROZÁSA TÖBBLÉPCSŐS TÍPUSJÓVÁHAGYÁSRA VAGY EGYEDI JÁRMŰJÓVÁHAGYÁSRA BENYÚJTOTT JÁRMŰVEK ALAPJÁN

▼B

1. AZ ÖKOINNOVÁCIÓS TECHNOLÓGIÁKKAL FELSZERELT JÁRMŰVEK TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA

- 1.1. M1 kategóriájú járművek esetében a 725/2011/EU rendelet 11. cikkének (1) bekezdése, illetve N1 kategóriájú járművek esetében a 427/2014/EU rendelet 11. cikkének (1) bekezdése szerint annak a gyártónak, amely élni kíván az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának a járműbe szerelt egy vagy több ökoinnovációs technológia alkalmazásából adódó csökkentésének lehetőségével, EK-típusbizonyítvány iránti kérelmet kell benyújtania valamely jóváhagyó hatósághoz az adott ökoinnovációs technológiával felszerelt gépjármű vonatkozásában.
- 1.2. A járműbe szerelt ökoinnovációs technológia révén megtakarított szén-dioxid-kibocsátásokat a típusjóváhagyás céljára az ökoinnovációs technológiát jóváhagyó bizottsági határozatban meghatározott eljárásnak és vizsgálati módszertannak megfelelően kell meghatározni, M1 kategóriájú járművek esetében a 725/2011/EU rendelet 10. cikke, N1 kategóriájú járművek esetében pedig a 427/2014/EU rendelet 10. cikke szerint.
- 1.3. Az ökoinnovációs technológiák révén megtakarított szén-dioxid-kibocsátások meghatározásához szükséges vizsgálatok elvégzése nem érinti azt a kötelezettséget, hogy adott esetben igazolni kell, hogy az ökoinnovációs technológiák megfelelnek a 2007/46/EK irányelvben meghatározott műszaki előírásoknak.

▼M3

2. A TÖBBLÉPCSŐS TÍPUSJÓVÁHAGYÁSRA VAGY EGYEDI JÁRMŰJÓVÁHAGYÁSRA BENYÚJTOTT JÁRMŰVEK CO₂-KIBOCSÁTÁSÁNAK ÉS TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁSÁNAK MEGHATÁROZÁSA

- 2.1. A 2007/46/EK irányelv 3. cikkének (7) bekezdése szerinti többlepcsős típusjóváhagyásra benyújtott járművek szén-dioxid-kibocsátása és tüzelőanyag-fogyasztása meghatározásának céljára a XXI. mellékletben megállapított eljárások alkalmazandók. A gyártó választása szerint és tekintet nélkül a műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegre, alkalmazható azonban a 2.2.–2.6. pontokban leírt alternatíva, ha az alapjármű nem teljes.
- 2.2. A XXI. melléklet 5.8. pontjában meghatározott kigurulási menetellenállási mátrixcsaládot a XXI. melléklet 4. al mellékletének 4.2.1.4. pontja szerinti többlepcsős jóváhagyásra benyújtott járművet képviselő jármű vonatkozásában meghatározott paraméterek alapján kell megállapítani.
- 2.3. A gyártó a XXI. melléklet 4. al mellékletének 5. pontjában foglaltak szerint kiszámítja a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család HM és LM járművének kigurulási menetellenállási együtthatóját, majd egy 1. típusú vizsgálat során meghatározza mindkét jármű CO₂-kibocsátását és tüzelőanyag-fogyasztását. Az alapjármű gyártója közlésezi a XXI. melléklet 7. al mellékletében meghatározottak szerint a befejezett járművek paramétereit alapján a végleges tüzelőanyag-fogyasztási és CO₂-értékek megállapításához szükséges számítási eszközt.

▼ **M3**

- 2.4. Egy többlepcsős jóváhagyásra benyújtott jármű kigurulási menetellenállását és menetellenállását a XXI. melléklet 4. al mellékletének 5.1. pontja szerint kell kiszámítani.
- 2.5. A végleges tüzelőanyag-fogyasztást és a CO₂-értékeket az utolsó gyártási lépcsőt végző gyártónak kell kiszámítania, a XXI. melléklet 7. al mellékletének 3.2.4. pontjában a befejezett járműre meghatározott paraméterek alapján és az alapjármű gyártója által biztosított eszköz használatával.
- 2.6. A befejezett jármű gyártójának a megfelelőségi nyilatkozatban fel kell tüntetnie a befejezett járművekre vonatkozó információkat, továbbá a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletének megfelelően az alapjárművekre vonatkozó információkat is.
- 2.7. Egyedi többlepcsős jóváhagyásra benyújtott járművek esetében az egyedi jóváhagyási bizonyítványban a következő adatoknak kell szerepelniük:
 - a) a 2.1–2.6. pontban megadott módszertan szerint mért CO₂-kibocsátási értékek;
 - b) a menetkész befejezett jármű tömege;
 - c) az alapjármű típusának, változatának és kivitelének megfelelő azonosító kód;
 - d) az alapjármű típusjóváhagyási száma, beleértve a kiterjesztés számát;
 - e) az alapjármű gyártójának neve és címe;
 - f) a menetkész alapjármű tömege.
- 2.8. Többlepcsős típusjóváhagyások és olyan egyedi járműjóváhagyások esetében, ahol az alapjármű egy érvényes megfelelőségi nyilatkozattal rendelkező teljes jármű, az utolsó gyártási lépcsőt végző gyártónak konzultálnia kell az alapjármű gyártójával, hogy az új CO₂-értéket a befejezett jármű megfelelő adatait felhasználva, a CO₂-értékek interpolációjával állapítsa meg, vagy az új CO₂-értéket a XXI. melléklet 7. al mellékletének 3.2.4. pontjában a befejezett járműre meghatározott paraméterek alapján számítsa ki az alapjármű gyártója által biztosított, a fenti 2.3. pontban említett eszköz használatával. Ha az eszköz nem áll rendelkezésre, vagy a CO₂-interpoláció nem lehetséges, akkor a jóváhagyó hatóság beleegyezésével az alapjárműnek a magas szén-dioxid-kibocsátású járműhöz tartozó CO₂-értékét kell használni.



XIII. MELLÉKLET

KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTŐ CSEREBERENDEZÉSEK ÖNÁLLÓ MŰSZAKI EGYSÉGGÉNT TÖRTÉNŐ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA

1. BEVEZETÉS

- 1.1. Ez a melléklet a kibocsátáscsökkentő berendezések önálló műszaki egységként való EK-típusjóváhagyására vonatkozó kiegészítő követelményeket tartalmazza.

2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2.1. Jelölés

Az eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezésen azonosítás céljából fel kell tüntetni legalább a következőket:

- a) a jármű gyártójának neve vagy védjegye;
- b) az eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezés gyártmánya és termékazonosító száma, a 2.3. pontban említett információkra vonatkozó adatközlési formában.

2.2. Dokumentáció

Az eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezéseket a következő információknak kell kísérniük:

- a) a jármű gyártójának neve vagy védjegye;
- b) az eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezés gyártmánya és termékazonosító száma, a 2.3. pontban említett információkra vonatkozó adatközlési formában;
- c) azon járművek felsorolása, amelyek eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezése olyan típusú, amelyre az I. melléklet 4. függelékéhez fűzött kiegészítés 2.3. pontja kiterjed, valamint adott esetben egy arra vonatkozó jelölés is, hogy az eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezés felszerelhető-e fedélzeti diagnosztikai rendszerrel rendelkező járműre;
- d) a berendezés beépítésére vonatkozó utasítások szükség esetén.

Ezeknek az információknak szerepelniük kell a járműgyártó által az értékesítési helyekre elküldött termékkatalógusokban.

- 2.3. A jármű gyártója elektronikus formában a műszaki szolgálat, illetve a jóváhagyó hatóság rendelkezésére bocsátja az annak azonosításához szükséges információkat, hogy az adott alkatrészszámokra melyik típusjóváhagyási dokumentáció vonatkozik.

Ezek az információk az alábbiakat tartalmazzák:

- a) a jármű(vek) gyártmánya és típusa,
- b) az eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezés(ek) gyártmánya és típusa,
- c) az eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezés(ek) termékazonosító száma,

▼B

d) a vonatkozó járműtípus(ok) típusjóváahagyási száma.

3. ÖNÁLLÓ MŰSZAKI EGYSÉG EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI JELE

3.1. Az e rendelet alapján önálló műszaki egységként jóváahagyott típusnak megfelelő minden kibocsátáscsökkentő csereberendezést EK-típusjóváahagyási jellel kell ellátni.

3.2. Ez a jel a következőkből áll: egy téglalap, benne a nyomtatott kis „e” betű, amelyet azon tagállam egyedi azonosító száma követ, amely az EK-típusjóváahagyását a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében meghatározott számozási rendszernek megfelelően megadta.

Az EK-típusjóváahagyási jelnek a téglalap közelében a 2007/46/EK irányelv VII. mellékletében említett típusjóváahagyási szám 4. részében található „alapjóváahagyási számot” is tartalmaznia kell, amelyet az EK-típusjóváahagyás megadása időpontjához képest a 715/2007/EK rendelet 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 kibocsátáscsökkentő csereberendezésen. Lehetőség szerint láthatónak kell lennie akkor is, ha a kibocsátáscsökkentő csereberendezést már beépítették a járműbe.

3.4. E melléklet 3. függeléke példákat tartalmaz az EK-típusjóváahagyási jelekre.

4. MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK

4.1. A kibocsátáscsökkentő csereberendezésekre vonatkozó követelmények megegyeznek a 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5. szakaszában megadottakkal, a 4.1.1–4.1.5. pontban felsorolt kivételekkel.

4.1.1. A 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5. szakaszában említett „vizsgálati ciklus” úgy értendő, hogy az megegyezik a jármű eredeti típusjóváahagyása során használt I. típusú/1. típusú vizsgálati, illetve I. típusú/1. típusú vizsgálati ciklussal.

4.1.2. A 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5. szakaszában használt „katalizátor” kifejezés „kibocsátáscsökkentő berendezésként” értendő.

4.1.3. A 715/2007/EK rendelet alapján típusjóváahagyást kapott járművekbe szerelendő kibocsátáscsökkentő csereberendezések esetében a 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5.2.3. szakaszában többször említett „szabályozott szennyező anyagok” helyett a 715/2007/EK rendelet 1. és 2. táblázatában megadott összes szennyező anyag értendő.

4.1.4. A 715/2007/EK rendelet alapján típusjóváahagyást kapott járművekbe szerelendő kibocsátáscsökkentő csereberendezések esetében a 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5. szakaszában meghatározott tartóssági követelmények és a kapcsolódó romlási tényezők az e rendelet VII. mellékletében meghatározott tartóssági előírásokként és romlási tényezőkként értendők.

▼B

- 4.1.5. A 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5.5.3. szakaszában a típusjóváahagyási közlemény 1. függelékére való hivatkozás az EK-típusbizonyítványhoz fűzött, a jármű fedélzeti diagnosztikai információira vonatkozó kiegészítésre (I. melléklet 5. függeléke) való hivatkozásként értendő.
- 4.2. Szikragyújtású motorral felszerelt járművek esetében, ha az új eredeti katalitikus átalakító a 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5.2.1. szakasza szerinti igazoló mérése során a metántól különböző szénhidrogének mért kibocsátásai nagyobbak a jármű típusjóváahagyásakor mért értékeknél, akkor a különbséget hozzá kell adni a fedélzeti diagnosztikai küszöbértékekhez. A fedélzeti diagnosztikai küszöbértékeket e rendelet XI. mellékletének 2.3. pontja határozza meg.
- 4.3. A 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5.5–5.5.5. szakaszában meghatározott OBD-kompatibilitási vizsgálatokra a felülvizsgált fedélzeti diagnosztikai küszöbértékek vonatkoznak; különösen ha a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletének 1. függelékének 1. szakaszában megengedett határérték-túllépésről van szó.
- 4.4. **A csereberendezésként használandó periodikusan regeneráló rendszerekre vonatkozó követelmények**
- 4.4.1. *Kibocsátási követelmények*
- 4.4.1.1. A 11. cikk (3) bekezdésében említett járműveken, amelyek ugyanolyan típusú, csereberendezésként használt periodikusan regeneráló rendszerrel vannak felszerelve, mint amelyre a típusjóváahagyást kéri, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3. szakaszában leírt vizsgálatokat el kell végezni, hogy a teljesítményüket össze lehessen hasonlítani az eredeti periodikusan regeneráló rendszerrel felszerelt ugyanazon jármű teljesítményével.
- 4.4.1.2. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3. szakaszában és a 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5. szakaszában említett „I. típusú vizsgálat” és „I. típusú vizsgálati ciklus” úgy értendő, hogy az megegyezik a jármű eredeti típusjóváahagyása során használt I. típusú/I. típusú vizsgálatlaltal, illetve I. típusú/I. típusú vizsgálati ciklussal.
- 4.4.2. *Az összehasonlítási alap meghatározása*
- 4.4.2.1. A járművet fel kell szerelni új eredeti periodikusan regeneráló rendszerrel. A rendszer kibocsátáscsökkentési teljesítményét a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3. szakaszában leírt vizsgálati eljárással kell meghatározni.
- 4.4.2.1.1. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3. szakaszában és a 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5. szakaszában említett „I. típusú vizsgálat” és „I. típusú vizsgálati ciklus” úgy értendő, hogy az megegyezik a jármű eredeti típusjóváahagyása során használt I. típusú/I. típusú vizsgálatlaltal, illetve I. típusú/I. típusú vizsgálati ciklussal.
- 4.4.2.2. A csereberendezés jóváahagyási kérelmét benyújtó kérelmező kérésére a jóváahagyó hatóság megkülönböztetésmentes módon rendelkezésre bocsátja mindegyik vizsgált jármű tekintetében 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-vizsgálat csereberendezésként használandó periodikusan regeneráló rendszerrel*
- 4.4.3.1. A vizsgált jármű(vek) eredeti periodikusan regeneráló rendszerét ki kell cserélni a csereberendezésként használandó periodikusan regeneráló rendszerrel. A rendszer kibocsátáscsökkentési teljesítményét a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3. szakaszában leírt vizsgálati eljárással kell meghatározni.

▼B

- 4.4.3.1.1. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3. szakaszában és a 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5. szakaszában említett „I. típusú vizsgálat” és „I. típusú vizsgálati ciklus” úgy értendő, hogy az megegyezik a jármű eredeti típusjóváahagyása során használt I. típusú/1. típusú vizsgálat, illetve I. típusú/1. típusú vizsgálati ciklussal.
- 4.4.3.2. A csereberendezésként használandó periodikusan regeneráló rendszer romlási tényezőjének meghatározásához a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3. szakaszában említett bármelyik motorfékpados módszer használható.
- 4.4.4. *Egyéb követelmények*
- A 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5.2.3., 5.3., 5.4. és 5.5. szakaszának követelményei vonatkoznak a csereberendezésként használandó periodikusan regeneráló rendszerekre. Az ezekben szakaszokban használt „katalizátor” kifejezés „periodikusan regeneráló rendszerként” értendő. Ezenkívül az e melléklet 4.1. pontjában leírt, az e szakaszok alóli kivételek is vonatkoznak a periodikusan regeneráló rendszerekre.
5. DOKUMENTÁCIÓ
- 5.1. Mindegyik kibocsátáscsökkentő csereberendezésen egyértelműen és eltávolíthatatlanul fel kell tüntetni a gyártó nevét vagy védjegyét, és a következő információknak kell kísérniük a berendezést:
- a) azon járművek felsorolása (a gyártás évével együtt), amelyekhez a kibocsátáscsökkentő csereberendezést jóváhagyták, valamint adott esetben egy arra vonatkozó jelölés is, hogy az eredeti kibocsátáscsökkentő csereberendezés felszerelhető-e fedélzeti diagnosztikai rendszerrel rendelkező járműre;
- b) a berendezés beépítésére vonatkozó utasítások szükség esetén.
- Ezeknek az információknak szerepelniük kell a kibocsátáscsökkentő csereberendezések gyártója által az értékesítési helyekre elküldött termékkatalógusokban.
6. GYÁRTÁSMEGFELELŐSÉG
- 6.1. A 2007/46/EK irányelv 12. cikkében megállapított rendelkezéseknek megfelelően intézkedéseket kell hozni a gyártásmegfelelőség biztosítására.
- 6.2. **Különleges rendelkezések**
- 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 a 103. sz. ENSZ EGB-előírás 5.2. szakaszában leírt vizsgálatokat (a szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó követelmények) lehet elvégezni. Ebben az esetben a jóváhagyás jogosultja az eredeti kibocsátáscsökkentő berendezés helyett kérheti a típusjóváahagyási vizsgálat során használt kibocsátáscsökkentő csereberendezés 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

kibocsátáscsökkentő csereberendezés EK-típusjóváhagyásához

Az alábbi információkat szükség szerint három példányban, tartalomjegyzékkel együtt kell benyújtani. A rajzokat megfelelő méretben, kellő részletességgel, A4-es formátumban vagy A4-es formátumra összehajtogatva kell beadni. Amennyiben vannak fényképek, azoknak megfelelően részletesnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, alkatrészek vagy az önálló műszaki egységek elektromos vezérléssel működnek, ezek teljesítményére vonatkozóan is kell adatokat szolgáltatni.

0. ÁLTALÁNOS ADATOK

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve): ...

0.2. Típus: ...

0.2.1. Kereskedelmi név vagy nevek, ha van(nak): ...

0.5. A gyártó neve és címe: ...

A gyártó meghatalmazott képviselőjének (ha van ilyen) neve és címe: ...

0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetében az EK-típusjóváhagyási jel helye és felerősítésének módja: ...

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

1. A BERESENDEZÉS LEÍRÁSA

1.1. A kibocsátáscsökkentő csereberendezés gyártmánya és típusa: ...

1.2. A kibocsátáscsökkentő csereberendezés 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 kibocsátáscsökkentő csereberendezést tervezték: ...

1.3.1. A motor- és járműtípus(oka)t jelölő szám(ok) és/vagy jel(ek): ...

1.3.2. A kibocsátáscsökkentő csereberendezést úgy tervezték, hogy kompatibilis legyen a fedélzeti diagnosztikával? (Igen/nem) ⁽¹⁾

1.4. A kibocsátáscsökkentő csereberendezésnek a motor kipufogó-gyújtócsövéhez (csöveihez) viszonyított helyzetét megadó leírás és rajzok: ...

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.



2. függelék

AZ EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY MINTÁJA

(Legnagyobb méret: A4 (210 mm × 297 mm))

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

A hatóság bélyegzője

Értesítés a következőről:

— EK-típusjóváhagyás megadása ⁽¹⁾, ...,

— EK-típusjóváhagyás kiterjesztése ⁽²⁾, ...,

— EK-típusjóváhagyás elutasítása ⁽³⁾, ...,

— EK-típusjóváhagyás visszavonása ⁽⁴⁾, ...,

alkatrész/önálló műszaki egység típusára vonatkozóan ⁽⁵⁾

tekintettel az (EU) 2017/1151 rendelettel végrehajtott 715/2007/EK rendeletre.

A legutóbb a ... módosított 715/2007/EK rendelet vagy (EU) 2017/1151 rendelet.

EK-típusjóváhagyási szám: ...

A kiterjesztés indoklása: ...

I. SZAKASZ

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve): ...

0.2. Típus: ...

0.3. Típusazonosító jelölések, amennyiben vannak, az alkatrészen/önálló műszaki egységen ⁽⁶⁾: ...

0.3.1. A jelölés helye: ...

0.5. A gyártó neve és címe: ...

0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetében az EK-típusjóváhagyási jel helye és felerősítésének 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 törlendő.

⁽²⁾ A nem kívánt rész törlendő.

⁽³⁾ A nem kívánt rész törlendő.

⁽⁴⁾ A nem kívánt rész törlendő.

⁽⁵⁾ A nem kívánt rész törlendő.

⁽⁶⁾ Ha a típusazonosító jelölés olyan karaktereket is tartalmaz, amelyek nem lényegesek azon jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírása szempontjából, amelyre e típusjóváhagyási tanúsítvány vonatkozik, ezeket a karaktereket a dokumentumban kérdőjellel („?”) kell helyettesíteni (pl. ABC??123??).



II. SZAKASZ

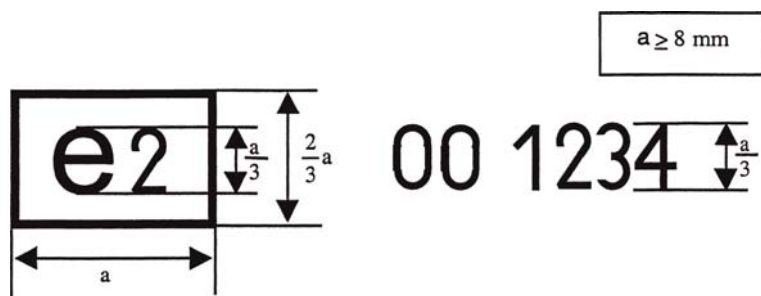
1. További információk
 - 1.1. A kibocsátáscsökkentő csereberendezés gyártmánya és típusa: ...
 - 1.2. Az(ok) a járműtípus(ok), amely(ek)hez a kibocsátáscsökkentő berendezés típusa csereberendezésként minősítve lett: ...
 - 1.3. Az(ok) a járműtípus(ok), amely(ek)en a kibocsátáscsökkentő csereberendezést vizsgálták: ...
 - 1.3.1. Igazolták-e a kibocsátáscsökkentő csereberendezéssel kapcsolatban, hogy kompatibilis a fedélzeti diagnosztikai követelményekkel? (igen/nem)⁽¹⁾: ...
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: ...
3. A vizsgálati jegyzőkönyv dátuma: ...
4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma: ...
5. Megjegyzések: ...
6. Hely: ...
7. Dátum: ...
8. Aláírás: ...

<i>Mellékletek:</i>	Információs csomag.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

▼B*3. függelék***Példa az EK-típusjóváahagyási jelre**

(lásd e melléklet 3.2. pontját)



A kibocsátáscsökkentő csereberendezés valamely alkatrészén elhelyezett fenti jóváahagyási jel azt mutatja, hogy az adott típust e rendelet alapján Franciaországban (e 2) hagyták jóvá. A jóváahagyási szám első két számjegye (00) azt jelzi, hogy ezt az alkatrészt e szerint a rendelet szerint hagyták jóvá. Az ezt követő négy számjegy (1234) a jóváahagyó hatóság által a kibocsátáscsökkentő csereberendezéshez rendelt alapjóváahagyási 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 diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információk elérhetőségére vonatkozó műszaki követelményeket állapítja meg.

2. KÖVETELMÉNYEK

- 2.1. A weboldalakon közzétett, a jármű fedélzeti diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információknak 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. január 10.) 3.2., 3.5. (kivéve a 3.5.2. pontot), 3.6, 3.7. és 3.8. pontjában leírt műszaki specifikációknak, kizárólag 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. A metaadatok kulcsszavainak lehetőség szerint meg kell felelniük az ISO 15031-2 szabványnak. Ezeknek az információknak a weboldal karbantartása kivételével mindenkor elérhetőeknek kell lenniük. Akik jogosultságot kívánnak szerezni az információk másolására vagy újraközlésére, azoknak közvetlenül az érintett gyártókkal kell tárgyalniuk. Az oktatási anyagokhoz szánt információknak szintén elérhetőeknek kell lenniük, ezek azonban a weboldalak helyett más adathordozókon is közzétehetők.

Egy, a független gazdasági szereplők számára könnyen hozzáférhető adatbázisban rendelkezésre kell bocsátani a jármű minden olyan részére vonatkozó információt, amelyet – a jármű-azonosító szám (vehicle identification number, VIN), valamint bármely más kritérium, mint például a tengelytáv, motorteljesítmény, felszereltség vagy választható tartozékok alapján meghatározhatóan – a járműgyártó beépített a járműbe, és amely a járműgyártó által hivatalos szervizpartnereinek, márkakereskedőinek vagy harmadik feleknek kínált pótalkatrészekkel az eredeti alkatrész termékazonosító száma alapján kicserélhető.

Az említett adatbázisban szerepelnie kell a jármű-azonosító számoknak, az eredeti alkatrészek termékazonosító számának, az eredeti alkatrészek hivatalos megnevezésének, az érvényességi adatoknak (az érvényesség kezdő- és záródátuma), a beszerelési adatoknak és adott esetben a szerkezeti jellemzőknek.

Az adatbázisban tárolt információkat rendszeresen frissíteni kell. A frissítéseknek tartalmazniuk kell az egyes járművek gyártást követő valamennyi módosítását, amennyiben ezek az információk a márkakereskedők rendelkezésére állnak.

- 2.2. A márkakereskedők és szervizek által használt járműbiztonsági funkciókhoz való hozzáférést biztonságtechnikai védelem mellett biztosítani kell a független gazdasági szereplők számára is, a következő követelményekkel összhangban:

- i. az adatcsere során biztosítani kell az adatok bizalmas jellegét, sértetlenségét és illetéktelen hozzáférés elleni védelmét;

- ii. a <https://ssl-tls> (RFC4346) szabványt kell alkalmazni;

⁽¹⁾ A következő címen érhető el: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>

⁽²⁾ A következő címen érhető el: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>

▼B

iii. a független gazdasági szereplők és a gyártók kölcsönös hitelesítésére az ISO 20828 szabvány szerinti biztonsági tanúsítványokat kell alkalmazni;

iv. a független gazdasági szereplő saját kulcsát biztonságos hardverrel kell védeni.

A 13. cikk (9) bekezdésében említett jármű-információkhoz való hozzáférés fóruma meghatározza azokat a paramétereket, amelyekkel a legkorszerűbben lehet teljesíteni ezeket a követelményeket.

A független gazdasági szereplőknek ehhez jóváhagyást és engedélyt kell szerezniük olyan dokumentumok alapján, melyek igazolják, hogy legális üzleti tevékenységet végeznek, és e téren büntetlen előéletűek.

2.3. A vezérlőegységek átprogramozását az ISO 22900 vagy a SAE J2534 szabványnak megfelelően kell elvégezni, a típusjóváhagyás dátumától függetlenül. A gyártóspecifikus alkalmazás és az ISO 22900 vagy a SAE J2534 szabványnak megfelelő jármű-kommunikációs interfészek (vehicle communication interface, VCI) kompatibilitásának igazolására a gyártó vagy felkínálja az egyedi fejlesztésű VCI-k hitelesítését, vagy rendelkezésre bocsátja a szükséges információkat és bérbe adja a különleges hardvert, amellyel a VCI gyártója saját maga el tudja végezni a hitelesítést. A hitelesítésért vagy az információkért és hardverért fizetendő díjakra a 715/2007/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében megállapított feltételek alkalmazandók.

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 diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információknak az eléréséhez a független gazdasági szereplőtől a gyártók csak annyi információt kérhetnek a weboldaluk használatához történő bejelentkezés feltételeként, amennyi az információkért való fizetés módjának megerősítéséhez szükséges. A jármű biztonsági területeire vonatkozó információk esetében a független gazdasági szereplő bemutat egy, az ISO 20828 szabvány szerinti tanúsítványt, amely igazolja az illető személyazonosságát, és megnevezi azt a szervezetet, amelyhez tartozik; válaszul a gyártó bemutatja a saját, ISO 20828 szabvány szerinti tanúsítványát, amely igazolja a független gazdasági szereplő számára, hogy az érintett gyártó legális weboldalán tartózkodik. Az ilyen ügyletekről mindkét fél nyilvántartást vezet, feltüntetve az e rendelkezés alá tartozó járműveket és a rajtuk végzett változtatásokat.

2.6. Ha a jármű fedélzeti diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információk, amelyeket a gyártó a weboldalán közzé tett, nem tartalmaznak olyan konkrét információkat, melyek lehetővé tennék alternatív tüzelőanyagok használatára utólag alkalmassá tevő rendszerek megfelelő tervezését és gyártását, akkor az alternatív tüzelőanyagok használatára utólag alkalmassá tevő rendszerek bármely érdekelt gyártójának a rendelkezésére kell bocsátani az I. melléklet 3. függelékének 0., 2. és 3. pontjában előírt információkat, ha az ilyen kéréssel közvetlenül megkeresi a gyártót. Az e célra megadott elérhetőségeket egyértelműen fel kell tüntetni a gyártó weboldalán, és az információkat 30 napon rendelkezésre kell bocsátani. Az ilyen információkat csak azon alternatív tüzelőanyagok használatára utólag alkalmassá tevő rendszerek tekintetében kell megadni, amelyek a 115. sz. ENSZ EGB-előírás⁽¹⁾ hatálya alá tartoznak, vagy pedig az alternatív tüzelőanyagok használatára utólag alkalmassá tevő olyan alkatrészek vonatkozásában, amelyek a 115. sz. ENSZ EGB-előírás hatálya alá tartozó

⁽¹⁾ HL L 323., 2014.11.7., 91. o.

▼B

rendszer részét képezik, és megadásuk csak olyan kérésre válaszként kötelező, amely egyértelműen megjelöli azt a járműmodellt, amelyhez az információra szükség van, és kifejezetten megerősíti, hogy az információkra a 115. sz. ENSZ EGB-előírás hatálya alá tartozó, alternatív tüzelőanyagok használatára utólag alkalmassá tevő rendszerek vagy alkatrészek fejlesztéséhez van szükség.

- 2.7. A gyártó a javítási információkat tartalmazó weboldalán modellenként feltünteti a típusjóváhagyási számot.
- 2.8. A gyártónak a javítási és karbantartási információkat tartalmazó weboldalhoz való hozzáférésért méltányos és arányos óránkénti, napi, havi, éves és tranzakciónkénti díjat kell megállapítania.



1. függelék

„Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz” gyártói bizonylat

(Gyártó):

(A gyártó címe):

tanúsítja, hogy

az alábbi rendelkezéseknek megfelelően hozzáférést biztosít a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz:

- a 715/2007/EK rendelet 6. cikke;
- az (EU) 2014/1151 rendelet 4. cikkének (6) bekezdése és 13. cikke;
- ►^w az (EU) 2014/1151 végrehajtási rendelet I. mellékletének 2.3.1. és 2.3.4. pontja ◄;
- az (EU) 2014/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 16. pontja;
- az (EU) 2014/1151 rendelet I. mellékletének 5. függeléke;
- az (EU) 2014/1151 rendelet XI. mellékletének 4. pontja; valamint
- (EU) 2014/1151 végrehajtási rendelet XIV. melléklete

az e bizonylat mellékletében felsorolt járműtípusok tekintetében.

A honlap címe, ahol a vonatkozó információk elérhetők, és melyre vonatkozóan ezúton tanúsítjuk, hogy megfelel a jelen bizonyítványhoz csatoltan fent felsorolt rendelkezéseknek, valamint a gyártó e bizonyítványt aláíró felelős képviselőjének elérhetőségi adatai.

Értelemszerűen: a gyártó ezúton igazolja azt is, hogy eleget tett az e rendelet 13. cikkének (5) bekezdésében foglalt kötelezettségének, mely szerint a típusjóváhagyás időpontjától számított hat hónapon belül benyújtotta a megfelelő információkat az érintett járműtípusok előző típusjóváhagyására vonatkozóan.

Kelt, [..... hely]

[..... dátum]

[a gyártó képviselőjének aláírása]

Mellékletek: Weboldalak címe

Kapcsolattartási adatok

*I. melléklet*

a

„Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz”
gyártói bizonylat

Az ebben a bizonylatban említett weboldalak:

.....
.....
.....
.....

II. melléklet

a

„Hozzáférés a jármű fedélzeti diagnosztikájára és a jármű javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz”
gyártói bizonylat

A gyártó e bizonylatban említett képviselőjének elérhetőségei:

.....
.....
.....
.....

▼B

XV. MELLÉKLET

Fenntartva

▼ M3

XVI. MELLÉKLET

A KIPUFOGÓGÁZ-UTÓKEZELŐ RENDSZERŰKBEN REAGENST HASZNÁLÓ JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**1. Bevezetés**

Ez a melléklet azokra a járművekre állapít meg követelményeket, amelyek a kibocsátások csökkentése érdekében reagenst használnak az utókezelő rendszerükben. Az e mellékletben a „reagenstartályra” tett minden hivatkozást úgy kell érteni, hogy az a reagens tárolására szolgáló minden egyéb tartályra is vonatkozik.

- 1.1. A reagenstartály kapacitását úgy kell kialakítani, hogy egy teli reagenstartályt ne kelljen újratölteni 5 teljes tüzelőanyag tankolás által átlagosan biztosított távolság megtételéig, feltéve, hogy a reagenstartály könnyen újratölthető (pl. nem kell hozzá szerszámokat használni és nem kell eltávolítani a jármű belső kialakítását. Egy belső fedélnek a reagens újratöltése érdekében történő hozzáférés céljából való felnyitása nem minősül a belső kialakítás eltávolításának). Ha a reagenstartály nem minősül a fent írtak szerinti módon könnyen utántölthetőnek, a reagenstartály minimális kapacitásának legalább 15 teljes tüzelőanyag tankolás által átlagosan megtehető távolsággal kell egyenértékűnek lennie. A reagenstartály minimális kapacitására vonatkozó fenti korlátozásokat azonban nem kell alkalmazni a 3.5. pont szerinti opció esetében, amikor a gyártó választása szerint a figyelmeztetőrendszer legalább a reagenstartály kiürülését megelőző 2 400 km-es távolság esetén elindul.

- 1.2. E melléklettel összefüggésben az „átlagosan megtehető távolság” kifejezés az 1. típusú vizsgálat során történő tüzelőanyag- vagy reagens-fogyasztásra utal a tüzelőanyag-tartályhoz tartozó megtehető távolság és megfelelőképpen a reagenstartályhoz tartozó megtehető távolság tekintetében.

2. A reagens kijelzése

- 2.1. A jármű műszerfalán lennie kell egy külön kijelzőnek, amely egyértelműen tájékoztatja a járművezetőt arról, ha a reagens szintje a 3.5. pontban meghatározott küszöbérték alá csökken.

3. A járművezetőt figyelmeztető rendszer

- 3.1. A járműnek vizuális figyelmeztetésekből álló figyelmeztető rendszerrel kell rendelkeznie, amely tájékoztatja a járművezetőt a reagens adagolásával kapcsolatos rendellenesség észlelése esetén, például, ha a kibocsátások túl magasak, a reagensszint túl alacsony, a reagens adagolása megszakadt, vagy ha a reagens nem felel meg a gyártó minőségi előírásainak. 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. A vizuális figyelmeztetés során a reagens alacsony szintjére figyelmeztető üzenetnek kell megjelenni. 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 mindaddig, amíg folyamatossá nem válik, ahogy a reagensszint megközelíti azt a mértéket, ahol a 8. szakaszban leírt használatkorlátozó

▼ M3

rendszer működésbe lép. Jól látható figyelmeztetésnek kell megjelennie (például „karbamidfeltöltés szükséges”, „AdBlue-feltöltés szükséges” vagy „reagensfeltöltés szükséges”). A folyamatos figyelmeztető rendszert ideiglenesen megszakíthatja más, biztonsággal kapcsolatos fontos üzenetet adó figyelmeztető jelzés.

- 3.5. A figyelmeztető rendszernek úgy kell működésbe lépnie, hogy a jármű még legalább 2 400 km-t meg tudjon tenni, mielőtt a reagenstartály kiürülne, vagy a gyártó választása szerint legkésőbb akkor kell működésbe lépnie, amikor a tartályban a reagens szintje eléri a következő szintek valamelyikét:

a) egy teli tüzelőanyag-tartállyal átlagosan megtehető távolság 150 %-ának megfelelő távolság megtételéhez elegendő szint; vagy

b) a reagenstartály kapacitásának 10 %-a,

amelyik előbb bekövetkezik.

4. Nem megfelelő reagens 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 I. melléklet 3. függeléke szerint leírt reagensjellemzőknek.

- 4.2. Ha a reagenstartályban levő folyadék nem felel meg a gyártó által megadott minimumkövetelményeknek, akkor a 3. szakaszban 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 számított 50 km-en belül a reagensminőség nem lesz megfelelő, akkor életbe kell lépnie a 8. szakaszban leírt használatkorlátozásnak.

5. A reagensfogyasztás ellenőrzése

- 5.1. A járműnek rendelkeznie kell egy olyan funkcióval, 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 a szabványos diagnosztikai csatlakozó soros portján keresztül elérhetőeknek kell lenniük. Az adatoknak a jármű működésének a kiolvasást megelőzően megtett 2 400 km-es szakaszáról kell rendelkezésre állniuk.

- 5.3. A reagensfogyasztás ellenőrzéséhez legalább a jármű következő paramétereit kell ellenőrizni:

a) a jármű reagenstartályában lévő reagens szintje; valamint

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 számított 50 km-en belül a reagensminőség nem lesz megfelelő, akkor életbe kell lépnie a 8. szakaszban leírt használatkorlátozásnak.

▼ M3

5.5. Ha a reagensadagolás megszakad, akkor a 3. szakaszban leírt, a járművezetőt figyelmeztető rendszernek működésbe kell lépnie és meg kell jelenítenie egy megfelelő figyelmeztetést tartalmazó üzenetet. Ha az adagolást a motorvezérlő egység azért szakítja meg, mert a jármű adott üzemiállapotában a károsanyag-kibocsátás miatt nincs szükség reagensre, akkor mellőzhető a 3. pontban említett, a járművezetőt figyelmeztető rendszer bekapcsolódása; ennek feltétele azonban, hogy a gyártó előzetesen egyértelműen tájékoztatta a jóváhagyó hatóságot arról, hogy mely üzemiállapotok tekintendők ilyennek. Ha a figyelmeztető rendszer bekapcsolódásától számított 50 km-en belül a reagensminőség nem lesz megfelelő, akkor életbe kell lépnie a 8. szakaszban leírt használatkorlátozásnak.

6. Az NO_x-kibocsátás ellenőrzése

6.1. A 4. és az 5. szakaszban említett ellenőrzési előírások alkalmazása helyett a gyártó használhat kipufogógáz-érzékelőket a kipufogógázban lévő túlzott NO_x-szint érzékelésére.

6.2. A gyártónak igazolnia kell, hogy a fenti 6.1. szakaszban említett érzékelőknek vagy a járműben lévő bármely más érzékelőnek a használata esetén a 3. szakaszban leírt, a járművezetőt 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 ha fennállnak a 4.2., 5.4., vagy 5.5. szakaszban leírt helyzetek, a 8.3. szakaszban említett használatkorlátozás életbe lép.

E pont alkalmazásában, az ilyen helyzetek feltételezhetően akkor következnek be, ha XI. melléklet 2.3. pontjában található táblázatokban megadott vonatkozó NO_x-kibocsátási fedélzeti diagnosztikai küszöbértéket túllépi.

Az említett követelményeknek való megfelelés igazolását célzó vizsgálat alatt az NO_x-kibocsátás legfeljebb 20 %-kal haladhatja meg a fedélzeti diagnosztikai küszöbértékeket.

7. A működési hibákra vonatkozó adatok tárolása

7.1. Az erre a szakaszra történő hivatkozás azt jelenti, hogy a rendszernek el kell mentenie a nem törölhető paraméterazonosítókat (PID), amelyek meghatározzák a használatkorlátozó rendszer működésbe lépésének okát és működésének idejét a jármű által megtett távolságot. A járműnek a paraméterazonosítót legalább 800 napig vagy 30 000 lefutott kilométerig meg kell őriznie. A paraméterazonosítónak általános célú kiolvasóval elérhetőnek kell lennie a szabványos diagnosztikai csatlakozó soros portján keresztül, a XI. melléklet 1. függelékének 2.3. szakasza rendelkezéseinek megfelelően. A paraméterazonosítóban tárolt információt legalább 300 napos vagy 10 000 km-es pontossággal a jármű azon kumulált működési idejéhez kell kapcsolni, amely alatt az esemény bekövetkezett.

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. Használatkorlátozó rendszer

8.1. A járműben kell lennie egy használatkorlátozó rendszernek, amely biztosítja, hogy a jármű minden esetben működő kibocsátásszabályozó rendszerrel működik. 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:

a) Ha a figyelmeztető rendszer legalább 2 400 km-rel a reagenstartály várható kiürülése előtt aktiválódott, a teli tüzelőanyag-tartállyal a jármű által megtehető átlagos távolság megtételéhez várhatóan elegendő szintet.

▼ M3

- b) Ha a figyelmeztető rendszer a 3.5. pont a) alpontjában leírt szinten aktiválódott, a teli tüzelőanyag-tartállyal a jármű által megtehető átlagos távolság 75 %-ának megtételéhez várhatóan elegendő szintet; vagy
- c) Ha a figyelmeztető rendszer a 3.5. pont b) alpontjában leírt szinten aktiválódott, a reagenstartály kapacitása 5 %-át.
- d) Ha a figyelmeztető rendszer mind a 3.5. pont a) alpontjában, mind pedig a 3.5. pont b) alpontjában leírt szintek előtt aktiválódott, de kevesebb mint 2 400 km-rel a reagenstartály kiürülése előtt, akkor az e pont b) vagy c) alpontjaiban leírt szintek közül az előbb bekövetkező szintet.

A 6.1. pontban leírt alternatíva használata esetén, a rendszer a 4. vagy 5. pontban leírt rendellenességek vagy a 6.2. pontban leírt NOx szintek bekövetkezésekor aktiválódik.

Üres reagenstartály észlelésének és a 4., 5. vagy 6. szakaszban említett rendellenességeknek a 7. szakaszban a működési hibákra vonatkozó információk elmentésére leírt előírások életbe lépését kell eredményezniük.

- 8.3. A beépítendő használatkorlátozó rendszer típusát a gyártó választja meg. A lehetséges rendszereket az alábbi 8.3.1., 8.3.2., 8.3.3. és 8.3.4. szakaszok írják le.
- 8.3.1. A „visszaszámlálás után nincs motor-újraindítás” stratégia szerint a rendszer elkezdi visszaszámlálni a használatkorlátozó rendszer bekapcsolódása utáni motor-újraindításokat vagy a még megtehető távolságot. A jármű vezérlőrendszere (mint az indító-leállító rendszerek) által kezdeményezett motorindítások nem számítanak bele a visszaszámlálásba.
- 8.3.1.1. Amennyiben a figyelmeztetőrendszer legalább 2 400 km-rel a reagenstartály várható kiürülése előtt aktiválódott, illetve a 4. vagy 5. pontokban leírt rendellenességek vagy a 6.2. pontban leírt NOx szintek következtek be, meg kell akadályozni a motor újraindításait közvetlenül azt követően, hogy a használatkorlátozó rendszer aktiválódása óta a jármű megtette az egy teli tüzelőanyag-tartállyal a jármű által átlagosan megtehető távolságnak várhatóan megfelelő távolságot.
- 8.3.1.2. Amennyiben a használatkorlátozó rendszer a 8.2. pont b) alpontjában leírt szinten aktiválódott, meg kell akadályozni a motor újraindításait közvetlenül azt követően, hogy a használatkorlátozó rendszer aktiválódása óta a jármű megtette az egy teli tüzelőanyag-tartállyal a jármű által átlagosan megtehető távolság 75 %-ának várhatóan megfelelő távolságot.
- 8.3.1.3. Amennyiben a használatkorlátozó rendszer a 8.2. pont c) alpontjában leírt szinten aktiválódott, meg kell akadályozni a motor újraindításait közvetlenül azt követően, hogy a használatkorlátozó rendszer aktiválódása óta a jármű megtette a reagenstartály kapacitásának 5 %-ával a jármű által átlagosan megtehető távolságnak várhatóan megfelelő távolságot.
- 8.3.1.4. Ezen felül a motor újraindítását haladéktalanul meg kell akadályozni közvetlenül azután, hogy a reagenstartály kiürült, amennyiben ez a helyzet korábban bekövetkezik, mint a 8.3.1.1. pontban, a 8.3.1.2. pontban vagy a 8.3.1.3. pontban meghatározott helyzetek.
- 8.3.2. A „motor tankolás után nem indul” rendszerben a jármű tankolás után nem tud elindulni, ha a használatkorlátozó rendszer működésbe lépett.

▼ M3

8.3.3. A „tüzelőanyag-kizárás” stratégia oly módon akadályozza meg a jármű tankolását, hogy a használatkorlátozó rendszer működésbe lépése után lezárja a tüzelőanyag-töltő rendszert. A kizáró rendszernek elég masszívnak kell lennie ahhoz, hogy ne lehessen manipulálni.

8.3.4. A „teljesítménykorlátozás” stratégia korlátozza a jármű sebességét, miután a használatkorlátozó rendszer bekapcsolódott. A sebességkorlátozás mértékének akkorának kell lennie, hogy a járművezető észrevegye azt, illetve a jármű végsebességét jelentősen korlátoznia kell. E korlátozásnak fokozatosan, vagy a motor beindítása után kell életbe lépnie. Röviddel a motor indításának megakadályozása előtt a jármű sebessége már nem haladhatja meg az 50 km/h-t.

8.3.4.1. Amennyiben a figyelmeztetőrendszer legalább 2 400 km-rel a reagens-tartály várható kiürülése előtt aktiválódott, illetve a 4. vagy 5. pontokban leírt rendellenességek vagy a 6.2. pontban leírt NO_x szintek következtek be, meg kell akadályozni a motor újraindításait közvetlenül azt követően, hogy a használatkorlátozó rendszer aktiválódása óta a jármű megtette az egy teli tüzelőanyag-tartállyal a jármű által átlagosan megtehető távolságnak várhatóan megfelelő távolságot.

8.3.4.2. Amennyiben a használatkorlátozó rendszer a 8.2. pont b) alpontjában leírt szinten aktiválódott, meg kell akadályozni a motor újraindításait közvetlenül azt követően, hogy a használatkorlátozó rendszer aktiválódása óta a jármű megtette az egy teli tüzelőanyag-tartállyal a jármű által átlagosan megtehető távolság 75 %-ának várhatóan megfelelő távolságot.

8.3.4.3. Amennyiben a használatkorlátozó rendszer a 8.2. pont c) alpontjában leírt szinten aktiválódott, meg kell akadályozni a motor újraindításait közvetlenül azt követően, hogy a használatkorlátozó rendszer aktiválódása óta a jármű megtette a reagenstartály kapacitásának 5 %-ával a jármű által átlagosan megtehető távolságnak várhatóan megfelelő távolságot.

8.3.4.4. Ezen felül a motor újraindítását haladéktalanul meg kell akadályozni közvetlenül azután, hogy a reagenstartály kiürült, amennyiben ez a helyzet korábban bekövetkezik, mint a 8.3.4.1. pontban, a 8.3.4.2. pontban vagy a 8.3.4.3. pontban meghatározott helyzetek.

8.4. Miután a használatkorlátozó rendszer már megakadályozta a motor újraindítását, a rendszernek csak akkor szabad kikapcsolódnia, ha a 4., 5. vagy 6. szakaszban leírt rendellenességeket megszüntették vagy ha a járművet feltöltötték annyi reagenssel, ami az alábbi kritériumok közül legalább egynek megfelel:

a) egy teli tüzelőanyag-tartállyal átlagosan megtehető távolság 150 %-ának megfelelő távolság megtételéhez elegendő; vagy

b) a reagenstartály legalább 10 %-ának megfelelő mennyiség.

Ha a fedélzeti diagnosztikai rendszer a 7.2. szakasz szerint működésbe lépett, akkor az ezt kiváltó hiba kijavítása után a használatkorlátozó rendszernek újrainicializálhatónak kell lennie a fedélzeti diagnosztika soros portján keresztül (például egy általános célú kiolvasóval), hogy a jármű az öndiagnosztika elvégzése céljából újraindítható legyen. A járműnek legfeljebb 50 km-ig működnie kell, hogy ellenőrizni lehessen, sikeres volt-e a javítás. Ha ezután az ellenőrzés után a hiba továbbra is fennáll, akkor a használatkorlátozó rendszernek ismét teljes körűen működésbe kell lépnie.

8.5. A 3. szakaszban említett figyelmeztető rendszernek meg kell jelenítenie egy üzenetet, amely egyértelműen tartalmazza a következőket:

a) a hátralévő újraindítások száma, illetve a még megtehető távolság; és

▼ M3

b) a jármű újraindításának feltételei.

- 8.6. Ha a használatkorlátozó rendszer működésbe lépését okozó feltételek már megszűntek, akkor a rendszernek ki kell kapcsolnia. A használatkorlátozó rendszer nem kapcsolhat ki automatikusan, ha működésbe lépésének okai nem szűntek meg.
 - 8.7. A jóváhagyáskor a gyártónak a használatkorlátozó rendszer működési jellemzőit teljes körűen leíró részletes írásos tájékoztatást kell benyújtania a típusjóváhagyó hatósághoz.
 - 8.8. Az előírás szerinti típusjóváhagyási kérelem részeként a gyártónak igazolnia kell a figyelmeztető rendszer és a használatkorlátozó rendszer működését.
 9. Tájékoztatási követelmények
 - 9.1. A gyártónak az új járművek tulajdonosai számára egyértelmű írásos tájékoztatást kell adnia a kibocsátásszabályozó rendszerről. A tájékoztatásnak tartalmaznia kell, hogy ha a jármű kibocsátásszabályozó rendszere nem működik megfelelően, akkor a járművezetőt figyelmeztető rendszer figyelmezteti a problémára, és hogy a használatkorlátozó rendszer ennek következtében később letilthatja a jármű elindítását.
 - 9.2. A használati utasításnak tartalmaznia kell a jármű megfelelő használati és karbantartási előírásait, beleértve a fogyó reagensok használatát is.
 - 9.3. A használati utasításnak kifejezetten tartalmaznia kell, ha a jármű vezetőjének a szokásos szervizelések között is újra fel kell töltenie a járművet reagensekkel. Az utasításnak pontosan le kell írnia a reagens-tartály vezető általi újratöltésének módját. A tájékoztatásnak azt is tartalmaznia kell, hogy mekkora a reagensfogyás várható üteme 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 újratöltése kötelező ahhoz, hogy a jármű megfeleljen az adott járműtípusra kiadott megfelelőségi igazolásnak.
 - 9.5. A használati utasításban fel kell hívni a figyelmet arra, hogy bűncselekménynek minősülhet, ha a járművet úgy használják, hogy a kibocsátásszabályozáshoz előírt reagens nem fogy.
 - 9.6. A használati utasításban ismertetni kell a figyelmeztető és a használatkorlátozó rendszerek működési módját. Ezenkívül ismertetnie kell annak következményeit, ha figyelmen kívül hagyják a figyelmeztető rendszert és nem történik reagens-utántöltés.
 10. Az utókezelő rendszer működési feltételei
- A gyártónak biztosítania kell, hogy a kibocsátásszabályozó rendszer az Európai Unióban előforduló környezeti viszonyok között megőrizze kibocsátásszabályozó funkcióját, különösen alacsony környezeti hőmérsékleteken. Idetartoznak 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. Ha a reagens megfagy, a gyártónak garantálnia kell, hogy a reagens a jármű indulása után 20 percen belül ismét folyékony és használható legyen akkor is, ha a reagenstartály belsejében a hőmérséklet 258 K (– 15 °C).



XVII. MELLÉKLET

A 692/2008/EK RENDELET MÓDOSÍTÁSAI

1. A 692/2008/EK rendelet I. mellékletének 3. függeléke a következőképpen módosul:

a) A 3–3.1.1. pont a következőképpen módosul:

„3. MEGHAJTÓENERGIA-ÁTALAKÍTÓ (k)

3.1. A meghajtóenergia-átalakító(k) gyártója:

3.1.1. A gyártó kódja (a meghajtóenergia-átalakítón feltüntetett jelölés szerint vagy más azonosító jelölés):”

b) A 3.2.1.8. pont a következőképpen módosul:

„3.2.1.8. Névleges motorteljesítmény (n): kW min⁻¹
fordulatszámon (a gyártó által megadott érték)”

c) A 3.2.2.2. pont számozása 3.2.2.1.1. pontra változik, és helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.2.1.1. Kísérleti oktánszám (RON), olmozatlan:”

d) A 3.2.4.2.1. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.2.1. A rendszer leírása (közös nyomócső/egyedi befecskendezők/ elosztószivattyú stb.):”

e) A 3.2.4.2.3. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.2.3. Befecskendező/továbbítószivattyú”

f) A 3.2.4.2.4. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.2.4. Motorfordulatszám-szabályozó”

g) A 3.2.4.2.9.3. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.2.9.3. A rendszer leírása”

h) A 3.2.4.2.9.3.6–3.2.4.2.9.3.8. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.2.9.3.6. A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:

3.2.4.2.9.3.7. A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:

3.2.4.2.9.3.8. A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:”

i) A 3.2.4.3.4.3. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.3.4.3. A levegőáramlás-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:”

j) A 3.2.4.3.4.9–3.2.4.3.4.11. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.3.4.9. A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:

▼B

- 3.2.4.3.4.10. A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:
- 3.2.4.3.4.11. A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:
- k) A 3.2.4.3.5. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.4.3.5. Befecskendező fűvókák”
- l) A 3.2.12.2–3.2.12.2.1. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.12.2. Kibocsátáscsökkentő berendezések (amennyiben más pontban nem szerepelnek)
- 3.2.12.2.1. Katalitikus átalakító”
- m) A 3.2.12.2.1.11–3.2.12.2.1.11.10. pontot el kell hagyni.
- n) A 3.2.12.2.2–3.2.12.2.2.5. pontot el kell hagyni, helyükbe a következő szöveg lép:
- „3.2.12.2.2. Érzékelők
- 3.2.12.2.2.1. Oxigénérzékelő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1.1. Gyártmány:
- 3.2.12.2.2.1.2. Hely:
- 3.2.12.2.2.1.3. Szabályozási tartomány:
- 3.2.12.2.2.1.4. Típus vagy működési elv:
- 3.2.12.2.2.1.5. Termékazonosító szám:”
- o) A 3.2.12.2.4.1–3.2.12.2.4.2. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.12.2.4.1. Jellemzők (gyártmány, típus, áramlás, magas nyomás/alacsony nyomás/kettős nyomás stb.):
- 3.2.12.2.4.2. Vízhűtési rendszer (minden egyes pl. alacsony nyomású/magas nyomású/kettős nyomású kipufogógáz-vissavezetési rendszerre meg kell adni): van/nincs ⁽¹⁾”
- p) A 3.2.12.2.5–3.2.12.2.5.6. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.12.2.5. Párolgási kibocsátást csökkentő rendszer (csak benzinnel és etanollal működő motorok esetében): van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. A berendezések részletes leírása:
- 3.2.12.2.5.2. A párolgási kibocsátást csökkentő rendszer rajza:
- 3.2.12.2.5.3. Az aktív széntartály rajza:
- 3.2.12.2.5.4. A száraz aktív szén tömege: g
- 3.2.12.2.5.5. A tüzelőanyag-tartály vázlatos rajza, a befogadóképesség és a tartályanyag feltüntetésével (csak benzinnel és etanollal működő motorok esetében):
- 3.2.12.2.5.6. A tüzelőanyag-tartály és a kipufogórendszer közötti hőpajzs leírása és vázlatos rajza:”

▼B

- q) A 3.2.12.2.6.4–3.2.12.2.6.4.4. pontot el kell hagyni.
- r) A 3.2.12.2.6.5. és a 3.2.12.2.6.6. pontot a következőképpen át kell számozni:

„3.2.12.2.6.4. A részecskeszűrő gyártmánya: ”

3.2.12.2.6.5. Termékazonosító szám: ”

- s) A 3.2.12.2.8. pont a következőképpen módosul:

„3.2.12.2.8. Egyéb rendszer: ”

- t) A szöveg a következő új, 3.2.12.2.10–3.2.12.2.11.8. ponttal egészül ki:

„3.2.12.2.10. Periodikusan regeneráló rendszer: (az alábbi adatokat meg kell adni minden önálló egységre)

3.2.12.2.10.1. A regenerálás módja vagy rendszere, leírás és/vagy rajz: ”

3.2.12.2.10.2. Az 1. típusú működési ciklusok vagy hasonló próbapadi ciklusok száma, amelyek két olyan ciklus között játszódnak le, amelyek alatt regenerálás történik az 1. típusú vizsgálatnak megfelelő körülmények között (a »D« távolság az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklet 6. al melléklete 1. függelékének A6.App1/1. ábráján vagy (adott esetben) a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének A13/1. ábráján): ”

3.2.12.2.10.2.1. Az alkalmazandó 1. típusú ciklus: (adja meg az alkalmazandó eljárást: a 83. sz. ENSZ EGB-előírás XXI. mellékletének 4. al melléklete): ...

3.2.12.2.10.3. A regenerálási fázist tartalmazó két ciklus közötti ciklusok számának megállapítására használt módszer leírása: ”

3.2.12.2.10.4. Azok a paraméterek, amelyek meghatározzák a regenerálás kiváltásához szükséges terhelés mértékét (azaz hőmérséklet, nyomás stb.): ”

3.2.12.2.10.5. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3.1. szakasza szerinti vizsgálati eljárásban a rendszer terhelésére alkalmazott módszer leírása: ”

3.2.12.2.11. Fogyó reagenseket használó katalitikus átalakító rendszerek (az információkat az alábbiakban minden egységre külön meg kell adni): vannak/nincsenek ⁽¹⁾

3.2.12.2.11.1. A szükséges reagens típusa és koncentrációja: ...

3.2.12.2.11.2. A reagens szokásos üzemi hőmérsékleti tartománya: ...

3.2.12.2.11.3. Nemzetközi szabvány: ...

3.2.12.2.11.4. A reagens újratöltési gyakorisága: folyamatos/karban-tartáskor (adott esetben):

▼B

- 3.2.12.2.11.5. Reagenskijelző: (leírás és elhelyezkedés)
- 3.2.12.2.11.6. Reagenstartály
- 3.2.12.2.11.6.1. Befogadóképesség: ...
- 3.2.12.2.11.6.2. Fűtési rendszer: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.6.2.1. Leírás vagy rajz
- 3.2.12.2.11.7. Reagensadagoló egység: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.7.1. Gyártmány: ...
- 3.2.12.2.11.7.2. Típus: ...
- 3.2.12.2.11.8. Reagensbefecskendező (gyártmány, típus és elhelyezkedés): ...”
- u) A 3.2.15.1. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.15.1. Típusjóváhagyási szám a 661/2009/EK rendelet szerint (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.)”
- v) A 3.2.16.1. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.16.1. Típusjóváhagyási szám a 661/2009/EK rendelet szerint (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.)”
- w) A 3.3. pont a következőképpen módosul:
- „3.3. Elektromos gép”
- x) A 3.3.2. pont a következőképpen módosul:
- „3.3.2. REESS”
- y) A 3.4. pont a következőképpen módosul:
- „3.4. Meghajtóenergia-átalakítók kombinációi”
- z) A 3.4.4. pont a következőképpen módosul:
- „3.4.4. Az energiatároló eszköz leírása: (REESS, kondenzátor, lendkerék/generátor)”
- aa) A 3.4.4.5. pont a következőképpen módosul:
- „3.4.4.5. Energia: (REESS esetében: feszültség és kapacitás, amperóra 2 órára, kondenzátor esetében: J, ...)”
- bb) A 3.4.5. pont a következőképpen módosul:
- „3.4.5. Villamos gép (külön részletezze az egyes villamos gépek típusát)”
- cc) A 3.5. pont a következőképpen módosul:
- „3.5. A szén-dioxid-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromos fogyasztás/elektromos hatósugár meghatározásához a gyártó által megadott értékek és (adott esetben) az ökoinnovációk adatai ⁽⁹⁾”
- dd) A 4.4. pont a következőképpen módosul:
- „4.4. Tengelykapcsoló(k)”

▼B

ee) A 4.6. pont a következőképpen módosul:

„4.6. Áttételi viszonyszámok

Sebességfokozat	Belső áttételi viszonyszámok (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a motoréhoz viszonyítva)	Végáttételi arány(ok) (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a hajtott kerék fordulatszámához viszonyítva)	Összáttételi viszonyszám
CVT váltó esetében a legnagyobb érték			
1			
2			
3			
...			
CVT váltó esetében a legkisebb érték			

ff) A 6.6–6.6.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.6. Gumiabroncsok és kerekek

6.6.1. Gumiabroncs/keréktárcsa kombináció(k)

6.6.1.1. Tengelyek

6.6.1.1.1. 1. tengely:

6.6.1.1.1.1. Gumiabroncs méretjelölése

6.6.1.1.2. 2. tengely:

6.6.1.1.2.1. Gumiabroncs méretjelölése

stb.

6.6.2. A gördülési sugarak alsó és felső határértékei

6.6.2.1. 1. tengely:

6.6.2.2. 2. tengely:

stb.

6.6.3. A jármű gyártója által ajánlott abroncsnyomásérték (ek): kPa”

gg) A 9.1. pont a következőképpen módosul:

„9.1. A felépítmény típusa a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének C. részében meghatározott kódok szerint:”

2. A 692/2008/EK rendelet I. melléklete 6. függeléke 1. táblázatának ZD–ZL, valamint ZX és ZY sora a következőképpen módosul:

„ZD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI			2018.8.31.
ZE	Euro 6c	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI			2019.8.31.

▼B

ZF	Euro 6c	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI			2019.8.31.
ZG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI			2018.8.31.
ZH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI			2019.8.31.
ZI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI			2019.8.31.
ZJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 I. osztály	PI, CI			2018.8.31.
ZK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI			2019.8.31.
ZL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 III. osztály, N2	PI, CI			2019.8.31.
ZX	n. a.	n. a.	Összes jármű	Akkumulátor – teljesen elektromos	2009.9.1.	2011.1.1.	2019.8.31.
ZY	n. a.	n. a.	Összes jármű	Akkumulátor – teljesen elektromos	2009.9.1.	2011.1.1.	2019.8.31.
ZZ	n. a.	n. a.	Az I. melléklet 2.1.1. pontja szerinti tanúsítvánnyal rendelkező összes jármű	PI, CI	2009.9.1.	2011.1.1.	2019.8.31.”



XVIII. MELLÉKLET

A 2007/46/EK IRÁNYELV I., II., III., VIII. ÉS IX. MELLÉKLETÉRE
VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK

A 2007/46/EK irányelv I. mellékletének módosításai

1. A 2007/46/EK irányelv I. melléklete a következőképpen módosul:

a) A 2.6.1. pont a következőképpen módosul:

„2.6.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása, valamint félpótkocsi, merev vonórudas pótkocsi vagy középtengelyes pótkocsi esetében a kapcsolási pontra eső tömeg:

a) a legnagyobb és a legkisebb érték mindegyik változat esetében:

b) az egyes kivitelek tömege (táblázatban):”

b) A 3–3.1.1. pont a következőképpen módosul:

„3. MEGHAJTÓENERGIA-ÁTALAKÍTÓ (k)

3.1. A meghajtóenergia-átalakító(k) gyártója:

3.1.1. A gyártó kódja (a meghajtóenergia-átalakítón feltüntetett jelölés szerint vagy más azonosító jelölés):”

c) A 3.2.1.8. pont a következőképpen módosul:

„3.2.1.8. Névleges motorteljesítmény (n): kW min⁻¹ fordulatszámon (a gyártó által megadott érték)”

d) A szöveg a következő új, 3.2.2.1.1. ponttal egészül ki:

„3.2.2.1.1. Kísérleti oktánszám (RON), ólmozatlan:”

e) A 3.2.4.2.1. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.2.1. A rendszer leírása (közös nyomócső/egyedi befecskendezők/ elosztószivattyú stb.):”

f) A 3.2.4.2.3. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.2.3. Befecskendező/továbbítószivattyú”

g) A 3.2.4.2.4. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.2.4. Motorfordulatszám-szabályozó”

h) A 3.2.4.2.9.3. pont a következőképpen módosul:

„3.2.4.2.9.3. A rendszer leírása”

i) A szöveg a következő új, 3.2.4.2.9.3.1.1. ponttal egészül ki:

„3.2.4.2.9.3.1.1. A motorvezérlő egység szoftververziója:”

j) A 3.2.4.2.9.3.6–3.2.4.2.9.3.8. pont a következőképpen módosul:

▼B

- „3.2.4.2.9.3.6. A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:”
- 3.2.4.2.9.3.7. A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:”
- 3.2.4.2.9.3.8. A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:”
- k) A szöveg a következő új, 3.2.4.3.4.1.1. ponttal egészül ki:
- „3.2.4.3.4.1.1. A motorvezérlő egység szoftververziója:”
- l) A 3.2.4.3.4.3. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.4.3.4.3. A levegőáramlás-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:”
- m) A 3.2.4.3.4.9–3.2.4.3.4.11. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.4.3.4.9. A vízhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:”
- 3.2.4.3.4.10. A levegőhőmérséklet-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:”
- 3.2.4.3.4.11. A levegőnyomás-érzékelő gyártmánya és típusa vagy működési elve:”
- n) A 3.2.4.3.5. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.4.3.5. Befecskendező fűvókák”
- o) A szöveg a következő új, 3.2.4.4.2. és 3.2.4.4.3. ponttal egészül ki:
- „3.2.4.4.2. Gyártmány(ok):”
- 3.2.4.4.3. Típus(ok):”
- p) A 3.2.12.2–3.2.12.2.1. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.12.2. Kibocsátáscsökkentő berendezések (amennyiben más cím alatt nem szerepelnek)
- 3.2.12.2.1. Katalizátor”
- q) A 3.2.12.2.1.11–3.2.12.2.1.11.10. pontot el kell hagyni, helyükbe a következő szöveg lép:
- „3.2.12.2.1.11. Szokásos üzemi hőmérsékleti tartomány: °C”
- r) A 3.2.12.2.2–3.2.12.2.2.5. pontot el kell hagyni, helyükbe a következő szöveg lép:
- „3.2.12.2.2. Érzékelők
- 3.2.12.2.2.1. Oxigénérzékelő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1.1. Gyártmány:”
- 3.2.12.2.2.1.2. Helye:”
- 3.2.12.2.2.1.3. Szabályozási tartomány:”

▼B

- 3.2.12.2.2.1.4. Típus vagy működési elv:
- 3.2.12.2.2.1.5. Termékazonosító szám:
- 3.2.12.2.2.2. NOx-érzékelő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.2.1. Gyártmány:
- 3.2.12.2.2.2.2. Típus:
- 3.2.12.2.2.2.3. Helye:
- 3.2.12.2.2.3. Részecskeérzékelő: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.3.1. Gyártmány:
- 3.2.12.2.2.3.2. Típus:
- 3.2.12.2.2.3.3. Helye:.....”
- s) A 3.2.12.2.4.1–3.2.12.2.4.2. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.12.2.4.1. Jellemzők (gyártmány, típus, áramlás, magas nyomás/ alacsony nyomás/kettős nyomás stb.):
- 3.2.12.2.4.2. Vízhűtési rendszer (minden egyes pl. alacsony nyomású/ magas nyomású/kettős nyomású kipufogógáz-visszavezetési rendszerre meg kell adni): van/nincs ⁽¹⁾”
- t) A 3.2.12.2.5–3.2.12.2.5.6. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.12.2.5. Párolgási kibocsátást csökkentő rendszer (csak benzinnel és etanollal működő motorok esetében): van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. A berendezések részletes leírása:
- 3.2.12.2.5.2. A párolgási kibocsátást csökkentő rendszer rajza:
- 3.2.12.2.5.3. Az aktív széntartály rajza:
- 3.2.12.2.5.4. A száraz aktív szén tömege: g
- 3.2.12.2.5.5. A tüzelőanyag-tartály vázlatos rajza, a befogadóképesség és a tartályanyag feltüntetésével (csak benzinnel és etanollal működő motorok esetében):
- 3.2.12.2.5.6. A tüzelőanyag-tartály és a kipufogórendszer közötti hőpajzs leírása és vázlatos rajza:”
- u) A 3.2.12.2.6.4–3.2.12.2.6.4.4. pontot el kell hagyni.
- v) A 3.2.12.2.6.5. és a 3.2.12.2.6.6. pontot a következőképpen át kell számozni:
- „3.2.12.2.6.4. A részecskeszűrő gyártmánya:
- 3.2.12.2.6.5. Termékazonosító szám:”
- w) A 3.2.12.2.7–3.2.12.2.7.0.6. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.12.2.7. Fedélzeti diagnosztikai (OBD-) rendszer: van/nincs ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.0.1. (Csak az Euro VI esetében) Az OBD szerinti motorcsaládok száma a motorcsaládon belül

▼B

- 3.2.12.2.7.0.2. (Csak az Euro VI esetében) Az OBD szerinti motorcsaládok jegyzéke (adott esetben)
- 3.2.12.2.7.0.3. (Csak az Euro VI esetében) Az OBD szerinti azon motorcsalád száma, amelybe az alapmotor/a motorcsalád tagja tartozik:
- 3.2.12.2.7.0.4. (Csak az Euro VI esetében) A gyártó hivatkozásai az 582/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének c) pontjában és 9. cikkének (4) bekezdésében előírt, az említett rendelet X. mellékletében a fedélzeti diagnosztikai rendszer jóváhagyása céljából meghatározott fedélzeti diagnosztikai dokumentációra
- 3.2.12.2.7.0.5. (Csak az Euro VI esetében) Adott esetben a gyártó hivatkozása a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellátott motorrendszer járműbe történő beépítésének dokumentációjára
- 3.2.12.2.7.0.6. (Csak az Euro VI esetében) Adott esetben a gyártó hivatkozása a jóváhagyott motor fedélzeti diagnosztikai rendszerének járműbe történő beépítésével kapcsolatos dokumentációsomagra
- x) A 3.2.12.2.7.6.4.1. pontban a „Könnyű haszongépjárművek” cím helyébe a „Könnyű személy- és haszongépjárművek” cím lép.
- y) A 3.2.12.2.8. pont a következőképpen módosul:
- „3.2.12.2.8. Egyéb rendszer:”
- z) A szöveg a következő új, 3.2.12.2.8.2.3–3.2.12.2.8.2.5. ponttal egészül ki:
- „3.2.12.2.8.2.3. A használatkorlátozó rendszer típusa: visszaszámlálás után nincs motor-újraindítás/a motor tankolás után nem indul/tüzelőanyag-kizárás/teljesítménykorlátozás
- 3.2.12.2.8.2.4. A használatkorlátozó rendszer leírása
- 3.2.12.2.8.2.5. Annak az átlagos távolságnak megfelelő szint, amelyet a jármű teli tankkal meg tud tenni, azaz: km”
- aa) A szöveg a következő új, 3.2.12.2.8.4. ponttal egészül ki:
- „3.2.12.2.8.4. (Csak az Euro VI esetében) Az OBD szerinti motorcsaládok jegyzéke (adott esetben): ...”
- bb) A szöveg a következő új, 3.2.12.2.10–3.2.12.2.11.8. ponttal egészül ki:
- „3.2.12.2.10. Periodikusan regeneráló rendszer: (az alábbi adatokat meg kell adni minden önálló egységre)
- 3.2.12.2.10.1. A regenerálás módja vagy rendszere, leírás és/vagy rajz: ...
- 3.2.12.2.10.2. Az 1. típusú üzemi ciklusok vagy hasonló próbapadi ciklusok száma, amelyek két olyan ciklus között játszódnak le, amelyek alatt regenerálás történik az 1. típusú vizsgálatnak megfelelő körülmények között (a »D« távolság az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklet 6. al melléklete 1. függelékének A6.App1/1. ábráján vagy (adott esetben) a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének A13/1. ábráján): ...

▼B

- 3.2.12.2.10.2.1. Az alkalmazandó 1. típusú ciklus (adja meg az alkalmazandó eljárást: a XXI. melléklet 4. al melléklete vagy a 83. sz. ENSZ EGB-előírás):
- 3.2.12.2.10.3. A regenerálási fázist tartalmazó két ciklus közötti ciklusok számának megállapítására használt módszer leírása:
- 3.2.12.2.10.4. A regenerálás kiváltásához szükséges terhelés mértékét meghatározó paraméterek (azaz hőmérséklet, nyomás stb.):
- 3.2.12.2.10.5. A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 13. mellékletének 3.1. szakasza szerinti vizsgálati eljárásban a rendszer terhelésére alkalmazott módszer leírása:
- 3.2.12.2.11. Fogyó reagenseket használó katalizátorrendszerek (az információkat az alábbiakban minden egységre külön meg kell adni): vannak/nincsenek ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.1. A szükséges reagens típusa és koncentrációja: ...
- 3.2.12.2.11.2. A reagens szokásos üzemi hőmérsékleti tartománya: ...
- 3.2.12.2.11.3. Nemzetközi szabvány: ...
- 3.2.12.2.11.4. A reagens újratöltési gyakorisága: folyamatos/karbantartáskor (adott esetben):
- 3.2.12.2.11.5. Reagenskijelző (leírás és elhelyezkedés): ...
- 3.2.12.2.11.6. Reagenstartály
- 3.2.12.2.11.6.1. Űrtartalom: ...
- 3.2.12.2.11.6.2. Fűtési rendszer: van/nincs
- 3.2.12.2.11.6.2.1. Leírás vagy rajz: ...
- 3.2.12.2.11.7. Reagensadagoló egység: van/nincs ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.7.1. Gyártmány: ...
- 3.2.12.2.11.7.2. Típus: ...
- 3.2.12.2.11.8. Reagensbefecskendező (gyártmány, típus és elhelyezkedés): ...”

cc) A 3.2.15.1. pont a következőképpen módosul:

„3.2.15.1. Típusjövőhagyási szám a 661/2009/EK rendelet (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.) szerint:”

dd) A 3.2.16.1. pont a következőképpen módosul:

„3.2.16.1. Típusjövőhagyási szám a 661/2009/EK rendelet (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.) szerint:”

▼B

ee) A szöveg a következő új, 3.2.20–3.2.20.2.4. ponttal egészül ki:

„3.2.20. Hőtárolásra vonatkozó információ

3.2.20.1. Aktív hőtároló berendezés: van/nincs

3.2.20.1.1. Entalpia: ... (J)

3.2.20.2. Szigetelőanyagok

3.2.20.2.1. Szigetelőanyag: ...

3.2.20.2.2. Szigetelés térfogata: ...

3.2.20.2.3. Szigetelés tömege: ...

3.2.20.2.4. Szigetelés helye: ...”

ff) A 3.3. pont a következőképpen módosul:

„3.3. Elektromos gép”

gg) A 3.3.2. pont a következőképpen módosul:

„3.3.2. REESS”

hh) A 3.4. pont a következőképpen módosul:

„3.4. Meghajtóenergia-átalakítók kombinációi”

ii) A 3.4.4. pont a következőképpen módosul:

„3.4.4. Az energiatároló eszköz leírása: (REESS, kondenzátor, lendkerék/generátor)”

jj) A 3.4.4.5. pont a következőképpen módosul:

„3.4.4.5. Energia: (REESS esetében: feszültség és kapacitás, amperóra 2 órára, kondenzátor esetében: J, ...)”

kk) A 3.4.5. pont a következőképpen módosul:

„3.4.5. Elektromos gép (külön részletezze az egyes elektromos gépek típusát)”

ll) A 3.5. pont a következőképpen módosul:

„3.5. A szén-dioxid-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromos fogyasztás/elektromos hatósugár meghatározásához a gyártó által megadott értékek és (adott esetben) az ökoinnovációk adatai ⁽⁹⁾”

mm) A szöveg a következő új, 3.5.7–3.5.8.3. ponttal egészül ki:

„3.5.7. A gyártó által megadott értékek

3.5.7.1. A vizsgálati jármű paraméterei

3.5.7.1.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű

3.5.7.1.1.1. A ciklus energiaigénye: ... J

▼B

- 3.5.7.1.1.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók
- 3.5.7.1.1.2.1. f_0 : N
- 3.5.7.1.1.2.2. f_1 : N/(km/h)
- 3.5.7.1.1.2.3. f_2 : N/(km/h)²
- 3.5.7.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben)
- 3.5.7.1.2.1. A ciklus energiaigénye: ... J
- 3.5.7.1.2.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók
- 3.5.7.1.2.2.1. f_0 : N
- 3.5.7.1.2.2.2. f_1 : N/(km/h)
- 3.5.7.1.2.2.3. f_2 : N/(km/h)²
- 3.5.7.1.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben)
- 3.5.7.1.3.1. A ciklus energiaigénye: ... J
- 3.5.7.1.3.2. Kigurulási menetellenállási együtthatók
- 3.5.7.1.3.2.1. f_0 : N
- 3.5.7.1.3.2.2. f_1 : N/(km/h)
- 3.5.7.1.3.2.3. f_2 : N/(km/h)²
- 3.5.7.2. A vegyes CO₂-kibocsátás tömege
- 3.5.7.2.1. Belső égésű motor CO₂-kibocsátásának tömege
- 3.5.7.2.1.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): g/km
- 3.5.7.2.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): g/km
- 3.5.7.2.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) és nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (NOVC-HEV) CO₂-kibocsátásának tömege a töltést fenntartó üzemmódban
- 3.5.7.2.2.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): g/km
- 3.5.7.2.2.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): g/km
- 3.5.7.2.2.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben): g/km
- 3.5.7.2.3. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) CO₂-kibocsátásának tömege a töltést fogyasztó üzemmódban
- 3.5.7.2.3.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): g/km
- 3.5.7.2.3.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): g/km
- 3.5.7.2.3.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben): g/km
- 3.5.7.3. Elektromos járművek elektromos hatósugara

▼B

- 3.5.7.3.1. Tisztán elektromos járművek hatósugara tisztán elektromos hajtással
- 3.5.7.3.1.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): km
- 3.5.7.3.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): km
- 3.5.7.3.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (OVC-HEV) teljes elektromos hatósugara (All Electric Range, AER)
- 3.5.7.3.2.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): km
- 3.5.7.3.2.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): km
- 3.5.7.3.2.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben): km
- 3.5.7.4. Tüzelőanyag-cellás hibrid járművek (FCHV) tüzelőanyag-fogyasztása a töltést fenntartó üzemmódban
- 3.5.7.4.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): kg/100 km
- 3.5.7.4.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): kg/100 km
- 3.5.7.4.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben): kg/100 km
- 3.5.7.5. Elektromos járművek elektromosenergia-fogyasztása
- 3.5.7.5.1. Tisztán elektromos járművek vegyes elektromosenergia-fogyasztása (ECWLTC)
- 3.5.7.5.1.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): Wh/km
- 3.5.7.5.1.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): Wh/km
- 3.5.7.5.2. Használati tényezővel súlyozott elektromosenergia-fogyasztás a töltést fogyasztó üzemmódban, ECAC,CD (vegyes)
- 3.5.7.5.2.1. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH): Wh/km
- 3.5.7.5.2.2. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben): Wh/km
- 3.5.7.5.2.3. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben): Wh/km
- 3.5.8. M1 kategóriájú járművek esetében a 443/2009/EK rendelet 12. cikke, illetve N1 kategóriájú járművek esetében az 510/2011/EU rendelet 12. cikke szerinti ökoinnovációs technológiával felszerelt jármű: igen/nem ⁽¹⁾
- 3.5.8.1. M1 kategóriájú járművek esetében a 725/2011/EU rendelet 5. cikkében, illetve N1 kategóriájú járművek esetében a 427/2014/EU rendelet 5. cikkében említett, viszonyítási alapul vett gépjármű típusa/változata/kivitele (adott esetben):
- 3.5.8.2. Kölcsönhatások a különböző ökoinnovációs technológiák között: vannak/nincsenek ⁽¹⁾

▼B

- 3.5.8.3. Az ökoinnovációs technológiák használatával kapcsolatos kibocsátási adatok (a táblázatot mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni) (w1)

Az ökoinnovációs technológiát jóváhagyó határozat (^{w2})	Az ökoinnovációs technológia kódja (^{w3})	1. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	2. Az ökoinnovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	3. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban (^{w4})	4. Az ökoinnovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban	5. Használati tényező (usage factor, UF), azaz a technológia használatának időbeli részaránya a szokásos üzemeltetési körülmények között	A megtakarított CO ₂ -kibocsátások ((1 – 2) – (3 – 4))*5
xxxx/201x							
A megtakarított CO ₂ -kibocsátás összesen (g/km) (^{w5})							

nn) A 4.4. pont a következőképpen módosul:

„4.4. Tengelykapcsoló(k):”

oo) A szöveg a következő új, 4.5.1.1–4.5.1.5. ponttal egészül ki:

„4.5.1.1. Uralkodó jellegű üzemmód: van/nincs (¹)

4.5.1.2. Legjobb üzemmód (ha nincs uralkodó jellegű üzemmód): ...

4.5.1.3. Legrosszabb üzemmód (ha nincs uralkodó jellegű üzemmód):
...

4.5.1.4. Névleges nyomaték:

4.5.1.5. A tengelykapcsolók száma: ”

pp) A 4.6. pont a következőképpen módosul:

„4.6. Áttételi viszonyszámok

Sebességfokozat	Belső áttételi viszonyszámok (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a motoréhoz viszonyítva)	Végso áttételi viszonyszám(ok) (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a hajtott kerék fordulatszámaához viszonyítva)	Összáttételi viszonyszám
CVT (fokozatmentes sebességváltó) esetében a legnagyobb érték			
1			
2			
3			
...			
CVT (fokozatmentes sebességváltó) esetében a legkisebb érték Hátramenet”			

▼B

qq) A 6.6–6.6.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „6.6. Gumiabroncsok és keréktárcsák
- 6.6.1. Gumiabroncs/keréktárcsa kombináció(k)
- 6.6.1.1. Tengelyek
- 6.6.1.1.1. 1. tengely:
- 6.6.1.1.1.1. Gumiabroncs méretjelölése:
- 6.6.1.1.1.2. Terhelhetőségi jelzőszám:
- 6.6.1.1.1.3. Sebességkategória-jel (°):
- 6.6.1.1.1.4. Kerékpánt mérete(i):
- 6.6.1.1.1.5. Besajtolási mélység(ek):
- 6.6.1.1.2. 2. tengely:
- 6.6.1.1.2.1. Gumiabroncs méretjelölése:
- 6.6.1.1.2.2. Terhelhetőségi jelzőszám:
- 6.6.1.1.2.3. Sebességkategória-jel:
- 6.6.1.1.2.4. Kerékpánt mérete(i):
- 6.6.1.1.2.5. Besajtolási mélység(ek):
- stb.
- 6.6.1.2. Tartalékkerék, ha van:
- 6.6.2. A görbülési sugarak alsó és felső határértékei
- 6.6.2.1. 1. tengely: mm
- 6.6.2.2. 2. tengely: mm
- 6.6.2.3. 3. tengely: mm
- 6.6.2.4. 4. tengely: mm
- stb.
- 6.6.3. A jármű gyártója által ajánlott abroncsnyomásérték(ek): ... kPa
- 6.6.4. Az első és/vagy hátsó tengelyen a gyártó ajánlása szerint a járműtípushoz alkalmazható lánc/abroncs/keréktárcsa-kombináció:
- 6.6.5. Az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék rövid ismeretése (amennyiben van ilyen): ...”

rr) A 9.1. pont a következőképpen módosul:

„9.1. A felépítmény típusa a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének C. részében meghatározott kódok szerint: ...”

ss) A 9.9.2.1. pont a következőképpen módosul:

„9.9.2.1. A berendezés típusa és leírása:”

▼B**A 2007/46/EK irányelv II. mellékletének módosításai**

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

- a) A II. melléklet B. részének 1.3.1. és 3.3.1. pontja, amelyek az M1, illetve az N1 kategóriájú járművek „járműváltozataira” vonatkozó kritériumokat határozzák meg, a következő szöveggel egészülnek ki:

„A h), i) és j) kritériumok alternatívájaként az ugyanazon változatba besorolt járművek CO₂-kibocsátásának, elektromosenergia-fogyasztásának és tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítására valamennyi vizsgálatot az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. al mellékletének rendelkezései szerint kell elvégezni.”

- b) A II. melléklet B. részének 3.3.1. pontja a végén a következő szöveggel egészül ki:

„k) az 510/2011/EU rendelet () 12. cikkében meghatározott, innovatív technológiák egyedi kombinációjának megléte.”*

(*) HL L 145., 2011.5.31., 1. o.

A 2007/46/EK irányelv III. mellékletének módosításai

3. A 2007/46/EK irányelv III. melléklete a következőképpen módosul:

- a) A 3–3.1.1. pont a következőképpen módosul:

„3. MEGHAJTÓENERGIA-ÁTALAKÍTÓ (k)

3.1. A meghajtóenergia-átalakító(k) gyártója:

3.1.1. A gyártó kódja (a meghajtóenergia-átalakítón feltüntetett jelölés szerint vagy más azonosító jelölés):

- b) A 3.2.1.8. pont a következőképpen módosul:

„3.2.1.8. Névleges motorteljesítmény (n): kW..... min⁻¹
fordulatszámon (a gyártó által megadott érték)”

- c) A 3.2.12.2–3.2.12.2.1. pont a következőképpen módosul:

„3.2.12.2. Kibocsátáscsökkentő berendezések (amennyiben más cím alatt nem szerepelnek)

3.2.12.2.1. Katalizátor”

- d) A 3.2.12.2.1.11. pontot el kell hagyni.

- e) A 3.2.12.2.1.11.6–3.2.12.2.1.11.7. pontot el kell hagyni.

- f) A 3.2.12.2.2. pontot el kell hagyni, helyébe a következő új pont lép:

„3.2.12.2.2.1. Oxigénérzékelő: van/nincs ⁽¹⁾”

- g) A 3.2.12.2.5. pont a következőképpen módosul:

„3.2.12.2.5. Párolgási kibocsátást csökkentő rendszer (csak benzinnel és etanollal működő motorok esetében): van/nincs ⁽¹⁾”

▼B

h) A 3.2.12.2.8. pont a következőképpen módosul:

„3.2.12.2.8. Egyéb rendszer”

i) A szöveg a következő új, 3.2.12.2.10–3.2.12.2.10.1. ponttal egészül ki:

„3.2.12.2.10. Periodikusan regeneráló rendszer: (az alábbi adatokat meg kell adni minden önálló egységre)

3.2.12.2.10.1. A regenerálás módja vagy rendszere, leírás és/vagy rajz:

j) A szöveg a következő új, 3.2.12.2.11.1. ponttal egészül ki:

„3.2.12.2.11.1. A szükséges reagens típusa és koncentrációja:”

k) A 3.3. pont a következőképpen módosul:

„3.3. Elektromos gép”

l) A 3.3.2. pont a következőképpen módosul:

„3.3.2. REESS”

m) A 3.4. pont a következőképpen módosul:

„3.4. Meghajtóenergia-átalakítók kombinációi”

n) A 3.5.4–3.5.5.6. pontot el kell hagyni.

o) A 4.6. pont a következőképpen módosul:

„4.6. Áttételi viszonyszámok

Sebességfokozat	Belső áttételi viszonyszámok (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a motoréhoz viszonyítva)	Végső áttételi viszonyszám(ok) (a sebességváltó kimenőtengelyének fordulatszáma a hajtott kerék fordulatszámához viszonyítva)	Összáttételi viszonyszám
CVT (fokozatmentes sebességváltó) esetében a legnagyobb érték			
1			
2			
3			
...			
CVT (fokozatmentes sebességváltó) esetében a legkisebb érték Hátramenet”			

p) A 6.6.1. pont a következőképpen módosul:

„6.6.1. Gumiabroncs/keréktárcsa kombináció(k)”

q) A 9.1. pont a következőképpen módosul:

„9.1. A felépítmény típusa a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének C. részében meghatározott kódok szerint:”



A 2007/46/EK irányelv VIII. mellékletének módosításai

4. A 2007/46/EK irányelv VIII. melléklete a következőképpen módosul:

„VIII. MELLÉKLET

VIZSGÁLATI EREDMÉNYEK

(A típusjóváahagyó hatóságnak kell kitöltenie és a jármű EK-típusbizonyítványához mellékelnie)

Minden esetben világosan meg kell adni, hogy az adatok melyik változatra és kivételre vonatkoznak. Egy adott kivétel tekintetében nem adható meg több eredmény. Azonban több eredmény kombinációját is meg lehet adni egy kivételhez abban az esetben, ha jelölik, hogy az eredmények közül melyik a legkedvezőtlenebb. Ez utóbbi esetben megjegyzésben kell utalni arra, hogy a (*)-gal jelölt jellemzők tekintetében csak a legkedvezőtlenebb esetre vonatkozó eredmények vannak feltüntetve.

1. A zajsztízvizsgálatok eredményei

A jóváahagyás tekintetében alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma. Több szakaszban történő végrehajtást előíró szabályozási aktus esetében meg kell adni a végrehajtási szakaszt is:

Változat/kivétel:	...	...	...
Mozgó jármű (dB(A)/E):	...	...	...
Álló jármű (dB(A)/E):	...	...	...
fordulatszám (min ⁻¹):	...	...	...

2. A kipufogógáz-kibocsátási vizsgálatok eredményei

2.1. A könnyű személy- és haszongépjárművekre vonatkozó vizsgálati eljárás szerint vizsgált gépjárművek kibocsátása

Adja meg a jóváahagyás tekintetében alkalmazandó legutolsó módosító szabályozási aktus számát. Több szakaszban történő végrehajtást előíró szabályozási aktus esetében meg kell adni a végrehajtási szakaszt is:

Tüzelőanyag(ok) ⁽¹⁾ ... (gázolaj, benzin, LPG, földgáz; kettős tüzelőanyag-felhasználás: benzin/földgáz, LPG, földgáz/biométán; rugalmas tüzelőanyag-felhasználás: benzin/etanol...)

2.1.1. 1. típusú vizsgálat ⁽²⁾, ⁽³⁾ (a jármű hidegindítása utáni vizsgálati ciklusban mért kibocsátások)

Az új európai menetciklus (NEDC) szerinti átlagos értékek, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás (WLTP) szerinti legmagasabb értékek

Változat/kivétel:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
Összes szénhidrogén (mg/km)	...	...	...

⁽¹⁾ Amennyiben a tüzelőanyagra korlátozások vonatkoznak, ezen korlátozások feltüntetése (pl. földgáz esetében az L tartomány vagy a H tartomány).

⁽²⁾ Kétfajta tüzelőanyaggal üzemelő járművek esetében a táblázatot mindkét tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni.

⁽³⁾ A rugalmas tüzelőanyag-felhasználású járművek esetében, ahol a vizsgálatot mindkét tüzelőanyag tekintetében el kell végezni az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének I.2.4. ábrája szerint, valamint az LPG-vel vagy földgázzal/biométánnal (akár egy, akár kétfajta tüzelőanyaggal) üzemelő járművek esetében a táblázatot meg kell ismételni a vizsgálathoz használt különböző referenciagázok tekintetében, és a legrosszabb eredményeket egy külön táblázatban kell bemutatni. Adott esetben a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 12. melléklete 3.1.4. szakaszának megfelelően azt is meg kell adni, hogy az eredmények mérésen vagy számításon alapulnak-e.

▼B

Nem metán szénhidrogének (mg/km)	...	...	...
NO _x (mg/km)	...	...	...
Összes szénhidrogén + NO _x (mg/km)	...	...	...
Részecskék tömege (PM) (mg/km)	...	...	...
Részecskék száma (PN) (#/km) ⁽¹⁾	...	...	...

Környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT)

ATCT szerinti család	Interpolációs család	Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család
...	...	...
...	...	...

Családi korrekciós tényezők

ATCT szerinti család	Családi korrekciós tényező
...	...
...	...

2.1.2. 2. típusú vizsgálat ⁽¹⁾, ⁽²⁾ (a közúti közlekedésre való alkalmasság tekintetében történő típusjóváhozáshoz szükséges kibocsátási adatok)

2. típusú vizsgálat, alpjáraton, alacsony fordulatszámon:

Változat/kivétel:	...	...	...
CO (térfogat%)	...	...	...
Motorfordulatszám (min ⁻¹)	...	...	...
A motorolaj hőmérséklete (°C)	...	...	...

2. típusú vizsgálat, alpjáraton, magas fordulatszámon:

Változat/kivétel:	...	...	...
CO (térfogat%)	...	...	...
Lambda érték	...	...	...
Motorfordulatszám (min ⁻¹)	...	...	...
A motorolaj hőmérséklete (°C)	...	...	...

⁽¹⁾ Kétfajta tüzelőanyaggal üzemelő járművek esetében a táblázatot mindkét tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni.

⁽²⁾ A rugalmas tüzelőanyag-felhasználású járművek esetében, ahol a vizsgálatot mindkét tüzelőanyag tekintetében el kell végezni az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének I.2.4. ábrája szerint, valamint az LPG-vel vagy földgázzal/biométtánnal (akár egy, akár kétfajta tüzelőanyaggal) üzemelő járművek esetében a táblázatot meg kell ismételni a vizsgálathoz használt különböző referenciagázok tekintetében, és a legrosszabb eredményeket egy külön táblázatban kell bemutatni. Adott esetben a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 12. melléklete 3.1.4. szakaszának megfelelően azt is meg kell adni, hogy az eredmények mérésen vagy számításon alapulnak-e.

▼B

- 2.1.3. 3. típusú vizsgálat (kartergáz-kibocsátás): ...
- 2.1.4. 4. típusú vizsgálat (párolgási kibocsátások): ... g/vizsgálat
- 2.1.5. 5. típusú vizsgálat (a kibocsátáscsökkentő berendezések tartóssága):

- Lefutott távolság (km) (pl. 160 000 km): ...
- Romlási tényező (DF): számított/rögzített ⁽¹⁾
- Értékek:

Változat/kivétel:	...	...	...
CO	...	...	...
Összes szénhidrogén	...	...	...
Nem metán szénhidrogének	...	...	...
NO _x	...	...	...
Összes szénhidrogén + NO _x	...	...	...
Részecskék tömege (PM)	...	...	...
Részecskék száma (PN) ⁽¹⁾	...	...	...

- 2.1.6. 6. típusú vizsgálat (átlagos kibocsátás alacsony környezeti hőmérsékleten):

Változat/kivétel:	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
Összes szénhidrogén (g/km)	...	...	...

- 2.1.7. OBD: van/nincs ⁽²⁾

- 2.2. *A nehéz haszongépjárművekre vonatkozó vizsgálati eljárás szerint vizsgált motorok kibocsátása.*

Adja meg a jóváhagyás tekintetében alkalmazandó legutolsó módosító szabályozási aktus számát. Több szakaszban történő végrehajtást előíró szabályozási aktus esetében meg kell adni a végrehajtási szakaszt is: ...

Tüzelőanyag(ok) ⁽³⁾: ... (gázolaj, benzin, LPG, földgáz, etanol ...)

- 2.2.1. Az ESC-vizsgálat eredményei ⁽⁴⁾, ⁽⁵⁾, ⁽⁶⁾

Változat/kivétel:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
Összes szénhidrogén (mg/kWh)	...	...	...
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾	...	...	...

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő.

⁽²⁾ A nem kívánt rész törölendő.

⁽³⁾ Amennyiben a tüzelőanyagra korlátozások vonatkoznak, ezen korlátozások feltüntetése (pl. földgáz esetében az L tartomány vagy a H tartomány).

⁽⁴⁾ Adott esetben.

⁽⁵⁾ Az Euro VI esetében az ESC WHSC-nek, az ETC pedig WHTC-nek értendő.

⁽⁶⁾ Az Euro VI esetében, ha a sűrített földgázzal vagy LPG-vel üzemelő motorokat különböző referencia-tüzelőanyagokkal vizsgálják, a táblázatot mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyag tekintetében meg kell ismételni.

▼B

Részecskék tömege (mg/kWh)	...	...	...
Részecskék száma (#/kWh) ⁽¹⁾	...	...	...

2.2.2. Az ELR-vizsgálat eredménye ⁽¹⁾

Változat/kivitel:	...	...	...
Füstérték: ... m ⁻¹	...	...	...

2.2.3. Az ETC-vizsgálat eredménye ⁽²⁾, ⁽³⁾

Változat/kivitel:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
Összes szénhidrogén (mg/kWh)	...	...	...
Nem metán szénhidrogének (mg/kWh) ⁽¹⁾	...	...	...
CH ₄ (mg/kWh) ⁽¹⁾	...	...	...
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾	...	...	...
Részecskék tömege (mg/kWh)	...	...	...
Részecskék száma (#/kWh) ⁽¹⁾	...	...	...

2.2.4. Alapjárat vizsgálat ⁽⁴⁾

Változat/kivitel:	...	...	...
CO (térfogat%)	...	...	...
Lambda érték ⁽¹⁾	...	...	...
Motorfordulatszám (min ⁻¹)	...	...	...
A motorolaj hőmérséklete (K)	...	...	...

2.3. Dízelfüst

Adja meg a jóváhagyás tekintetében alkalmazandó legutolsó módosító szabályozási aktus számát. Több szakaszban történő végrehajtást előíró szabályozási aktus esetében meg kell adni a végrehajtási szakaszt is:

2.3.1. A szabadgyorsítási vizsgálat eredményei

Változat/kivitel:	...	...	...
Az elnyelési együttható korrigált értéke (m ⁻¹)	...	...	...
A motor rendes alapjárat fordulatszáma	...	...	...
A motor legnagyobb fordulatszáma	...	...	...
Olajhőmérséklet (min./max.)	...	...	...

⁽¹⁾ Adott esetben.

⁽²⁾ Az Euro VI esetében az ESC WHSC-nek, az ETC pedig WHTC-nek értendő.

⁽³⁾ Az Euro VI esetében, ha a sűrített földgázzal vagy LPG-vel üzemelő motorokat különböző referencia-tüzelőanyagokkal vizsgálják, a táblázatot mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyag tekintetében meg kell ismételni.

⁽⁴⁾ Adott esetben.

▼B

3. A CO₂-kibocsátási vizsgálat, a tüzelőanyag-/elektromosenergia-fogyasztási vizsgálat és a jármű hatósugarára (elektromos hajtás esetében) vonatkozó vizsgálat eredményei

A jóváhagyás tekintetében alkalmazandó szabályozási alaptus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma:

3.1. Belső égésű motorok, ideértve a nem külső feltöltésű, hibrid hajtású elektromos járműveket (NOVC) ⁽¹⁾ ⁽²⁾

Változat/kivitel:	...	...	...
A kibocsátott CO ₂ tömege (városi körülmények) (g/km)	...	...	...
A kibocsátott CO ₂ tömege (városon kívüli körülmények) (g/km)	...	...	...
A kibocsátott CO ₂ tömege (vegyes) (g/km)	...	...	...
Tüzelőanyag-fogyasztás (városi körülmények) (l/100 km) ⁽¹⁾	...	...	...
Tüzelőanyag-fogyasztás (városon kívüli körülmények) (l/100 km) ⁽²⁾	...	...	...
Tüzelőanyag-fogyasztás (vegyes) (l/100 km) ⁽³⁾	...	...	...

⁽¹⁾ A földgázzal, illetve hidrogén-földgáz keverékkel üzemelő járművek esetében a »l/100 km« mértékegység helyébe a »m³/100 km« mértékegység, a hidrogénnel üzemelő járművek esetében pedig a »kg/100 km« mértékegység lép.

⁽²⁾ A földgázzal, illetve hidrogén-földgáz keverékkel üzemelő járművek esetében a »l/100 km« mértékegység helyébe a »m³/100 km« mértékegység, a hidrogénnel üzemelő járművek esetében pedig a »kg/100 km« mértékegység lép.

⁽³⁾ A földgázzal, illetve hidrogén-földgáz keverékkel üzemelő járművek esetében a »l/100 km« mértékegység helyébe a »m³/100 km« mértékegység, a hidrogénnel üzemelő járművek esetében pedig a »kg/100 km« mértékegység lép.

Interpolációs család-azonosító ⁽¹⁾	Változat/kivitelek
...	...
...	...
...	...

⁽¹⁾ Az interpolációs család-azonosító formátuma a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. június 1-jei (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet XXI. mellékletének 5.0. pontjában van megadva.

Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója ⁽¹⁾	Változat/kivitelek
...	...
...	...
...	...

⁽¹⁾ A kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítójának formátuma az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 5.0. pontjában van megadva.

⁽¹⁾ Adott esetben.

⁽²⁾ A táblázatot mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni.

▼B

Eredmények:	Interpolációs család-azonosító			Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója
	VH	VM (adott esetben)	VL (adott esetben)	V reprezentatív
A LOW fázisban kibocsátott CO ₂ tömege (g/km)	...	...	...	
A MID fázisban kibocsátott CO ₂ tömege (g/km)	...	...	...	
A HIGH fázisban kibocsátott CO ₂ tömege (g/km)	...	...	...	
Az EXTRA-HIGH fázisban kibocsátott CO ₂ tömege (g/km)	...	...	...	
A kibocsátott CO ₂ tömege (vegyes) (g/km)	...	...	...	
Tüzelőanyag-fogyasztás a LOW fázisban (l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km)	...	...	...	
Tüzelőanyag-fogyasztás a MID fázisban (l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km)	...	...	...	
Tüzelőanyag-fogyasztás a HIGH fázisban (l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km)	...	...	...	
Tüzelőanyag-fogyasztás az EXTRA-HIGH fázisban (l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km)	...	...	...	
Tüzelőanyag-fogyasztás (vegyes) (l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km)	...	...	...	
f0	...	...	...	
f1	...	...	...	
f2	...	...	...	
RR	...	...	...	
Delta Cd*A (a VL esetében (adott esetben), a VH-val összehasonlítva)	...	...	...	
Vizsgálati tömeg	...	...	...	

A táblázatot mindegyik interpolációs és kigurulási menetellenállási mátrix szerinti családra vonatkozóan meg kell ismételni.

3.2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek (OVC) ⁽¹⁾

Változat/kivétel:	...	...	...
A kibocsátott CO ₂ tömege (A feltétel, vegyes) (g/km)	...	...	...
A kibocsátott CO ₂ tömege (B feltétel, vegyes) (g/km)	...	...	...

⁽¹⁾ Adott esetben.



A kibocsátott CO ₂ tömege (súlyozott, vegyes) (g/km)	...	...	...
Tüzelőanyag-fogyasztás (A feltétel, vegyes) (l/100 km) ^(g)	...	...	...
Tüzelőanyag-fogyasztás (B feltétel, vegyes) (l/100 km) ^(g)	...	...	...
Tüzelőanyag-fogyasztás (súlyozott, vegyes) (l/100 km) ^(g)	...	...	...
Elektromosenergia-fogyasztás (A feltétel, vegyes) (Wh/km)	...	...	...
Elektromosenergia-fogyasztás (B feltétel, vegyes) (Wh/km)	...	...	...
Elektromosenergia-fogyasztás (súlyozott és vegyes) (Wh/km)	...	...	...
Hatósugár tisztán elektromos hajtással (km)	...	...	...

Interpolációs család száma	Változat/kivitelek
...	...
...	...
...	...

Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója	Változat/kivitelek
...	...
...	...
...	...

Eredmények:	Interpolációs család-azonosító			Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója
	VH	VM (adott esetben)	VL (adott esetben)	V reprezentatív
A LOW fázisban kibocsátott CO ₂ tömege a töltést fenntartó üzemmódban (g/km)	...		...	
A MID fázisban kibocsátott CO ₂ tömege a töltést fenntartó üzemmódban (g/km)	...		...	
A HIGH fázisban kibocsátott CO ₂ tömege a töltést fenntartó üzemmódban (g/km)	...		...	
Az EXTRA-HIGH fázisban kibocsátott CO ₂ tömege a töltést fenntartó üzemmódban (g/km)	...		...	
A kibocsátott CO ₂ tömege a töltést fenntartó üzemmódban (vegyes) (g/km)	...		...	



Eredmények:	Interpolációs család-azonosító			Kigurulási menetellenlási mátrix szerinti család azonosítója
	VH	VM (adott esetben)	VL (adott esetben)	V reprezentatív
A kibocsátott CO ₂ tömege a töltést fogyasztó üzemmódban (vegyes) (g/km)				
A kibocsátott CO ₂ tömege (súlyozott, vegyes) (g/km)				
Tüzelőanyag-fogyasztás a LOW fázisban a töltést fenntartó üzemmódban (l/100 km)	...		...	
Tüzelőanyag-fogyasztás a MID fázisban a töltést fenntartó üzemmódban (l/100 km)	...		...	
Tüzelőanyag-fogyasztás a HIGH fázisban a töltést fenntartó üzemmódban (l/100 km)	...		...	
Tüzelőanyag-fogyasztás az EXTRA-HIGH fázisban a töltést fenntartó üzemmódban (l/100 km)	...		...	
Tüzelőanyag-fogyasztás a töltést fenntartó üzemmódban (vegyes) (l/100 km)	...		...	
Tüzelőanyag-fogyasztás a töltést fogyasztó üzemmódban (vegyes) (l/100 km)	...		...	
Tüzelőanyag-fogyasztás (súlyozott, vegyes) (l/100 km)	...		...	
EF _{AC,weighted}	...		...	
EAER (vegyes)	...		...	
EAER _{city}	...		...	
f0	...		...	
f1	...		...	
f2	...		...	
RR	...		...	
Delta Cd*A (a VL vagy VM esetében, a VH-val összehasonlítva)	...		...	
Vizsgálati tömeg	...		...	
A reprezentatív jármű homlokfelülete (m ²)				

A táblázatot mindegyik interpolációs családra vonatkozóan meg kell ismételni.

3.3. Tisztán elektromos járművek ⁽¹⁾

Változat/kivétel:	...	...	...
Elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km)	...	...	...
Hatósugár (km)	...	...	...

⁽¹⁾ Adott esetben.

▼ B

Interpolációs család száma	Változat/kivitelek
...	...
...	...
...	...

Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója	Változat/kivitelek
...	...
...	...
...	...

Eredmények:	Interpolációs család-azonosító		Mátrix szerinti család azonosítója
	VH	VL	V reprezentatív
Elektromosenergia-fogyasztás (vegyes) (Wh/km)	...	...	
Hatósugár tisztán elektromos hajtással (vegyes) (km)	...	...	
Hatósugár tisztán elektromos hajtással (város) (km)	...	...	
f0	...	...	
f1	...	...	
f2	...	...	
RR	...	...	
Delta Cd*A (a VL esetében, a VH-val összehasonlítva)	...	...	
Vizsgálati tömeg	...	...	
A reprezentatív jármű homlokfelülete (m ²)			

3.4. *Hidrogénalapú tüzelőanyag-cellával működő járművek ⁽¹⁾*

Változat/kivitel:	...	...	...
Tüzelőanyag-fogyasztás (kg/100 km)	...	...	...

	Változat/kivitel:	Változat/kivitel:
Tüzelőanyag-fogyasztás (vegyes) (kg/100 km)	...	...
f0	...	...
f1	...	...
f2	...	...
RR	...	...
Vizsgálati tömeg	...	

⁽¹⁾ Adott esetben.

▼B

- 3.5. A korrelációs eszközzel az (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelet szerint a teljesítményről készített jegyzőkönyv(ek)

A táblázatot mindegyik interpolációs és kigurulási menetellenállási mátrix szerinti családra vonatkozóan meg kell ismételni.

Interpolációs család-azonosító vagy kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család [Lábjegyzet: »Típusjóváahagyási szám + Interpolációs-család-azonosító sorszám«]: ...

VH jegyzőkönyv: ...

VL jegyzőkönyv (adott esetben): ...

V reprezentatív: ...

4. Az öko-innovációs technológiával (technológiákkal) felszerelt járműveken végzett vizsgálatok eredményei ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾

A 83. sz. ENSZ EGB-előírás szerint (adott esetben)

Változat/kivétel ...								
Az öko-innovációs technológiát jóváahagyó határozat ⁽¹⁾	Az öko-innovációs technológia kódja ⁽²⁾	1. típus/I. ciklus (NEDC/WLTP)	1. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	2. Az öko-innovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	3. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban ⁽³⁾	4. Az öko-innovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban (= az I. melléklet 3.5.1.3. pontja)	5. Használati tényező (usage factor, UF), azaz a technológia használatának időbeli részaránya a szokásos üzemeltetési körülmények között	Megtakarított CO ₂ -kibocsátás ((1 – 2) – (3 – 4)) * 5
(EU) xxx/201x	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Az új európai menetciklusban (NEDC) megtakarított CO ₂ -kibocsátás összesen (g/km) ⁽⁴⁾								...

⁽¹⁾ ^(h4) Az öko-innovációs technológiát jóváahagyó bizottsági határozat száma

⁽²⁾ ^(h5) Az öko-innovációs technológiát jóváahagyó bizottsági határozatban a technológiához rendelt kód

⁽³⁾ ^(h6) Ha az 1. típusú vizsgálati ciklus helyett a modellezés módszerét választják, ez az érték a modellezéssel kapott érték.

⁽⁴⁾ ^(h7) Az I. típusú vizsgálat során az egyes öko-innovációs technológiák révén megtakarított CO₂-kibocsátások összege a 83. sz. ENSZ EGB-előírás szerint.

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete szerint (adott esetben)

Változat/kivétel ...								
Az öko-innovációs technológiát jóváahagyó határozat ⁽¹⁾	Az öko-innovációs technológia kódja ⁽²⁾	1. típus/I. ciklus (NEDC/WLTP)	1. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	2. Az öko-innovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	3. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban ⁽³⁾	4. Az öko-innovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban	5. Használati tényező (usage factor, UF), azaz a technológia használatának időbeli részaránya a szokásos üzemeltetési körülmények között	Megtakarított CO ₂ -kibocsátás ((1 – 2) – (3 – 4)) * 5
(EU) xxx/201x	...	...	...	...	...	...	...	...

⁽¹⁾ ^(h1) A táblázatot mindegyik változatra/kivételre vonatkozóan meg kell ismételni.

⁽²⁾ ^(h2) A táblázatot mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni.

⁽³⁾ ^(h3) A táblázatot szükség esetén öko-innovációs technológiáinként egy-egy sorral ki kell egészíteni.



Változat/kivétel ...								
Az öko-innovációs technológiát jóváhagyó határozat ⁽¹⁾	Az öko-innovációs technológia kódja ⁽²⁾	1. típus/I. ciklus (NEDC/WLTP)	1. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	2. Az öko-innovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása (g/km)	3. A viszonyítási alapul vett jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban ⁽³⁾	4. Az öko-innovációs technológiával felszerelt jármű CO ₂ -kibocsátása az 1. típusú vizsgálati ciklusban	5. Használati tényező (usage factor, UF), azaz a technológia használatának időbeli részaránya a szokásos üzemeltetési körülmények között	Megtakarított CO ₂ -kibocsátás ((1 – 2) – (3 – 4)) * 5
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
A könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárásban (WLTP) megtakarított CO ₂ -kibocsátás összesen (g/km) ⁽⁴⁾								

⁽¹⁾ ^(h4) Az öko-innovációs technológiát jóváhagyó bizottsági határozat száma

⁽²⁾ ^(h5) Az öko-innovációs technológiát jóváhagyó bizottsági határozatban a technológiához rendelt kód

⁽³⁾ ^(h6) Ha az 1. típusú vizsgálati ciklus helyett a modellezés módszerét választják, ez az érték a modellezéssel kapott érték.

⁽⁴⁾ ^(h7) Az 1. típusú vizsgálat során az egyes öko-innovációs technológiák révén megtakarított CO₂-kibocsátások összege az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 4. al melléklete szerint.

4.1. Az öko-innovációs technológia (technológiák) általános kódja ⁽¹⁾:

Magyarázó megjegyzések

^(h) Öko-innovációs technológiák.

⁽¹⁾ ^(h8) Az öko-innovációs technológia (technológiák) általános kódjának a következő, szóközzel elválasztott elemekből kell állnia:

- a jóváhagyó hatóság kódja a VII. melléklet szerint,
- a járműbe szerelt egyes öko-innovációs technológiák kódja külön-külön, a Bizottság jóváhagyó határozatainak időrendi sorrendjében megadva.

(Pl. az időrendi sorrendben 10, 15 és 16 számon jóváhagyott, a német típusjóváhagyó hatóság által minősített járműbe szerelt három öko-innovációs technológia általános kódja: »e1 10 15 16«.)

A 2007/46/EK irányelv IX. mellékletének módosításai

5. A 2007/46/EK irányelv IX. mellékletének helyébe a következő szöveg lép:

„IX. MELLÉKLET

EK-MEGFELELŐSÉGI NYILATKOZAT

0. CÉLKITŰZÉSEK

A megfeleléségi nyilatkozat a jármű gyártója által a vásárlónak átadott nyilatkozat, melyben biztosítja a vásárlót arról, hogy az általa vásárolt jármű megfelel a gyártása időpontjában hatályos uniós jogszabályoknak.

A megfeleléségi nyilatkozat azt a célt is szolgálja, hogy lehetővé tegye a tagállami illetékes hatóságok számára a járművek nyilvántartásba vételét anélkül, hogy a kérelmező számára kiegészítő műszaki dokumentáció benyújtását kellene előírniuk.

E célból a megfeleléségi nyilatkozatnak a következőket kell tartalmaznia:

a) jármű-azonosító szám;

▼B

- b) a jármű pontos műszaki jellemzői (azaz a különböző rovatokban értéktartományok feltüntetése nem megengedett).

1. ÁLTALÁNOS LEÍRÁS

1.1. A megfelelőségi nyilatkozat két részből áll.

- a) 1. OLDAL, amely a gyártó megfelelőségi nyilatkozatát tartalmazza. Ez a sablon ugyanaz minden jármű-kategóriára.
- b) 2. OLDAL, amely a jármű fő jellemzőinek műszaki leírása. A 2. oldalon szereplő sablon az egyes jármű-kategóriákhoz igazodik.

1.2. A megfelelőségi nyilatkozatot legfeljebb A4-es formátumban (210 × 297 mm) vagy legfeljebb A4-esre hajtogatható formátumban kell kiállítani.

1.3. Az O. szakasz b) pontjában foglalt rendelkezések sérelme nélkül, a második részben feltüntetett értékeknek és mértékegységeknek a vonatkozó szabályozási aktusok típusjóváhagyási dokumentációjában megadott értékeknek és mértékegységeknek kell lenniük. A gyártás megfelelőségének ellenőrzése esetén az értékeket a vonatkozó szabályozási aktusokban megállapított módszereknek megfelelően kell ellenőrizni. Az említett szabályozási aktusokban megengedett tűréshatárokat figyelembe kell venni.

2. KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK

- 2.1. A megfelelőségi nyilatkozat A. mintája (teljes jármű) olyan járművekre vonatkozik, amelyek a közúton anélkül használhatók, hogy a jóváhagyásukhoz további gyártási lépcsőt igényelnének.
- 2.2. A megfelelőségi nyilatkozat B. mintája (befejezett járművek) olyan járművekre vonatkozik, amelyek jóváhagyásukhoz további lépcsőn mentek át.

Ez a többlépcsős jóváhagyási folyamat szokásos eredménye (pl. járműgyártó által épített alvázra második lépcsős gyártó által épített busz).

A többlépcsős folyamat során hozzáadott további jellemzőket röviden ismertetni kell.

2.3. A megfelelőségi nyilatkozat C. mintája (nem teljes járművek) olyan járművekre vonatkozik, amelyek jóváhagyásához további gyártási lépcső szükséges (pl. tehergépkocsi-alváz).

A félpótkocsikhoz tartozó vontatók kivételével az N kategóriájú, járóképes alvázal ellátott járművekre vonatkozó megfelelőségi nyilatkozatokat a C. minta szerint kell kiállítani.

I. RÉSZ

TELJES ÉS BEFEJEZETT JÁRMŰVEK

A1. MINTA – 1. OLDAL

TELJES JÁRMŰVEK

EK-MEGFELELŐSÉGI NYILATKOZAT

1. oldal

Alulírott [...] *(teljes név és beosztás)* ezúton igazolom, hogy a jármű:

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve): ...

▼B

0.2. Típus: ...

— Változat ^(a): ...— Kivitel ^(a): ...

0.2.1. Kereskedelmi név: ...

0.4. Jármű-kategória: ...

0.5. A gyártó vállalat neve és címe: ...

0.6. A hatóságilag előírt táblák helye és rögzítésük módja: ...

A jármű-azonosító szám helye: ...

0.9. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe: ...

0.10. Jármű-azonosító szám: ...

minden tekintetben megfelel a(z) ...-án/-én kiadott, ... *(kiterjesztési számot is tartalmazó típusjóváhagyási szám)* számú jóváhagyásban leírt típusnak, és

állandó nyilvántartásba vehető a jobb oldali/bal oldali ^(b) közlekedési rendű, metrikus/angolszász ^(c) mértékegységet használó sebességmérőt és (adott esetben) metrikus/angolszász ^(c) mértékegységet használó kilométer-számlálót ^(d) alkalmazó tagállamokban.

(Hely) (Dátum): ...	(Aláírás): ...

*A2. MINTA – 1. OLDAL**KIS SOROZATBAN KIADOTT TÍPUSJÓVÁHAGYÁSSAL RENDELKEZŐ
TELJES JÁRMŰVEK*

[Év]	[Sorszám]

EK-MEGFELELŐSÉGI NYILATKOZAT

1. oldal

Alulírott [...] *(teljes név és beosztás)* ezúton igazolom, hogy a jármű:

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve): ...

0.2. Típus: ...

— Változat ^(a): ...— Kivitel ^(a): ...

0.2.1. Kereskedelmi név: ...

0.4. Jármű-kategória: ...

0.5. A gyártó vállalat neve és címe: ...

0.6. A hatóságilag előírt táblák helye és rögzítésük módja: ...

A jármű-azonosító szám helye: ...

▼B

0.9. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe: ...

0.10. Jármű-azonosító szám: ...

minden tekintetben megfelel a(z) ...-án/-én kiadott, ... *(kiterjesztési számot is tartalmazó típusjóváhagyási szám)* számú jóváhagyásban leírt típusnak, és

állandó nyilvántartásba vehető a jobb oldali/bal oldali ^(b) közlekedési rendű, metrikus/angolszász ^(c) mértékegységet használó sebességmérőt és (adott esetben) metrikus/angolszász ^(c) mértékegységet használó kilométer-számlálót ^(d) alkalmazó tagállamokban.

(Hely) (Dátum): ...	(Aláírás): ...

B. MINTA – 1. OLDAL

BEFEJEZETT JÁRMŰVEK

EK-MEGFELELŐSÉGI NYILATKOZAT

1. oldal

Alulírott [...] *(teljes név és beosztás)* ezúton igazolom, hogy a jármű:

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve): ...

0.2. Típus: ...

— Változat ^(a): ...

— Kivitel ^(a): ...

0.2.1. Kereskedelmi név: ...

0.2.2. A több lépcsőben jóváhagyott járművek esetében az alapjármű/előző lépcsőkben jóváhagyott jármű típusjóváhagyására vonatkozó információk (az egyes lépcsőkre vonatkozó információk felsorolása):

— Típus: ...

— Változat ^(a): ...

— Kivitel ^(a): ...

Típusjóváhagyási szám, kiterjesztés száma ...

0.4. Jármű-kategória: ...

0.5. A gyártó vállalat neve és címe: ...

0.5.1. A több lépcsőben jóváhagyott járművek esetében az alapjármű/előző lépcső(k)ben jóváhagyott jármű gyártójának cégneve és címe...

0.6. A hatóságilag előírt táblák helye és rögzítésük módja: ...

A jármű-azonosító szám helye: ...

0.9. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe: ...

▼B

0.10. Jármű-azonosító szám: ...

- a) az alábbiak szerint fejezték be és módosították ⁽¹⁾: ... és
- b) minden tekintetben megfelel a(z) ...-án/-én kiadott, ... *(kiterjesztési számot is tartalmazó típusjóváhagyási szám)* számú jóváhagyásban leírt típusnak, és
- c) állandó nyilvántartásba vehető a jobb oldali/bal oldali ^(b) közlekedési rendű, metrikus/angolszász ^(c) mértékegységet használó sebességmérőt és (adott esetben) metrikus/angolszász ^(c) mértékegységet használó kilométer-számlálót ^(d) alkalmazó tagállamokban.

(Hely) (Dátum): ...	(Aláírás): ...

Csatolmányok: Az egyes korábbi gyártási szakaszokban kiadott megfelelőségi nyilatkozat.

2. OLDAL

M1 JÁRMŰ-KATEGÓRIA

(teljes és befejezett járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...

3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

Fő méretek

4. Tengelytáv ^(e): ... mm

4.1. Tengelytávolság:

1–2.: ... mm

2–3.: ... mm

3–4.: ... mm

5. Hosszúság: ... mm

6. Szélesség: ... mm

7. Magasság: ... mm

Tömegek

13. Menetkész tömeg: ... kg

13.2. A jármű tényleges tömege: ... kg

16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek

16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg

16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg stb.

▼B

16.4. A járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg

18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:

18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg

18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg

18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg

19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus függőleges terhelés: ... kg

Motor

20. A motor gyártója: ...

21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...

22. Működési elv: ...

23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾

23.1. Hibrid [elektromos] jármű osztálya: OVC-HEV/NOVC-HEV/OVC-FCHV/ NOVC-FCHV ⁽¹⁾

24. A hengerek száma és elrendezése: ...

25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³

26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ⁽⁸⁾: ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

30. Nyomtáv(ok):

1. ... mm

2. ... mm

3. ... mm

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja/gördülési ellenállási osztály (adott esetben) ^(b): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

▼B*Felépítmény*

38. Felépítmény kódja ⁽ⁱ⁾: ...
40. A jármű színe ⁽ⁱ⁾: ...
41. Az ajtók száma és kialakítása: ...
42. Az ülőhelyek száma (beleértve a vezetőülést is) ^(k): ...
- 42.1. Kizárólag a jármű álló helyzetében használható ülés(ek): ...
- 42.3. A kerekesszéket használó személyek által megközelíthető ülőhelyek száma: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajsztint
- Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszámon
- Elhaladási zaj: ... dB(A)
47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ^(l): Euro ...
- 47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek
- 47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...
- 47.1.2. Homlokfelület, m²: ...
- 47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók
- 47.1.3.0. f₀, N:
- 47.1.3.1. f₁, N/(km/h):
- 47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²
48. Kipufogógáz-kibocsátás ^(m) ^(m¹) ^(m²):
- Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...
- 1.1. vizsgálati eljárás: I. vagy ESC típusú ^(l)
- CO: CH: NO_x: CH + NO_x: Részecskék:
- Füstkapacitás (ELR): ... (m⁻¹)
- 1.2. vizsgálati eljárás: 1. típus (NEDC szerinti átlagos értékek, WLTP szerinti legmagasabb értékek) vagy WHSC (EURO VI) ^(l)
- CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ...
- Részecskék (darabszám): ...
- 2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)
- CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék: ...

▼B

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

49. CO₂-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromosenergia-fogyasztás^(m) ⁽¹⁾:

1. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket (adott esetben)

NEDC szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás a 692/2008/EK rendelet szerinti kibocsátásvizsgálat esetében
Városi körülmények ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Városon kívüli körülmények ⁽¹⁾ :	... g/km	l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Vegyes ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Súlyozott ⁽¹⁾ , vegyes	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km
Eltérési tényező (adott esetben)		
Ellenőrzési tényező (adott esetben)	„1” vagy „0”	

2. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (adott esetben)

Elektromosenergia-fogyasztás (súlyozott, vegyes ⁽¹⁾)		... Wh/km
Elektromos hatósugár:		... km

3. Ökoinnovációs technológiával (technológiákkal) felszerelt jármű: van/nincs ⁽¹⁾

3.1. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) általános kódja ^(p1): ...

3.2. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén megtakarított CO₂-kibocsátás összesen ^(p2) (mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni):

3.2.1. NEDC szerinti megtakarítás: ...g/km (adott esetben)

3.2.2. WLTP szerinti megtakarítás: ...g/km (adott esetben)

4. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket, az (EU) 2017/1151 rendelet szerint (adott esetben)

WLTP szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás
Alacsony ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Közepes ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Magas ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Rendkívül magas ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾

▼B

WLTP szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás
Vegyes:	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Súlyozott, vegyes ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾

5. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek az (EU) 2017/1151 rendelet szerint (adott esetben)

5.1. Tisztán elektromos járművek

Elektromosenergia-fogyasztás		... Wh/km
Elektromos hatósugár:		... km
Elektromos hatósugár városban		... km

5.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek

Elektromosenergia-fogyasztás (EC _{AC,weighted})		... Wh/km
Elektromos hatósugár (EAER)		... km
Elektromos hatósugár városban (EAER város)		... km

Egyéb

51. Különleges rendeltetésű járművek esetében: a II. melléklet 5. szakaszának megfelelő megnevezés: ...

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

További gumiabroncs/kerék kombinációk: műszaki paraméterek (nincs hivatkozás az RR-re)

2. OLDAL

M2 JÁRMŰ-KATEGÓRIA

(teljes és befejezett járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...
- 1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...
2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...
3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása): ...

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm

4.1. Tengelytávolság:

1–2.: ... mm

2–3.: ... mm

3–4.: ... mm

▼B

- 5. Hosszúság: ... mm
- 6. Szélesség: ... mm
- 7. Magasság: ... mm
- 9. A jármű eleje és a vonószerkezet középpontja közötti távolság: ... mm
- 12. Hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

- 13. Menetkész tömeg: ... kg
- 13.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
- 13.2. A jármű tényleges tömege: ... kg
- 16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
- 16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
- 16.4. A járműszerelvényműszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg
- 17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ ⁽⁹⁾
- 17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.

▼B

17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/ forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg stb.

17.4. A járműszerelvénnyel tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömege: ... kg

18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:

18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg

18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg

18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg

19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Motor

20. A motor gyártója: ...

21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...

22. Működési elv: ...

23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾

23.1. Hibrid [elektromos] jármű osztálya: OVC-HEV/NOVC-HEV/OVC-FCHV/ NOVC-FCHV ⁽¹⁾

24. A hengerek száma és elrendezése: ...

25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³

26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ⁽⁸⁾: ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

▼B*Tengelyek és felfüggesztés*

30. Nyomtáv(ok):

1. ... mm
2. ... mm
3. ... mm stb.

33. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott hajtott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja/gördülési ellenállási osztály (adott esetben) ^(b): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

Felépítmény

38. Felépítmény kódja ⁽ⁱ⁾: ...

39. Járműosztály: I. osztály/II. osztály/III. osztály/A osztály/B osztály ⁽¹⁾

41. Az ajtók száma és kialakítása: ...

42. Az ülőhelyek száma (beleértve a vezetőülést is) ^(k): ...

42.1. Kizárólag a jármű álló helyzetében használható ülés(ek): ...

42.3. A kerekés széket használó személyek által megközelíthető ülőhelyek száma: ...

43. Az állóhelyek száma: ...

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajszint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszámon

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ⁽¹⁾: Euro ...

47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

47.1.3.0. f₀, N:

47.1.3.1. f₁, N/(km/h):

47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²

▼B48. Kipufogógáz-kibocsátás (m^3) (m^1) (m^2):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

1.1. vizsgálati eljárás: 1. vagy ESC típusú (¹)

CO: CH: NO_x: CH + NO_x: Részecskék:

Füstopacitás (ELR): ... (m^{-1})

1.2. vizsgálati eljárás: 1. típus (NEDC szerinti átlagos értékek, WLTP szerinti legmagasabb értékek) vagy WHSC (EURO VI) (¹)

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ...

Részecskék (darabszám): ...

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék: ...

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m^{-1})49. CO₂-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromosenergia-fogyasztás (m^3) (¹):

1. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket (adott esetben)

NEDC szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás az új európai menetciklusban (NEDC), a 692/2008/EK rendelet szerinti kibocsátásvizsgálat esetében
Városi körülmények (¹):	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (¹)
Városon kívüli körülmények (¹):	... g/km	l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (¹)
Vegyes (¹):	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (¹)
Súlyozott (¹), vegyes	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km
Eltérési tényező (adott esetben)		
Ellenőrzési tényező (adott esetben)	„1” vagy „0”	

2. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (adott esetben)

Elektromosenergia-fogyasztás (súlyozott, vegyes (¹))		... Wh/km
Elektromos hatósugár:		... km

▼B

3. Ökoinnovációs technológiával (technológiákkal) felszerelt jármű: van/nincs ⁽¹⁾

3.1. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) általános kódja ^(p1): ...

3.2. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén megtakarított CO₂-kibocsátás összesen ^(p2) (mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni):

3.2.1. NEDC szerinti megtakarítás: ...g/km (adott esetben)

3.2.2. WLTP szerinti megtakarítás: ...g/km (adott esetben)

4. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket, az (EU) 2017/1151 rendelet szerint (adott esetben)

WLTP szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás
Alacsony ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Közepes ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Magas ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Rendkívül magas ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Vegyes:	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Súlyozott, vegyes ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾

5. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek az (EU) 2017/1151 rendelet szerint (adott esetben)

5.1. Tisztán elektromos járművek

Elektromosenergia-fogyasztás		... Wh/km
Elektromos hatósugár:		... km
Elektromos hatósugár városban		... km

5.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek

Elektromosenergia-fogyasztás (EC _{AC,weighted})		... Wh/km
Elektromos hatósugár (EAER)		... km
Elektromos hatósugár városban (EAER város)		... km

Egyéb

51. Különleges rendeltetésű járművek esetében: a II. melléklet 5. szakaszának megfelelő megnevezés: ...

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

▼B

2. *OLDAL*
M3 JÁRMŰ-KATEGÓRIA
(teljes és befejezett járművek)

2. *oldal**Általános szerkezeti jellemzők*

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...
- 1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...
2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...
3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm
- 4.1. Tengelytávolság:
 - 1–2.: ... mm
 - 2–3.: ... mm
 - 3–4.: ... mm
5. Hosszúság: ... mm
6. Szélesség: ... mm
7. Magasság: ... mm
9. A jármű eleje és a vonószerkezet középpontja közötti távolság: ... mm
12. Hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

13. Menetkész tömeg: ... kg
- 13.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
- 13.2. A jármű tényleges tömege: ... kg
16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.

▼B

- 16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
- 16.4. A járműszerelvényműszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg
17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ ^(e)
- 17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.4. A járműszerelvényműszakilag megengedett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömege: ... kg
18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:
- 18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg
- 18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg
- 18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg
19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg
- Motor*
20. A motor gyártója: ...
21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...
22. Működési elv: ...
23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾
- 23.1. Hibrid [elektromos] jármű: van/nincs ⁽¹⁾
24. A hengerek száma és elrendezése: ...
25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³
26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biometán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

▼B

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ^(g): ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(g)

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(g)

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(g)

28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

30.1. Az egyes kormányzott tengelyek nyomtávja: ... mm

30.2. Az összes többi tengely nyomtávja: ... mm

32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...

33. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott hajtott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(h): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

Felépítmény

38. Felépítmény kódja ⁽ⁱ⁾: ...

39. Járműosztály: I. osztály/II. osztály/III. osztály/A osztály/B osztály ⁽¹⁾

41. Az ajtók száma és kialakítása: ...

42. Az ülőhelyek száma (beleértve a vezetőülést is) ^(k): ...

42.1. Kizárólag a jármű álló helyzetében használható ülés(ek): ...

42.2. Ülőhelyek száma: ... (alsó szint) ... (felső szint) (beleértve a vezetőülést is)

42.3. A kerekesszéket használó személyek által megközelíthető ülőhelyek száma: ...

43. Az állóhelyek száma: ...

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

▼B

45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajsztint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszám

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ⁽¹⁾: Euro ...

47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

47.1.3.0. f_0 , N:

47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás ^(m) ^(m¹) ^(m²):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

1.1. vizsgálati eljárás: ESC

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

Füstkapacitás (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. vizsgálati eljárás: WHSC (EURO VI)

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének:
... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ...
Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szén-
hidrogén: ... CH₄: ... Részecskék: ...

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szén-
hidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ...
Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

Egyéb

51. Különleges rendeltetésű járművek esetében: a II. melléklet 5. szakaszának megfelelő megnevezés: ...

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

▼B

2. *OLDAL*
NI JÁRMŰ-KATEGÓRIA
(teljes és befejezett járművek)

2. *oldal**Általános szerkezeti jellemzők*

1. Tengelyek száma: ... és kerek száma: ...
- 1.1. Az ikerkerekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...
3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm
- 4.1. Tengelytávolság:
 - 1–2.: ... mm
 - 2–3.: ... mm
 - 3–4.: ... mm
5. Hosszúság: ... mm
6. Szélesség: ... mm
7. Magasság: ... mm
8. Nyeregpont távolsága a jármű leghátsó tengelyétől (legnagyobb és legkisebb): ... mm
9. A jármű eleje és a vonószerkezet középpontja közötti távolság: ... mm
11. A rakfelület hosszúsága: ... mm

Tömegek

13. Menetkész tömeg: ... kg
- 13.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 13.2. A jármű tényleges tömege: ... kg
14. Az alapjármű menetkész tömege: ... kg ⁽¹⁾ ⁽⁹⁾
16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.

▼B

16.4. A járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg

18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:

18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg

18.2. Félpótkocsi: ... kg

18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg

18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg

19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Motor

20. A motor gyártója: ...

21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...

22. Működési elv: ...

23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾

23.1. Hibrid [elektromos] jármű osztálya: OVC-HEV/NOVC-HEV/OVC-FCHV/ NOVC-FCHV ⁽¹⁾

24. A hengerek száma és elrendezése: ...

25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³

26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény (°): ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ (°)

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ (°)

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ (°)

28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

30. Nyomtáv(ok):

1. ... mm

2. ... mm

3. ... mm

▼B

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja/gördülési ellenállási osztály (adott esetben) ^(b): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ^(l)

37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

Felépítmény

38. Felépítmény kódja ^(l): ...

40. A jármű színe ^(l): ...

41. Az ajtók száma és kialakítása: ...

42. Az ülőhelyek száma (beleértve a vezetőülést is) ^(k): ...

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

- 45.1. Jellemző értékek ^(l): D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajszint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszámon

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ^(l): Euro ...

- 47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

- 47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

- 47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

- 47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

- 47.1.3.0. f_0 , N:

- 47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

- 47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás ^(m) ^(m1) ^(m2):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

- 1.1. vizsgálati eljárás: 1. vagy ESC típusú ^(l)

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

Füstopacitás (ELR): ... (m⁻¹)

- 1.2. vizsgálati eljárás: 1. típus (NEDC szerinti átlagos értékek, WLTP szerinti legmagasabb értékek) vagy WHSC (EURO VI) ^(l)

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

▼B

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék: ...

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

49. CO₂-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromosenergia-fogyasztás (m) (1):

1. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket (adott esetben)

NEDC szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás a 692/2008/EK rendelet szerinti kibocsátásvizsgálat esetében
Városi körülmények (1):	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (1)
Városon kívüli körülmények (1):	... g/km	l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (1)
Vegyes (1):	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (1)
Súlyozott (1), vegyes	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km
Eltérési tényező (adott esetben)		

2. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (adott esetben)

Elektromosenergia-fogyasztás (súlyozott, vegyes (1))		... Wh/km
Elektromos hatósugár:		... km

3. Ökoinnovációs technológiával (technológiákkal) felszerelt jármű: van/nincs (1)

3.1. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) általános kódja (P1): ...

3.2. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén megtakarított CO₂-kibocsátás összesen (P2) (mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni):

3.2.1. NEDC szerinti megtakarítás: ... g/km (adott esetben)

3.2.2. WLTP szerinti megtakarítás: ... g/km (adott esetben)

4. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket, az (EU) 2017/1151 rendelet szerint

WLTP szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás
Alacsony (1):	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (1)
Közepes (1):	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (1)
Magas (1):	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (1)
Rendkívül magas (1):	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km (1)

▼B

WLTP szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás
Vegyes:	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Súlyozott, vegyes ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾

5. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek az (EU) 2017/1151 rendelet szerint (adott esetben)

- 5.1. Tisztán elektromos járművek ⁽¹⁾ (adott esetben)

Elektromosenergia-fogyasztás		... Wh/km
Elektromos hatósugár:		... km
Elektromos hatósugár városban		... km

- 5.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek ⁽¹⁾ (adott esetben)

Elektromosenergia-fogyasztás (EC _{AC,weighted})		... Wh/km
Elektromos hatósugár (EAER)		... km
Elektromos hatósugár városban (EAER város)		... km

Egyéb

50. A veszélyes áruk szállítására vonatkozó tervezési követelmények szerint megadott típusjóváhagyás: igen/osztály(ok): .../nem ⁽¹⁾:

51. Különleges rendeltetésű járművek esetében: a II. melléklet 5. szakaszának megfelelő megnevezés: ...

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

Gumiabroncsok listája: műszaki paraméterek (nincs hivatkozás az RR-re)

*2. OLDAL**N2 JÁRMŰ-KATEGÓRIA*

(teljes és befejezett járművek)

*2. oldal**Általános szerkezeti jellemzők*

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...
- 1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...
2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...
3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása): ...

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm

▼B

4.1. Tengelytávolság:

1–2.: ... mm

2–3.: ... mm

3–4.: ... mm

5. Hosszúság: ... mm

6. Szélesség: ... mm

7. Magasság: ... mm

8. Nyeregpont távolsága a jármű leghátsó tengelyétől (legnagyobb és legkisebb): ... mm

9. A jármű eleje és a vonószerkezet középpontja közötti távolság: ... mm

11. A rakfelület hosszúsága: ... mm

12. Hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

13. Menetkész tömeg: ... kg

13.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

13.2. A jármű tényleges tömege: ... kg

16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek

16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg

16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg stb.

16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg stb.

16.4. A járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg

17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ ⁽⁹⁾

17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg

▼B

17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/ forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

17.4. A járműszerelvény tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömege: ... kg

18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:

18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg

18.2. Félpótkocsi: ... kg

18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg

18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg

19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Motor

20. A motor gyártója: ...

21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...

22. Működési elv: ...

23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾

23.1. Hibrid [elektromos] jármű osztálya: OVC-HEV/NOVC-HEV/OVC-FCHV/ NOVC-FCHV ⁽¹⁾

24. A hengerek száma és elrendezése: ...

25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³

26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ^(g): ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(g)

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(g)

▼B

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾

28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

31. A felemelhető tengely(ek) helyzete: ...

32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...

33. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott hajtott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja/gördülési ellenállási osztály (adott esetben) ^(h): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

Felépítmény

38. Felépítmény kódja ⁽ⁱ⁾: ...

41. Az ajtók száma és kialakítása: ...

42. Az ülőhelyek száma (beleértve a vezetőülést is) ^(k): ...

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajszint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszám

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ⁽¹⁾: Euro ...

47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

47.1.3.0. f_0 , N:

47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás ^(m) ^(m1) ^(m2):

▼B

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

1.1. vizsgálati eljárás: 1. vagy ESC típusú ⁽¹⁾

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

Füstopacitás (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. vizsgálati eljárás: 1. típus (NEDC szerinti átlagos értékek, WLTP szerinti legmagasabb értékek) vagy WHSC (EURO VI) ⁽¹⁾

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék: ...

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

49. CO₂-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromosenergia-fogyasztás ^(m) ^(r):

1. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket (adott esetben)

NEDC szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás a 692/2008/EK rendelet szerinti kibocsátásvizsgálat esetében
Városi körülmények ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Városon kívüli körülmények ⁽¹⁾ :	... g/km	l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Vegyes ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Súlyozott ⁽¹⁾ , vegyes	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km
Eltérési tényező (adott esetben)		

2. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek (adott esetben)

Elektromosenergia-fogyasztás (súlyozott, vegyes ⁽¹⁾)		... Wh/km
Elektromos hatótávolság:		... km

3. Ökoinnovációs technológiával (technológiákkal) felszerelt jármű: van/nincs ⁽¹⁾

3.1. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) általános kódja ^(p1): ...

▼B

3.2. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén megtakarított CO₂-kibocsátás összesen (P²) (mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni):

3.2.1. NEDC szerinti megtakarítás:...g/km (adott esetben)

3.2.2. WLTP szerinti megtakarítás:...g/km (adott esetben)

4. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket, az (EU) 2017/1151 rendelet szerint

WLTP szerinti értékek	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás
Alacsony ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Közepes ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Magas ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Rendkívül magas ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Vegyes:	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾
Súlyozott, vegyes ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km vagy m ³ /100 km vagy kg/100 km ⁽¹⁾

5. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek az (EU) 2017/1151 rendelet szerint (adott esetben)

5.1. Tisztán elektromos járművek ⁽¹⁾ (adott esetben)

Elektromosenergia-fogyasztás		... Wh/km
Elektromos hatósugár:		... km
Elektromos hatósugár városban		... km

5.2. Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek ⁽¹⁾ (adott esetben)

Elektromosenergia-fogyasztás (EC _{AC,weighted})		... Wh/km
Elektromos hatósugár (EAER)		... km
Elektromos hatósugár városban (EAER város)		... km

Egyéb

50. A veszélyes áruk szállítására vonatkozó tervezési követelmények szerint megadott típusjóváhagyás: igen/osztály(ok): .../nem ⁽¹⁾:

51. Különleges rendeltetésű járművek esetében: a II. melléklet 5. szakaszának megfelelő megnevezés: ...

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...



2. *OLDAL*
N3 JÁRMŰ-KATEGÓRIA
(teljes és befejezett járművek)

2. *oldal*

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...
- 1.1. Az ikerkerekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...
2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...
3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm
- 4.1. Tengelytávolság:
 - 1–2.: ... mm
 - 2–3.: ... mm
 - 3–4.: ... mm
5. Hosszúság: ... mm
6. Szélesség: ... mm
7. Magasság: ... mm
8. Nyeregpont távolsága a jármű leghátsó tengelyétől (legnagyobb és legkisebb): ... mm
9. A jármű eleje és a vonószerkezet középpontja közötti távolság: ... mm
11. A rakfelület hosszúsága: ... mm
12. Hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

13. Menetkész tömeg: ... kg
- 13.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 13.2. A jármű tényleges tömege: ... kg
16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.

▼B

- 16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
- 16.4. A járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg
17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ ⁽⁹⁾
- 17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/ forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.4. A járműszerelvény tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömege: ... kg
18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:
- 18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg
 - 18.2. Félpótkocsi: ... kg
 - 18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg
 - 18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg
19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg
- Motor*
20. A motor gyártója: ...
21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...
22. Működési elv: ...
23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾
- 23.1. Hibrid [elektromos] jármű: igen/nem ⁽¹⁾
24. A hengerek száma és elrendezése: ...
25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³

▼B

26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény (°): ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ (°)

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ (°)

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ (°)

28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

31. A felemelhető tengely(ek) helyzete: ...

32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...

33. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott hajtott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(h): ...

Fékek

36. Pótkocsizhoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

Felépítmény

38. Felépítmény kódja ⁽ⁱ⁾: ...

41. Az ajtók száma és kialakítása: ...

42. Az ülőhelyek száma (beleértve a vezetőülést is) ^(k): ...

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

45.1. Jellemző értékek ^(l): D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajsztint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszámon

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ^(l): Euro ...

▼B

47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

47.1.3.0. f_0 , N:

47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás (m) (m^l) (m²):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

1.1. vizsgálati eljárás: ESC

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

Füst kapacitás (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. vizsgálati eljárás: WHSC (EURO VI)

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék: ...

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

Egyéb

50. A veszélyes áruk szállítására vonatkozó tervezési követelmények szerint megadott típusjóváhagyás: igen/osztály(ok): .../nem (!):

51. Különleges rendeltetésű járművek esetében: a II. melléklet 5. szakaszának megfelelő megnevezés: ...

52. Megjegyzések (ⁿ): ...

2. OLDAL

01 ÉS 02 JÁRMŰ-KATEGÓRIA

(teljes és befejezett járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...

1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...

▼B*Fő méretek*

4. Tengelytáv (°): ... mm
- 4.1. Tengelytávolság:
 - 1–2.: ... mm
 - 2–3.: ... mm
 - 3–4.: ... mm
5. Hosszúság: ... mm
6. Szélesség: ... mm
7. Magasság: ... mm
10. A vonószerkezet központja és a jármű hátulja közötti távolság: ... mm
11. A rakfelület hosszúsága: ... mm
12. Hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

13. Menetkész tömeg: ... kg
- 13.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 13.2. A jármű tényleges tömege: ... kg
16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
- 16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
19. A félpótkocsi vagy a középtengelyes pótkocsi kapcsolási pontjára eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

▼B*Tengelyek és felfüggesztés*

- 30.1. Az egyes kormányzott tengelyek nyomtávja: ... mm
- 30.2. Az összes többi tengely nyomtávja: ... mm
31. A felemelhető tengely(ek) helyzete: ...
32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...
34. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾
35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(b): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

Felépítmény

38. Felépítmény kódja ⁽¹⁾: ...

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...
- 44.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Egyéb

50. A veszélyes áruk szállítására vonatkozó tervezési követelmények szerint megadott típusjóváhagyás: igen/osztály(ok): .../nem ⁽¹⁾:
51. Különleges rendeltetésű járművek esetében: a II. melléklet 5. szakaszának megfelelő megnevezés: ...
52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

*2. OLDAL**O3 ÉS O4 JÁRMŰ-KATEGÓRIA**(teljes és befejezett járművek)**2. oldal**Általános szerkezeti jellemzők*

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...
- 1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...
2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm
- 4.1. Tengelytávolság:
- 1–2.: ... mm
- 2–3.: ... mm
- 3–4.: ... mm
5. Hosszúság: ... mm
6. Szélesség: ... mm

▼B

- 7. Magasság: ... mm
- 10. A vonószerkezet központja és a jármű hátulja közötti távolság: ... mm
- 11. A rakfelület hosszúsága: ... mm
- 12. Hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

- 13. Menetkész tömeg: ... kg
- 13.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg
- 13.2. A jármű tényleges tömege: ... kg
- 16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
- 16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
- 17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ (°)
- 17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg
- 17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/ forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg

▼B

19. A félpótkocsi vagy a középtengelyes pótkocsi kapcsolási pontjára eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

31. A felemelhető tengely(ek) helyzete: ...

32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...

34. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(b): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

Felépítmény

38. Felépítmény kódja ⁽ⁱ⁾: ...

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

- 45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Egyéb

50. A veszélyes áruk szállítására vonatkozó tervezési követelmények szerint megadott típusjóváhagyás: igen/osztály(ok): .../nem ⁽¹⁾

51. Különleges rendeltetésű járművek esetében: a II. melléklet 5. szakaszának megfelelő megnevezés: ...

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

II. RÉSZ

NEM TELJES JÁRMŰVEK

CI. MINTA – 1. OLDAL

NEM TELJES JÁRMŰVEK

EK-MEGFELELŐSÉGI NYILATKOZAT

1. oldal

Alulírott [... (*teljes név és beosztás*)] ezúton igazolom, hogy a jármű:

- 0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve): ...

- 0.2. Típus: ...

Változat ^(a): ...

Kivitel ^(a): ...

- 0.2.1. Kereskedelmi név: ...

- 0.2.2. A több lépcsőben jóváhagyott járművek esetében az alapjármű/előző lépcsőkben jóváhagyott jármű típusjóváhagyására vonatkozó információk

(az egyes lépcsőkre vonatkozó információk felsorolása):

▼B

Típus:

Változat ^(a): Kivitel ^(a):

Típusjóváhagyási szám, kiterjesztés száma

0.4. Jármű-kategória: ...

0.5. A gyártó vállalat neve és címe: ...

0.5.1. A több lépcsőben jóváhagyott járművek esetében az alapjármű/előző lépcső(k)ben jóváhagyott jármű gyártójának cégneve és címe

0.6. A hatóságilag előírt táblák helye és rögzítésük módja: ...

A jármű-azonosító szám helye: ...

0.9. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe: ...

0.10. Jármű-azonosító szám: ...

minden tekintetben megfelel a(z) ...-án/-én kiadott, ... *(kiterjesztési számot is tartalmazó típusjóváhagyási szám)* számú jóváhagyásban leírt típusnak, és

további jóváhagyás nélkül állandó nyilvántartásba nem vehető.

(Hely) (Dátum): ...	(Aláírás): ...

C2. MINTA – 1. OLDAL**KIS SOROZATBAN KIADOTT TÍPUSJÓVÁHAGYÁSSAL RENDELKEZŐ NEM TELJES JÁRMŰVEK**

[Év]	[Sorszám]

EK-MEGFELELŐSÉGI NYILATKOZAT

1. oldal

Alulírott [...] *(teljes név és beosztás)*] ezúton igazolom, hogy a jármű:

0.1. Gyártmány (a gyártó márkaneve): ...

0.2. Típus: ...

Változat ^(a): ...Kivitel ^(a): ...

0.2.1. Kereskedelmi név: ...

0.4. Jármű-kategória: ...

0.5. A gyártó vállalat neve és címe: ...

0.6. A hatóságilag előírt táblák helye és rögzítésük módja: ...

A jármű-azonosító szám helye: ...

▼B

0.9. A gyártó képviselőjének (ha van) neve és címe: ...

0.10. Jármű-azonosító szám: ...

minden tekintetben megfelel a(z) ...-án/-én kiadott, ... *(kiterjesztési számot is tartalmazó típusjóváhagyási szám)* számú jóváhagyásban leírt típusnak, és

további jóváhagyás nélkül állandó nyilvántartásba nem vehető.

(Hely) (Dátum): ...	(Aláírás): ...

2. OLDAL
M1 JÁRMŰ-KATEGÓRIA
(nem teljes járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...

3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm

4.1. Tengelytávolság:

1–2.: ... mm

2–3.: ... mm

3–4.: ... mm

5.1. Legnagyobb megengedett hosszúság: ... mm

6.1. Legnagyobb megengedett szélesség: ... mm

7.1. Legnagyobb megengedett magasság: ... mm

12.1. Legnagyobb megengedett hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

14. A nem teljes jármű menetkész tömege: ... kg

14.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

15. A jármű befejezés kori legkisebb tömege: ... kg

15.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

▼B

16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
- 16.4. A járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg
18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:
- 18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg
- 18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg
- 18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg
19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus függőleges terhelés: ... kg

Motor

20. A motor gyártója: ...
21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...
22. Működési elv: ...
23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾
- 23.1. Hibrid [elektromos] jármű: igen/nem ⁽¹⁾
24. A hengerek száma és elrendezése: ...
25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³
26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾
- 26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾
- 26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾
27. Legnagyobb teljesítmény
- 27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ^(e): ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾
- 27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(s)
- 27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(s)
- 27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(s)

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

▼B*Tengelyek és felfüggesztés*

30. Nyomtáv(ok):

1. ... mm

2. ... mm

3. ... mm

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(h): ...

Fékek

36. Pótkocsizhoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ^(l)

Felépítmény

41. Az ajtók száma és kialakítása: ...

42. Az ülőhelyek száma (beleértve a vezetőülést is) ^(k): ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajsztint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszámon

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ^(l): Euro ...

47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

47.1.3.0. f_0 , N:

47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás ^(m) ^(m1) ^(m2):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

1.1. vizsgálati eljárás: 1. vagy ESC típusú ^(l)

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

Füstkapacitás (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. vizsgálati eljárás: 1. típus (NEDC szerinti átlagos értékek, WLTP szerinti legmagasabb értékek) vagy WHSC (EURO VI) ^(l)

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék: ...

▼B

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

49. CO₂-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromosenergia-fogyasztás (m) (°):

1. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket, az (EU) 2017/1151 rendelet szerint

	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás
Városi körülmények:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km (°)
Városon kívüli körülmények:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km (°)
Vegyes:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km (°)
Súlyozott, vegyes	... g/km	... l/100 km

2. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek

Elektromosenergia-fogyasztás (súlyozott, vegyes (°))		... Wh/km
Elektromos hatótávolság:		... km

Egyéb

52. Megjegyzések (°): ...

2. OLDAL

M2 JÁRMŰ-KATEGÓRIA

(nem teljes járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...
- 1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...
2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...
3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása): ...

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm

4.1. Tengelytávolság:

1–2.: ... mm

2–3.: ... mm

3–4.: ... mm

5.1. Legnagyobb megengedett hosszúság: ... mm

6.1. Legnagyobb megengedett szélesség: ... mm

▼B

- 7.1. Legnagyobb megengedett magasság: ... mm
- 12.1. Legnagyobb megengedett hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

14. A nem teljes jármű menetkész tömege: ... kg
- 14.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
15. A jármű befejezési legkisebb tömege: ... kg
- 15.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
- 16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
- 16.4. A járműszerelvényműszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg
17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ ^(°)
- 17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg

▼B

17.4. A járműszerelvény tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömege: ... kg

18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:

18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg

18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg

18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg

19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Motor

20. A motor gyártója: ...

21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...

22. Működési elv: ...

23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾

23.1. Hibrid [elektromos] jármű: igen/nem ⁽¹⁾

24. A hengerek száma és elrendezése: ...

25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³

26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ^(e): ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(e)

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(e)

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(e)

28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

30. Nyomtáv(ok):

1. ... mm

2. ... mm

3. ... mm

▼B

33. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott hajtott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(h): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

45. A felszerelhető vonószerkezetek típusai vagy osztályai: ...

45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajsztint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszámon

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ⁽¹⁾: Euro ...

47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

47.1.3.0. f₀, N:

47.1.3.1. f₁, N/(km/h):

47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás ^(m) ^(ml) ^(m²):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

1.1. vizsgálati eljárás: 1. vagy ESC típusú ⁽¹⁾

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

Füstopacitás (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. vizsgálati eljárás: 1. típus (NEDC szerinti átlagos értékek, WLTP szerinti legmagasabb értékek) vagy WHSC (EURO VI) ⁽¹⁾

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék: ...

▼B

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ...
Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

Egyéb

52. Megjegyzések (ⁿ): ...

2. OLDAL

M3 JÁRMŰ-KATEGÓRIA

(nem teljes járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...
- 1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...
2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...
3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm
- 4.1. Tengelytávolság:
 - 1–2.: ... mm
 - 2–3.: ... mm
 - 3–4.: ... mm
- 5.1. Legnagyobb megengedett hosszúság: ... mm
- 6.1. Legnagyobb megengedett szélesség: ... mm
- 7.1. Legnagyobb megengedett magasság: ... mm
- 12.1. Legnagyobb megengedett hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

14. A nem teljes jármű menetkész tömege: ... kg
- 14.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg stb.
15. A jármű befejezés kori legkisebb tömege: ... kg
- 15.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg

▼B

- 16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
 - 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
 - 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
 - 16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
 - 16.4. A járműszerelvényműszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg
- 17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
 - 17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
 - 17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg
 - 17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg
 - 17.4. A járműszerelvényműszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg
- 18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:
 - 18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg
 - 18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg
 - 18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg
- 19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Motor

- 20. A motor gyártója: ...
- 21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...
- 22. Működési elv: ...

▼B

23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾
- 23.1. Hibrid [elektromos] jármű: igen/nem ⁽¹⁾
24. A hengerek száma és elrendezése: ...
25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³
26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾
- 26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾
- 26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾
27. Legnagyobb teljesítmény
- 27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ⁽⁸⁾: ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾
- 27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
- 27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
- 27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

- 30.1. Az egyes kormányzott tengelyek nyomtávja: ... mm
- 30.2. Az összes többi tengely nyomtávja: ... mm
32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...
33. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott hajtott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾
35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(b): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾
37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...
45. A felszerelhető vonószerkezetek típusai vagy osztályai: ...
- 45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajszint

▼B

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszámon

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ⁽¹⁾: Euro ...

47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

47.1.3.0. f_0 , N:

47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás ^(m) ^(m¹) ^(m²):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

1.1. vizsgálati eljárás: ESC

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

Füstopacitás (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. vizsgálati eljárás: WHSC (EURO VI)

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék: ...

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

Egyéb

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

2. OLDAL

N1 JÁRMŰ-KATEGÓRIA

(nem teljes járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...

1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...

▼B

3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm

4.1. Tengelytávolság:

1–2.: ... mm

2–3.: ... mm

3–4.: ... mm

5.1. Legnagyobb megengedett hosszúság: ... mm

6.1. Legnagyobb megengedett szélesség: ... mm

7.1. Legnagyobb megengedett magasság: ... mm

8. Nyeregpont távolsága a jármű leghátsó tengelyétől (legnagyobb és legkisebb): ... mm

12.1. Legnagyobb megengedett hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

14. A nem teljes jármű menetkész tömege: ... kg

14.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg stb.

15. A jármű befejezés kori legkisebb tömege: ... kg

15.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek

16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg

16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg stb.

16.4. A járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg

18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:

18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg

18.2. Félpótkocsi: ... kg

▼B

18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg

18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg

19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Motor

20. A motor gyártója: ...

21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...

22. Működési elv: ...

23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾

23.1. Hibrid [elektromos] jármű: igen/nem ⁽¹⁾

24. A hengerek száma és elrendezése: ...

25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³

26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ^(§): ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(§)

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(§)

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(§)

28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

30. Nyomtáv(ok):

1. ... mm

2. ... mm

3. ... mm

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(h): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

▼B*Vonószerkezet*

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...
45. A felszerelhető vonószerkezetek típusai vagy osztályai: ...
- 45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajsztint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszámon

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ⁽¹⁾: Euro ...

- 47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

- 47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

- 47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

- 47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

- 47.1.3.0. f_0 , N:

- 47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

- 47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás ^(m) ^(ml) ^(m²):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

- 1.1. vizsgálati eljárás: 1. vagy ESC típusú ⁽¹⁾

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

Füstopacitás (ELR): ... (m⁻¹)

- 1.2. vizsgálati eljárás: 1. típus (NEDC szerinti átlagos értékek, WLTP szerinti legmagasabb értékek) vagy WHSC (EURO VI) ⁽¹⁾

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

- 2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék:

- 2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám):

- 48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

▼B

49. CO₂-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromosenergia-fogyasztás ^(m) ^(r):

1. Minden erőátviteli rendszer, kivéve a tisztán elektromos járműveket, az (EU) 2017/1151 rendelet szerint

	CO ₂ -kibocsátás	Tüzelőanyag-fogyasztás
Városi körülmények:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km ⁽¹⁾
Városon kívüli körülmények:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km ⁽¹⁾
Vegyes:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km ⁽¹⁾
Súlyozott, vegyes	... g/km	... l/100 km

2. Tisztán elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek

Elektromosenergia-fogyasztás (súlyozott, vegyes ⁽¹⁾)		... Wh/km
Elektromos hatótávolság:		... km

3. Ökoinnovációs technológiával (technológiákkal) felszerelt jármű: van/nincs ⁽¹⁾

- 3.1. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) általános kódja ^(p1): ...

- 3.2. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén megtakarított CO₂-kibocsátás összesen ^(p2) (mindegyik vizsgált referencia-tüzelőanyagra vonatkozóan meg kell ismételni): ...

Egyéb

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

2. OLDAL

N2 JÁRMŰ-KATEGÓRIA

(nem teljes járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...

- 1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...

2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...

3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

Fő méretek

4. Tengelytáv ^(e): ... mm

▼B

- 4.1. Tengelytávolság:
- 1–2.: ... mm
- 2–3.: ... mm
- 3–4.: ... mm
- 5.1. Legnagyobb megengedett hosszúság: ... mm
- 6.1. Legnagyobb megengedett szélesség: ... mm
8. Nyeregpont távolsága a jármű leghátsó tengelyétől (legnagyobb és legkisebb): ... mm
- 12.1. Legnagyobb megengedett hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

14. A nem teljes jármű menetkész tömege: ... kg
- 14.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg stb.
15. A jármű befejezés kori legkisebb tömege: ... kg
- 15.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg
16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg stb.
- 16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:
1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg stb.
- 16.4. A járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg
17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ ⁽⁹⁾
- 17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg

▼B

17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/ forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

17.4. A járműszerelvény tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömege: ... kg

18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:

18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg

18.2. Félpótkocsi: ... kg

18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg

18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg

19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Motor

20. A motor gyártója: ...

21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...

22. Működési elv: ...

23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾

23.1. Hibrid [elektromos] jármű: igen/nem ⁽¹⁾

24. A hengerek száma és elrendezése: ...

25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³

26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biometán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ⁽²⁾: ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

▼B

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(s)

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(s)

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ^(s)

28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

31. A felemelhető tengely(ek) helyzete: ...

32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...

33. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott hajtott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(h): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾

37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

45. A felszerelhető vonószerkezetek típusai vagy osztályai: ...

45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajsztint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszám

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ⁽¹⁾: Euro ...

47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

47.1.3.0. f₀, N:

▼B

47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás (^m) (^{ml}) (^{m²}):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

1.1. vizsgálati eljárás: 1. vagy ESC típusú (¹)

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

Füstopacitás (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. vizsgálati eljárás: 1. típus (NEDC szerinti átlagos értékek, WLTP szerinti legmagasabb értékek) vagy WHSC (EURO VI) (¹)

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének: ... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... Részecskék:

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szénhidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

Egyéb

52. Megjegyzések (ⁿ): ...

2. OLDAL

N3 JÁRMŰ-KATEGÓRIA

(nem teljes járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...

1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...

2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...

3. Hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása):

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm

4.1. Tengelytávolság:

1–2.: ... mm

2–3.: ... mm

3–4.: ... mm

▼B

- 5.1. Legnagyobb megengedett hosszúság: ... mm
- 6.1. Legnagyobb megengedett szélesség: ... mm
- 8. Nyeregpont távolsága a jármű leghátsó tengelyétől (legnagyobb és legkisebb): ... mm
- 12.1. Legnagyobb megengedett hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

- 14. A nem teljes jármű menetkész tömege: ... kg
- 14.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
- 15. A jármű befejezés kori legkisebb tömege: ... kg
- 15.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg
- 16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek
- 16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
- 16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg stb.
- 16.4. A járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb tömege: ... kg
- 17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ ^(°)
- 17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg
- 17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg

▼B

17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/ forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

17.4. A járműszerelvény tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömege: ... kg

18. Műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeg a következők esetében:

18.1. Vonórudas pótkocsi: ... kg

18.2. Félpótkocsi: ... kg

18.3. Középtengelyes pótkocsi: ... kg

18.4. Fékezetlen pótkocsi: ... kg

19. A kapcsolási pontra eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Motor

20. A motor gyártója: ...

21. Motorkód a motoron feltüntetett jelölés szerint: ...

22. Működési elv: ...

23. Tisztán elektromos: igen/nem ⁽¹⁾

23.1. Hibrid [elektromos] jármű: igen/nem ⁽¹⁾

24. A hengerek száma és elrendezése: ...

25. Motor hengerűrtartalma: ... cm³

26. Tüzelőanyag: Gázolaj/benzin/LPG/sűrített földgáz-biométán/LNG/etanol/biodízel/hidrogén ⁽¹⁾

26.1. Egyfajta tüzelőanyag/kétfajta tüzelőanyag/rugalmas felhasználás/vegyes üzem ⁽¹⁾

26.2. (Csak vegyes üzem esetében) 1A típus/1B típus/2A típus/2B típus/3B típus ⁽¹⁾

27. Legnagyobb teljesítmény

27.1. Legnagyobb hasznos teljesítmény ⁽⁸⁾: ... kW ... min⁻¹ fordulatszámon (belső égésű motor) ⁽¹⁾

27.2. Legnagyobb óránkénti teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

27.3. Legnagyobb hasznos teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

27.4. Legnagyobb 30 perces teljesítmény: ... kW (elektromos motor) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

28. Sebességváltó (típus): ...

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

▼B*Tengelyek és felfüggesztés*

31. A felemelhető tengely(ek) helyzete: ...
32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...
33. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott hajtott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾
35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(h): ...

Fékek

36. Pótkocsihoz csatlakozó fékkapcsolatok: mechanikus/elektromos/pneumatikus/hidraulikus ⁽¹⁾
37. Nyomás a pótkocsi fékrendszerének tápvezetékében: ... bar

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...
45. A felszerelhető vonószerkezetek típusai vagy osztályai: ...
- 45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Környezetvédelmi jellemzők

46. Zajszint

Álló helyzetben: ... dB(A) ... min⁻¹ motorfordulatszámon

Elhaladási zaj: ... dB(A)

47. Kipufogógáz-kibocsátási szint ⁽¹⁾: Euro ...

- 47.1. Kibocsátásvizsgálati paraméterek

- 47.1.1. Vizsgálati tömeg, kg: ...

- 47.1.2. Homlokfelület, m²: ...

- 47.1.3. Kigurulási menetellenállási együtthatók

- 47.1.3.0. f_0 , N:

- 47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

- 47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²

48. Kipufogógáz-kibocsátás ^(m) ^(m1) ^(m2):

Az alkalmazandó szabályozási alapaktus és a legutolsó módosító szabályozási aktus száma: ...

- 1.1. vizsgálati eljárás: ESC

CO: ... CH: ... NO_x: ... CH + NO_x: ... Részecskék: ...

▼B

Füstcapitás (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. vizsgálati eljárás: WHSC (EURO VI)

CO: ... Összes szénhidrogén: ... Nem metán szénhidrogének:
... NO_x: ... Összes szénhidrogén + NO_x: ... NH₃: ...
Részecskék (tömeg): ... Részecskék (darabszám): ...

2.1. vizsgálati eljárás: ETC (adott esetben)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szén-
hidrogén: ... CH₄: ... Részecskék:

2.2. vizsgálati eljárás: WHTC (EURO VI)

CO: ... NO_x: ... Nem metán szénhidrogének: ... Összes szén-
hidrogén: ... CH₄: ... NH₃: ... Részecskék (tömeg): ...
Részecskék (darabszám): ...

48.1. Füst (az elnyelési együttható korrigált értéke): ... (m⁻¹)

Egyéb

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

2. OLDAL

O1 ÉS O2 JÁRMŰ-KATEGÓRIA

(nem teljes járművek)

2. oldal

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...

1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm

4.1. Tengelytávolság:

1–2.: ... mm

2–3.: ... mm

3–4.: ... mm

5.1. Legnagyobb megengedett hosszúság: ... mm

6.1. Legnagyobb megengedett szélesség: ... mm

7.1. Legnagyobb megengedett magasság: ... mm

10. A vonószerkezet központja és a jármű hátulja közötti távolság: ... mm

12.1. Legnagyobb megengedett hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

14. A nem teljes jármű menetkész tömege: ... kg

▼B

14.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg

15. A jármű befejezés kori legkisebb tömege: ... kg

15.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg

16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek

16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg

16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg stb.

16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg stb.

19.1. A félpótkocsi vagy a középtengelyes pótkocsi kapcsolási pontjára eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

30.1. Az egyes kormányzott tengelyek nyomtávja: ... mm

30.2. Az összes többi tengely nyomtávja: ... mm

31. A felemelhető tengely(ek) helyzete: ...

32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...

34. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(h): ...

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

45. A felszerelhető vonószerkezetek típusai vagy osztályai: ...

▼B

45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Egyéb

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

2. *OLDAL*
O3 ÉS O4 JÁRMŰ-KATEGÓRIA
(nem teljes járművek)

2. *oldal*

Általános szerkezeti jellemzők

1. Tengelyek száma: ... és kerekek száma: ...

1.1. Az ikerkerekekkel felszerelt tengelyek száma és helyzete: ...

2. Kormányzott tengelyek (száma, helyzete): ...

Fő méretek

4. Tengelytáv (°): ... mm

4.1. Tengelytávolság:

1–2.: ... mm

2–3.: ... mm

3–4.: ... mm

5.1. Legnagyobb megengedett hosszúság: ... mm

6.1. Legnagyobb megengedett szélesség: ... mm

7.1. Legnagyobb megengedett magasság: ... mm

10. A vonószerkezet központja és a jármű hátulja közötti távolság: ... mm

12.1. Legnagyobb megengedett hátsó túlnyúlás: ... mm

Tömegek

14. A nem teljes jármű menetkész tömege: ... kg

14.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg stb.

15. A jármű befejezés kori legkisebb tömege: ... kg

15.1. E tömeg tengelyek közötti megoszlása:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

16. Műszakilag megengedett legnagyobb tömegek

16.1. Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg

▼B

16.2. Az egyes tengelyekre jutó, műszakilag megengedett tömeg:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg stb.

16.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, műszakilag megengedett tömeg:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg stb.

17. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb tömegek nemzeti/nemzetközi forgalomban ⁽¹⁾ ^(°)

17.1. Tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg: ... kg

17.2. Az egyes tengelyekre jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg

17.3. Az egyes tengelycsoportokra jutó, tervezett nyilvántartásbavételi/ forgalombahelyezési megengedett legnagyobb terhelt tömeg:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg

19.1. A félpótkocsi vagy a középtengelyes pótkocsi kapcsolási pontjára eső, műszakilag megengedett legnagyobb statikus terhelés: ... kg

Legnagyobb sebesség

29. Legnagyobb sebesség: ... km/h

Tengelyek és felfüggesztés

31. A felemelhető tengely(ek) helyzete: ...

32. A terhelhető tengely(ek) helyzete: ...

34. Légrugózással vagy azzal egyenértékű felfüggesztéssel ellátott tengely(ek): van/nincs ⁽¹⁾

35. Gumiabroncs/kerék kombinációja ^(b): ...

Vonószerkezet

44. Vonószerkezet (ha van) jóváhagyási száma vagy jóváhagyási jele: ...

45. A felszerelhető vonószerkezetek típusai vagy osztályai: ...

▼B

45.1. Jellemző értékek ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Egyéb

52. Megjegyzések ⁽ⁿ⁾: ...

A IX. melléklethez kapcsolódó magyarázó megjegyzések

- ⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.
 - ^(a) Meg kell adni az azonosító kódot.
 - ^(b) Meg kell adni, hogy a jármű jobb vagy bal oldali közlekedésre alkalmas-e, vagy jobb és bal oldali közlekedésre egyaránt alkalmas.
 - ^(c) Meg kell adni, hogy a beszerelt sebességmérőnek és/vagy kilométer-számlálónak metrikus vagy angolszász mértékegységei vannak-e.
 - ^(d) Ez a nyilatkozat nem korlátozza a tagállamok azon jogát, hogy műszaki átalakításokat irjanak elő valamely járműnek a rendeltetési helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban történő nyilvántartásba vételéhez, ha ott a forgalom az út ellenkező oldalán halad.
 - ^(e) A 4. és a 4.1. pontot az 1230/2012/EU rendelet 25. fogalom meghatározásának (tengelytáv) és 26. fogalom meghatározásának (tengelytávolság) megfelelően kell kitölteni.
-
- ^(e) Hibrid elektromos járművek esetében mindkét teljesítményt meg kell adni.
 - ^(h) Az e betűjelzés alá tartozó nem kötelező berendezések a „Megjegyzések” rovatba vehetők fel.
 - ⁽ⁱ⁾ A II. melléklet C. részében ismertetett kódokat kell használni.
 - ^(j) Csak a következő alapszín(ek) adható(k) meg: fehér, sárga, narancssárga, piros, bíbor/lila, kék, zöld, szürke, barna, fekete.
 - ^(k) Kivéve a kizárólag a jármű álló helyzetében használható üléseket és a kerekesek székek helyének számát.
Az M₃ kategóriájú autóbuszok esetében a személyzet tagjainak száma beleértendő az utaslétszámba.
 - ^(l) Egészítse ki az Euro szint számával és a típusjóváahagyás során alkalmazott előírásokhoz tartozó karakterrel.
 - ^(m) A különböző használható tüzelőanyagok esetében meg kell ismételni. Azok a járművek, amelyek benzinnel vagy gáz-halmazállapotú tüzelőanyaggal egyaránt üzemeltethetők, de olyan, csak vészhelyzet esetén vagy csak indításhoz használható benzinüzemű rendszerrel vannak felszerelve, amelyhez egy legfeljebb 15 literes benzintartály tartozik, olyan járműveknek minősülnek, amelyek csak gáz-halmazállapotú tüzelőanyaggal működtethetők.
 - ^(m¹) Az EURO VI vegyes üzemű motorok és járművek esetében szükség szerint meg kell ismételni.
 - ^(m²) Kizárólag a vonatkozó szabályozási aktus(ok) szerint értékelt kibocsátások tüntethetők fel.
 - ⁽ⁿ⁾ Amennyiben a jármű a 2005/50/EK bizottsági határozattal (HL L 21., 2005.1.25., 15. o.) összhangban fel van szerelve 24 GHz-es, rövid hatótávolságú radarkészülékkel, a gyártónak fel kell tüntetnie a következőt: „24 GHz-es, rövid hatótávolságú radarkészülékkel felszerelt jármű”.
 - ^(o) A gyártó ezeket a rovatokat kitöltheti csak a nemzetközi forgalom, csak a nemzeti forgalom, vagy mindkettő vonatkozásában.
A nemzeti forgalom esetében fel kell tüntetni a jármű tervezett nyilvántartásba vételi helye szerinti ország kódját. A kódnak összhangban kell lennie az ISO 3166-1:2006 szabvánnyal.
A nemzetközi forgalom esetében hivatkozni kell az irányelv számára (pl. a 96/53/EK tanácsi irányelv esetében ez a szám „96/53/EK”).
 - ^(p) Ökoinnovációs technológiák.
 - ^(p¹) Az ökoinnovációs technológia (technológiák) általános kódjának a következő, szókózzal elválasztott elemekből kell állnia:
 - a jóváhagyó hatóság kódja a VII. melléklet szerint,
 - a járműbe szerelt egyes ökoinnovációs technológiák kódja külön-külön, a Bizottság jóváhagyó határozatainak időrendi sorrendjében megadva.
(Pl. az időrendi sorrendben 10, 15 és 16 számon jóváhagyott, a német típusjóváahagyó hatóság által minősített járműbe szerelt három ökoinnovációs technológia általános kódja: „e1 10 15 16”).
 - ^(p²) Az egyes ökoinnovációs technológiák révén megtakarított CO₂-kibocsátások összege
 - ^(q) A 715/2007/EK rendelet hatálya alá tartozó, N₁ kategóriájú befejezett járművek esetében.
 - ^(r) Csak akkor alkalmazandó, ha a jármű jóváahagyása a 715/2007/EK rendelet alapján történik.
 - ^(s) Több elektromos motor megléte esetén adja meg a motorok együttes hatását.”



XIX. MELLÉKLET

AZ 1230/2012/EU RENDELET MÓDOSÍTÁSA

Az 1230/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk 5. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„ »nem kötelező felszerelés tömege«: az alapfelszerelésen kívül a gyártó előírásai szerint a járműbe beszerelhető nem kötelező felszerléskombinációk megengedett legnagyobb tömege;”.

*XX. MELLÉKLET***A HASZNOS TELJESÍTMÉNY ÉS AZ ELEKTROMOS HAJTÁSLÁNCOK
30 PERCES LEGNAGYOBB TELJESÍTMÉNYÉNEK MÉRÉSE****1. BEVEZETÉS**

E melléklet az elektromos hajtásláncok hasznos motorteljesítményének, hasznos teljesítményének és legnagyobb 30 perces teljesítményének mérésére vonatkozó követelményeket határozza meg.

2. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2.1. A vizsgálatok lefolytatására és az eredmények értelmezésére vonatkozó általános előírások megegyeznek a 85. sz. ENSZ EGB-előírás ⁽¹⁾ 5. szakaszában leírtakkal, az e mellékletben felsorolt kivételekkel.

2.2. A vizsgálati tüzelőanyag

A 85. sz. ENSZ EGB-előírás 5.2.3.1., 5.2.3.2.1., 5.2.3.3.1. és 5.2.3.4. szakasza a következőképpen értendő:

kereskedelmi forgalomban beszerezhető tüzelőanyagot kell használni. Vitás esetben a tüzelőanyagnak az e rendelet IX. mellékletében meghatározott, megfelelő referencia-tüzelőanyagnak kell lennie.

2.3. Teljesítménykorrekciós tényezők

Abban az esetben, ha a turbófeltöltős motort olyan rendszerrel szerelik fel, amely lehetővé teszi a környezeti viszonyok (hőmérséklet és magasság) ellensúlyozását, akkor a gyártó kérésére a 85. sz. ENSZ EGB-előírás 5. mellékletének 5.1. szakaszától eltérve az α_a vagy α_d korrekciós tényező értéke 1 lesz.

⁽¹⁾ HL L 326., 2006.11.24., 55. o.



XXI. MELLÉKLET

1. TÍPUSÚ KIBOCSÁTÁSVIZSGÁLATI ELJÁRÁSOK

1. BEVEZETÉS

E melléklet a könnyű személy- és haszongépjárművek által kibocsátott gáz-halmazállapotú vegyületek és szilárd részecskék szintjeinek, részecskék számának, CO₂-nek, valamint e járművek tüzelőanyag-fogyasztásának, elektromosenergia-fogyasztásának és elektromos ható-sugarának meghatározására szolgáló eljárást írja le.

2. FENNTARTVA

3. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

3.1. A vizsgálóberendezés

3.1.1. „Pontosság”: a mért érték és a nemzeti szabványra visszavezethető referenciaérték közötti eltérés, és az eredmény helyességét írja le. Lásd az 1. ábrát.

3.1.2. „Kalibrálás”: mérőrendszerek válaszaik beállítási eljárása, azzal a céllal, hogy a kimeneti jel megegyezzen a referenciajelek tartományá-val.

3.1.3. „Kalibrológáz”: a gázelemzők kalibrálására használt gázkeverék.

3.1.4. „Kettős hígítási módszer”: a hígított kipufogógáz-áramból egy rész leválasztása, majd összekeverése megfelelő mennyiségű hígítóleve-gővel a részecske-mintavevő szűrő előtt.

3.1.5. „Teljes áramú kipufogógáz-hígító rendszer”: a gépjármű teljes kipufo-gógázának környezeti levegővel történő, ellenőrzött módon, állandó térfogatú mintavételi alagút segítségével végzett, folyamatos hígítása.

3.1.6. „Linearizálás”: koncentrációk vagy anyagok tartományának felhasználása a koncentráció és a rendszer válasza közötti matematikai kapcsolat felállítása érdekében.

3.1.7. „Jelentős karbantartás”: olyan részegység vagy modul módosítása, javítása vagy cseréje, amely befolyásolhatja a mérések pontosságát.

3.1.8. „Metántól különböző szénhidrogének” (NMHC): az összes szénhidro-génből (THC) levonva a metántartalom (CH₄).

3.1.9. „Ismételhetőség”: annak foka, hogy a változatlan körülmények között megismételt mérések eredményei mennyire azonosak (1. ábra), és ebben a mellékletben mindig egy szórásra utal.

3.1.10. „Referenciaérték”: nemzeti szabványra visszavezethető érték. Lásd az 1. ábrát.

3.1.11. „Beállítási érték”: az a célérték, amelyet a vezérlőrendszer megpróbál elérni.

3.1.12. „Mérési tartomány”: a mérőkészülék oly módon történő beállítása, hogy megfelelő választ adjon a készülék mérési tartománya vagy várt használati tartománya legnagyobb értékének 75–100 %-át képviselő hitelesítő etalonra.

▼ B

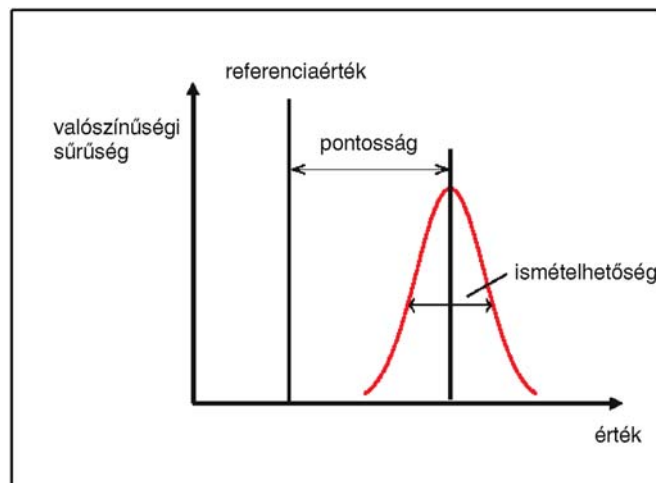
- 3.1.13. „*Összes szénhidrogén*” (THC): a lángionizációs detektorral (FID) mérhető összes illékony anyag.
- 3.1.14. „*Hitelesítés*”: annak értékelése, hogy egy mérőrendszer kimeneti jele egy vagy több előre meghatározott elfogadási küszöbértéken belül megegyezik-e az alkalmazott referenciajelekkel.
- 3.1.15. „*Nullázó gáz*”: olyan gáz, amely nem tartalmaz elemzendő anyagokat, és amely az elemző készülék nullaponthoz tartozó válaszának beállítására szolgál.

▼ M3

- 3.1.16. „*válaszidő*”: a mért összetevőnek a vonatkoztatási pontnál történő megváltozása és a mérőrendszer válaszában a mért végérték 90 %-ának megjelenése között eltelt idő (t_{90}) úgy, hogy a vonatkoztatási pont a mintavevő szonda, ha a mért összetevő megváltozása legalább a teljes skála 60 %-át teszi ki és kevesebb mint 0,1 másodperc alatt megy végbe. A rendszer válaszsideje a rendszer késéséből és a rendszer felfutási idejéből áll.
- 3.1.17. „*késés*”: a mért összetevőnek a vonatkoztatási pontnál történő megváltozása és a mért végérték 10 %-ának megfelelő rendszerválasz megjelenése között eltelt idő (t_{10}) úgy, hogy a mintavevő szonda a vonatkoztatási pont. A gáznemű összetevők esetében ez az idő, amíg a mért összetevő a mintavevő szondától eljut a detektorig.
- 3.1.18. „*felfutási idő*” a mért végérték 10 %-ának, illetve 90 %-ának megfelelő válaszjel megjelenése között eltelt idő ($t_{90} - t_{10}$).

▼ B*1. ábra*

A pontosság, az ismételhetőség és a referenciaérték meghatározása



- 3.2. **A kigurulási menetellenállás és a teljesítménymérő fékpad beállítása**
- 3.2.1. „*Aerodinamikus légellenállás*”: a járműre a haladási irányával ellentétes irányban a levegő által kifejtett erő.
- 3.2.2. „*Aerodinamikus stagnálási pont*”: a gépjármű felületén lévő olyan pont, ahol a szélesség nullával egyenlő.
- 3.2.3. „*Anemométer akadályozása*”: az anemométerrel végzett mérésre a jármű jelenléte által gyakorolt hatás, melynek során a látszólagos levegősebesség eltér a jármű sebességének és a szél földhöz viszonyított sebességének összegétől.

▼B

- 3.2.4. „*Korlátozott elemzés*”: azt jelenti, hogy a jármű homloklapfelülete és aerodinamikus légellenállási együtthatója egymástól függetlenül került meghatározásra, és ezeket az értékeket kell használni a mozgási egyenletben.
- 3.2.5. „*Menetkész tömeg*”: a jármű tömege a legalább a térfogata (térfogatuk) 90 %-áig feltöltött tüzelőanyag-tartály(ok), valamint a járművezető, a tüzelőanyag, a folyadékok és a gyártó előírásai szerinti alapfelszerelés tömegével együtt, és adott esetben a felépítmény, a vezetőfülke, a csatlakozó-alkatrész és a pótkerék (pótkerekek) és a szerszámok tömegét is beleértve.
- 3.2.6. „*Járművezető tömege*”: a vezetőülés vonatkoztatási pontjában egységesen 75 kg-ban meghatározott tömeg.
- 3.2.7. „*Jármű legnagyobb megengedett terhelése*”: a műszakilag megengedett legnagyobb terhelte tömegből levonva a menetkész tömeget, 25 kg-ot és a 3.2.8. pontban meghatározott nem kötelező felszerelés tömegét.
- 3.2.8. „*Nem kötelező felszerelés tömege*”: az alapfelszerelésen kívül a gyártó előírásai szerint a járműbe beszerelhető választható felszerelések kombinációinak legnagyobb tömege.
- 3.2.9. „*Nem kötelező felszerelés*”: az alapfelszerelésnek nem részét képező elemek, amelyeket a gyártó felelősségére szerelnek be a járműbe, és amelyeket a vásárló megrendelhet.
- 3.2.10. „*Légköri referenciaviszonyok (kigurulási menetellenállás mérése esetén)*”: azok a légköri viszonyok, amelyekhez ezeket a mérési eredményeket igazítani kell:
- a) légköri nyomás: $p_0 = 100 \text{ kPa}$;
 - b) légköri hőmérséklet: $T_0 = 20 \text{ °C}$;
 - c) száraz levegő sűrűsége: $\rho_0 = 1,189 \text{ kg/m}^3$;
 - d) szélesebbesség: 0 m/s .
- 3.2.11. „*Vonatkoztatási sebesség*”: a járműnek az a sebessége, amelynél a kigurulási menetellenállás meghatározásra, illetve a fékpad terhelése hitelesítésre kerül.
- 3.2.12. „*Kigurulási menetellenállás*”: a jármű haladó mozgásának ellenálló erő, amely kigurulási módszerrel vagy a hajtáslánc súrlódási veszteségének tekintetében azzal egyenértékű módszerekkel kerül mérésre.
- 3.2.13. „*Gördülési ellenállás*”: a gumiabroncsokra a jármű haladási irányával ellentétes irányba ható erők.
- 3.2.14. „*Menetellenállás*”: a jármű haladó mozgásának ellenálló nyomaték, amelyet a jármű hajtott kerekeire szerelt nyomatékmérőkkel mérnek meg.
- 3.2.15. „*Szimulált kigurulási menetellenállás*”: a fékpadra helyezett járműre ható kigurulási menetellenállás, melynek célja a közúton mért kigurulási menetellenállás előállítás, és amely a fékpad által kifejtett erőből és a járműnek a fékpadon való haladása közben ellenálló erőkből tevődik össze, és amelyet egy másodrendű polinom három együtthatójával közelítenek meg.

▼ B

- 3.2.16. „*Szimulált menetellenállás*”: a fékpadra helyezett járműre ható menetellenállás, melynek célja a közúton mért menetellenállás előállítása, és amely a fékpad által kifejtett nyomatékból és a járműnek a fékpadon való haladása közben ellenálló nyomatékból tevődik össze, és amelyet egy másodrendű polinom három együtthatójával közelítenek meg.
- 3.2.17. „*Álló helyzetű szél mérés*”: a szél sebességének és irányának anemométerrel történő mérése a vizsgálati útpálya mellett olyan helyen és az út szintje felett olyan magasságban, ahol a legjellemzőbb szélviszonyok tapasztalhatók.
- 3.2.18. „*Alapfelszerelés*”: a jármű alapkonfigurációja, amely fel van szerelve valamennyi, a 2007/46/EK irányelv IV. és XI. mellékletében meghatározott jogi aktus szerinti kötelező elemmel, beleértve minden olyan jellemzőt, amelynek felszerelése esetén a konfiguráció vagy a berendezések szintjén nincs szükség további műszaki adatok megadására.

▼ M2

- 3.2.19. „*Irányadó kigurulási menetellenállás*”: a görgős próbapadon reprodukálható kigurulási menetellenállás.

▼ B

- 3.2.20. „*A menetellenállás célértéke*”: a fékpadon előállítani kívánt menetellenállás.

▼ M3

- 3.2.21. „*Járműkigurulási üzemmód*”: a kigurulási menetellenállás pontos és megismételhető meghatározását és a fékpad pontos beállítását lehetővé tevő működési rendszer.

▼ B

- 3.2.22. „*Szélkorrekció*”: a szél kigurulási menetellenállásra kifejtett hatásának korrekciója az álló helyzetű és a fedélzeti anemométerből származó bemeneti jelek alapján.
- 3.2.23. „*Műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg*”: a járműhöz szerkezeti jellemzői és tervezési teljesítménye alapján hozzárendelt megengedett össztömeg.
- 3.2.24. „*Jármű tényleges tömege*”: az adott járműbe beszerelt nem kötelező felszerelés tömegével megnövelt menetkész tömeg.
- 3.2.25. „*Jármű vizsgálati tömege*”: a jármű tényleges tömegének, továbbá 25 kg és a jármű terhelését helyettesítő tömegének összege.
- 3.2.26. „*Jármű terhelését helyettesítő tömeg*”: a jármű legnagyobb megengedett terhelésének x százaléka, ahol x értéke M kategóriájú járművek esetében 15 százalék, míg N kategóriájú járművek esetében 28 százalék.
- 3.2.27. „*Járműszerelvényműszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege*” (MC): szerkezeti jellemzői és tervezési teljesítménye alapján a gépjármű és egy vagy több pótkocsi alkotta szerelvényhez rendelt megengedett legnagyobb össztömeg, vagy a vontatóegység és félpótkocsi alkotta szerelvényhez rendelt megengedett legnagyobb össztömeg.

▼ M3

- 3.2.28. „*n/v hányadosok*”: a motor fordulatszáma elosztva a jármű sebességével egy adott fokozatban.
- 3.2.29. „*Egygörgős fékpad*”: olyan fékpad amelyen egy jármű tengelyének mindegyik kereke egy görgővel érintkezik.

▼ **M3**

- 3.2.30. „*Kétgörgős fékpad*”: olyan fékpad amelyen egy jármű tengelyének mindegyik kereke két görgővel érintkezik.
- 3.2.31. „*Meghajtott tengely*”: egy jármű olyan tengelye, amely képes meghajtási energia továbbítására és/vagy visszanyerésére, tekintet nélkül arra, hogy ez csak átmenetileg vagy állandóan lehetséges és/vagy a jármű-vezető által választható-e.
- 3.2.32. „*2WD fékpad*”: olyan fékpad, amelyen csak a jármű egyik tengelyén található kerekek érintkeznek a görgővel/görgőkkel.
- 3.2.33. „*4WD fékpad*”: olyan fékpad, amelyen a jármű mindkét tengelyén található valamennyi kerék érintkezik a görgőkkel.
- 3.2.34. „*2WD üzemmódban működő fékpad*”: egy 2WD fékpad, vagy egy olyan 4WD fékpad, amely csak a vizsgálati jármű meghajtott tengelyén szimulálja a tehetetlenséget és a kigurulási menetellenállást míg a nem meghajtott tengelyen található kerekek nem befolyásolják a mérés eredményét, függetlenül attól, hogy forognak-e vagy sem.
- 3.2.35. „*4WD üzemmódban működő fékpad*”: egy olyan 4WD fékpad, amely a vizsgálati jármű mindkét tengelyén szimulálja a tehetetlenséget és a kigurulási menetellenállást.

3.3. **Tiszta elektromos, hibrid hajtású elektromos, tüzelőanyag-cellás és kétfajta tüzelőanyaggal működő járművek**

▼ **B**

- 3.3.1. „*Teljesen elektromos hatósugár*” (AER): a külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos jármű által a töltéslemerítési vizsgálat kezdetétől a vizsgálat során addig az időpontig megtett teljes távolság, amikor a belső égésű motor elkezd tüzelőanyagot fogyasztani.
- 3.3.2. „*Tisztán elektromos hatósugár*” (PER): a tiszta elektromos hajtású jármű által a töltéslemerítési vizsgálat kezdetétől a megszakadási feltétel eléréséig megtett teljes távolság.
- 3.3.3. „*Tényleges töltéslemerítési hatósugár*” (R_{CDA}): töltéslemerítési üzemi állapotban, WLTC ciklusokban addig megtett távolság, míg az újratölthető energiatároló rendszer (REESS) le nem merül.
- 3.3.4. „*Töltéslemerítési ciklus hatósugara*” (R_{CDC}): a töltéslemerítési vizsgálat kezdetétől a megszakadási feltételt kielégítő ciklus vagy ciklusok előtti utolsó ciklus végéig megtett távolság, azt az átmeneti ciklust is beleértve, ahol a jármű töltéslemerítő vagy töltésfenntartó állapotban egyaránt üzemeltethető.
- 3.3.5. „*Töltéslemerítő üzemi állapot*”: olyan üzemi állapot, melynél az újratölthető energiatároló rendszerben tárolt energia ingadozhat, de átlagértékében csökken, míg a jármű a töltésfenntartó állapotba történő átmenetig halad.
- 3.3.6. „*Töltésfenntartó üzemi állapot*”: olyan üzemi állapot, melynél az újratölthető energiatároló rendszerben tárolt energia ingadozhat, de átlagértékében semleges töltési egyensúlyi szinten marad, míg a jármű halad.

▼B

- 3.3.7. „*Használati tényezők*”: a töltéslemerítési állapotban elért hatósugártól függő járműhasználati statisztikákra alapuló hányadosok, amelyek a külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek töltéslemerítési és töltésfenntartási üzemállapotához tartozó kipufogógáz-kibocsátási vegyületeinek, CO₂-kibocsátásainak és tüzelőanyag-fogyasztásának súlyozásához használatosak.
- 3.3.8. „*Elektromos gép*”: olyan energiaátalakító, amely elektromos energiát mechanikus energiává alakítja át.
- 3.3.9. „*Energiaátalakító*”: olyan rendszer, ahol a kimeneti energiaforma eltér a bemeneti energiaformától.
- 3.3.9.1. „*Meghajtóenergia-átalakító*”: az erőátviteli rendszer olyan energiaátalakítója, amely nem periférikus berendezés, és amelynek kimeneti energiája közvetlenül vagy közvetve a jármű előrehaladására fordítódik.
- 3.3.9.2. „*Meghajtóenergia-átalakító kategóriái*”: i. belső égésű motor vagy ii. elektromos gép vagy iii. tüzelőanyag-cella.
- 3.3.10. „*Energiatároló rendszer*”: olyan rendszer, amely energiát tárol és azt a bemenővel megegyező energiaformában adja le.
- 3.3.10.1. „*Meghajtóenergia-tároló rendszer*”: az erőátviteli rendszer olyan energiatároló rendszere, amely nem periférikus berendezés, és amelynek kimeneti energiája közvetlenül vagy közvetve a jármű előrehaladására fordítódik.
- 3.3.10.2. „*Meghajtóenergia-tároló rendszer kategóriái*”: i. tüzelőanyag-tároló rendszer vagy ii. újratölthető energiatároló rendszer vagy iii. újratölthető mechanikai energiatároló rendszer.
- 3.3.10.3. „*Energiaforma*”: i. elektromos energia vagy ii. mechanikai energia vagy iii. kémiai energia (a tüzelőanyagokat is ideértve).
- 3.3.10.4. „*Tüzelőanyag-tároló rendszer*”: olyan meghajtóenergia-tároló rendszer, amely a kémiai energiát folyékony vagy gáz-halmazállapotú tüzelőanyag formájában tárolja.
- 3.3.11. „*Egyenértékű teljesen elektromos hatósugár*” (EAER): a teljes tényleges töltéslemerítési hatósugárnak (R_{CDA}) az a része, amely a töltéslemerítési vizsgálat során az újratölthető energiatároló rendszerből származó elektromosság felhasználásának tulajdonítható.
- 3.3.12. „*Hibrid hajtású elektromos jármű*” (HEV): olyan hibrid jármű, amelynek egyik meghajtóenergia-átalakítója elektromos gép.
- 3.3.13. „*Hibrid hajtású jármű*” (HV): olyan jármű, amelynek erőátviteli rendszere legalább két különböző kategóriájú meghajtóenergia-átalakítót és legalább két különböző kategóriájú meghajtóenergia-tároló rendszert tartalmaz.
- 3.3.14. „*Nettó energiaváltozás*”: az újratölthető energiatároló rendszer energiaváltozásának a vizsgálati jármű ciklus-energiaigényével elosztott hányadosa.
- 3.3.15. „*Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos jármű*” (NOVC-HEV): olyan hibrid hajtású elektromos jármű, amelyik nem tölthető fel külső forrásról.
- 3.3.16. „*Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos jármű*” (OVC-HEV): olyan hibrid hajtású elektromos jármű, amelyik külső forrásról feltölthető.

▼B

- 3.3.17. „*Tisztán elektromos jármű*” (PEV): olyan jármű, amely erőátviteli rendszerének meghajtóenergia-átalakítói kizárólag elektromos gépek, és meghajtóenergia-tároló rendszerként kizárólag újratölthető energiatároló rendszereket alkalmaz.
- 3.3.18. „*Tüzelőanyag-cella*”: olyan energiaátalakító, amely a (bemenő) kémiai energiát (kimenő) elektromos energiává alakítja át, vagy fordítva.
- 3.3.19. „*Tüzelőanyag-cellás jármű*” (FCV): olyan jármű, amelynek erőátviteli rendszerének meghajtóenergia-átalakítója (energiaátalakítói) kizárólag tüzelőanyag-cella (cellák) és elektromos gép(ek).
- 3.3.20. „*Tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású jármű*” (FCHV): olyan tüzelőanyag-cellás jármű, amelynek erőátviteli rendszerében legalább egy tüzelőanyag-tároló rendszer és legalább egy újratölthető energiatároló rendszer üzemel meghajtóenergia-tároló rendszerként.

▼M3

- 3.3.21. „*kétfajta tüzelőanyaggal működő jármű*”: olyan, két különálló tüzelőanyag-tároló rendszerrel rendelkező jármű, amely tervezése alapján egyszerre csak az egyik tüzelőanyagot használja elsődlegesen; azonban korlátozott mennyiségben és időtartamban engedélyezett mindkét tüzelőanyag egyidejű használata.
- 3.3.22. „*kétfajta tüzelőanyaggal működő gázüzemű jármű*”: olyan, kétfajta tüzelőanyaggal működő jármű, amelynek a két tüzelőanyaga benzin (benzinüzem) és vagy LPG, földgáz/biométán vagy hidrogén.

▼B

- 3.4. **Erőátviteli rendszer**
- 3.4.1. „*Erőátviteli rendszer*”: a jármű meghajtóenergia-tároló rendszerének (rendszereinek), meghajtóenergia-átalakítójának (átalakítóinak) és hajtásláncának (láncainak) összessége, amelyek mechanikai energiát juttatnak a kerekekhez a jármű meghajtása céljából, továbbá a periférius berendezések.
- 3.4.2. „*Kiegészítő berendezések*”: olyan nem periférius energiafogyasztó, -átalakító, -tároló vagy -ellátó berendezések vagy rendszerek, amelyek a járműbe nem a jármű meghajtásának céljából kerültek beépítésre, és emiatt nem számítanak az erőátviteli rendszer részének.
- 3.4.3. „*Periférius berendezések*”: olyan energiafogyasztó, -átalakító, -tároló vagy -ellátó berendezések, amelyeknél az energia nem elsődlegesen a jármű meghajtására fordítódik, illetve olyan más alkatrészek, rendszerek és vezérlőegységek, amelyek lényegesek az erőátviteli rendszer üzemeltetéséhez.
- 3.4.4. „*Hajtáslánc*”: az erőátviteli rendszer azon összekapcsolt elemeiből áll, amelyek a mechanikai energiának a meghajtóenergia-átalakító(k) és a kerekek közötti átvitelére szolgálnak.
- 3.4.5. „*Kézi sebességváltó*”: olyan sebességváltó, ahol a sebességfokozatok közötti váltást kizárólag a járművezető kezdeményezheti.
- 3.5. **Általános rész**
- 3.5.1. „*Kritikus kibocsátások*”: azok a kibocsátott összetevők, amelyekre vonatkozóan határértékeket határoz meg ez a rendelet.
- 3.5.2. Fenntartva
- 3.5.3. Fenntartva
- 3.5.4. Fenntartva
- 3.5.5. Fenntartva
- 3.5.6. „*Ciklus energiaigénye*”: az a számított pozitív energiamennyiség, amely a jármű számára szükséges az előírt ciklus teljesítéséhez.
- 3.5.7. Fenntartva

▼ B

- 3.5.8. „*Vezető által választható üzemmódok*”: olyan különböző, a vezető által kiválasztható feltételek, amelyek hatással lehetnek a kibocsátásra, vagy a tüzelőanyag- és/vagy az energiafogyasztásra.

▼ M3

- 3.5.9. „*Elsődleges üzemmód*”: a jelen melléklet szempontjából az, a vezető által választható egyedüli üzemmód, amely a jármű beindításakor mindig kiválasztásra kerül, függetlenül attól, hogy az előző leállítás pillanatában melyik, a vezető által választható üzemmód volt kiválasztva, és amelyik nem állítható át egy másik üzemmódra. A jármű beindítása után az elsődleges üzemmód csak a járművezető szándékos lépésével kapcsolható át egy másik, a járművezető által választható üzemmódba.

▼ B

- 3.5.10. „*Referenciafeltételek (a kibocsátott tömeg számítása szempontjából)*”: azok a feltételek, amelyek a gáz-sűrűségértékek alapjául szolgálnak, pontosan 101,325 kPa és 273,15 K (0 °C).

▼ M3

- 3.5.11. „*Kipufogógáz-kibocsátás*”: gáz-halmazállapotú, szilárd és folyékony vegyületek kibocsátása a kipufogóból.

▼ B

- 3.6. **PM/PN**

A „részecskék” kifejezést hagyományosan a levegőben szálló fázisban lévő jellemzett (mért) anyagra használják, míg a „részecske tömege” kifejezés a lerakódott anyagra vonatkozik.

- 3.6.1. „*Kibocsátott részecskék száma*” (PN): a jármű füstgázával kibocsátott szilárd részecskék teljes számát jelenti, mennyiségileg az e mellékletben meghatározott hígítási, mintavételi és mérési eljárások alapján meghatározva.

- 3.6.2. „*Kibocsátott részecskék tömege*” (PM): a jármű füstgázával kibocsátott valamennyi szilárd részecske tömege, mennyiségileg az e mellékletben meghatározott hígítási, mintavételi és mérési eljárások alapján meghatározva.

- 3.7. **WLTC**

▼ M3

- 3.7.1. „*Névleges motorteljesítmény*”: a motor vagy elektromos motor legnagyobb hasznos teljesítménye kW-ban a XX. mellékletben meghatározott követelmények szerint.

▼ B

- 3.7.2. „*Végsebesség*”: a járműnek a gyártó által megadott legnagyobb sebessége.

- 3.8. **Eljárás**

▼ M3

- 3.8.1. „*Periodikusan regeneráló rendszer*”: olyan kipufogógáz-kibocsátást szabályozó berendezés (pl. katalitikus átalakító, részecskeszűrő), amely szabályos időközönként regenerálást igényel.

▼ B

- 3.9. **Környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat (6a. al melléklet)**

- 3.9.1. „*Aktív hőtároló berendezés*”: olyan technológia, amely a jármű bármely berendezésében hő tárol, és a hőt az erőátviteli rendszer valamely részegységének adja le egy adott időtartamon át a jármű beindítása során. A rendszerben tárolt entalpiával és az erőátviteli rendszer részegységei felé történő hőleadás időtartamával jellemezhető.

▼B

3.9.2. „Hőszigetelő anyagok”: a motortérben a motorhoz és/vagy az alvázhöz rögzített hőszigetelő hatású anyagok, amelyek hővezetési tényezője legfeljebb 0,1 W/(mK) értékű.

4. RÖVIDÍTÉSEK

4.1. Általános rövidítések

AC	váltakozó áram
CFV	kritikus áramlású Venturi-cső
CFO	kritikus áramlású mérőperemes áramlásmérő
CLD	kemilumineszcens detektor
INS	kemilumineszcens elemző készülék
CVS	állandó térfogatú mintavevő rendszer
DC	egyenáram
ET	elpárologtató cső

▼M3

Extra High ₂	a WLTC ciklus extranagy sebességű szakasza 2. osztályú járműveknél
Extra High ₃	a WLTC ciklus extranagy sebességű szakasza 3. osztályú járműveknél

▼B

FCHV	tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású jármű
FID	lángionizációs detektor
FSD	teljes kitérés
GC	gázkromatográf
HEPA	nagy hatásfokú részecskeszűrő
HFID	fűtött lángionizációs detektor

▼M3

High ₂	a WLTC ciklus nagysebességű szakasza 2. osztályú járműveknél
High _{3a}	a WLTC ciklus nagysebességű szakasza 3a. osztályú járműveknél
High _{3b}	a WLTC ciklus nagysebességű szakasza 3b. osztályú járműveknél

▼B

ICE	belső égésű motor
LoD	kimutatósi határ
LoQ	a mennyiségi meghatározás határértéke

▼M3

Low ₁	a WLTC ciklus alacsony sebességű szakasza 1. osztályú járműveknél
Low ₂	a WLTC ciklus alacsony sebességű szakasza 2. osztályú járműveknél
Low ₃	a WLTC ciklus alacsony sebességű szakasza 3. osztályú járműveknél
Medium ₁	a WLTC ciklus közepes sebességű szakasza 1. osztályú járműveknél
Medium ₂	a WLTC ciklus közepes sebességű szakasza 2. osztályú járműveknél
Medium _{3a}	a WLTC ciklus közepes sebességű szakasza 3a. osztályú járműveknél
Medium _{3b}	a WLTC ciklus közepes sebességű szakasza 3b. osztályú járműveknél

▼B

LC	folydékkromatográfia

▼ B

LPG	cseppfolyósított propán-bután gáz
NDIR	nem diszperzív infravörös-abszorpció elvén működő (gázelemző készülék)
NDUV	nem diszperzív ultraibolya (elemzőkészülék)
NG/biométán	földgáz/biométán
NMC	metánkiválasztó
NOVC-FCHV	nem külső feltöltésű, tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású jármű
NOVC	nem külső feltöltésű
NOVC-HEV	nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos jármű
OVC-HEV	külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos jármű
P _a	a háttérszűrőn összegyűjtött részecsketömeg
P _e	a mintavevő szűrőn összegyűjtött részecsketömeg
PAO	polialfaolefin
PCF	részecske-előosztályozó
PCRF	részecskekoncentráció-csökkentési tényező
PDP	térfogat-kiszorításos szivattyú
CRB	tisztán elektromos hatósugár
% FS	a teljes skála százaléka
PM	kibocsátott részecskék tömege
PN	a kibocsátott részecskék száma
PNC	részecskeszámláló
PND ₁	első részecskeszám-hígító készülék
PND ₂	második részecskeszám-hígító készülék
PTS	részecskeátvezető rendszer
PTT	részecskeátvezető cső
QCL-IR	infravörös kvantum-kaszád lézer
R _{CDA}	tényleges töltéslemerítési hatósugár
RCB	az újratölthető energiatároló rendszer töltési egyensúlya
REESS	újratölthető energiatároló rendszer

▼ M3

RRC	Gördülési ellenállási együttható

▼ M3

Az i., ii. és iii. esetekben a járműcsalád azonosító kódja egy n-karakterekből álló egyedi karakterlánc és egy egyedi WMI kód, valamint egy „1” karakter.

- b) A jóváhagyó hatósággal megegyezve a számot „0”-ra kell állítani, ha a járműcsaládot ugyanazon feltételek alapján határozták meg, mint az a) pont szerint meghatározott megfelelő járműcsaládot, de a gyártó eltérő WMI használatát választja. Ebben az esetben a járműcsalád azonosító kódja ugyanabból az n-karakterláncból áll, mint az a) pont szerint megállapított járműcsaládhoz meghatározott, továbbá egy egyedi WMI kódból, amely eltér az a) esetben használt bármely WMI kódtól és amelyet egy „0” karakter követ.

▼ B

- 5.1. A járművet és a gáz-halmazállapotú vegyületek kibocsátását, a kibocsátott részecskék tömegét és a kibocsátott részecskék számát befolyásoló alkatrészeket úgy kell megtervezni, legyártani és összeszerelni, hogy a jármű rendeltetésszerű használati körülmények, úgymint páratartalom, eső, hó, hőség, hideg, homok, por, rezgések, kopás stb. között, a teljes élettartama alatt megfeleljen e melléklet rendelkezéseinek.

▼ M3

Ebbe beletartozik a kibocsátáscsökkentő rendszer valamennyi tömlőjének, csuklójának és csatlakozásának biztonsága is.

▼ B

- 5.2. A vizsgálati járműnek a kibocsátást befolyásoló részegységei és funkciói tekintetében reprezentatívnak kell lennie a jóváhagyással érintett, sorozatban gyártani kívánt járművet illetően. A gyártónak és a jóváhagyó hatóságnak meg kell állapodnia abban, hogy melyik vizsgálati járműtípus reprezentatív.

5.3. **A járművek vizsgálatának feltételei**

- 5.3.1. A kibocsátásvizsgálat során alkalmazott kenőanyagok és hűtőfolyadék típusának és mennyiségének meg kell egyeznie a gyártó által a jármű normál üzeméhez meghatározottakkal.
- 5.3.2. A kibocsátásvizsgálat során használt tüzelőanyag típusának a IX. mellékletben meghatározottnak kell lennie.
- 5.3.3. Valamennyi kibocsátáscsökkentő rendszernek üzemképesnek kell lennie.
- 5.3.4. Bármilyen kiiktató eszköz használata tilos a 715/2007/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésének rendelkezései értelmében.
- 5.3.5. A motort úgy kell megtervezni, hogy megakadályozza a kartergáz-kibocsátást.

▼ M3

- 5.6. A kibocsátásvizsgálat során használt gumiabroncsoknak meg kell felelniük az e melléklet 6. almellékletének 2.4.5. pontjában meghatározottaknak.

▼ B

5.4. **Tüzelőanyag-tartály töltőnyílások**

- 5.4.1. Az 5.4.2. szakasztól függően a benzin- vagy etanoltartály töltőnyílását úgy kell kialakítani, hogy 23,6 mm vagy annál nagyobb külső átmérőjű töltőpisztoly-betöltőcsővel ne lehessen feltölteni.
- 5.4.2. Az 5.4.1. szakasz nem vonatkozik olyan járművekre, amelyek teljesítik mind a két következő feltételt:
- a) a járművet úgy tervezték és alakították ki, hogy a kibocsátásának ellenőrzésére szolgáló egyik berendezést sem befolyásolja hátrányosan az ólmozott benzin; valamint

▼B

- b) a járművet feltűnően, jól olvasható és letörölhetetlen módon megjelölték az olmozatlan benzin ISO 2575:2010 „Közúti járművek – kezelőszervek, kijelzők és visszajelző lámpák” szabványban előírt jelével olyan helyen, amely azonnal észrevehető a benzintartályt feltöltő személy számára. Kiegészítő jelölések használata megengedett.

▼M3**5.5. Az elektronikus rendszer biztonságára vonatkozó rendelkezések**

Az elektronikus rendszer biztonságára vonatkozó rendelkezéseket az I. melléklet 2.3. pontja határozza meg.

▼B**5.6. Interpolációs járműcsalád****▼M3****5.6.1. *Tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek interpolációs járműcsaládja***

5.6.1.1. Az alábbi esetek bármelyikében, illetve ezen esetek kombinációiban a járművek ugyanazon interpolációs járműcsalád részei lehetnek:

- a) az 1. al melléklet 2. pontjában leírt különböző járműosztályokhoz tartoznak;
- b) az 1. al melléklet 8. pontjában leírt különböző redukálási szintekkel rendelkeznek;
- c) az 1. al melléklet 9. pontjában leírt különböző leszabályozott sebességgel rendelkeznek;

5.6.1.2. Ugyanabba az interpolációs járműcsaládba csak azok a járművek tartozhatnak, amelyek azonosak a járművel, erőátviteli rendszerrel, sebességváltóval kapcsolatos alábbi jellemzők tekintetében:

- a) Belső égésű motor fajtája: tüzelőanyag fajtája (vagy fajtái a rugalmas tüzelőanyag-felhasználású vagy kétfajta tüzelőanyaggal működő járművek esetén), égési folyamat, motor ürtartalma, teljes terhelési jellemzők, motortechnológia és feltöltőrendszer, valamint más motoralrendszerek vagy -jellemzők, amelyek nem elhanyagolható hatással vannak a kibocsátott CO₂ tömegére WLTP körülmények között;
- b) az erőátviteli rendszeren belül a kibocsátott CO₂ tömegére hatással lévő valamennyi részegység működési elve;
- c) a sebességváltó fajtája (azaz kézi, automata, fokozatmentes (automata) sebességváltó) és a sebességváltó típusa (azaz névleges nyomaték, sebességfokozatok száma, tengelykapcsolók száma stb.);
- d) n/v hányadosok (a motor fordulatszáma elosztva a jármű sebességével). Ez a követelmény akkor tekinthető teljesültnek, ha az eltérés egyetlen áttétel esetében sem haladja meg a 8 százalékot a leggyakrabban beszerelt sebességváltó fajta n/v hányadosaihoz viszonyítva;
- e) meghajtott tengelyek száma;
- f) Környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati (ATCT) járműcsalád, referencia-tüzelőanyagonként, rugalmas tüzelőanyag-felhasználású vagy kétfajta tüzelőanyaggal működő járművek esetén;
- g) Tengelyenkénti kerekek száma.

5.6.1.3. Alternatív paraméter, mint például a 2. al melléklet 2. pontjának k) alpontjában meghatározott n_{min_drive} , vagy a 2. al melléklet 3.4. pontjában meghatározott ASM használata esetén ennek a paraméternek egy interpolációs járműcsaládon belül azonosnak kell lennie.

▼B**5.6.2. *Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek interpolációs járműcsaládja***

Az 5.6.1. szakasz követelményein felül, csak az alábbi jellemzők terén azonos nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid elektromos járművek tartozhatnak ugyanabba az interpolációs járműcsaládba:

▼B

- a) az elektromos gépek fajtája és darabszáma (felépítése (aszinkron/szinkron stb.), hűtés fajtája (léghűtés, folyadékhűtés), valamint más jellemzők, amelyek nem elhanyagolható hatással vannak a kibocsátott CO₂ tömegére és az elektromosenergia-fogyasztásra WLTP körülmények között;
- b) az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszer fajtája (típus, kapacitás, névleges feszültség, névleges teljesítmény, hűtés fajtája [léghűtés, folyadékhűtés]);

▼M3

- c) az elektromos gép és az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszer közötti, az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszer és a kisfeszültségű energiaforrás közötti, valamint a hálózati töltőcsatlakozás és az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszer közötti elektromos energiaátalakító fajtája, valamint más jellemzők, amelyek nem elhanyagolható hatással vannak a kibocsátott CO₂ tömegére és az elektromosenergia-fogyasztásra WLTP körülmények között;

▼B

- d) a vizsgálat kezdetétől az átmeneti ciklusig – azt is beleértve – lezajlott töltéslemerítési ciklusok száma közötti különbség nem haladhatja meg az egyet.

5.6.3. *Tisztán elektromos járművek interpolációs járműcsaládja*

Ugyanabba az interpolációs járműcsaládba csak azok a tisztán elektromos járművek tartozhatnak, amelyek azonosak az elektromos erőátviteli rendszerrel/ sebességváltóval kapcsolatos alábbi jellemzők tekintetében:

- a) az elektromos gépek fajtája és darabszáma (felépítése (aszinkron/szinkron stb.), hűtés fajtája (léghűtés, folyadékhűtés), valamint más jellemzők, amelyek nem elhanyagolható hatással vannak az elektromosenergia-fogyasztásra és a hatótávolságra WLTP körülmények között;
- b) az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszer fajtája (típus, kapacitás, névleges feszültség, névleges teljesítmény, hűtés fajtája [léghűtés, folyadékhűtés]);
- c) a sebességváltó fajtája (azaz kézi, automata, fokozatmentes [automata] sebességváltó) és a sebességváltó típusa (azaz névleges nyomaték, sebességfokozatok száma, tengelykapcsolók száma stb.);
- d) meghajtott tengelyek száma;

▼M3

- e) az elektromos gép és az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszer közötti, az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszer és a kisfeszültségű energiaforrás közötti, valamint a hálózati töltőcsatlakozás és az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszer közötti elektromos energiaátalakító fajtája, valamint más jellemzők, amelyek nem elhanyagolható hatással vannak az elektromosenergia-fogyasztásra és a hatótávolságra WLTP körülmények között;

▼B

- f) az erőátviteli rendszeren belüli valamennyi olyan részegység működési elve, amely hatással van az elektromosenergia-fogyasztásra;

▼M3

- g) n/v hányadosok (a motor fordulatszáma elosztva a jármű sebességével). Ez a követelmény akkor tekinthető teljesültnek, ha az eltérés egyetlen áttétel esetében sem haladja meg a 8 százalékot a leggyakrabban beszerelt sebességváltó fajta és típus n/v hányadosaihoz viszonyítva.

▼B5.7. **Kigurulási menetellenállási járműcsalád**

Ugyanabba a kigurulási menetellenállási járműcsaládba csak azok a járművek tartozhatnak, amelyek azonosak az alábbi jellemzők tekintetében:

- a) a sebességváltó fajtája (azaz kézi, automata, fokozatmentes (automata) sebességváltó) és a sebességváltó típusa (azaz névleges nyomaték, sebességfokozatok száma, tengelykapcsolók száma stb.); A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság engedélyével, kisebb teljesítményvesztésű sebességváltó is tartozhat a járműcsaládba;

▼B

b) n/v hányadosok (a motor fordulatszáma elosztva a jármű sebességével). Ez a követelmény akkor tekinthető teljesültnek, ha az eltérés egyetlen áttétel esetében sem haladja meg a 25 százalékot a leggyakrabban beszerelt sebességváltó fajta áttételeihez viszonyítva;

c) meghajtott tengelyek száma;

▼M3

d) tengelyenkénti kerekek száma.

Ha a sebességváltóhoz legalább egy elektromos gép kapcsolódik üres állásban, és a jármű nem rendelkezik olyan járműkigurulási üzemmóddal (a 4. al melléklet 4.2.1.8.5. pontja), hogy az elektromos gép ne legyen hatással a kigurulási menetellenállásra, akkor az 5.6.2. a) szakasz és az 5.6.3. a) szakasz feltételei alkalmazandók.

Ha a jármű tömegén, gördülési ellenállásán és aerodinamikáján kívül bármilyen olyan eltérés fennáll, amely nem elhanyagolható hatással van a kigurulási menetellenállásra, akkor a jármű nem tekinthető a járműcsaládba tartozónak, a jóváhagyó hatóság engedélye nélkül.

5.8. **A kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád**

A kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád olyan járművekre alkalmazandó, amelyek műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömege $\geq 3\,000$ kg.

A többlépcsős típusjóváhagyásra benyújtott járművek vagy egyedi járműjóváhagyásra benyújtott, több lépcsőben jóváhagyott járművek esetében is alkalmazható a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád.

Ezekben az esetekben a XII. melléklet 2. pontjában meghatározott rendelkezéseket kell alkalmazni.

Ugyanabba a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládba csak azok a járművek tartozhatnak, amelyek azonosak az alábbi jellemzők tekintetében:

- a) a sebességváltó fajtája (azaz kézi, automata, fokozatmentes (automata) sebességváltó);
- b) meghajtott tengelyek száma;
- c) tengelyenkénti kerekek száma.

5.9. **Periodikusan regeneráló rendszerek (K_i) szerinti járműcsalád**

Ugyanabba a periodikusan regeneráló rendszerek szerinti járműcsaládba csak azok a járművek tartozhatnak, amelyek azonosak az alábbi jellemzők tekintetében:

- a) belső égésű motor fajtája: tüzelőanyag típusa, égési folyamat,
- b) periodikusan regeneráló rendszer (pl. katalizátor, részecskeszűrő);
 - i. szerkezeti kialakítás (pl. a burkolat típusa, nemesfém típusa, hordozó típusa, cellasűrűség);
 - ii. típus és működési elv;
 - iii. térfogat ± 10 százalék;
 - iv. elhelyezkedés (hőmérséklet ± 100 °C a második legnagyobb vonatkoztatási sebességnél).

▼M3

- c) a járműcsaládba tartozó egyes járművek vizsgálati tömege legfeljebb 250 kg értékkel haladhatja meg a Ki igazolási eljáráshoz használt jármű vizsgálati tömegét.

▼B

6. A TELJESÍTMÉNYRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

▼M3

6.1. **Határértékek**

A 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában meghatározott kibocsátási határértékek érvényesek.

▼B

6.2. **Vizsgálatok**

A vizsgálatokat az alábbiak szerint kell elvégezni:

- a) az 1. al melléklet szerinti könnyűgépjárművekre vonatkozó, világ-szinten harmonizált vizsgálati ciklusok (WLTC-k);
- b) a 2. al melléklet szerinti sebességfokozat-megválasztás és váltási pont meghatározás;
- c) az e rendelet IX. melléklete szerinti megfelelő tüzelőanyag;
- d) a kigurulási menetellenállás és fékpad beállítása a 4. al melléklet szerint;
- e) az 5. al melléklet szerinti vizsgálóberendezés;
- f) a 6. és a 8. al melléklet szerinti vizsgálati eljárások;
- g) a 7. és a 8. al melléklet szerinti számítási módszerek.

▼B*1. al melléklet***Könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati ciklusok (WLTC)****▼M3**

1. Általános követelmények

A végrehajtandó ciklus a jármű névleges teljesítményének és 75 kg-mal csökkentett menetkész tömegének W/kg mértékegységgel kifejezett hányadosától és legnagyobb sebességétől függ, $v_{\max}$.

Az ezen al mellékletben meghatározott követelmények alapján megválasztott ciklusra a melléklet többi része „megfelelő ciklus”-ként hivatkozik.
2. A járművek kategorizálása
 - 2.1. Az 1. osztályú járművek teljesítményének és 75 kg-mal csökkentett menetkész tömegének hányadosa $P_{\text{mr}} \leq 22$ W/kg.
 - 2.2. A 2. osztályú járművek teljesítményének és 75 kg-mal csökkentett menetkész tömegének hányadosa > 22 de ≤ 34 W/kg.
 - 2.3. A 3. osztályú járművek teljesítményének és 75 kg-mal csökkentett menetkész tömegének hányadosa > 34 W/kg.
 - 2.3.1. A 3. osztályú járművek két alkategóriába sorolandók a legnagyobb megengedett sebességük alapján, $v_{\max}$
 - 2.3.1.1. 3a. osztályú járművek, legnagyobb megengedett sebességük $v_{\max} < 120$ km/h.
 - 2.3.1.2. 3b. osztályú járművek, legnagyobb megengedett sebességük $v_{\max} \geq 120$ km/h.
 - 2.3.2. A 8. al melléklet szerint vizsgált valamennyi járművet 3. osztályúnak kell tekinteni.
3. Vizsgálati ciklusok
 - 3.1. 1. osztályú ciklus
 - 3.1.1. Egy teljes 1. osztályú ciklus egy alacsony sebességű szakaszból (Low_1), egy közepes sebességű szakaszból (Medium_1) és egy további alacsony sebességű szakaszból (Low_1) áll.
 - 3.1.2. A Low_1 szakasz leírását az A1/1. ábra és az A1/1. táblázat tartalmazza.
 - 3.1.3. A Medium_1 szakasz leírását az A1/2. ábra és az A1/2. táblázat tartalmazza.
 - 3.2. 2. osztályú ciklus
 - 3.2.1. Egy teljes 2. osztályú ciklus egy alacsony sebességű szakaszból (Low_2), egy közepes sebességű szakaszból (Medium_2), egy nagy sebességű szakaszból (High_2) és egy rendkívül nagy sebességű szakaszból (Extra High_2) áll.
 - 3.2.2. A Low_2 szakasz leírását az A1/3. ábra és az A1/3. táblázat tartalmazza.
 - 3.2.3. A Medium_2 szakasz leírását az A1/4. ábra és az A1/4. táblázat tartalmazza.
 - 3.2.4. A High_2 szakasz leírását az A1/5. ábra és az A1/5. táblázat tartalmazza.
 - 3.2.5. Az Extra High_2 szakasz leírását az A1/6. ábra és az A1/6. táblázat tartalmazza.
 - 3.3. 3. osztályú ciklus

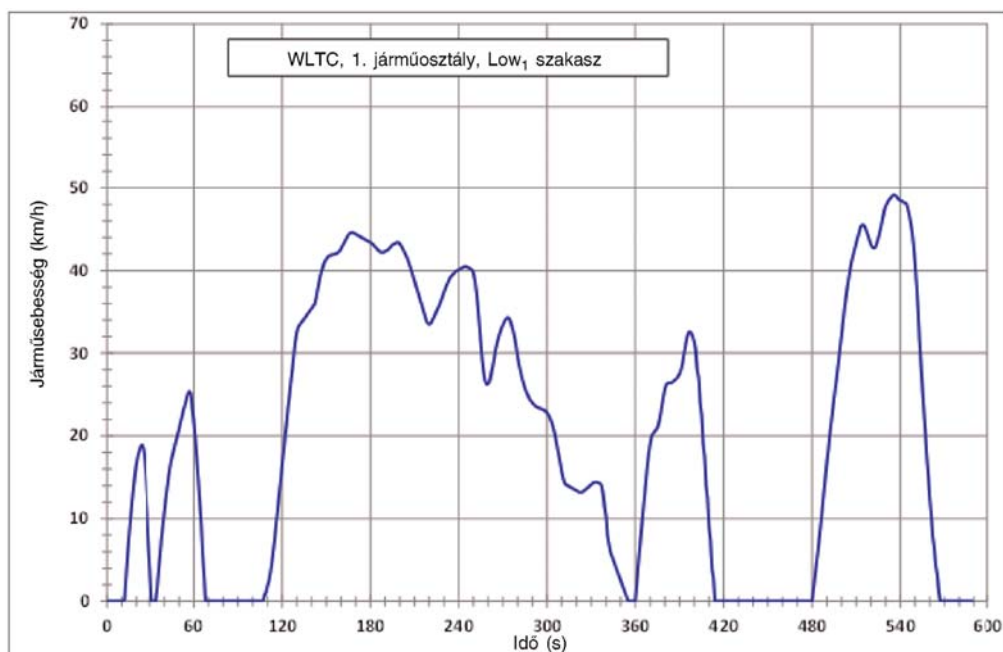
A 3. osztályú ciklusok két alkategóriába sorolandók a 3. osztályú járművek alosztályozását követve.

▼ M3

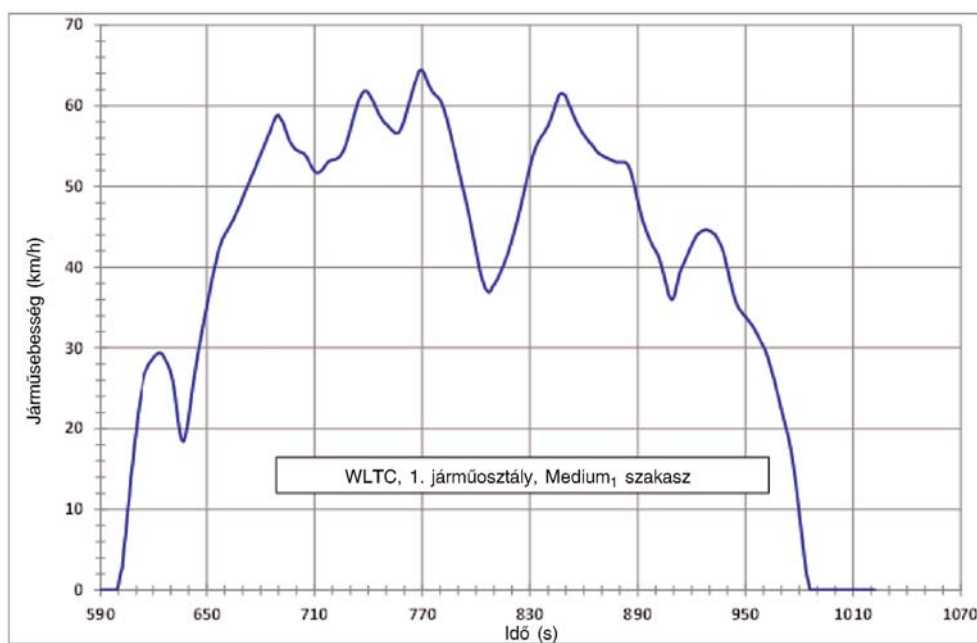
- 3.3.1. 3a. osztályú ciklus
- 3.3.1.1. A teljes ciklus egy alacsony sebességű szakaszból (Low_3), egy közepes sebességű szakaszból ($Medium_{3a}$), egy nagy sebességű szakaszból ($High_{3a}$) és egy rendkívül nagy sebességű szakaszból ($Extra\ High_3$) áll.
- 3.3.1.2. A Low_3 szakasz leírását az A1/7. ábra és az A1/7. táblázat tartalmazza.
- 3.3.1.3. A $Medium_{3a}$ szakasz leírását az A1/8. ábra és az A1/8. táblázat tartalmazza.
- 3.3.1.4. A $High_{3a}$ szakasz leírását az A1/10. ábra és az A1/10. táblázat tartalmazza.
- 3.3.1.5. Az $Extra\ High_3$ szakasz leírását az A1/12. ábra és az A1/12. táblázat tartalmazza.
- 3.3.2. 3b. osztályú ciklus
- 3.3.2.1. A teljes ciklus egy alacsony sebességű szakaszból (Low_3), egy közepes sebességű szakaszból ($Medium_{3b}$), egy nagy sebességű szakaszból ($High_{3b}$) és egy rendkívül nagy sebességű szakaszból ($Extra\ High_3$) áll.
- 3.3.2.2. A Low_3 szakasz leírását az A1/7. ábra és az A1/7. táblázat tartalmazza.
- 3.3.2.3. A $Medium_{3b}$ szakasz leírását az A1/9. ábra és az A1/9. táblázat tartalmazza.
- 3.3.2.4. A $High_{3b}$ szakasz leírását az A1/11. ábra és az A1/11. táblázat tartalmazza.
- 3.3.2.5. Az $Extra\ High_3$ szakasz leírását az A1/12. ábra és az A1/12. táblázat tartalmazza.
- 3.4. A szakaszok időtartama
- 3.4.1. Valamennyi alacsony sebességű szakasz időtartama 589 másodperc.
- 3.4.2. Valamennyi közepes sebességű szakasz időtartama 433 másodperc.
- 3.4.3. Valamennyi nagy sebességű szakasz időtartama 455 másodperc.
- 3.4.4. Valamennyi rendkívül nagy sebességű szakasz időtartama 323 másodperc.
- 3.5. WLTC city ciklusok
- A külső feltöltésű hibrid meghajtású elektromos járműveket és a tisztán elektromos járműveket a megfelelő 3a. osztályú és a 3b. osztályú WLTC és WLTC city ciklusok (lásd a 8. al mellékletet) segítségével kell vizsgálni.
- A WLTC city ciklus csak alacsony és közepes sebességű szakaszokat tartalmaz.

▼ B4. ► M3 WLTC 1. osztályú ciklus ◀

A1/1. ábra

▼ M3WLTC 1. osztályú ciklus, Low₁ szakasz▼ B

A1/2. ábra

▼ M3WLTC 1. osztályú ciklus, Medium₁ szakasz▼ B

▼ B

A1/1. táblázat

▼ M3WLTC 1. osztályú ciklus, Low₁ szakasz▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
0	0,0	35	1,5	70	0,0	105	0,0
1	0,0	36	3,8	71	0,0	106	0,0
2	0,0	37	5,6	72	0,0	107	0,0
3	0,0	38	7,5	73	0,0	108	0,7
4	0,0	39	9,2	74	0,0	109	1,1
5	0,0	40	10,8	75	0,0	110	1,9
6	0,0	41	12,4	76	0,0	111	2,5
7	0,0	42	13,8	77	0,0	112	3,5
8	0,0	43	15,2	78	0,0	113	4,7
9	0,0	44	16,3	79	0,0	114	6,1
10	0,0	45	17,3	80	0,0	115	7,5
11	0,0	46	18,0	81	0,0	116	9,4
12	0,2	47	18,8	82	0,0	117	11,0
13	3,1	48	19,5	83	0,0	118	12,9
14	5,7	49	20,2	84	0,0	119	14,5
15	8,0	50	20,9	85	0,0	120	16,4
16	10,1	51	21,7	86	0,0	121	18,0
17	12,0	52	22,4	87	0,0	122	20,0
18	13,8	53	23,1	88	0,0	123	21,5
19	15,4	54	23,7	89	0,0	124	23,5
20	16,7	55	24,4	90	0,0	125	25,0
21	17,7	56	25,1	91	0,0	126	26,8
22	18,3	57	25,4	92	0,0	127	28,2
23	18,8	58	25,2	93	0,0	128	30,0
24	18,9	59	23,4	94	0,0	129	31,4
25	18,4	60	21,8	95	0,0	130	32,5
26	16,9	61	19,7	96	0,0	131	33,2
27	14,3	62	17,3	97	0,0	132	33,4
28	10,8	63	14,7	98	0,0	133	33,7
29	7,1	64	12,0	99	0,0	134	33,9
30	4,0	65	9,4	100	0,0	135	34,2
31	0,0	66	5,6	101	0,0	136	34,4
32	0,0	67	3,1	102	0,0	137	34,7
33	0,0	68	0,0	103	0,0	138	34,9
34	0,0	69	0,0	104	0,0	139	35,2

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
140	35,4	175	43,9	210	38,7	245	40,5
141	35,7	176	43,8	211	38,1	246	40,4
142	35,9	177	43,7	212	37,5	247	40,3
143	36,6	178	43,6	213	36,9	248	40,2
144	37,5	179	43,5	214	36,3	249	40,1
145	38,4	180	43,4	215	35,7	250	39,7
146	39,3	181	43,3	216	35,1	251	38,8
147	40,0	182	43,1	217	34,5	252	37,4
148	40,6	183	42,9	218	33,9	253	35,6
149	41,1	184	42,7	219	33,6	254	33,4
150	41,4	185	42,5	220	33,5	255	31,2
151	41,6	186	42,3	221	33,6	256	29,1
152	41,8	187	42,2	222	33,9	257	27,6
153	41,8	188	42,2	223	34,3	258	26,6
154	41,9	189	42,2	224	34,7	259	26,2
155	41,9	190	42,3	225	35,1	260	26,3
156	42,0	191	42,4	226	35,5	261	26,7
157	42,0	192	42,5	227	35,9	262	27,5
158	42,2	193	42,7	228	36,4	263	28,4
159	42,3	194	42,9	229	36,9	264	29,4
160	42,6	195	43,1	230	37,4	265	30,4
161	43,0	196	43,2	231	37,9	266	31,2
162	43,3	197	43,3	232	38,3	267	31,9
163	43,7	198	43,4	233	38,7	268	32,5
164	44,0	199	43,4	234	39,1	269	33,0
165	44,3	200	43,2	235	39,3	270	33,4
166	44,5	201	42,9	236	39,5	271	33,8
167	44,6	202	42,6	237	39,7	272	34,1
168	44,6	203	42,2	238	39,9	273	34,3
169	44,5	204	41,9	239	40,0	274	34,3
170	44,4	205	41,5	240	40,1	275	33,9
171	44,3	206	41,0	241	40,2	276	33,3
172	44,2	207	40,5	242	40,3	277	32,6
173	44,1	208	39,9	243	40,4	278	31,8
174	44,0	209	39,3	244	40,5	279	30,7

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
280	29,6	315	13,9	350	2,5	385	26,5
281	28,6	316	13,8	351	2,0	386	26,6
282	27,8	317	13,7	352	1,5	387	26,8
283	27,0	318	13,6	353	1,0	388	26,9
284	26,4	319	13,5	354	0,5	389	27,2
285	25,8	320	13,4	355	0,0	390	27,5
286	25,3	321	13,3	356	0,0	391	28,0
287	24,9	322	13,2	357	0,0	392	28,8
288	24,5	323	13,2	358	0,0	393	29,9
289	24,2	324	13,2	359	0,0	394	31,0
290	24,0	325	13,4	360	0,0	395	31,9
291	23,8	326	13,5	361	2,2	396	32,5
292	23,6	327	13,7	362	4,5	397	32,6
293	23,5	328	13,8	363	6,6	398	32,4
294	23,4	329	14,0	364	8,6	399	32,0
295	23,3	330	14,1	365	10,6	400	31,3
296	23,3	331	14,3	366	12,5	401	30,3
297	23,2	332	14,4	367	14,4	402	28,0
298	23,1	333	14,4	368	16,3	403	27,0
299	23,0	334	14,4	369	17,9	404	24,0
300	22,8	335	14,3	370	19,1	405	22,5
301	22,5	336	14,3	371	19,9	406	19,0
302	22,1	337	14,0	372	20,3	407	17,5
303	21,7	338	13,0	373	20,5	408	14,0
304	21,1	339	11,4	374	20,7	409	12,5
305	20,4	340	10,2	375	21,0	410	9,0
306	19,5	341	8,0	376	21,6	411	7,5
307	18,5	342	7,0	377	22,6	412	4,0
308	17,6	343	6,0	378	23,7	413	2,9
309	16,6	344	5,5	379	24,8	414	0,0
310	15,7	345	5,0	380	25,7	415	0,0
311	14,9	346	4,5	381	26,2	416	0,0
312	14,3	347	4,0	382	26,4	417	0,0
313	14,1	348	3,5	383	26,4	418	0,0
314	14,0	349	3,0	384	26,4	419	0,0

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
420	0,0	455	0,0	490	16,8	525	43,9
421	0,0	456	0,0	491	18,4	526	44,6
422	0,0	457	0,0	492	20,1	527	45,4
423	0,0	458	0,0	493	21,6	528	46,3
424	0,0	459	0,0	494	23,1	529	47,2
425	0,0	460	0,0	495	24,6	530	47,8
426	0,0	461	0,0	496	26,0	531	48,2
427	0,0	462	0,0	497	27,5	532	48,5
428	0,0	463	0,0	498	29,0	533	48,7
429	0,0	464	0,0	499	30,6	534	48,9
430	0,0	465	0,0	500	32,1	535	49,1
431	0,0	466	0,0	501	33,7	536	49,1
432	0,0	467	0,0	502	35,3	537	49,0
433	0,0	468	0,0	503	36,8	538	48,8
434	0,0	469	0,0	504	38,1	539	48,6
435	0,0	470	0,0	505	39,3	540	48,5
436	0,0	471	0,0	506	40,4	541	48,4
437	0,0	472	0,0	507	41,2	542	48,3
438	0,0	473	0,0	508	41,9	543	48,2
439	0,0	474	0,0	509	42,6	544	48,1
440	0,0	475	0,0	510	43,3	545	47,5
441	0,0	476	0,0	511	44,0	546	46,7
442	0,0	477	0,0	512	44,6	547	45,7
443	0,0	478	0,0	513	45,3	548	44,6
444	0,0	479	0,0	514	45,5	549	42,9
445	0,0	480	0,0	515	45,5	550	40,8
446	0,0	481	1,6	516	45,2	551	38,2
447	0,0	482	3,1	517	44,7	552	35,3
448	0,0	483	4,6	518	44,2	553	31,8
449	0,0	484	6,1	519	43,6	554	28,7
450	0,0	485	7,8	520	43,1	555	25,8
451	0,0	486	9,5	521	42,8	556	22,9
452	0,0	487	11,3	522	42,7	557	20,2
453	0,0	488	13,2	523	42,8	558	17,3
454	0,0	489	15,0	524	43,3	559	15,0

▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
560	12,3	567	0,0	574	0,0	582	0,0
561	10,3	568	0,0	575	0,0	583	0,0
562	7,8	569	0,0	576	0,0	584	0,0
563	6,5	570	0,0	577	0,0	585	0,0
564	4,4	571	0,0	578	0,0	586	0,0
565	3,2	572	0,0	579	0,0	587	0,0
566	1,2	573	0,0	580	0,0	588	0,0
				581	0,0	589	0,0

A1/2. táblázat

▼ M3**WLTC 1. osztályú ciklus, Medium₁ szakasz****▼ B**

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
590	0,0	614	25,8	638	19,0	662	44,8
591	0,0	615	26,7	639	20,1	663	45,2
592	0,0	616	27,2	640	21,5	664	45,6
593	0,0	617	27,7	641	23,1	665	46,0
594	0,0	618	28,1	642	24,9	666	46,5
595	0,0	619	28,4	643	26,4	667	47,0
596	0,0	620	28,7	644	27,9	668	47,5
597	0,0	621	29,0	645	29,2	669	48,0
598	0,0	622	29,2	646	30,4	670	48,6
599	0,0	623	29,4	647	31,6	671	49,1
600	0,6	624	29,4	648	32,8	672	49,7
601	1,9	625	29,3	649	34,0	673	50,2
602	2,7	626	28,9	650	35,1	674	50,8
603	5,2	627	28,5	651	36,3	675	51,3
604	7,0	628	28,1	652	37,4	676	51,8
605	9,6	629	27,6	653	38,6	677	52,3
606	11,4	630	26,9	654	39,6	678	52,9
607	14,1	631	26,0	655	40,6	679	53,4
608	15,8	632	24,6	656	41,6	680	54,0
609	18,2	633	22,8	657	42,4	681	54,5
610	19,7	634	21,0	658	43,0	682	55,1
611	21,8	635	19,5	659	43,6	683	55,6
612	23,2	636	18,6	660	44,0	684	56,2
613	24,7	637	18,4	661	44,4	685	56,7
						686	57,3

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
687	57,9	723	53,5	760	58,2	797	45,4
688	58,4	724	53,7	761	59,0	798	44,3
689	58,8	725	54,0	762	59,8	799	43,1
690	58,9	726	54,4	763	60,6	800	42,0
691	58,4	727	54,9	764	61,4	801	40,8
692	58,1	728	55,6	765	62,2	802	39,7
693	57,6	729	56,3	766	62,9	803	38,8
694	56,9	730	57,1	767	63,5	804	38,1
695	56,3	731	57,9	768	64,2	805	37,4
696	55,7	732	58,8	769	64,4	806	37,1
697	55,3	733	59,6	770	64,4	807	36,9
698	55,0	734	60,3	771	64,0	808	37,0
699	54,7	735	60,9	772	63,5	809	37,5
700	54,5	736	61,3	773	62,9	810	37,8
701	54,4	737	61,7	774	62,4	811	38,2
702	54,3	738	61,8	775	62,0	812	38,6
703	54,2	739	61,8	776	61,6	813	39,1
704	54,1	740	61,6	777	61,4	814	39,6
705	53,8	741	61,2	778	61,2	815	40,1
706	53,5	742	60,8	779	61,0	816	40,7
707	53,0	743	60,4	780	60,7	817	41,3
708	52,6	744	59,9	781	60,2	818	41,9
709	52,2	745	59,4	782	59,6	819	42,7
710	51,9	746	58,9	783	58,9	820	43,4
711	51,7	747	58,6	784	58,1	821	44,2
712	51,7	748	58,2	785	57,2	822	45,0
713	51,8	749	57,9	786	56,3	823	45,9
714	52,0	750	57,7	787	55,3	824	46,8
715	52,3	751	57,5	788	54,4	825	47,7
716	52,6	752	57,2	789	53,4	826	48,7
717	52,9	753	57,0	790	52,4	827	49,7
718	53,1	754	56,8	791	51,4	828	50,6
719	53,2	755	56,6	792	50,4	829	51,6
720	53,3	756	56,6	793	49,4	830	52,5
721	53,3	757	56,7	794	48,5	831	53,3
722	53,4	758	57,1	795	47,5	832	54,1
		759	57,6	796	46,5	833	54,7

▼B

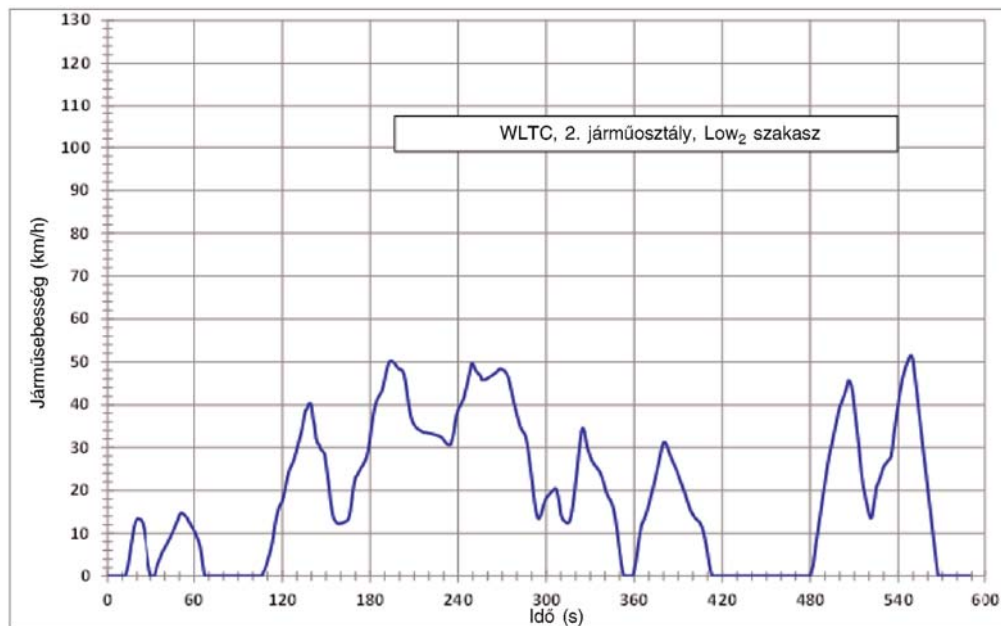
Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
834	55,3	871	53,7	908	36,2	945	35,5
835	55,7	872	53,6	909	36,0	946	35,0
836	56,1	873	53,5	910	36,2	947	34,7
837	56,4	874	53,4	911	37,0	948	34,4
838	56,7	875	53,3	912	38,0	949	34,1
839	57,1	876	53,2	913	39,0	950	33,9
840	57,5	877	53,1	914	39,7	951	33,6
841	58,0	878	53,0	915	40,2	952	33,3
842	58,7	879	53,0	916	40,7	953	33,0
843	59,3	880	53,0	917	41,2	954	32,7
844	60,0	881	53,0	918	41,7	955	32,3
845	60,6	882	53,0	919	42,2	956	31,9
846	61,3	883	53,0	920	42,7	957	31,5
847	61,5	884	52,8	921	43,2	958	31,0
848	61,5	885	52,5	922	43,6	959	30,6
849	61,4	886	51,9	923	44,0	960	30,2
850	61,2	887	51,1	924	44,2	961	29,7
851	60,5	888	50,2	925	44,4	962	29,1
852	60,0	889	49,2	926	44,5	963	28,4
853	59,5	890	48,2	927	44,6	964	27,6
854	58,9	891	47,3	928	44,7	965	26,8
855	58,4	892	46,4	929	44,6	966	26,0
856	57,9	893	45,6	930	44,5	967	25,1
857	57,5	894	45,0	931	44,4	968	24,2
858	57,1	895	44,3	932	44,2	969	23,3
859	56,7	896	43,8	933	44,1	970	22,4
860	56,4	897	43,3	934	43,7	971	21,5
861	56,1	898	42,8	935	43,3	972	20,6
862	55,8	899	42,4	936	42,8	973	19,7
863	55,5	900	42,0	937	42,3	974	18,8
864	55,3	901	41,6	938	41,6	975	17,7
865	55,0	902	41,1	939	40,7	976	16,4
866	54,7	903	40,3	940	39,8	977	14,9
867	54,4	904	39,5	941	38,8	978	13,2
868	54,2	905	38,6	942	37,8	979	11,3
869	54,0	906	37,7	943	36,9	980	9,4
870	53,9	907	36,7	944	36,1	981	7,5

▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
982	5,6	993	0,0	1003	0,0	1013	0,0
983	3,7	994	0,0	1004	0,0	1014	0,0
984	1,9	995	0,0	1005	0,0	1015	0,0
985	1,0	996	0,0	1006	0,0	1016	0,0
986	0,0	997	0,0	1007	0,0	1017	0,0
987	0,0	998	0,0	1008	0,0	1018	0,0
988	0,0	999	0,0	1009	0,0	1019	0,0
989	0,0	1000	0,0	1010	0,0	1020	0,0
990	0,0	1001	0,0	1011	0,0	1021	0,0
991	0,0	1002	0,0	1012	0,0	1022	0,0

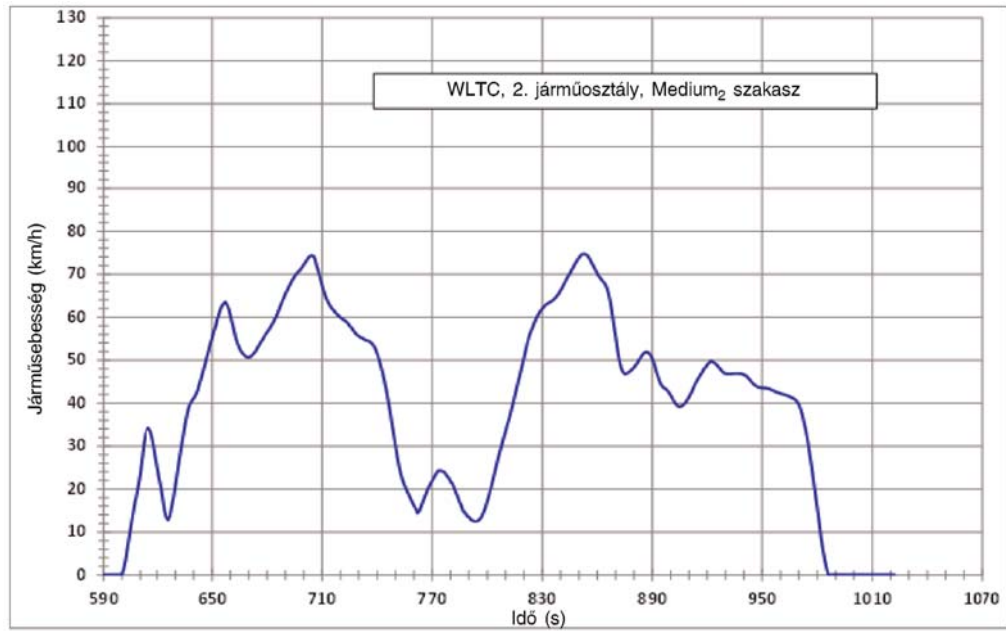
5. ► M3 WLTC 2. osztályú ciklus ◀

A1/3. ábra

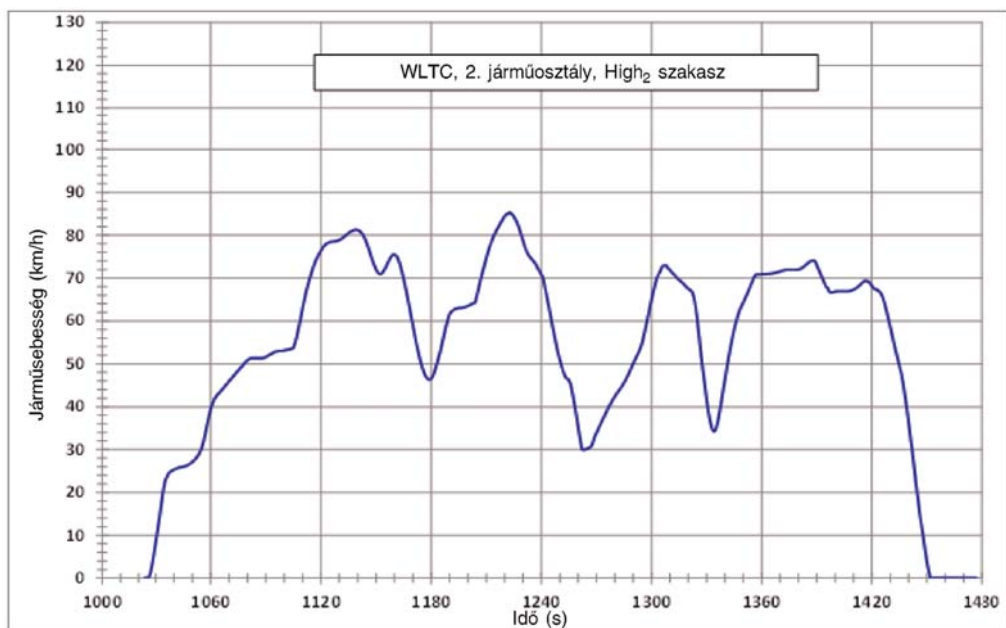
▼ M3WLTC 2. osztályú ciklus, Low₂ szakasz▼ B

▼ B

A1/4. ábra

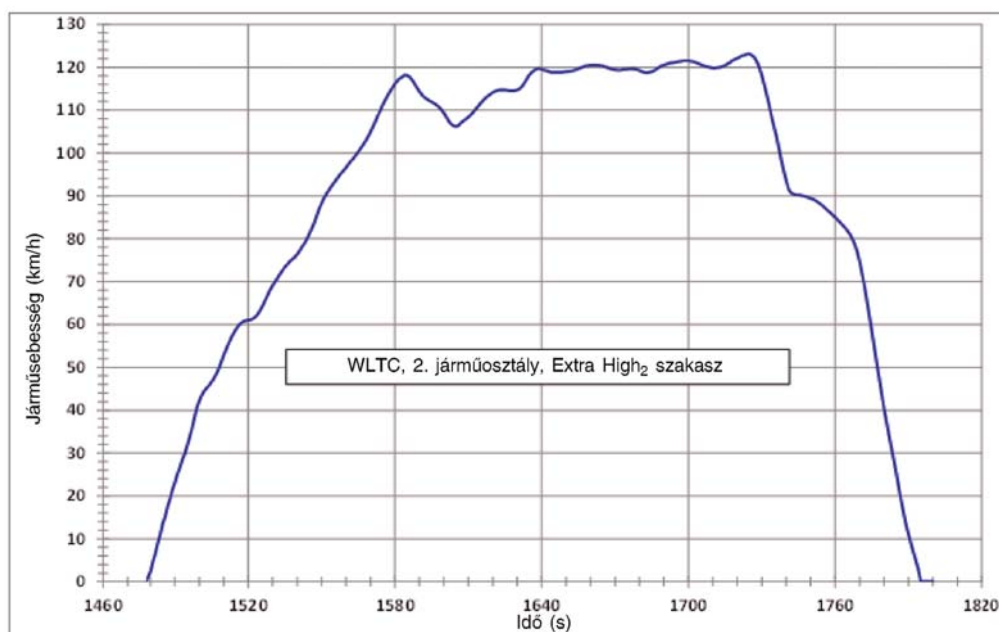
▼ M3WLTC 2. osztályú ciklus, Medium₂ szakasz▼ B

A1/5. ábra

▼ M3WLTC 2. osztályú ciklus, High₂ szakasz▼ B

▼ B

A1/6. ábra

▼ M3WLTC 2. osztályú ciklus, Extra High₂ szakasz▼ B

A1/3. táblázat

▼ M3WLTC 2. osztályú ciklus, Low₂ szakasz▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
0	0,0	19	12,7	38	5,3	57	12,4
1	0,0	20	13,3	39	6,0	58	11,8
2	0,0	21	13,4	40	6,6	59	11,2
3	0,0	22	13,3	41	7,3	60	10,6
4	0,0	23	13,1	42	7,9	61	9,9
5	0,0	24	12,5	43	8,6	62	9,0
6	0,0	25	11,1	44	9,3	63	8,2
7	0,0	26	8,9	45	10	64	7,0
8	0,0	27	6,2	46	10,8	65	4,8
9	0,0	28	3,8	47	11,6	66	2,3
10	0,0	29	1,8	48	12,4	67	0,0
11	0,0	30	0,0	49	13,2	68	0,0
12	0,0	31	0,0	50	14,2	69	0,0
13	1,2	32	0,0	51	14,8	70	0,0
14	2,6	33	0,0	52	14,7	71	0,0
15	4,9	34	1,5	53	14,4	72	0,0
16	7,3	35	2,8	54	14,1	73	0,0
17	9,4	36	3,6	55	13,6	74	0,0
18	11,4	37	4,5	56	13,0	75	0,0

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
76	0,0	113	7,4	150	26,0	187	42,5
77	0,0	114	9,2	151	23,4	188	43,2
78	0,0	115	11,7	152	20,7	189	44,4
79	0,0	116	13,5	153	17,4	190	45,9
80	0,0	117	15,0	154	15,2	191	47,6
81	0,0	118	16,2	155	13,5	192	49,0
82	0,0	119	16,8	156	13,0	193	50,0
83	0,0	120	17,5	157	12,4	194	50,2
84	0,0	121	18,8	158	12,3	195	50,1
85	0,0	122	20,3	159	12,2	196	49,8
86	0,0	123	22,0	160	12,3	197	49,4
87	0,0	124	23,6	161	12,4	198	48,9
88	0,0	125	24,8	162	12,5	199	48,5
89	0,0	126	25,6	163	12,7	200	48,3
90	0,0	127	26,3	164	12,8	201	48,2
91	0,0	128	27,2	165	13,2	202	47,9
92	0,0	129	28,3	166	14,3	203	47,1
93	0,0	130	29,6	167	16,5	204	45,5
94	0,0	131	30,9	168	19,4	205	43,2
95	0,0	132	32,2	169	21,7	206	40,6
96	0,0	133	33,4	170	23,1	207	38,5
97	0,0	134	35,1	171	23,5	208	36,9
98	0,0	135	37,2	172	24,2	209	35,9
99	0,0	136	38,7	173	24,8	210	35,3
100	0,0	137	39,0	174	25,4	211	34,8
101	0,0	138	40,1	175	25,8	212	34,5
102	0,0	139	40,4	176	26,5	213	34,2
103	0,0	140	39,7	177	27,2	214	34,0
104	0,0	141	36,8	178	28,3	215	33,8
105	0,0	142	35,1	179	29,9	216	33,6
106	0,0	143	32,2	180	32,4	217	33,5
107	0,8	144	31,1	181	35,1	218	33,5
108	1,4	145	30,8	182	37,5	219	33,4
109	2,3	146	29,7	183	39,2	220	33,3
110	3,5	147	29,4	184	40,5	221	33,3
111	4,7	148	29,0	185	41,4	222	33,2
112	5,9	149	28,5	186	42,0	223	33,1

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
224	33,0	261	46,4	298	16,3	335	25,0
225	32,9	262	46,6	299	17,4	336	24,6
226	32,8	263	46,8	300	18,2	337	23,9
227	32,7	264	47,0	301	18,6	338	23,0
228	32,5	265	47,3	302	19,0	339	21,8
229	32,3	266	47,5	303	19,4	340	20,7
230	31,8	267	47,9	304	19,8	341	19,6
231	31,4	268	48,3	305	20,1	342	18,7
232	30,9	269	48,3	306	20,5	343	18,1
233	30,6	270	48,2	307	20,2	344	17,5
234	30,6	271	48,0	308	18,6	345	16,7
235	30,7	272	47,7	309	16,5	346	15,4
236	32,0	273	47,2	310	14,4	347	13,6
237	33,5	274	46,5	311	13,4	348	11,2
238	35,8	275	45,2	312	12,9	349	8,6
239	37,6	276	43,7	313	12,7	350	6,0
240	38,8	277	42,0	314	12,4	351	3,1
241	39,6	278	40,4	315	12,4	352	1,2
242	40,1	279	39,0	316	12,8	353	0,0
243	40,9	280	37,7	317	14,1	354	0,0
244	41,8	281	36,4	318	16,2	355	0,0
245	43,3	282	35,2	319	18,8	356	0,0
246	44,7	283	34,3	320	21,9	357	0,0
247	46,4	284	33,8	321	25,0	358	0,0
248	47,9	285	33,3	322	28,4	359	0,0
249	49,6	286	32,5	323	31,3	360	1,4
250	49,6	287	30,9	324	34,0	361	3,2
251	48,8	288	28,6	325	34,6	362	5,6
252	48,0	289	25,9	326	33,9	363	8,1
253	47,5	290	23,1	327	31,9	364	10,3
254	47,1	291	20,1	328	30,0	365	12,1
255	46,9	292	17,3	329	29,0	366	12,6
256	45,8	293	15,1	330	27,9	367	13,6
257	45,8	294	13,7	331	27,1	368	14,5
258	45,8	295	13,4	332	26,4	369	15,6
259	45,9	296	13,9	333	25,9	370	16,8
260	46,2	297	15,0	334	25,5	371	18,2

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
372	19,6	409	7,2	446	0,0	483	5,2
373	20,9	410	5,2	447	0,0	484	7,9
374	22,3	411	2,9	448	0,0	485	10,3
375	23,8	412	1,2	449	0,0	486	12,7
376	25,4	413	0,0	450	0,0	487	15,0
377	27,0	414	0,0	451	0,0	488	17,4
378	28,6	415	0,0	452	0,0	489	19,7
379	30,2	416	0,0	453	0,0	490	21,9
380	31,2	417	0,0	454	0,0	491	24,1
381	31,2	418	0,0	455	0,0	492	26,2
382	30,7	419	0,0	456	0,0	493	28,1
383	29,5	420	0,0	457	0,0	494	29,7
384	28,6	421	0,0	458	0,0	495	31,3
385	27,7	422	0,0	459	0,0	496	33,0
386	26,9	423	0,0	460	0,0	497	34,7
387	26,1	424	0,0	461	0,0	498	36,3
388	25,4	425	0,0	462	0,0	499	38,1
389	24,6	426	0,0	463	0,0	500	39,4
390	23,6	427	0,0	464	0,0	501	40,4
391	22,6	428	0,0	465	0,0	502	41,2
392	21,7	429	0,0	466	0,0	503	42,1
393	20,7	430	0,0	467	0,0	504	43,2
394	19,8	431	0,0	468	0,0	505	44,3
395	18,8	432	0,0	469	0,0	506	45,7
396	17,7	433	0,0	470	0,0	507	45,4
397	16,6	434	0,0	471	0,0	508	44,5
398	15,6	435	0,0	472	0,0	509	42,5
399	14,8	436	0,0	473	0,0	510	39,5
400	14,3	437	0,0	474	0,0	511	36,5
401	13,8	438	0,0	475	0,0	512	33,5
402	13,4	439	0,0	476	0,0	513	30,4
403	13,1	440	0,0	477	0,0	514	27,0
404	12,8	441	0,0	478	0,0	515	23,6
405	12,3	442	0,0	479	0,0	516	21,0
406	11,6	443	0,0	480	0,0	517	19,5
407	10,5	444	0,0	481	1,4	518	17,6
408	9,0	445	0,0	482	2,5	519	16,1

▼ **B**

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
520	14,5	538	35,4	556	32,5	573	0,0
521	13,5	539	38,0	557	29,5	574	0,0
522	13,7	540	40,1	558	26,5	575	0,0
523	16,0	541	42,7	559	23,5	576	0,0
524	18,1	542	44,5	560	20,4	577	0,0
525	20,8	543	46,3	561	17,5	578	0,0
526	21,5	544	47,6	562	14,5	579	0,0
527	22,5	545	48,8	563	11,5	580	0,0
528	23,4	546	49,7	564	8,5	581	0,0
529	24,5	547	50,6	565	5,6	582	0,0
530	25,6	548	51,4	566	2,6	583	0,0
531	26,0	549	51,4	567	0,0	584	0,0
532	26,5	550	50,2	568	0,0	585	0,0
533	26,9	551	47,1	569	0,0	586	0,0
534	27,3	552	44,5	570	0,0	587	0,0
535	27,9	553	41,5	571	0,0	588	0,0
536	30,3	554	38,5	572	0,0	589	0,0
537	33,2	555	35,5				

A1/4. táblázat

▼ **M3**WLTC 2. osztályú ciklus, Medium₂ szakasz▼ **B**

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
590	0,0	605	11,8	620	25,1	635	34,5
591	0,0	606	14,2	621	22,8	636	36,8
592	0,0	607	16,6	622	20,5	637	38,6
593	0,0	608	18,5	623	17,9	638	39,8
594	0,0	609	20,8	624	15,1	639	40,6
595	0,0	610	23,4	625	13,4	640	41,1
596	0,0	611	26,9	626	12,8	641	41,9
597	0,0	612	30,3	627	13,7	642	42,8
598	0,0	613	32,8	628	16,0	643	44,3
599	0,0	614	34,1	629	18,1	644	45,7
600	0,0	615	34,2	630	20,8	645	47,4
601	1,6	616	33,6	631	23,7	646	48,9
602	3,6	617	32,1	632	26,5	647	50,6
603	6,3	618	30,0	633	29,3	648	52,0
604	9,0	619	27,5	634	32,0	649	53,7

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
650	55,0	687	62,4	724	58,6	761	15,5
651	56,8	688	63,4	725	58,0	762	14,4
652	58,0	689	64,4	726	57,5	763	14,9
653	59,8	690	65,4	727	56,9	764	15,9
654	61,1	691	66,3	728	56,3	765	17,1
655	62,4	692	67,2	729	55,9	766	18,3
656	63,0	693	68,0	730	55,6	767	19,4
657	63,5	694	68,8	731	55,3	768	20,4
658	63,0	695	69,5	732	55,1	769	21,2
659	62,0	696	70,1	733	54,8	770	21,9
660	60,4	697	70,6	734	54,6	771	22,7
661	58,6	698	71,0	735	54,5	772	23,4
662	56,7	699	71,6	736	54,3	773	24,2
663	55,0	700	72,2	737	53,9	774	24,3
664	53,7	701	72,8	738	53,4	775	24,2
665	52,7	702	73,5	739	52,6	776	24,1
666	51,9	703	74,1	740	51,5	777	23,8
667	51,4	704	74,3	741	50,2	778	23,0
668	51,0	705	74,3	742	48,7	779	22,6
669	50,7	706	73,7	743	47,0	780	21,7
670	50,6	707	71,9	744	45,1	781	21,3
671	50,8	708	70,5	745	43,0	782	20,3
672	51,2	709	68,9	746	40,6	783	19,1
673	51,7	710	67,4	747	38,1	784	18,1
674	52,3	711	66,0	748	35,4	785	16,9
675	53,1	712	64,7	749	32,7	786	16,0
676	53,8	713	63,7	750	30,0	787	14,8
677	54,5	714	62,9	751	27,5	788	14,5
678	55,1	715	62,2	752	25,3	789	13,7
679	55,9	716	61,7	753	23,4	790	13,5
680	56,5	717	61,2	754	22,0	791	12,9
681	57,1	718	60,7	755	20,8	792	12,7
682	57,8	719	60,3	756	19,8	793	12,5
683	58,5	720	59,9	757	18,9	794	12,5
684	59,3	721	59,6	758	18,0	795	12,6
685	60,2	722	59,3	759	17,0	796	13,0
686	61,3	723	59,0	760	16,1	797	13,6

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
798	14,6	835	63,7	872	50,0	909	40,7
799	15,7	836	64,0	873	48,3	910	41,4
800	17,1	837	64,4	874	47,3	911	42,2
801	18,7	838	64,9	875	46,8	912	43,1
802	20,2	839	65,5	876	46,9	913	44,1
803	21,9	840	66,2	877	47,1	914	44,9
804	23,6	841	67,0	878	47,5	915	45,6
805	25,4	842	67,8	879	47,8	916	46,4
806	27,1	843	68,6	880	48,3	917	47,0
807	28,9	844	69,4	881	48,8	918	47,8
808	30,4	845	70,1	882	49,5	919	48,3
809	32,0	846	70,9	883	50,2	920	48,9
810	33,4	847	71,7	884	50,8	921	49,4
811	35,0	848	72,5	885	51,4	922	49,8
812	36,4	849	73,2	886	51,8	923	49,6
813	38,1	850	73,8	887	51,9	924	49,3
814	39,7	851	74,4	888	51,7	925	49,0
815	41,6	852	74,7	889	51,2	926	48,5
816	43,3	853	74,7	890	50,4	927	48,0
817	45,1	854	74,6	891	49,2	928	47,5
818	46,9	855	74,2	892	47,7	929	47,0
819	48,7	856	73,5	893	46,3	930	46,9
820	50,5	857	72,6	894	45,1	931	46,8
821	52,4	858	71,8	895	44,2	932	46,8
822	54,1	859	71,0	896	43,7	933	46,8
823	55,7	860	70,1	897	43,4	934	46,9
824	56,8	861	69,4	898	43,1	935	46,9
825	57,9	862	68,9	899	42,5	936	46,9
826	59,0	863	68,4	900	41,8	937	46,9
827	59,9	864	67,9	901	41,1	938	46,9
828	60,7	865	67,1	902	40,3	939	46,8
829	61,4	866	65,8	903	39,7	940	46,6
830	62,0	867	63,9	904	39,3	941	46,4
831	62,5	868	61,4	905	39,2	942	46,0
832	62,9	869	58,4	906	39,3	943	45,5
833	63,2	870	55,4	907	39,6	944	45,0
834	63,4	871	52,4	908	40,0	945	44,5

▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
946	44,2	966	41,3	985	1,6	1004	0,0
947	43,9	967	41,1	986	0,0	1005	0,0
948	43,7	968	40,8	987	0,0	1006	0,0
949	43,6	969	40,3	988	0,0	1007	0,0
950	43,6	970	39,6	989	0,0	1008	0,0
951	43,5	971	38,5	990	0,0	1009	0,0
952	43,5	972	37,0	991	0,0	1010	0,0
953	43,4	973	35,1	992	0,0	1011	0,0
954	43,3	974	33,0	993	0,0	1012	0,0
955	43,1	975	30,6	994	0,0	1013	0,0
956	42,9	976	27,9	995	0,0	1014	0,0
957	42,7	977	25,1	996	0,0	1015	0,0
958	42,5	978	22,0	997	0,0	1016	0,0
959	42,4	979	18,8	998	0,0	1017	0,0
960	42,2	980	15,5	999	0,0	1018	0,0
961	42,1	981	12,3	1000	0,0	1019	0,0
962	42,0	982	8,8	1001	0,0	1020	0,0
963	41,8	983	6,0	1002	0,0	1021	0,0
964	41,7	984	3,6	1003	0,0	1022	0,0

A1/5. táblázat

▼ M3**WLTC 2. osztályú ciklus, High₂ szakasz****▼ B**

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1023	0,0	1036	23,6	1049	26,8	1062	41,8
1024	0,0	1037	24,5	1050	27,1	1063	42,4
1025	0,0	1038	24,8	1051	27,5	1064	43,0
1026	0,0	1039	25,1	1052	28,0	1065	43,4
1027	1,1	1040	25,3	1053	28,6	1066	44,0
1028	3,0	1041	25,5	1054	29,3	1067	44,4
1029	5,7	1042	25,7	1055	30,4	1068	45,0
1030	8,4	1043	25,8	1056	31,8	1069	45,4
1031	11,1	1044	25,9	1057	33,7	1070	46,0
1032	14,0	1045	26,0	1058	35,8	1071	46,4
1033	17,0	1046	26,1	1059	37,8	1072	47,0
1034	20,1	1047	26,3	1060	39,5	1073	47,4
1035	22,7	1048	26,5	1061	40,8	1074	48,0

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1075	48,4	1112	66,9	1149	72,9	1186	54,9
1076	49,0	1113	68,6	1150	71,9	1187	56,7
1077	49,4	1114	70,1	1151	71,2	1188	58,6
1078	50,0	1115	71,5	1152	70,9	1189	60,2
1079	50,4	1116	72,8	1153	71,0	1190	61,6
1080	50,8	1117	73,9	1154	71,5	1191	62,2
1081	51,1	1118	74,9	1155	72,3	1192	62,5
1082	51,3	1119	75,7	1156	73,2	1193	62,8
1083	51,3	1120	76,4	1157	74,1	1194	62,9
1084	51,3	1121	77,1	1158	74,9	1195	63,0
1085	51,3	1122	77,6	1159	75,4	1196	63,0
1086	51,3	1123	78,0	1160	75,5	1197	63,1
1087	51,3	1124	78,2	1161	75,2	1198	63,2
1088	51,3	1125	78,4	1162	74,5	1199	63,3
1089	51,4	1126	78,5	1163	73,3	1200	63,5
1090	51,6	1127	78,5	1164	71,7	1201	63,7
1091	51,8	1128	78,6	1165	69,9	1202	63,9
1092	52,1	1129	78,7	1166	67,9	1203	64,1
1093	52,3	1130	78,9	1167	65,7	1204	64,3
1094	52,6	1131	79,1	1168	63,5	1205	66,1
1095	52,8	1132	79,4	1169	61,2	1206	67,9
1096	52,9	1133	79,8	1170	59,0	1207	69,7
1097	53,0	1134	80,1	1171	56,8	1208	71,4
1098	53,0	1135	80,5	1172	54,7	1209	73,1
1099	53,0	1136	80,8	1173	52,7	1210	74,7
1100	53,1	1137	81,0	1174	50,9	1211	76,2
1101	53,2	1138	81,2	1175	49,4	1212	77,5
1102	53,3	1139	81,3	1176	48,1	1213	78,6
1103	53,4	1140	81,2	1177	47,1	1214	79,7
1104	53,5	1141	81,0	1178	46,5	1215	80,6
1105	53,7	1142	80,6	1179	46,3	1216	81,5
1106	55,0	1143	80,0	1180	46,5	1217	82,2
1107	56,8	1144	79,1	1181	47,2	1218	83,0
1108	58,8	1145	78,0	1182	48,3	1219	83,7
1109	60,9	1146	76,8	1183	49,7	1220	84,4
1110	63,0	1147	75,5	1184	51,3	1221	84,9
1111	65,0	1148	74,1	1185	53,0	1222	85,1

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1223	85,2	1260	35,4	1297	58,8	1334	34,2
1224	84,9	1261	32,7	1298	60,9	1335	34,7
1225	84,4	1262	30,0	1299	63,0	1336	36,3
1226	83,6	1263	29,9	1300	65,0	1337	38,5
1227	82,7	1264	30,0	1301	66,9	1338	41,0
1228	81,5	1265	30,2	1302	68,6	1339	43,7
1229	80,1	1266	30,4	1303	70,1	1340	46,5
1230	78,7	1267	30,6	1304	71,0	1341	49,1
1231	77,4	1268	31,6	1305	71,8	1342	51,6
1232	76,2	1269	33,0	1306	72,8	1343	53,9
1233	75,4	1270	33,9	1307	72,9	1344	56,0
1234	74,8	1271	34,8	1308	73,0	1345	57,9
1235	74,3	1272	35,7	1309	72,3	1346	59,7
1236	73,8	1273	36,6	1310	71,9	1347	61,2
1237	73,2	1274	37,5	1311	71,3	1348	62,5
1238	72,4	1275	38,4	1312	70,9	1349	63,5
1239	71,6	1276	39,3	1313	70,5	1350	64,3
1240	70,8	1277	40,2	1314	70,0	1351	65,3
1241	69,9	1278	40,8	1315	69,6	1352	66,3
1242	67,9	1279	41,7	1316	69,2	1353	67,3
1243	65,7	1280	42,4	1317	68,8	1354	68,3
1244	63,5	1281	43,1	1318	68,4	1355	69,3
1245	61,2	1282	43,6	1319	67,9	1356	70,3
1246	59,0	1283	44,2	1320	67,5	1357	70,8
1247	56,8	1284	44,8	1321	67,2	1358	70,8
1248	54,7	1285	45,5	1322	66,8	1359	70,8
1249	52,7	1286	46,3	1323	65,6	1360	70,9
1250	50,9	1287	47,2	1324	63,3	1361	70,9
1251	49,4	1288	48,1	1325	60,2	1362	70,9
1252	48,1	1289	49,1	1326	56,2	1363	70,9
1253	47,1	1290	50,0	1327	52,2	1364	71,0
1254	46,5	1291	51,0	1328	48,4	1365	71,0
1255	46,3	1292	51,9	1329	45,0	1366	71,1
1256	45,1	1293	52,7	1330	41,6	1367	71,2
1257	43,0	1294	53,7	1331	38,6	1368	71,3
1258	40,6	1295	55,0	1332	36,4	1369	71,4
1259	38,1	1296	56,8	1333	34,8	1370	71,5

▼ **B**

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1371	71,7	1398	66,6	1425	66,3	1452	0,0
1372	71,8	1399	66,7	1426	65,4	1453	0,0
1373	71,9	1400	66,8	1427	64,0	1454	0,0
1374	71,9	1401	66,9	1428	62,4	1455	0,0
1375	71,9	1402	66,9	1429	60,6	1456	0,0
1376	71,9	1403	66,9	1430	58,6	1457	0,0
1377	71,9	1404	66,9	1431	56,7	1458	0,0
1378	71,9	1405	66,9	1432	54,8	1459	0,0
1379	71,9	1406	66,9	1433	53,0	1460	0,0
1380	72,0	1407	66,9	1434	51,3	1461	0,0
1381	72,1	1408	67,0	1435	49,6	1462	0,0
1382	72,4	1409	67,1	1436	47,8	1463	0,0
1383	72,7	1410	67,3	1437	45,5	1464	0,0
1384	73,1	1411	67,5	1438	42,8	1465	0,0
1385	73,4	1412	67,8	1439	39,8	1466	0,0
1386	73,8	1413	68,2	1440	36,5	1467	0,0
1387	74,0	1414	68,6	1441	33,0	1468	0,0
1388	74,1	1415	69,0	1442	29,5	1469	0,0
1389	74,0	1416	69,3	1443	25,8	1470	0,0
1390	73,0	1417	69,3	1444	22,1	1471	0,0
1391	72,0	1418	69,2	1445	18,6	1472	0,0
1392	71,0	1419	68,8	1446	15,3	1473	0,0
1393	70,0	1420	68,2	1447	12,4	1474	0,0
1394	69,0	1421	67,6	1448	9,6	1475	0,0
1395	68,0	1422	67,4	1449	6,6	1476	0,0
1396	67,7	1423	67,2	1450	3,8	1477	0,0
1397	66,7	1424	66,9	1451	1,6		

A1/6. táblázat

▼ **M3**WLTC 2. osztályú ciklus, Extra High₂ szakasz▼ **B**

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1478	0,0	1484	10,9	1490	23,0	1496	33,7
1479	1,1	1485	13,5	1491	25,0	1497	35,8
1480	2,3	1486	15,2	1492	26,5	1498	38,1
1481	4,6	1487	17,6	1493	28,4	1499	40,5
1482	6,5	1488	19,3	1494	29,8	1500	42,2
1483	8,9	1489	21,4	1495	31,7	1501	43,5

▼B

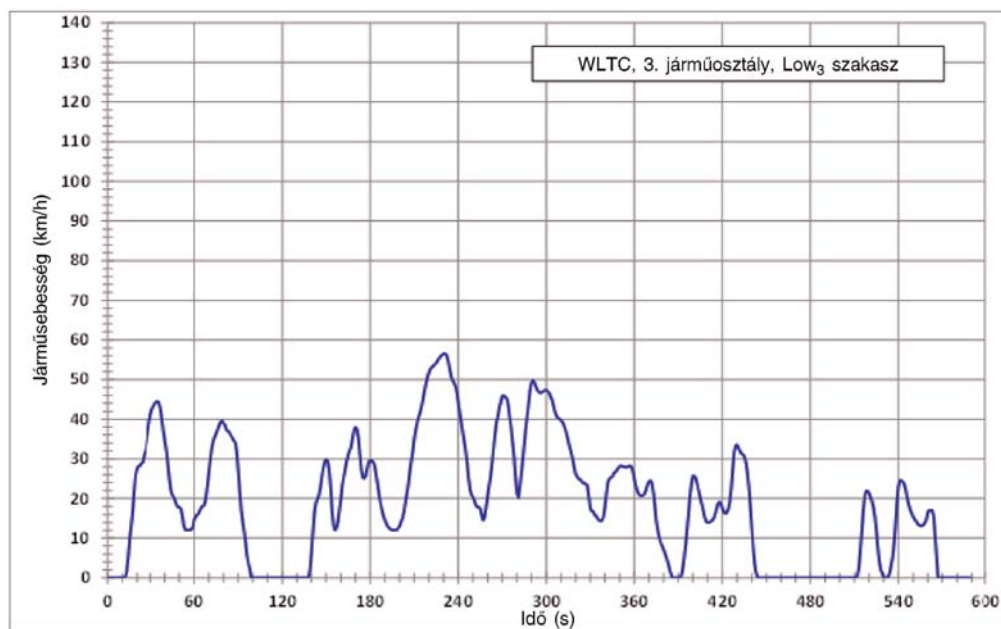
Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1502	44,5	1539	75,7	1576	112,3	1613	110,2
1503	45,2	1540	76,4	1577	113,4	1614	110,9
1504	45,8	1541	77,2	1578	114,4	1615	111,6
1505	46,6	1542	78,2	1579	115,3	1616	112,2
1506	47,4	1543	78,9	1580	116,1	1617	112,8
1507	48,5	1544	79,9	1581	116,8	1618	113,3
1508	49,7	1545	81,1	1582	117,4	1619	113,7
1509	51,3	1546	82,4	1583	117,7	1620	114,1
1510	52,9	1547	83,7	1584	118,2	1621	114,4
1511	54,3	1548	85,4	1585	118,1	1622	114,6
1512	55,6	1549	87,0	1586	117,7	1623	114,7
1513	56,8	1550	88,3	1587	117,0	1624	114,7
1514	57,9	1551	89,5	1588	116,1	1625	114,7
1515	58,9	1552	90,5	1589	115,2	1626	114,6
1516	59,7	1553	91,3	1590	114,4	1627	114,5
1517	60,3	1554	92,2	1591	113,6	1628	114,5
1518	60,7	1555	93,0	1592	113,0	1629	114,5
1519	60,9	1556	93,8	1593	112,6	1630	114,7
1520	61,0	1557	94,6	1594	112,2	1631	115,0
1521	61,1	1558	95,3	1595	111,9	1632	115,6
1522	61,4	1559	95,9	1596	111,6	1633	116,4
1523	61,8	1560	96,6	1597	111,2	1634	117,3
1524	62,5	1561	97,4	1598	110,7	1635	118,2
1525	63,4	1562	98,1	1599	110,1	1636	118,8
1526	64,5	1563	98,7	1600	109,3	1637	119,3
1527	65,7	1564	99,5	1601	108,4	1638	119,6
1528	66,9	1565	100,3	1602	107,4	1639	119,7
1529	68,1	1566	101,1	1603	106,7	1640	119,5
1530	69,1	1567	101,9	1604	106,3	1641	119,3
1531	70,0	1568	102,8	1605	106,2	1642	119,2
1532	70,9	1569	103,8	1606	106,4	1643	119,0
1533	71,8	1570	105,0	1607	107,0	1644	118,8
1534	72,6	1571	106,1	1608	107,5	1645	118,8
1535	73,4	1572	107,4	1609	107,9	1646	118,8
1536	74,0	1573	108,7	1610	108,4	1647	118,8
1537	74,7	1574	109,9	1611	108,9	1648	118,8
1538	75,2	1575	111,2	1612	109,5	1649	118,9

▼B

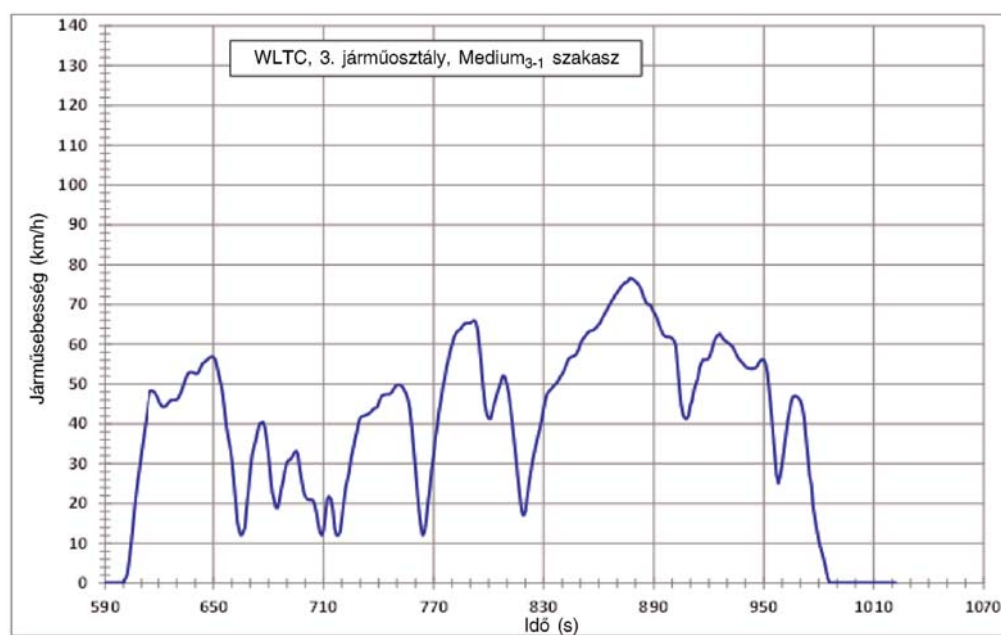
Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1650	119,0	1688	120,0	1726	122,8	1763	83,2
1651	119,0	1689	120,3	1727	122,3	1764	82,6
1652	119,1	1690	120,5	1728	121,3	1765	81,9
1653	119,2	1691	120,7	1729	119,9	1766	81,1
1654	119,4	1692	120,9	1730	118,1	1767	80,0
1655	119,6	1693	121,0	1731	115,9	1768	78,7
1656	119,9	1694	121,1	1732	113,5	1769	76,9
1657	120,1	1695	121,2	1733	111,1	1770	74,6
1658	120,3	1696	121,3	1734	108,6	1771	72,0
1659	120,4	1697	121,4	1735	106,2	1772	69,0
1660	120,5	1698	121,5	1736	104,0	1773	65,6
1661	120,5	1699	121,5	1737	101,1	1774	62,1
1662	120,5	1700	121,5	1738	98,3	1775	58,5
1663	120,5	1701	121,4	1739	95,7	1776	54,7
1664	120,4	1702	121,3	1740	93,5	1777	50,9
1665	120,3	1703	121,1	1741	91,5	1778	47,3
1666	120,1	1704	120,9	1742	90,7	1779	43,8
1667	119,9	1705	120,6	1743	90,4	1780	40,4
1668	119,6	1706	120,4	1744	90,2	1781	37,4
1669	119,5	1707	120,2	1745	90,2	1782	34,3
1670	119,4	1708	120,1	1746	90,1	1783	31,3
1671	119,3	1709	119,9	1747	90,0	1784	28,3
1672	119,3	1710	119,8	1748	89,8	1785	25,2
1673	119,4	1711	119,8	1749	89,6	1786	22,0
1674	119,5	1712	119,9	1750	89,4	1787	18,9
1675	119,5	1713	120,0	1751	89,2	1788	16,1
1676	119,6	1714	120,2	1752	88,9	1789	13,4
1677	119,6	1715	120,4	1753	88,5	1790	11,1
1678	119,6	1716	120,8	1754	88,1	1791	8,9
1679	119,4	1717	121,1	1755	87,6	1792	6,9
1680	119,3	1718	121,6	1756	87,1	1793	4,9
1681	119,0	1719	121,8	1757	86,6	1794	2,8
1682	118,8	1720	122,1	1758	86,1	1795	0,0
1683	118,7	1721	122,4	1759	85,5	1796	0,0
1684	118,8	1722	122,7	1760	85,0	1797	0,0
1685	119,0	1723	122,8	1761	84,4	1798	0,0
1686	119,2	1724	123,1	1762	83,8	1799	0,0
1687	119,6	1725	123,1			1800	0,0

▼ B6. ► M3 WLTC 3. osztályú ciklus ◀

A1/7. ábra

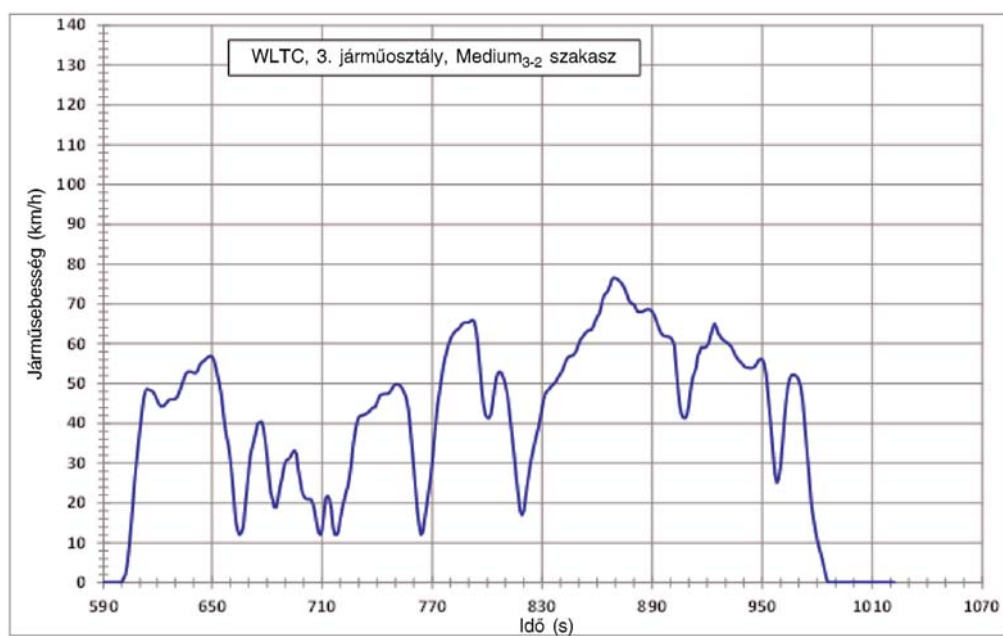
▼ M3WLTC 3. osztályú ciklus, Low₃ szakasz▼ B

A1/8. ábra

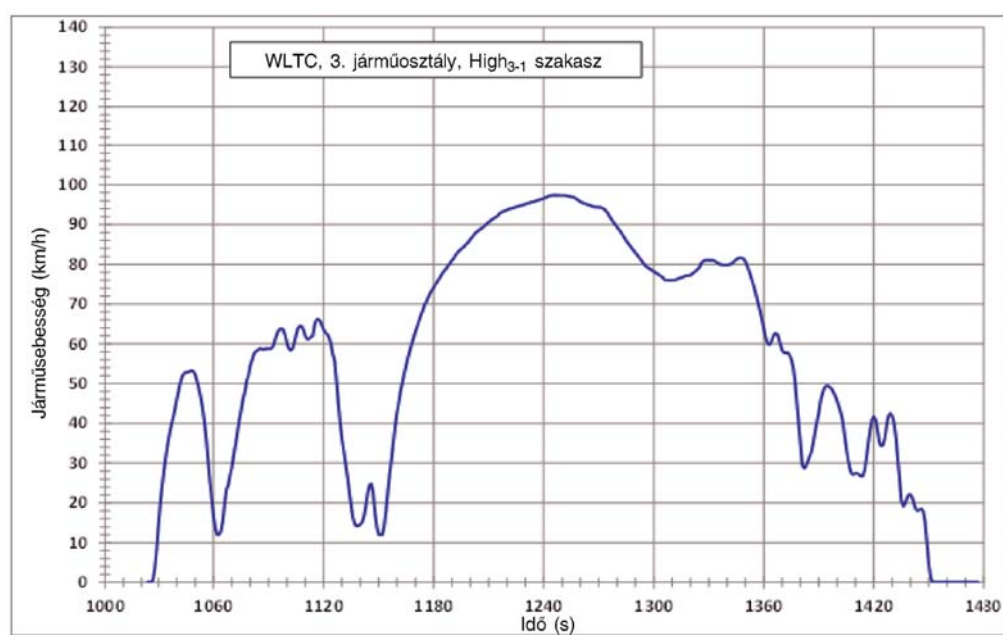
▼ M3WLTC 3a. osztályú ciklus, Medium_{3a} szakasz▼ B

▼ B

A1/9. ábra

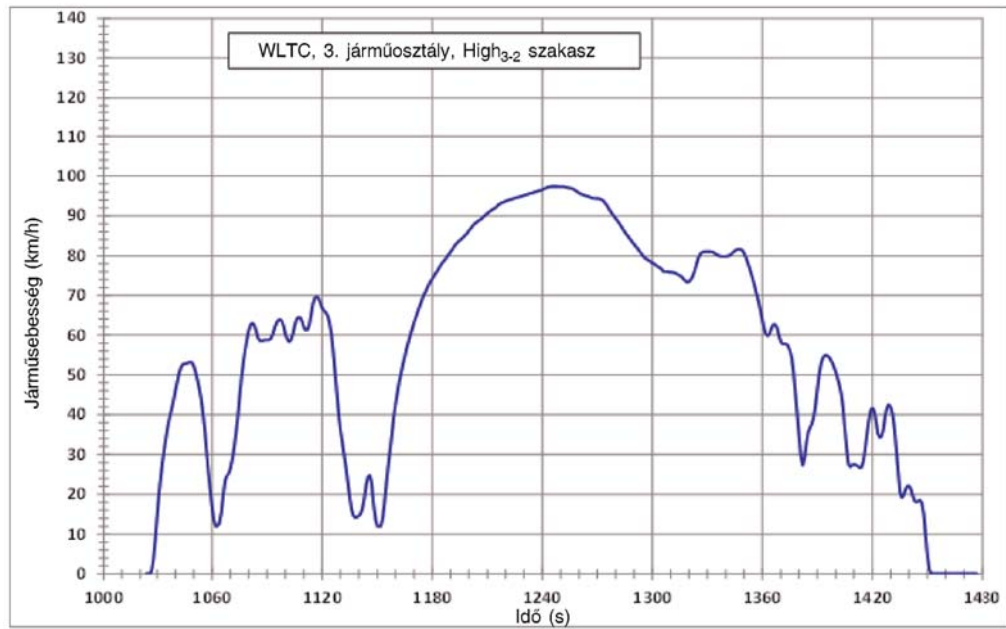
▼ M3WLTC 3b. osztályú ciklus, Medium_{3b} szakasz▼ B

A1/10. ábra

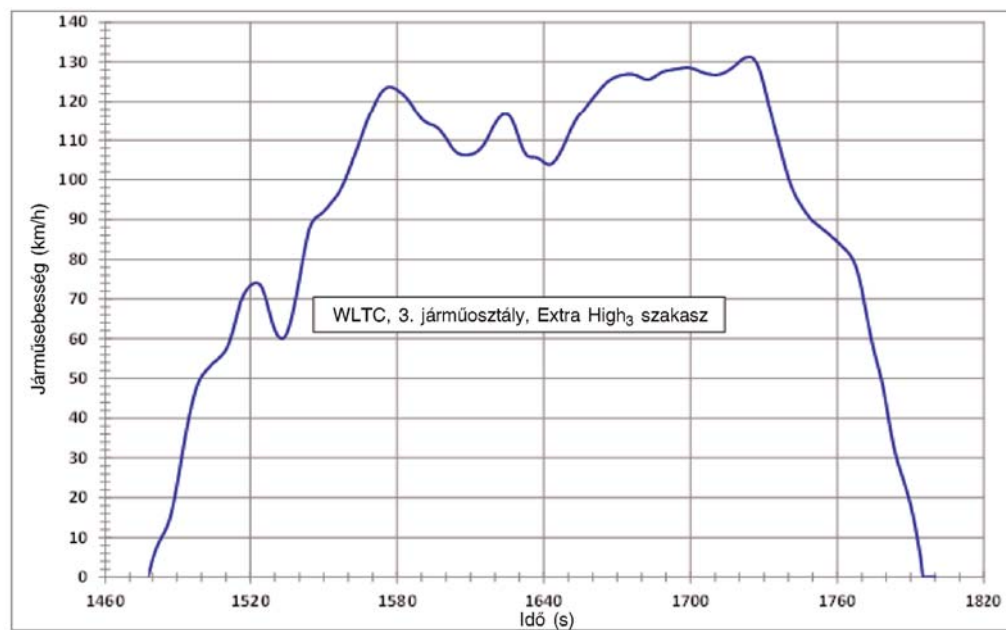
▼ M3WLTC 3a. osztályú ciklus, High_{3a} szakasz▼ B

▼ B

A1/11. ábra

▼ M3WLTC 3b. osztályú ciklus, High_{3b} szakasz▼ B

A1/12. ábra

▼ M3WLTC 3. osztályú ciklus, Extra High₃ szakasz▼ B

▼ B

A1/7. táblázat

▼ M3WLTC 3. osztályú ciklus, Low₃ szakasz▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
0	0,0	36	44,2	72	32,6	108	0,0
1	0,0	37	42,7	73	34,4	109	0,0
2	0,0	38	39,9	74	35,5	110	0,0
3	0,0	39	37,0	75	36,4	111	0,0
4	0,0	40	34,6	76	37,4	112	0,0
5	0,0	41	32,3	77	38,5	113	0,0
6	0,0	42	29,0	78	39,3	114	0,0
7	0,0	43	25,1	79	39,5	115	0,0
8	0,0	44	22,2	80	39,0	116	0,0
9	0,0	45	20,9	81	38,5	117	0,0
10	0,0	46	20,4	82	37,3	118	0,0
11	0,0	47	19,5	83	37,0	119	0,0
12	0,2	48	18,4	84	36,7	120	0,0
13	1,7	49	17,8	85	35,9	121	0,0
14	5,4	50	17,8	86	35,3	122	0,0
15	9,9	51	17,4	87	34,6	123	0,0
16	13,1	52	15,7	88	34,2	124	0,0
17	16,9	53	13,1	89	31,9	125	0,0
18	21,7	54	12,1	90	27,3	126	0,0
19	26,0	55	12,0	91	22,0	127	0,0
20	27,5	56	12,0	92	17,0	128	0,0
21	28,1	57	12,0	93	14,2	129	0,0
22	28,3	58	12,3	94	12,0	130	0,0
23	28,8	59	12,6	95	9,1	131	0,0
24	29,1	60	14,7	96	5,8	132	0,0
25	30,8	61	15,3	97	3,6	133	0,0
26	31,9	62	15,9	98	2,2	134	0,0
27	34,1	63	16,2	99	0,0	135	0,0
28	36,6	64	17,1	100	0,0	136	0,0
29	39,1	65	17,8	101	0,0	137	0,0
30	41,3	66	18,1	102	0,0	138	0,2
31	42,5	67	18,4	103	0,0	139	1,9
32	43,3	68	20,3	104	0,0	140	6,1
33	43,9	69	23,2	105	0,0	141	11,7
34	44,4	70	26,5	106	0,0	142	16,4
35	44,5	71	29,8	107	0,0	143	18,9

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
144	19,9	181	29,5	218	49,0	255	17,4
145	20,8	182	29,2	219	50,6	256	15,7
146	22,8	183	28,3	220	51,8	257	14,5
147	25,4	184	26,1	221	52,7	258	15,4
148	27,7	185	23,6	222	53,1	259	17,9
149	29,2	186	21,0	223	53,5	260	20,6
150	29,8	187	18,9	224	53,8	261	23,2
151	29,4	188	17,1	225	54,2	262	25,7
152	27,2	189	15,7	226	54,8	263	28,7
153	22,6	190	14,5	227	55,3	264	32,5
154	17,3	191	13,7	228	55,8	265	36,1
155	13,3	192	12,9	229	56,2	266	39,0
156	12,0	193	12,5	230	56,5	267	40,8
157	12,6	194	12,2	231	56,5	268	42,9
158	14,1	195	12,0	232	56,2	269	44,4
159	17,2	196	12,0	233	54,9	270	45,9
160	20,1	197	12,0	234	52,9	271	46,0
161	23,4	198	12,0	235	51,0	272	45,6
162	25,5	199	12,5	236	49,8	273	45,3
163	27,6	200	13,0	237	49,2	274	43,7
164	29,5	201	14,0	238	48,4	275	40,8
165	31,1	202	15,0	239	46,9	276	38,0
166	32,1	203	16,5	240	44,3	277	34,4
167	33,2	204	19,0	241	41,5	278	30,9
168	35,2	205	21,2	242	39,5	279	25,5
169	37,2	206	23,8	243	37,0	280	21,4
170	38,0	207	26,9	244	34,6	281	20,2
171	37,4	208	29,6	245	32,3	282	22,9
172	35,1	209	32,0	246	29,0	283	26,6
173	31,0	210	35,2	247	25,1	284	30,2
174	27,1	211	37,5	248	22,2	285	34,1
175	25,3	212	39,2	249	20,9	286	37,4
176	25,1	213	40,5	250	20,4	287	40,7
177	25,9	214	41,6	251	19,5	288	44,0
178	27,8	215	43,1	252	18,4	289	47,3
179	29,2	216	45,0	253	17,8	290	49,2
180	29,6	217	47,1	254	17,8	291	49,8

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
292	49,2	329	20,5	366	20,8	403	23,3
293	48,1	330	17,5	367	21,2	404	21,6
294	47,3	331	16,9	368	22,1	405	20,2
295	46,8	332	16,7	369	23,5	406	18,7
296	46,7	333	15,9	370	24,3	407	17,0
297	46,8	334	15,6	371	24,5	408	15,3
298	47,1	335	15,0	372	23,8	409	14,2
299	47,3	336	14,5	373	21,3	410	13,9
300	47,3	337	14,3	374	17,7	411	14,0
301	47,1	338	14,5	375	14,4	412	14,2
302	46,6	339	15,4	376	11,9	413	14,5
303	45,8	340	17,8	377	10,2	414	14,9
304	44,8	341	21,1	378	8,9	415	15,9
305	43,3	342	24,1	379	8,0	416	17,4
306	41,8	343	25,0	380	7,2	417	18,7
307	40,8	344	25,3	381	6,1	418	19,1
308	40,3	345	25,5	382	4,9	419	18,8
309	40,1	346	26,4	383	3,7	420	17,6
310	39,7	347	26,6	384	2,3	421	16,6
311	39,2	348	27,1	385	0,9	422	16,2
312	38,5	349	27,7	386	0,0	423	16,4
313	37,4	350	28,1	387	0,0	424	17,2
314	36,0	351	28,2	388	0,0	425	19,1
315	34,4	352	28,1	389	0,0	426	22,6
316	33,0	353	28,0	390	0,0	427	27,4
317	31,7	354	27,9	391	0,0	428	31,6
318	30,0	355	27,9	392	0,5	429	33,4
319	28,0	356	28,1	393	2,1	430	33,5
320	26,1	357	28,2	394	4,8	431	32,8
321	25,6	358	28,0	395	8,3	432	31,9
322	24,9	359	26,9	396	12,3	433	31,3
323	24,9	360	25,0	397	16,6	434	31,1
324	24,3	361	23,2	398	20,9	435	30,6
325	23,9	362	21,9	399	24,2	436	29,2
326	23,9	363	21,1	400	25,6	437	26,7
327	23,6	364	20,7	401	25,6	438	23,0
328	23,3	365	20,7	402	24,9	439	18,2

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
440	12,9	479	0,0	517	20,5	555	13,1
441	7,7	480	0,0	518	21,9	556	13,1
442	3,8	481	0,0	519	21,9	557	13,3
443	1,3	482	0,0	520	21,3	558	13,8
444	0,2	483	0,0	521	20,3	559	14,5
445	0,0	484	0,0	522	19,2	560	16,5
446	0,0	485	0,0	523	17,8	561	17,0
447	0,0	486	0,0	524	15,5	562	17,0
448	0,0	487	0,0	525	11,9	563	17,0
449	0,0	488	0,0	526	7,6	564	15,4
450	0,0	489	0,0	527	4,0	565	10,1
451	0,0	490	0,0	528	2,0	566	4,8
452	0,0	491	0,0	529	1,0	567	0,0
453	0,0	492	0,0	530	0,0	568	0,0
454	0,0	493	0,0	531	0,0	569	0,0
455	0,0	494	0,0	532	0,0	570	0,0
456	0,0	495	0,0	533	0,2	571	0,0
457	0,0	496	0,0	534	1,2	572	0,0
458	0,0	497	0,0	535	3,2	573	0,0
459	0,0	498	0,0	536	5,2	574	0,0
460	0,0	499	0,0	537	8,2	575	0,0
461	0,0	500	0,0	538	13	576	0,0
462	0,0	501	0,0	539	18,8	577	0,0
463	0,0	502	0,0	540	23,1	578	0,0
464	0,0	503	0,0	541	24,5	579	0,0
465	0,0	504	0,0	542	24,5	580	0,0
466	0,0	505	0,0	543	24,3	581	0,0
467	0,0	506	0,0	544	23,6	582	0,0
468	0,0	507	0,0	545	22,3	583	0,0
469	0,0	508	0,0	546	20,1	584	0,0
470	0,0	509	0,0	547	18,5	585	0,0
471	0,0	510	0,0	548	17,2	586	0,0
472	0,0	511	0,0	549	16,3	587	0,0
473	0,0	512	0,5	550	15,4	588	0,0
474	0,0	513	2,5	551	14,7	589	0,0
475	0,0	514	6,6	552	14,3		
476	0,0	515	11,8	553	13,7		
477	0,0	516	16,8	554	13,3		
478	0,0						

▼ B

A1/8. táblázat

▼ M3WLTC 3a. osztályú ciklus, Medium_{3a} szakasz▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
590	0,0	625	45,1	660	31,0	695	33,2
591	0,0	626	45,7	661	26,0	696	32,4
592	0,0	627	46,0	662	20,7	697	28,3
593	0,0	628	46,0	663	15,4	698	25,8
594	0,0	629	46,0	664	13,1	699	23,1
595	0,0	630	46,1	665	12,0	700	21,8
596	0,0	631	46,7	666	12,5	701	21,2
597	0,0	632	47,7	667	14,0	702	21,0
598	0,0	633	48,9	668	19,0	703	21,0
599	0,0	634	50,3	669	23,2	704	20,9
600	0,0	635	51,6	670	28,0	705	19,9
601	1,0	636	52,6	671	32,0	706	17,9
602	2,1	637	53,0	672	34,0	707	15,1
603	5,2	638	53,0	673	36,0	708	12,8
604	9,2	639	52,9	674	38,0	709	12,0
605	13,5	640	52,7	675	40,0	710	13,2
606	18,1	641	52,6	676	40,3	711	17,1
607	22,3	642	53,1	677	40,5	712	21,1
608	26,0	643	54,3	678	39,0	713	21,8
609	29,3	644	55,2	679	35,7	714	21,2
610	32,8	645	55,5	680	31,8	715	18,5
611	36,0	646	55,9	681	27,1	716	13,9
612	39,2	647	56,3	682	22,8	717	12,0
613	42,5	648	56,7	683	21,1	718	12,0
614	45,7	649	56,9	684	18,9	719	13,0
615	48,2	650	56,8	685	18,9	720	16,3
616	48,4	651	56,0	686	21,3	721	20,5
617	48,2	652	54,2	687	23,9	722	23,9
618	47,8	653	52,1	688	25,9	723	26,0
619	47,0	654	50,1	689	28,4	724	28,0
620	45,9	655	47,2	690	30,3	725	31,5
621	44,9	656	43,2	691	30,9	726	33,4
622	44,4	657	39,2	692	31,1	727	36,0
623	44,3	658	36,5	693	31,8	728	37,8
624	44,5	659	34,3	694	32,7	729	40,2

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
730	41,6	767	20,4	804	46,5	841	53,3
731	41,9	768	24,0	805	48,3	842	54,5
732	42,0	769	29,0	806	49,5	843	55,7
733	42,2	770	32,2	807	51,2	844	56,5
734	42,4	771	36,8	808	52,2	845	56,8
735	42,7	772	39,4	809	51,6	846	57,0
736	43,1	773	43,2	810	49,7	847	57,2
737	43,7	774	45,8	811	47,4	848	57,7
738	44,0	775	49,2	812	43,7	849	58,7
739	44,1	776	51,4	813	39,7	850	60,1
740	45,3	777	54,2	814	35,5	851	61,1
741	46,4	778	56,0	815	31,1	852	61,7
742	47,2	779	58,3	816	26,3	853	62,3
743	47,3	780	59,8	817	21,9	854	62,9
744	47,4	781	61,7	818	18,0	855	63,3
745	47,4	782	62,7	819	17,0	856	63,4
746	47,5	783	63,3	820	18,0	857	63,5
747	47,9	784	63,6	821	21,4	858	63,9
748	48,6	785	64,0	822	24,8	859	64,4
749	49,4	786	64,7	823	27,9	860	65,0
750	49,8	787	65,2	824	30,8	861	65,6
751	49,8	788	65,3	825	33,0	862	66,6
752	49,7	789	65,3	826	35,1	863	67,4
753	49,3	790	65,4	827	37,1	864	68,2
754	48,5	791	65,7	828	38,9	865	69,1
755	47,6	792	66,0	829	41,4	866	70,0
756	46,3	793	65,6	830	44,0	867	70,8
757	43,7	794	63,5	831	46,3	868	71,5
758	39,3	795	59,7	832	47,7	869	72,4
759	34,1	796	54,6	833	48,2	870	73,0
760	29,0	797	49,3	834	48,7	871	73,7
761	23,7	798	44,9	835	49,3	872	74,4
762	18,4	799	42,3	836	49,8	873	74,9
763	14,3	800	41,4	837	50,2	874	75,3
764	12,0	801	41,3	838	50,9	875	75,6
765	12,8	802	43,0	839	51,8	876	75,8
766	16,0	803	45,0	840	52,5	877	76,6

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
878	76,5	915	54,1	951	55,1	987	0,0
879	76,2	916	55,2	952	52,7	988	0,0
880	75,8	917	56,2	953	48,4	989	0,0
881	75,4	918	56,1	954	43,1	990	0,0
882	74,8	919	56,1	955	37,8	991	0,0
883	73,9	920	56,5	956	32,5	992	0,0
884	72,7	921	57,5	957	27,2	993	0,0
885	71,3	922	59,2	958	25,1	994	0,0
886	70,4	923	60,7	959	27,0	995	0,0
887	70,0	924	61,8	960	29,8	996	0,0
888	70,0	925	62,3	961	33,8	997	0,0
889	69,0	926	62,7	962	37,0	998	0,0
890	68,0	927	62,0	963	40,7	999	0,0
891	67,3	928	61,3	964	43,0	1000	0,0
892	66,2	929	60,9	965	45,6	1001	0,0
893	64,8	930	60,5	966	46,9	1002	0,0
894	63,6	931	60,2	967	47,0	1003	0,0
895	62,6	932	59,8	968	46,9	1004	0,0
896	62,1	933	59,4	969	46,5	1005	0,0
897	61,9	934	58,6	970	45,8	1006	0,0
898	61,9	935	57,5	971	44,3	1007	0,0
899	61,8	936	56,6	972	41,3	1008	0,0
900	61,5	937	56,0	973	36,5	1009	0,0
901	60,9	938	55,5	974	31,7	1010	0,0
902	59,7	939	55,0	975	27,0	1011	0,0
903	54,6	940	54,4	976	24,7	1012	0,0
904	49,3	941	54,1	977	19,3	1013	0,0
905	44,9	942	54,0	978	16,0	1014	0,0
906	42,3	943	53,9	979	13,2	1015	0,0
907	41,4	944	53,9	980	10,7	1016	0,0
908	41,3	945	54,0	981	8,8	1017	0,0
909	42,1	946	54,2	982	7,2	1018	0,0
910	44,7	947	55,0	983	5,5	1019	0,0
911	46,0	948	55,8	984	3,2	1020	0,0
912	48,8	949	56,2	985	1,1	1021	0,0
913	50,1	950	56,1	986	0,0	1022	0,0

▼ B

A1/9. táblázat

▼ M3WLTC 3b. osztályú ciklus, Medium_{3b} szakasz▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
590	0,0	625	45,1	660	31,0	695	33,2
591	0,0	626	45,7	661	26,0	696	32,4
592	0,0	627	46,0	662	20,7	697	28,3
593	0,0	628	46,0	663	15,4	698	25,8
594	0,0	629	46,0	664	13,1	699	23,1
595	0,0	630	46,1	665	12,0	700	21,8
596	0,0	631	46,7	666	12,5	701	21,2
597	0,0	632	47,7	667	14,0	702	21,0
598	0,0	633	48,9	668	19,0	703	21,0
599	0,0	634	50,3	669	23,2	704	20,9
600	0,0	635	51,6	670	28,0	705	19,9
601	1,0	636	52,6	671	32,0	706	17,9
602	2,1	637	53,0	672	34,0	707	15,1
603	4,8	638	53,0	673	36,0	708	12,8
604	9,1	639	52,9	674	38,0	709	12,0
605	14,2	640	52,7	675	40,0	710	13,2
606	19,8	641	52,6	676	40,3	711	17,1
607	25,5	642	53,1	677	40,5	712	21,1
608	30,5	643	54,3	678	39,0	713	21,8
609	34,8	644	55,2	679	35,7	714	21,2
610	38,8	645	55,5	680	31,8	715	18,5
611	42,9	646	55,9	681	27,1	716	13,9
612	46,4	647	56,3	682	22,8	717	12,0
613	48,3	648	56,7	683	21,1	718	12,0
614	48,7	649	56,9	684	18,9	719	13,0
615	48,5	650	56,8	685	18,9	720	16,0
616	48,4	651	56,0	686	21,3	721	18,5
617	48,2	652	54,2	687	23,9	722	20,6
618	47,8	653	52,1	688	25,9	723	22,5
619	47,0	654	50,1	689	28,4	724	24,0
620	45,9	655	47,2	690	30,3	725	26,6
621	44,9	656	43,2	691	30,9	726	29,9
622	44,4	657	39,2	692	31,1	727	34,8
623	44,3	658	36,5	693	31,8	728	37,8
624	44,5	659	34,3	694	32,7	729	40,2

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
730	41,6	767	19,1	804	48,4	841	53,3
731	41,9	768	22,4	805	51,4	842	54,5
732	42,0	769	25,6	806	52,7	843	55,7
733	42,2	770	30,1	807	53,0	844	56,5
734	42,4	771	35,3	808	52,5	845	56,8
735	42,7	772	39,9	809	51,3	846	57,0
736	43,1	773	44,5	810	49,7	847	57,2
737	43,7	774	47,5	811	47,4	848	57,7
738	44,0	775	50,9	812	43,7	849	58,7
739	44,1	776	54,1	813	39,7	850	60,1
740	45,3	777	56,3	814	35,5	851	61,1
741	46,4	778	58,1	815	31,1	852	61,7
742	47,2	779	59,8	816	26,3	853	62,3
743	47,3	780	61,1	817	21,9	854	62,9
744	47,4	781	62,1	818	18,0	855	63,3
745	47,4	782	62,8	819	17,0	856	63,4
746	47,5	783	63,3	820	18,0	857	63,5
747	47,9	784	63,6	821	21,4	858	64,5
748	48,6	785	64,0	822	24,8	859	65,8
749	49,4	786	64,7	823	27,9	860	66,8
750	49,8	787	65,2	824	30,8	861	67,4
751	49,8	788	65,3	825	33,0	862	68,8
752	49,7	789	65,3	826	35,1	863	71,1
753	49,3	790	65,4	827	37,1	864	72,3
754	48,5	791	65,7	828	38,9	865	72,8
755	47,6	792	66,0	829	41,4	866	73,4
756	46,3	793	65,6	830	44,0	867	74,6
757	43,7	794	63,5	831	46,3	868	76,0
758	39,3	795	59,7	832	47,7	869	76,6
759	34,1	796	54,6	833	48,2	870	76,5
760	29,0	797	49,3	834	48,7	871	76,2
761	23,7	798	44,9	835	49,3	872	75,8
762	18,4	799	42,3	836	49,8	873	75,4
763	14,3	800	41,4	837	50,2	874	74,8
764	12,0	801	41,3	838	50,9	875	73,9
765	12,8	802	42,1	839	51,8	876	72,7
766	16,0	803	44,7	840	52,5	877	71,3

▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
878	70,4	915	57,0	951	55,1	987	0,0
879	70,0	916	58,1	952	52,7	988	0,0
880	70,0	917	59,2	953	48,4	989	0,0
881	69,0	918	59,0	954	43,1	990	0,0
882	68,0	919	59,1	955	37,8	991	0,0
883	68,0	920	59,5	956	32,5	992	0,0
884	68,0	921	60,5	957	27,2	993	0,0
885	68,1	922	62,3	958	25,1	994	0,0
886	68,4	923	63,9	959	26,0	995	0,0
887	68,6	924	65,1	960	29,3	996	0,0
888	68,7	925	64,1	961	34,6	997	0,0
889	68,5	926	62,7	962	40,4	998	0,0
890	68,1	927	62,0	963	45,3	999	0,0
891	67,3	928	61,3	964	49,0	1000	0,0
892	66,2	929	60,9	965	51,1	1001	0,0
893	64,8	930	60,5	966	52,1	1002	0,0
894	63,6	931	60,2	967	52,2	1003	0,0
895	62,6	932	59,8	968	52,1	1004	0,0
896	62,1	933	59,4	969	51,7	1005	0,0
897	61,9	934	58,6	970	50,9	1006	0,0
898	61,9	935	57,5	971	49,2	1007	0,0
899	61,8	936	56,6	972	45,9	1008	0,0
900	61,5	937	56,0	973	40,6	1009	0,0
901	60,9	938	55,5	974	35,3	1010	0,0
902	59,7	939	55,0	975	30,0	1011	0,0
903	54,6	940	54,4	976	24,7	1012	0,0
904	49,3	941	54,1	977	19,3	1013	0,0
905	44,9	942	54,0	978	16,0	1014	0,0
906	42,3	943	53,9	979	13,2	1015	0,0
907	41,4	944	53,9	980	10,7	1016	0,0
908	41,3	945	54,0	981	8,8	1017	0,0
909	42,1	946	54,2	982	7,2	1018	0,0
910	44,7	947	55,0	983	5,5	1019	0,0
911	48,4	948	55,8	984	3,2	1020	0,0
912	51,4	949	56,2	985	1,1	1021	0,0
913	52,7	950	56,1	986	0,0	1022	0,0

▼ B

A1/10. táblázat

▼ M3WLTC 3a. osztályú ciklus, High_{3a} szakasz▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1023	0,0	1058	25,4	1093	60,1	1128	45,2
1024	0,0	1059	21,0	1094	61,7	1129	40,1
1025	0,0	1060	16,7	1095	63,0	1130	36,2
1026	0,0	1061	13,4	1096	63,7	1131	32,9
1027	0,8	1062	12,0	1097	63,9	1132	29,8
1028	3,6	1063	12,1	1098	63,5	1133	26,6
1029	8,6	1064	12,8	1099	62,3	1134	23,0
1030	14,6	1065	15,6	1100	60,3	1135	19,4
1031	20,0	1066	19,9	1101	58,9	1136	16,3
1032	24,4	1067	23,4	1102	58,4	1137	14,6
1033	28,2	1068	24,6	1103	58,8	1138	14,2
1034	31,7	1069	27,0	1104	60,2	1139	14,3
1035	35,0	1070	29,0	1105	62,3	1140	14,6
1036	37,6	1071	32,0	1106	63,9	1141	15,1
1037	39,7	1072	34,8	1107	64,5	1142	16,4
1038	41,5	1073	37,7	1108	64,4	1143	19,1
1039	43,6	1074	40,8	1109	63,5	1144	22,5
1040	46,0	1075	43,2	1110	62,0	1145	24,4
1041	48,4	1076	46,0	1111	61,2	1146	24,8
1042	50,5	1077	48,0	1112	61,3	1147	22,7
1043	51,9	1078	50,7	1113	61,7	1148	17,4
1044	52,6	1079	52,0	1114	62,0	1149	13,8
1045	52,8	1080	54,5	1115	64,6	1150	12,0
1046	52,9	1081	55,9	1116	66,0	1151	12,0
1047	53,1	1082	57,4	1117	66,2	1152	12,0
1048	53,3	1083	58,1	1118	65,8	1153	13,9
1049	53,1	1084	58,4	1119	64,7	1154	17,7
1050	52,3	1085	58,8	1120	63,6	1155	22,8
1051	50,7	1086	58,8	1121	62,9	1156	27,3
1052	48,8	1087	58,6	1122	62,4	1157	31,2
1053	46,5	1088	58,7	1123	61,7	1158	35,2
1054	43,8	1089	58,8	1124	60,1	1159	39,4
1055	40,3	1090	58,8	1125	57,3	1160	42,5
1056	36,0	1091	58,8	1126	55,8	1161	45,4
1057	30,7	1092	59,1	1127	50,5	1162	48,2

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1163	50,3	1200	86,3	1237	96,1	1274	93,4
1164	52,6	1201	86,8	1238	96,3	1275	92,8
1165	54,5	1202	87,4	1239	96,4	1276	92,0
1166	56,6	1203	88,0	1240	96,6	1277	91,3
1167	58,3	1204	88,3	1241	96,8	1278	90,6
1168	60,0	1205	88,7	1242	97,0	1279	90,0
1169	61,5	1206	89,0	1243	97,2	1280	89,3
1170	63,1	1207	89,3	1244	97,3	1281	88,7
1171	64,3	1208	89,8	1245	97,4	1282	88,1
1172	65,7	1209	90,2	1246	97,4	1283	87,4
1173	67,1	1210	90,6	1247	97,4	1284	86,7
1174	68,3	1211	91,0	1248	97,4	1285	86,0
1175	69,7	1212	91,3	1249	97,3	1286	85,3
1176	70,6	1213	91,6	1250	97,3	1287	84,7
1177	71,6	1214	91,9	1251	97,3	1288	84,1
1178	72,6	1215	92,2	1252	97,3	1289	83,5
1179	73,5	1216	92,8	1253	97,2	1290	82,9
1180	74,2	1217	93,1	1254	97,1	1291	82,3
1181	74,9	1218	93,3	1255	97,0	1292	81,7
1182	75,6	1219	93,5	1256	96,9	1293	81,1
1183	76,3	1220	93,7	1257	96,7	1294	80,5
1184	77,1	1221	93,9	1258	96,4	1295	79,9
1185	77,9	1222	94,0	1259	96,1	1296	79,4
1186	78,5	1223	94,1	1260	95,7	1297	79,1
1187	79,0	1224	94,3	1261	95,5	1298	78,8
1188	79,7	1225	94,4	1262	95,3	1299	78,5
1189	80,3	1226	94,6	1263	95,2	1300	78,2
1190	81,0	1227	94,7	1264	95,0	1301	77,9
1191	81,6	1228	94,8	1265	94,9	1302	77,6
1192	82,4	1229	95,0	1266	94,7	1303	77,3
1193	82,9	1230	95,1	1267	94,5	1304	77,0
1194	83,4	1231	95,3	1268	94,4	1305	76,7
1195	83,8	1232	95,4	1269	94,4	1306	76,0
1196	84,2	1233	95,6	1270	94,3	1307	76,0
1197	84,7	1234	95,7	1271	94,3	1308	76,0
1198	85,2	1235	95,8	1272	94,1	1309	75,9
1199	85,6	1236	96,0	1273	93,9	1310	76,0

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1311	76,0	1348	81,6	1385	31,7	1422	38,3
1312	76,1	1349	81,4	1386	32,9	1423	35,3
1313	76,3	1350	80,7	1387	35,0	1424	34,3
1314	76,5	1351	79,6	1388	38,0	1425	34,6
1315	76,6	1352	78,2	1389	40,5	1426	36,3
1316	76,8	1353	76,8	1390	42,7	1427	39,5
1317	77,1	1354	75,3	1391	45,8	1428	41,8
1318	77,1	1355	73,8	1392	47,5	1429	42,5
1319	77,2	1356	72,1	1393	48,9	1430	41,9
1320	77,2	1357	70,2	1394	49,4	1431	40,1
1321	77,6	1358	68,2	1395	49,4	1432	36,6
1322	78,0	1359	66,1	1396	49,2	1433	31,3
1323	78,4	1360	63,8	1397	48,7	1434	26,0
1324	78,8	1361	61,6	1398	47,9	1435	20,6
1325	79,2	1362	60,2	1399	46,9	1436	19,1
1326	80,3	1363	59,8	1400	45,6	1437	19,7
1327	80,8	1364	60,4	1401	44,2	1438	21,1
1328	81,0	1365	61,8	1402	42,7	1439	22,0
1329	81,0	1366	62,6	1403	40,7	1440	22,1
1330	81,0	1367	62,7	1404	37,1	1441	21,4
1331	81,0	1368	61,9	1405	33,9	1442	19,6
1332	81,0	1369	60,0	1406	30,6	1443	18,3
1333	80,9	1370	58,4	1407	28,6	1444	18,0
1334	80,6	1371	57,8	1408	27,3	1445	18,3
1335	80,3	1372	57,8	1409	27,2	1446	18,5
1336	80,0	1373	57,8	1410	27,5	1447	17,9
1337	79,9	1374	57,3	1411	27,4	1448	15,0
1338	79,8	1375	56,2	1412	27,1	1449	9,9
1339	79,8	1376	54,3	1413	26,7	1450	4,6
1340	79,8	1377	50,8	1414	26,8	1451	1,2
1341	79,9	1378	45,5	1415	28,2	1452	0,0
1342	80,0	1379	40,2	1416	31,1	1453	0,0
1343	80,4	1380	34,9	1417	34,8	1454	0,0
1344	80,8	1381	29,6	1418	38,4	1455	0,0
1345	81,2	1382	28,7	1419	40,9	1456	0,0
1346	81,5	1383	29,3	1420	41,7	1457	0,0
1347	81,6	1384	30,5	1421	40,9	1458	0,0

▼ **B**

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1459	0,0	1464	0,0	1469	0,0	1474	0,0
1460	0,0	1465	0,0	1470	0,0	1475	0,0
1461	0,0	1466	0,0	1471	0,0	1476	0,0
1462	0,0	1467	0,0	1472	0,0	1477	0,0
1463	0,0	1468	0,0	1473	0,0		

A1/11. táblázat

▼ **M3****WLTC 3b. osztályú ciklus, High_{3b} szakasz**▼ **B**

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1023	0,0	1051	50,7	1079	58,9	1107	64,5
1024	0,0	1052	48,8	1080	61,2	1108	64,4
1025	0,0	1053	46,5	1081	62,6	1109	63,5
1026	0,0	1054	43,8	1082	63,0	1110	62,0
1027	0,8	1055	40,3	1083	62,5	1111	61,2
1028	3,6	1056	36,0	1084	60,9	1112	61,3
1029	8,6	1057	30,7	1085	59,3	1113	62,6
1030	14,6	1058	25,4	1086	58,6	1114	65,3
1031	20,0	1059	21,0	1087	58,6	1115	68,0
1032	24,4	1060	16,7	1088	58,7	1116	69,4
1033	28,2	1061	13,4	1089	58,8	1117	69,7
1034	31,7	1062	12,0	1090	58,8	1118	69,3
1035	35,0	1063	12,1	1091	58,8	1119	68,1
1036	37,6	1064	12,8	1092	59,1	1120	66,9
1037	39,7	1065	15,6	1093	60,1	1121	66,2
1038	41,5	1066	19,9	1094	61,7	1122	65,7
1039	43,6	1067	23,4	1095	63,0	1123	64,9
1040	46,0	1068	24,6	1096	63,7	1124	63,2
1041	48,4	1069	25,2	1097	63,9	1125	60,3
1042	50,5	1070	26,4	1098	63,5	1126	55,8
1043	51,9	1071	28,8	1099	62,3	1127	50,5
1044	52,6	1072	31,8	1100	60,3	1128	45,2
1045	52,8	1073	35,3	1101	58,9	1129	40,1
1046	52,9	1074	39,5	1102	58,4	1130	36,2
1047	53,1	1075	44,5	1103	58,8	1131	32,9
1048	53,3	1076	49,3	1104	60,2	1132	29,8
1049	53,1	1077	53,3	1105	62,3	1133	26,6
1050	52,3	1078	56,4	1106	63,9	1134	23,0

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1135	19,4	1172	65,7	1209	90,2	1246	97,4
1136	16,3	1173	67,1	1210	90,6	1247	97,4
1137	14,6	1174	68,3	1211	91,0	1248	97,4
1138	14,2	1175	69,7	1212	91,3	1249	97,3
1139	14,3	1176	70,6	1213	91,6	1250	97,3
1140	14,6	1177	71,6	1214	91,9	1251	97,3
1141	15,1	1178	72,6	1215	92,2	1252	97,3
1142	16,4	1179	73,5	1216	92,8	1253	97,2
1143	19,1	1180	74,2	1217	93,1	1254	97,1
1144	22,5	1181	74,9	1218	93,3	1255	97,0
1145	24,4	1182	75,6	1219	93,5	1256	96,9
1146	24,8	1183	76,3	1220	93,7	1257	96,7
1147	22,7	1184	77,1	1221	93,9	1258	96,4
1148	17,4	1185	77,9	1222	94,0	1259	96,1
1149	13,8	1186	78,5	1223	94,1	1260	95,7
1150	12,0	1187	79,0	1224	94,3	1261	95,5
1151	12,0	1188	79,7	1225	94,4	1262	95,3
1152	12,0	1189	80,3	1226	94,6	1263	95,2
1153	13,9	1190	81,0	1227	94,7	1264	95,0
1154	17,7	1191	81,6	1228	94,8	1265	94,9
1155	22,8	1192	82,4	1229	95,0	1266	94,7
1156	27,3	1193	82,9	1230	95,1	1267	94,5
1157	31,2	1194	83,4	1231	95,3	1268	94,4
1158	35,2	1195	83,8	1232	95,4	1269	94,4
1159	39,4	1196	84,2	1233	95,6	1270	94,3
1160	42,5	1197	84,7	1234	95,7	1271	94,3
1161	45,4	1198	85,2	1235	95,8	1272	94,1
1162	48,2	1199	85,6	1236	96,0	1273	93,9
1163	50,3	1200	86,3	1237	96,1	1274	93,4
1164	52,6	1201	86,8	1238	96,3	1275	92,8
1165	54,5	1202	87,4	1239	96,4	1276	92,0
1166	56,6	1203	88,0	1240	96,6	1277	91,3
1167	58,3	1204	88,3	1241	96,8	1278	90,6
1168	60,0	1205	88,7	1242	97,0	1279	90,0
1169	61,5	1206	89,0	1243	97,2	1280	89,3
1170	63,1	1207	89,3	1244	97,3	1281	88,7
1171	64,3	1208	89,8	1245	97,4	1282	88,1

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1283	87,4	1320	73,5	1357	70,2	1394	54,9
1284	86,7	1321	74,0	1358	68,2	1395	54,9
1285	86,0	1322	74,9	1359	66,1	1396	54,7
1286	85,3	1323	76,1	1360	63,8	1397	54,1
1287	84,7	1324	77,7	1361	61,6	1398	53,2
1288	84,1	1325	79,2	1362	60,2	1399	52,1
1289	83,5	1326	80,3	1363	59,8	1400	50,7
1290	82,9	1327	80,8	1364	60,4	1401	49,1
1291	82,3	1328	81,0	1365	61,8	1402	47,4
1292	81,7	1329	81,0	1366	62,6	1403	45,2
1293	81,1	1330	81,0	1367	62,7	1404	41,8
1294	80,5	1331	81,0	1368	61,9	1405	36,5
1295	79,9	1332	81,0	1369	60,0	1406	31,2
1296	79,4	1333	80,9	1370	58,4	1407	27,6
1297	79,1	1334	80,6	1371	57,8	1408	26,9
1298	78,8	1335	80,3	1372	57,8	1409	27,3
1299	78,5	1336	80,0	1373	57,8	1410	27,5
1300	78,2	1337	79,9	1374	57,3	1411	27,4
1301	77,9	1338	79,8	1375	56,2	1412	27,1
1302	77,6	1339	79,8	1376	54,3	1413	26,7
1303	77,3	1340	79,8	1377	50,8	1414	26,8
1304	77,0	1341	79,9	1378	45,5	1415	28,2
1305	76,7	1342	80,0	1379	40,2	1416	31,1
1306	76,0	1343	80,4	1380	34,9	1417	34,8
1307	76,0	1344	80,8	1381	29,6	1418	38,4
1308	76,0	1345	81,2	1382	27,3	1419	40,9
1309	75,9	1346	81,5	1383	29,3	1420	41,7
1310	75,9	1347	81,6	1384	32,9	1421	40,9
1311	75,8	1348	81,6	1385	35,6	1422	38,3
1312	75,7	1349	81,4	1386	36,7	1423	35,3
1313	75,5	1350	80,7	1387	37,6	1424	34,3
1314	75,2	1351	79,6	1388	39,4	1425	34,6
1315	75,0	1352	78,2	1389	42,5	1426	36,3
1316	74,7	1353	76,8	1390	46,5	1427	39,5
1317	74,1	1354	75,3	1391	50,2	1428	41,8
1318	73,7	1355	73,8	1392	52,8	1429	42,5
1319	73,3	1356	72,1	1393	54,3	1430	41,9

▼ B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1431	40,1	1443	18,3	1454	0,0	1466	0,0
1432	36,6	1444	18,0	1455	0,0	1467	0,0
1433	31,3	1445	18,3	1456	0,0	1468	0,0
1434	26,0	1446	18,5	1457	0,0	1469	0,0
1435	20,6	1447	17,9	1458	0,0	1470	0,0
1436	19,1	1448	15,0	1459	0,0	1471	0,0
1437	19,7	1449	9,9	1460	0,0	1472	0,0
1438	21,1	1450	4,6	1461	0,0	1473	0,0
1439	22,0	1451	1,2	1462	0,0	1474	0,0
1440	22,1	1452	0,0	1463	0,0	1475	0,0
1441	21,4	1453	0,0	1464	0,0	1476	0,0
1442	19,6			1465	0,0	1477	0,0

A1/12. táblázat

▼ M3**WLTC 3. osztályú ciklus, Extra High₃ szakasz****▼ B**

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1478	0,0	1499	49,3	1520	73,4	1541	78,4
1479	2,2	1500	50,5	1521	73,8	1542	81,8
1480	4,4	1501	51,3	1522	74,1	1543	84,9
1481	6,3	1502	52,1	1523	74,0	1544	87,4
1482	7,9	1503	52,7	1524	73,6	1545	89,0
1483	9,2	1504	53,4	1525	72,5	1546	90,0
1484	10,4	1505	54,0	1526	70,8	1547	90,6
1485	11,5	1506	54,5	1527	68,6	1548	91,0
1486	12,9	1507	55,0	1528	66,2	1549	91,5
1487	14,7	1508	55,6	1529	64,0	1550	92,0
1488	17,0	1509	56,3	1530	62,2	1551	92,7
1489	19,8	1510	57,2	1531	60,9	1552	93,4
1490	23,1	1511	58,5	1532	60,2	1553	94,2
1491	26,7	1512	60,2	1533	60,0	1554	94,9
1492	30,5	1513	62,3	1534	60,4	1555	95,7
1493	34,1	1514	64,7	1535	61,4	1556	96,6
1494	37,5	1515	67,1	1536	63,2	1557	97,7
1495	40,6	1516	69,2	1537	65,6	1558	98,9
1496	43,3	1517	70,7	1538	68,4	1559	100,4
1497	45,7	1518	71,9	1539	71,6	1560	102,0
1498	47,7	1519	72,7	1540	74,9	1561	103,6

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1562	105,2	1599	111,4	1636	105,7	1673	126,8
1563	106,8	1600	110,5	1637	105,6	1674	126,9
1564	108,5	1601	109,5	1638	105,3	1675	126,9
1565	110,2	1602	108,5	1639	104,9	1676	126,9
1566	111,9	1603	107,7	1640	104,4	1677	126,8
1567	113,7	1604	107,1	1641	104,0	1678	126,6
1568	115,3	1605	106,6	1642	103,8	1679	126,3
1569	116,8	1606	106,4	1643	103,9	1680	126,0
1570	118,2	1607	106,2	1644	104,4	1681	125,7
1571	119,5	1608	106,2	1645	105,1	1682	125,6
1572	120,7	1609	106,2	1646	106,1	1683	125,6
1573	121,8	1610	106,4	1647	107,2	1684	125,8
1574	122,6	1611	106,5	1648	108,5	1685	126,2
1575	123,2	1612	106,8	1649	109,9	1686	126,6
1576	123,6	1613	107,2	1650	111,3	1687	127,0
1577	123,7	1614	107,8	1651	112,7	1688	127,4
1578	123,6	1615	108,5	1652	113,9	1689	127,6
1579	123,3	1616	109,4	1653	115,0	1690	127,8
1580	123,0	1617	110,5	1654	116,0	1691	127,9
1581	122,5	1618	111,7	1655	116,8	1692	128,0
1582	122,1	1619	113,0	1656	117,6	1693	128,1
1583	121,5	1620	114,1	1657	118,4	1694	128,2
1584	120,8	1621	115,1	1658	119,2	1695	128,3
1585	120,0	1622	115,9	1659	120,0	1696	128,4
1586	119,1	1623	116,5	1660	120,8	1697	128,5
1587	118,1	1624	116,7	1661	121,6	1698	128,6
1588	117,1	1625	116,6	1662	122,3	1699	128,6
1589	116,2	1626	116,2	1663	123,1	1700	128,5
1590	115,5	1627	115,2	1664	123,8	1701	128,3
1591	114,9	1628	113,8	1665	124,4	1702	128,1
1592	114,5	1629	112,0	1666	125,0	1703	127,9
1593	114,1	1630	110,1	1667	125,4	1704	127,6
1594	113,9	1631	108,3	1668	125,8	1705	127,4
1595	113,7	1632	107,0	1669	126,1	1706	127,2
1596	113,3	1633	106,1	1670	126,4	1707	127,0
1597	112,9	1634	105,8	1671	126,6	1708	126,9
1598	112,2	1635	105,7	1672	126,7	1709	126,8

▼B

Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)	Idő (s)	Sebesség (km/h)
1710	126,7	1733	116,5	1755	87,1	1778	49,7
1711	126,8	1734	114,1	1756	86,6	1779	46,8
1712	126,9	1735	111,8	1757	86,1	1780	43,5
1713	127,1	1736	109,5	1758	85,5	1781	39,9
1714	127,4	1737	107,1	1759	85,0	1782	36,4
1715	127,7	1738	104,8	1760	84,4	1783	33,2
1716	128,1	1739	102,5	1761	83,8	1784	30,5
1717	128,5	1740	100,4	1762	83,2	1785	28,3
1718	129,0	1741	98,6	1763	82,6	1786	26,3
1719	129,5	1742	97,2	1764	82,0	1787	24,4
1720	130,1	1743	95,9	1765	81,3	1788	22,5
1721	130,6	1744	94,8	1766	80,4	1789	20,5
1722	131,0	1745	93,8	1767	79,1	1790	18,2
1723	131,2	1746	92,8	1768	77,4	1791	15,5
1724	131,3	1747	91,8	1769	75,1	1792	12,3
1725	131,2	1748	91,0	1770	72,3	1793	8,7
1726	130,7	1749	90,2	1771	69,1	1794	5,2
1727	129,8	1750	89,6	1772	65,9	1795	0,0
1728	128,4	1751	89,1	1773	62,7	1796	0,0
1729	126,5	1752	88,6	1774	59,7	1797	0,0
1730	124,1	1753	88,1	1775	57,0	1798	0,0
1731	121,6	1754	87,6	1776	54,6	1799	0,0
1732	119,0			1777	52,2	1800	0,0

7. Ciklusazonosítás

Az A1/13. táblázat felsorolja a jármű sebességértékeinek a ciklus szakaszaira és a teljes ciklusra vonatkozó ellenőrzőösszegeit, annak ellenőrzésére, hogy a megfelelő ciklusváltozat került-e megválasztásra, illetve a megfelelő ciklus került-e megvalósításra a próbapad operációs rendszerében.

▼M3

A1/13. táblázat

1 Hz-es ellenőrzőösszegek

Ciklus osztálya	Ciklus szakasza	A járműsebességek 1 Hz-es célértékeinek ellenőrzőösszege
1. osztály	Alacsony	11 988,4
	Közepes	17 162,8
	Alacsony	11 988,4
	Összesen	41 139,6

▼ M3

Ciklus osztálya	Ciklus szakasza	A járműsebességek 1 Hz-es célértékeinek ellenőrzőösszege
2. osztály	Alacsony	11 162,2
	Közepes	17 054,3
	Magas	24 450,6
	Rendkívül magas	28 869,8
	Összesen	81 536,9
3a. osztály	Alacsony	11 140,3
	Közepes	16 995,7
	Magas	25 646,0
	Rendkívül magas	29 714,9
	Összesen	83 496,9
3b. osztály	Alacsony	11 140,3
	Közepes	17 121,2
	Magas	25 782,2
	Rendkívül magas	29 714,9
	Összesen	83 758,6

▼ B

8. Ciklusmódosítás

Az ezen almeléklet 8. pontja nem vonatkozik a külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre, a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre és a nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművekre.

8.1. Általános megjegyzések

▼ M3**▼ B**

Végrehajthatósági problémák léphetnek fel olyan járművek esetében, amelyek teljesítmény-tömeg hányadosa az 1. és 2. osztályú, illetve a 2. és 3. osztályú járművek közötti határvonalhoz közeli, valamint nagyon kis teljesítményű az 1. osztályú járművek esetében.

Tekintve, hogy ezek a problémák főleg a nagy járműsebesség és nagy gyorsulások kombinációját tartalmazó ciklusszakaszokhoz köthetők, nem pedig a ciklus legnagyobb sebességéhez, a végrehajthatóság javítása érdekében a redukálási eljárás alkalmazandó.

8.2. Ez a szakasz a ciklusprofil redukálási eljárással történő módosításának módszerét ismerteti.

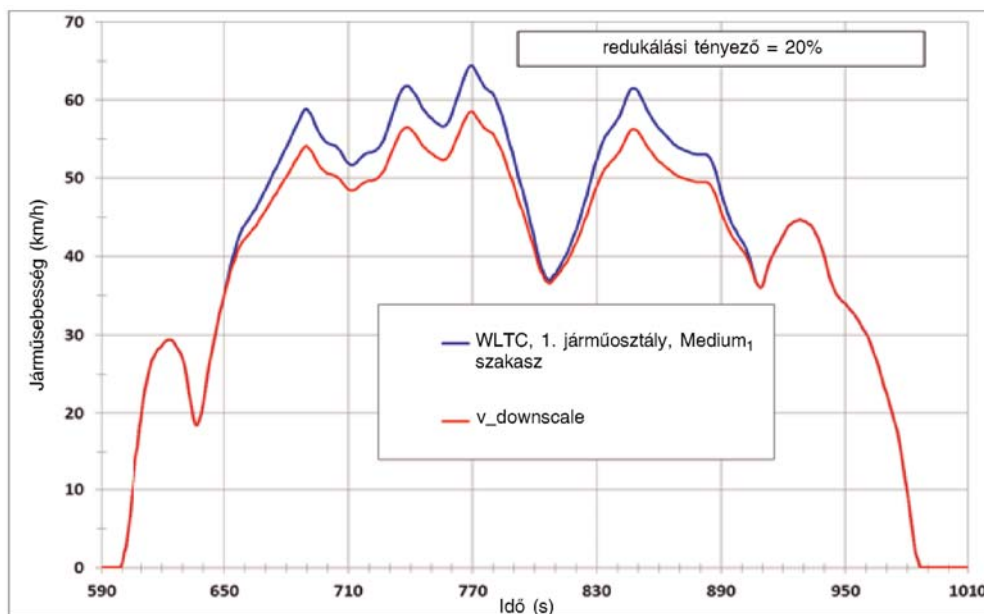
8.2.1. Redukálási eljárás 1. osztályú járművek esetében

Az A1/14. ábrán a WLTC redukált közepes sebességű szakasza látható az 1. osztályú járművek esetében, egy példán keresztül.



A1/14. ábra

A WLTC ciklus redukált, közepes sebességű szakasza 1. osztályú járműveknél



Az 1. osztályú ciklus esetében a redukált időszak a 651. másodperc és a 906. másodperc közötti időszak. Ebben az időszakban a gyorsulás az eredeti ciklusban az alábbi egyenlet segítségével számítható ki:

$$a_{\text{orig}_i} = \frac{v_{i+1} - v_i}{3,6}$$

ahol:

v_i a jármű sebessége (km/h);

i az idő a 651. másodperc és a 906. másodperc között.

A redukálás először a 651. másodperc és a 848. másodperc közötti időszakban kerül alkalmazásra. A redukált sebességgörbe ezt követően az alábbi egyenlettel kerül kiszámításra:

$$v_{\text{dsc}_{i+1}} = v_{\text{dsc}_i} + a_{\text{orig}_i} \times (1 - f_{\text{dsc}}) \times 3,6$$

ahol $i = 651$ és 906 közötti. $i = 651$ és 847 .

Ha $i = 651$, $v_{\text{dsc}_i} = v_{\text{orig}_i}$

Annak érdekében, hogy a jármű sebessége a 907. másodpercben az eredetivel megegyező értékű legyen, a lassuláshoz ki kell számítani egy módosító tényezőt az alábbi egyenlettel:

$$f_{\text{corr\_dec}} = \frac{v_{\text{dsc\_848}} - 36,7}{v_{\text{orig\_848}} - 36,7}$$

ahol 36,7 km/h az eredeti járműsebesség a 907. másodpercben.

▼ B

A 849. másodperc és a 906. másodperc közötti redukált járműsebesség ezt követően az alábbi egyenlettel számítható ki:

$$v_{dsc_i} = v_{dsc_{i-1}} + a_{orig_{i-1}} \times f_{corr\_dec} \times 3,6$$

ahol $i = 849$ és 906 közötti. $i = 849$ és 906 .

▼ M3

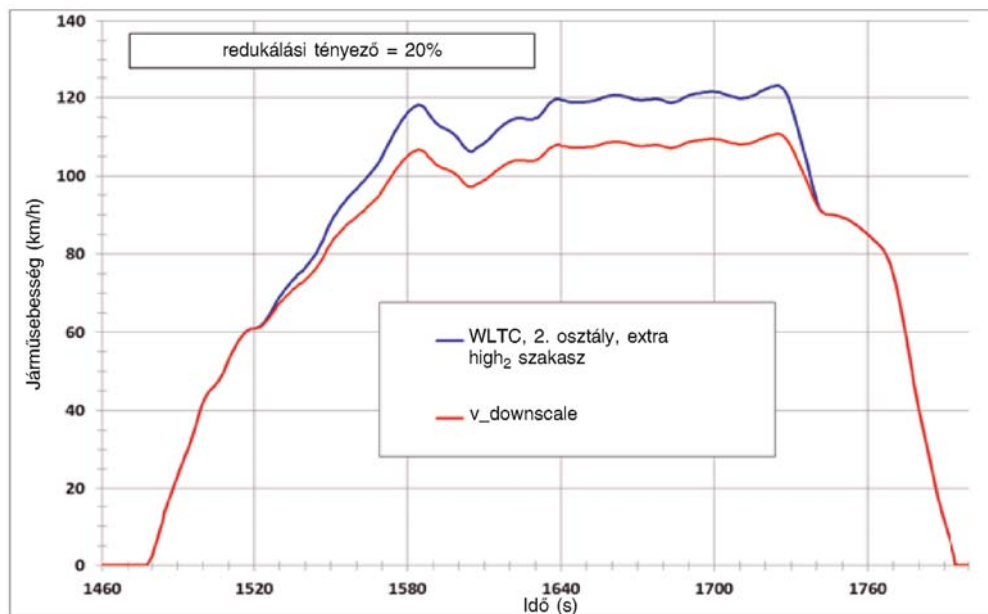
8.2.2. Redukálási eljárás 2. osztályú járművek esetében

Tekintve, hogy a végrehajthatósági problémák kizárólag a 2. osztályú és a 3. osztályú ciklusok rendkívül nagy sebességű szakaszaival kapcsolatosak, a redukálás a rendkívül nagy sebességű szakaszoknak azokra az időszakokra vonatkozik, ahol a végrehajthatósági problémák felmerülésére lehet számítani (lásd az A1/15. és az A1/16. ábrát).

▼ B

A1/15. ábra

A WLTC ciklus redukált, rendkívül nagy sebességű szakasza 2. osztályú járművek esetében



A 2. osztályú ciklus esetében a redukált időszak az 1520. másodperc és az 1742. másodperc közötti időszak. Ebben az időszakban a gyorsulás az eredeti ciklusban az alábbi egyenlet segítségével számítható ki:

$$a_{orig_i} = \frac{v_{i+1} - v_i}{3,6}$$

ahol:

v_i a jármű sebessége (km/h);

i az idő a 1520. másodperc és a 1742. másodperc között.

A redukálás először az 1520. másodperc és az 1725. másodperc közötti időszakban kerül alkalmazásra. Az 1725. másodperc az az időpont, amikor a jármű eléri a rendkívül nagy sebességű szakasz legnagyobb sebességét. A redukált sebességgörbe ezt követően az alábbi egyenlettel kerül kiszámításra:

$$v_{dsc_{i+1}} = v_{dsc_i} + a_{orig_i} \times (1 - f_{dsc}) \times 3,6$$

▼ B

ahol $i = 1520$ és 1742 közötti. $i = 1520$ és 1724 .

Ha $i = 1520$, $v_{dsc_i} = v_{orig_i}$

Annak érdekében, hogy a jármű sebessége az 1743. másodpercben az eredetivel megegyező értékű legyen, a lassuláshoz ki kell számítani egy módosító tényezőt az alábbi egyenlettel:

$$f_{corr\_dec} = \frac{v_{dsc\_1725} - 90,4}{v_{orig\_1725} - 90,4}$$

90,4 km/h az eredeti járműsebesség az 1743. másodpercben.

Az 1726. másodperc és az 1742. másodperc közötti redukált járműsebesség ezt követően az alábbi egyenlettel számítható ki:

$$v_{dsc_i} = v_{dsc_{i-1}} + a_{orig_{i-1}} \times f_{corr\_dec} \times 3,6$$

ahol $i = 1726$ és 1742 közötti. $i = 1726$ és 1742 .

8.2.3. Redukálási eljárás 3. osztályú járművek esetében

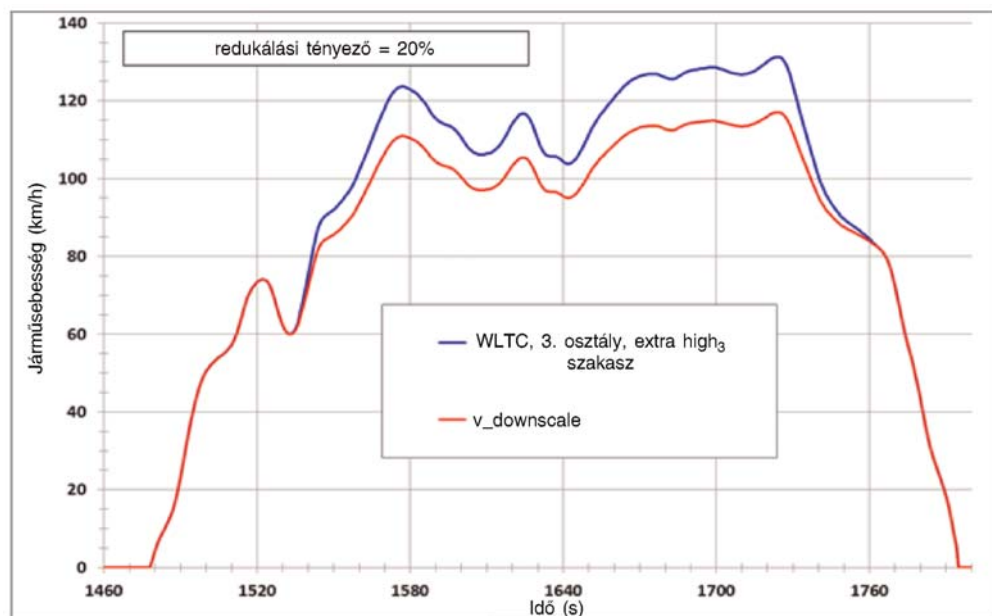
▼ M3

Az A1/16. ábrán látható egy példa a WLTC redukált rendkívül nagy sebességű szakaszára a 3. osztályú járművek esetében.

▼ B

A1/16. ábra

A WLTC ciklus redukált, rendkívül nagy sebességű szakasza 3. osztályú járműveknél



A 3. osztályú ciklus esetében a redukált időszak az 1533. másodperc és az 1762. másodperc közötti időszak. Ebben az időszakban a gyorsulás az eredeti ciklusban az alábbi egyenlet segítségével számítható ki:

$$a_{orig_i} = \frac{v_{i+1} - v_i}{3,6}$$

▼ B

ahol:

v_i a jármű sebessége (km/h);

i az idő a 1533. másodperc és a 1762. másodperc között.

A redukálás először az 1533. másodperc és az 1724. másodperc közötti időszakban kerül alkalmazásra. Az 1724. másodperc az az időpont, amikor a jármű eléri a rendkívül nagy sebességű szakasz legnagyobb sebességét. A redukált sebességgörbe ezt követően az alábbi egyenlettel kerül kiszámításra:

$$v_{dsc_{i+1}} = v_{dsc_i} + a_{orig_i} \times (1 - f_{dsc}) \times 3,6$$

ahol $i = 1533$ és 1723 közötti. $i = 1533$ és 1723 .

Ha $i = 1533$, $v_{dsc_i} = v_{orig_i}$

Annak érdekében, hogy a jármű sebessége az 1763. másodpercben az eredetivel megegyező értékű legyen, a lassuláshoz ki kell számítani egy módosító tényezőt az alábbi egyenlettel:

$$f_{corr\_dec} = \frac{v_{dsc\_1724} - 82,6}{v_{orig\_1724} - 82,6}$$

82,6 km/h az eredeti járműsebesség az 1763. másodpercben.

A 1725. másodperc és a 1762. másodperc közötti redukált járműsebesség ezt követően az alábbi egyenlettel számítható ki:

$$v_{dsc_i} = v_{dsc_{i-1}} + a_{orig_{i-1}} \times f_{corr\_dec} \times 3,6$$

ahol $i = 1725$ és 1762 közötti. $i = 1725$ és 1762 .

8.3. A redukálási tényező meghatározása

Az f_{dsc} , redukálási tényező a redukálás alkalmazását igénylő ciklusfázisokhoz szükséges legnagyobb teljesítmény és a jármű r_{max} névleges teljesítménye P_{rated} hányadosának függvénye.

A legnagyobb szükséges $P_{req,max,i}$ teljesítmény (kW) egy adott i idő, és a hozzá tartozó ciklusgörbén belüli v_i járműsebesség, és az alábbi egyenlettel számítható ki:

$$P_{req,max,i} = \frac{\left((f_0 \times v_i) + (f_1 \times v_i^2) + (f_2 \times v_i^3) + (1,03 \times TM \times v_i \times a_i) \right)}{3\,600}$$

ahol:

▼ M3

f_0 , f_1 , f_2 a vonatkozó kigurulási menetellenállási együtthatók (N, N/(km/h), illetve N/(km/h)²);

TM a vonatkozó vizsgálati tömeg (kg);

v_i az i időpontbeli sebesség (km/h);

az a_i az i időpontbeli gyorsulás (km/h²).

▼ M3

A ciklusbeli i időpont, amikor a legnagyobb teljesítmény, vagy a legnagyobb teljesítményhez közeli teljesítményértékek szükségesek: az 1. osztályú ciklus esetében a 764. másodperc, a 2. osztályú ciklus esetében az 1 574. másodperc, a 3. osztályú ciklus esetében pedig az 1 566. másodperc.

▼ B

Az adott időpontokhoz tartozó v_i , járműsebesség-értékek és a_i , gyorsulásértékek az alábbiak:

$v_i = 61,4$ km/h, $a_i = 0,22$ m/s² az 1. osztály esetében,

$v_i = 109,9$ km/h, $a_i = 0,36$ m/s² a 2. osztály esetében,

$v_i = 111,9$ km/h, $a_i = 0,50$ m/s² a 3. osztály esetében.

$r_{\max}$ kigurulási idő középértékét az alábbi egyenlet használatával kell kiszámítani:

$$r_{\max} = \frac{P_{\text{req,max},i}}{P_{\text{rated}}}$$

Az f_{dsc} , redukálási tényező az alábbi egyenletek segítségével számítható ki:

$$\text{ha } r_{\max} < r_0, \text{ akkor } f_{\text{dsc}} = 0$$

és nem kell alkalmazni redukálási tényezőt.

$$\text{Ha } r_{\max} \geq r_0, \text{ akkor } f_{\text{dsc}} = a_1 \times r_{\max} + b_1$$

Az r_0 , a_1 és b_1 , számítási paraméterek/együtthatók az alábbiak:

1. osztály: $r_0 = 0,978$, $a_1 = 0,680$, $b_1 = - 0,665$

2. osztály: $r_0 = 0,866$, $a_1 = 0,606$, $b_1 = - 0,525$.

3. osztály: $r_0 = 0,867$, $a_1 = 0,588$, $b_1 = - 0,510$.

Az eredményül kapott f_{dsc} együtthatót matematikailag 3 tizedesjegyre kell kerekíteni, és csak akkor kell alkalmazni, ha meghaladja a 0,010 értéket.

Az alábbi adatokat kell szerepeltetni valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben:

a) f_{dsc} ;

b) $v_{\max}$;

c) megtett távolság (m).

A megtett távolságot a km/h mértékegységgel kifejezett v_i sebességeket 3,6-del elosztva és a teljes ciklusgörbe mentén összegezve kell kiszámítani.

8.4. További követelmények

A vizsgálati tömeg és menetellenállási együtthatók tekintetében eltérő jármű-konfigurációk esetében a redukálást egyedileg kell alkalmazni.

Ha a redukálás alkalmazását követően a jármű legnagyobb megengedett sebessége kisebb, mint a ciklushoz tartozó legnagyobb sebesség, akkor az ezen al melléklet 9. pontjában ismertetett eljárást kell alkalmazni a megfelelő ciklussal.

▼ B

Ha a jármű nem tudja a tűréshatárokon belül követni a megfelelő ciklus sebességgörbét a legnagyobb megengedett sebességénél alacsonyabb sebességeknél, akkor ezekben az időszakokban a gázpedált teljesen lenyomva kell vezetni. Ezekben az üzemeltetési időszakokban megengedettek a sebességgörbétől való eltérések.

9. Ciklusmódosítások az ezen al melléklet előző pontjaiban meghatározott ciklus legnagyobb megengedett sebességénél alacsonyabb legnagyobb megengedett sebességű járművek esetében

▼ M3

- 9.1. Általános megjegyzések

E szakasz olyan járművekre vonatkozik, amelyek műszakilag képesek követni az ezen al melléklet 1. pontjában meghatározott alkalmazandó ciklus (alpciklus) sebességgörbét a legnagyobb megengedett sebességüknél alacsonyabb sebességeken, viszont a legnagyobb megengedett sebességük korlátozott mértéke egyéb okokból alacsonyabb, mint az alpciklus legnagyobb megengedett sebessége. Az alkalmazandó ciklus megnevezése „alpciklus” és ezt kell használni a leszabályozott sebességű ciklus meghatározásához.

Azokban az esetekben, ha a 8.2. pont szerinti redukálást alkalmaznak, a redukált ciklust kell alpciklusként használni.

Az alpciklus legnagyobb megengedett sebessége pedig $v_{\max, \text{cycle}}$.

A jármű legnagyobb megengedett sebességét a v_{cap} leszabályozott sebességüknek nevezzük.

Ha a 3.3.2. pontban meghatározott 3b. osztályba tartozó járművekre alkalmazott érték v_{cap} , akkor a 3b. osztályú ciklust kell alpciklusként használni. Ezt akkor is alkalmazni kell, ha a v_{cap} alacsonyabb, mint 120 km/h.

A v_{cap} alkalmazásának eseteiben az alpciklust a 9.2. pontban ismertetettek szerint kell módosítani, hogy a leszabályozott sebességű ciklus ciklustávolsága megegyezzen az alpcikluséval.

▼ B

- 9.2. Kalibrálási lépések

- 9.2.1. A távolságkülönbség meghatározása ciklusszakaszonként

Átmeneti leszabályozott sebességű ciklus származtatásához a jármű valamennyi olyan v_i sebességmintája helyett v_{cap} értéket kell alkalmazni, ahol $v_i > v_{\text{cap}}$.

▼ M3

- 9.2.1.1. Ha $v_{\text{cap}} < v_{\max, \text{medium}}$, akkor az alpciklus közepes sebességű szakaszhoz tartozó $d_{\text{base, medium}}$ távolságot és az átmeneti leszabályozott sebességű ciklushoz tartozó $d_{\text{cap, medium}}$ távolságot mindkét ciklus esetében az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$d_{\text{medium}} = \sum \left(\frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3,6} \times (t_i - t_{i-1}) \right), \text{ ahol } i = 591 \text{ és } 1\,022$$

közötti

ahol:

$v_{\max, \text{medium}}$ a jármű legnagyobb megengedett sebessége a közepes sebességű szakaszban, 1. osztályú ciklus esetében az A1/2. táblázat szerint, 2. osztályú ciklus esetében az A1/4. táblázat szerint, 3a. osztályú ciklus esetében az A1/8. táblázat szerint és 3b. osztályú ciklus esetében az A1/9. táblázat szerint.

- 9.2.1.2. Ha $v_{\text{cap}} < v_{\max, \text{high}}$, akkor az alpciklus nagy sebességű szakaszaihoz tartozó $d_{\text{base, high}}$ távolságokat és az átmeneti leszabályozott sebességű ciklushoz tartozó $d_{\text{cap, high}}$ távolságot mindkét ciklus esetében az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$d_{\text{high}} = \sum \left(\frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3,6} \times (t_i - t_{i-1}) \right), \text{ ahol } i = 1\,024 \text{ és } 1\,477$$

közötti

▼ M3

$v_{\max, \text{high}}$ a jármű legnagyobb megengedett sebessége a nagy sebességű szakaszban, 2. osztályú ciklus esetében az A1/5. táblázat szerint, 3a. osztályú ciklus esetében az A1/10. táblázat szerint és 3b. osztályú ciklus esetében az A1/11. táblázat szerint.

▼ B

- 9.2.1.3. Az alapciklus rendkívül nagy sebességű szakaszához tartozó $d_{\text{base,ex-high}}$ távolság és az átmeneti leszabályozott sebességű ciklushoz tartozó $d_{\text{cap,exhigh}}$ távolságot mindkét ciklus rendkívül nagy sebességű szakasza esetében az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$d_{\text{exhigh}} = \sum \left(\frac{v_i + v_{i-1}}{2 \times 3,6} \times (t_i - t_{i-1}) \right), \text{ ahol } i = 1 \text{ 479 és } 1 \text{ 800 közötti}$$

- 9.2.2. Az átmeneti leszabályozott sebességű ciklushoz a távolságkülönbségek kompenzálása érdekében hozzáadandó időszakok meghatározása

▼ M3

Az alapciklus és az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus közötti távolságkülönbség kompenzálása érdekében $v_i = v_{\text{cap}}$ időszakokat kell hozzáadni az átmeneti leszabályozott sebességű szakaszhoz a 9.2.2.1.–9.2.2.3. szakaszokban ismertetett módon.

▼ B

- 9.2.2.1. Hozzáadott időszak a közepes sebességű szakasz esetében

Ha $v_{\text{cap}} < v_{\max, \text{medium}}$, akkor az alábbi egyenlettel kiszámított hozzáadott időszakkal kell meghosszabbítani az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus közepes sebességű szakaszát:

$$\Delta t_{\text{medium}} = \frac{(d_{\text{base,medium}} - d_{\text{cap,medium}})}{v_{\text{cap}}} \times 3,6$$

Az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus közepes sebességű szakaszához hozzáadandó $v_i = v_{\text{cap}}$ időminták $n_{\text{add,medium}}$ darabszáma megegyezik a Δt_{medium} matematikailag a legközelebbi egész számra kerekített értékével (vagyis 1,4 kerekítve 1, míg 1,5 kerekítve 2).

- 9.2.2.2. Hozzáadott időszak a nagy sebességű szakasz esetében

Ha $v_{\text{cap}} < v_{\max, \text{high}}$, akkor az alábbi egyenlettel kiszámított hozzáadott időszakkal kell meghosszabbítani az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus nagy sebességű szakaszait:

$$\Delta t_{\text{high}} = \frac{(d_{\text{base,high}} - d_{\text{cap,high}})}{v_{\text{cap}}} \times 3,6$$

Az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus nagy sebességű szakaszához hozzáadandó $v_i = v_{\text{cap}}$ időminták $n_{\text{add,high}}$ darabszáma megegyezik a Δt_{high} matematikailag a legközelebbi egész számra kerekített értékével.

- 9.2.2.3. Az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus rendkívül nagy sebességű szakaszához hozzáadandó időszakot az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$\Delta t_{\text{exhigh}} = \frac{(d_{\text{base,exhigh}} - d_{\text{cap,exhigh}})}{v_{\text{cap}}} \times 3,6$$

Az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus rendkívül nagy sebességű szakaszához hozzáadandó $v_i = v_{\text{cap}}$ időminták $n_{\text{add,exhigh}}$ darabszáma megegyezik a Δt_{exhigh} matematikailag a legközelebbi egész számra kerekített értékével.

- 9.2.3. A végleges leszabályozott sebességű ciklus felépítése

▼ B**9.2.3.1. ►M3 1. osztályú ciklus ◀**

A végleges leszályozott sebességű ciklus első része az átmeneti leszályozott sebességű ciklus jármű sebességgörbéjéből áll a közepes sebességű szakasz utolsó olyan mintájáig, ahol $v = v_{\text{cap}}$. Ennek a mintának az időpontja a t_{medium} .

Ezt követően $n_{\text{add,medium}}$ darab $v_i = v_{\text{cap}}$ értékű mintát kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja ($t_{\text{medium}} + n_{\text{add,medium}}$) legyen.

Az átmeneti leszályozott sebességű ciklus közepes sebességű szakaszának fennmaradó, az alapciklus azonos részével megegyező részét ezt követően kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja ($1022 + n_{\text{add,medium}}$) legyen.

9.2.3.2. ►M3 2. osztályú és 3. osztályú ciklusok ◀**9.2.3.2.1 $v_{\text{cap}} < v_{\text{max,medium}}$**

A végleges leszályozott sebességű ciklus első része az átmeneti leszályozott sebességű ciklus jármű sebességgörbéjéből áll a közepes sebességű szakasz utolsó olyan mintájáig, ahol $v = v_{\text{cap}}$. Ennek a mintának az időpontja a t_{medium} .

Ezt követően $n_{\text{add,medium}}$ darab $v_i = v_{\text{cap}}$ értékű mintát kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja ($t_{\text{medium}} + n_{\text{add,medium}}$) legyen.

Az átmeneti leszályozott sebességű ciklus közepes sebességű szakaszának fennmaradó, az alapciklus azonos részével megegyező részét ezt követően kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja ($1022 + n_{\text{add,medium}}$) legyen.

A következő lépésben az átmeneti leszályozott sebességű ciklus nagy sebességű szakaszának első részét kell hozzáadni, a nagy sebességű szakasz utolsó olyan mintájáig, ahol $v = v_{\text{cap}}$. Ennek a mintának az átmeneti leszályozott sebességű szakaszbeli időpontja t_{high} , így ennek a mintának az időpontja a végleges leszályozott sebességű ciklusban ($t_{\text{high}} + n_{\text{add,medium}}$).

Ezt követően $n_{\text{add,high}}$ darab $v_i = v_{\text{cap}}$ értékű mintát kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja ($t_{\text{high}} + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}}$) legyen.

Az átmeneti leszályozott sebességű ciklus nagy sebességű szakaszának fennmaradó, az alapciklus azonos részével megegyező részét ezt követően kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja ($1477 + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}}$) legyen.

A következő lépésben az átmeneti leszályozott sebességű ciklus rendkívül nagy sebességű szakaszának első részét kell hozzáadni, a rendkívül nagy sebességű szakasz utolsó olyan mintájáig, ahol $v = v_{\text{cap}}$. Ennek a mintának az átmeneti leszályozott sebességű szakaszbeli időpontja t_{exhigh} , így ennek a mintának az időpontja a végleges leszályozott sebességű ciklusban ($t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}}$).

Ezt követően $n_{\text{add,exhigh}}$ darab $v_i = v_{\text{cap}}$ értékű mintát kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja ($t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}} + n_{\text{add,exhigh}}$) legyen.

Az átmeneti leszályozott sebességű ciklus rendkívül nagy sebességű szakaszának fennmaradó, az alapciklus azonos részével megegyező részét ezt követően kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja ($1800 + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}} + n_{\text{add,exhigh}}$) legyen.

▼ **B**

A végleges leszabályozott sebességű ciklus hossza az $n_{\text{add,medium}}$, $n_{\text{add,high}}$ és $n_{\text{add,exhigh}}$ kerekítési eljárása miatti eltérések kivételével egyenértékű az alapciklus hosszával.

9.2.3.2.2 ► **M3** $v_{\text{max, medium}} \leq v_{\text{cap}} < v_{\text{max, high}}$ ◀

A végleges leszabályozott sebességű ciklus első része az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus jármű sebességgörbéjéből áll a nagy sebességű szakasz utolsó olyan mintájáig, ahol $v = v_{\text{cap}}$. Ennek a mintának az időpontja a t_{high} .

Ezt követően $n_{\text{add,high}}$ darab $v_i = v_{\text{cap}}$ értékű mintát kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja $(t_{\text{high}} + n_{\text{add,high}})$ legyen.

Az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus nagy sebességű szakaszának fennmaradó, az alapciklus azonos részével megegyező részét ezt követően kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja $(1477 + n_{\text{add,high}})$ legyen.

A következő lépésben az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus rendkívül nagy sebességű szakaszának első részét kell hozzáadni, a rendkívül nagy sebességű szakasz utolsó olyan mintájáig, ahol $v = v_{\text{cap}}$. Ennek a mintának az átmeneti leszabályozott sebességű szakaszbeli időpontja t_{exhigh} , így ennek a mintának az időpontja a végleges leszabályozott sebességű ciklusban $(t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,high}})$.

Ezt követően $n_{\text{add,exhigh}}$ darab $v_i = v_{\text{cap}}$ értékű mintát kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja $(t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,high}} + n_{\text{add,exhigh}})$ legyen.

Az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus rendkívül nagy sebességű szakaszának fennmaradó, az alapciklus azonos részével megegyező részét ezt követően kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja $(1800 + n_{\text{add,high}} + n_{\text{add,exhigh}})$ legyen.

A végleges leszabályozott sebességű ciklus hossza az $n_{\text{add,high}}$ és $n_{\text{add,exhigh}}$ kerekítési eljárása miatti eltérések kivételével egyenértékű az alapciklus hosszával.

9.2.3.2.3 ► **M3** $v_{\text{max, high}} \leq v_{\text{cap}} < v_{\text{max, exhigh}}$ ◀

A végleges leszabályozott sebességű ciklus első része az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus jármű sebességgörbéjéből áll a rendkívül nagy sebességű szakasz utolsó olyan mintájáig, ahol $v = v_{\text{cap}}$. Ennek a mintának az időpontja a t_{exhigh} .

Ezt követően $n_{\text{add,exhigh}}$ darab $v_i = v_{\text{cap}}$ értékű mintát kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja $(t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,exhigh}})$ legyen.

Az átmeneti leszabályozott sebességű ciklus rendkívül nagy sebességű szakaszának fennmaradó, az alapciklus azonos részével megegyező részét ezt követően kell hozzáadni, hogy az utolsó minta időpontja $(1800 + n_{\text{add,exhigh}})$ legyen.

A végleges leszabályozott sebességű ciklus hossza az $n_{\text{add,exhigh}}$ kerekítési eljárása miatti eltérések kivételével egyenértékű az alapciklus hosszával.

▼ **M3**

10. A ciklusok járművekhez történő hozzárendelése

10.1. Egy bizonyos járműosztályhoz tartozó járművet ugyanezen osztály ciklusában kell vizsgálni, vagyis az 1. járműosztályba tartozó járműveket az 1. osztályú ciklusban, a 2. járműosztályba tartozó járműveket a 2. osztályú ciklusban, a 3a. járműosztályba tartozó járműveket a 3a. osztályú ciklusban, a 3b. járműosztályba tartozó járműveket a 3b. osztályú ciklusban. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság jóváhagyásával azonban vizsgálható egy jármű a magasabb számértékű osztályú ciklusban, például egy 2. járműosztályba tartozó jármű vizsgálható egy 3. osztályú ciklusban. Ebben az esetben a 3a. és a 3b. osztályok közötti különbségeket tiszteletben kell tartani és a ciklus a 8–8.4. pontok szerint redukálható.

▼ M3

2. al melléklet

Sebességfokozat-megválasztás és a sebességváltási pont meghatározása kézi kapcsolású sebességváltóval felszerelt járművek esetében

1. Általános megközelítés
 - 1.1. Az ezen al mellékletben meghatározott sebességváltási eljárások kézi kapcsolású sebességváltóval felszerelt járművekre vonatkoznak.
 - 1.2. Az előírt sebességfokozatok és sebességváltási pontok alapja a menetellenállás legyőzéséhez és a gyorsuláshoz szükséges teljesítmény, valamint a motor által egy adott ciklusszakaszban az összes lehetséges sebességfokozatban biztosított teljesítmény egyensúlya.
 - 1.3. Az alkalmazott sebességfokozatok meghatározásához szükséges számítások a motorfordulatszámok és teljes terhelés motor-fordulatszám szerinti jelleg-görbéje alapján történnek.
 - 1.4. Kettős tartományú (alacsony és magas) sebességváltóval ellátott járművek esetében csak a normál közötti üzemre tervezett tartományt kell figyelembe venni a használandó sebességfokozat meghatározása során.
 - 1.5. A tengelykapcsolóra vonatkozó előírásokat nem kell figyelembe venni, ha a tengelykapcsoló automatikus üzemű, és működtetéséhez nem szükséges a járművezető általi reteszelés és kioldás.
 - 1.6. Az ezen al melléklet nem vonatkozik a 8. al melléklet szerint vizsgált járművekre.
2. Szükséges adatok és előzetes számítások

A ciklus görgős fékpadon történő végrehajtása során használt sebességfokozatok meghatározásához az alábbi adatok szükségesek, és az alábbi számításokat kell elvégezni:

- a) P_{rated} , a gyártó által megadott legnagyobb névleges motorteljesítmény, (kW);
- b) n_{rated} , a névleges motorfordulatszám, amelynél a motor a legnagyobb teljesítményét leadja, min^{-1} ;
- c) n_{idle} , üresjárat fordulatszám, min^{-1} .

Az n_{idle} értékét legalább 1 percen keresztül, legalább 1 Hz mintavételi frekvenciával kell megmérni, miközben a motor bemelegedett állapotban üzemel, a sebességváltó kar üres helyzetben áll, és a tengelykapcsoló reteszel állapotban van. A hőmérsékletre, periférikus és kiegészítő berendezésekre, stb. vonatkozó feltételek megegyeznek a 6. al mellékletben az 1. típusú vizsgálattal kapcsolatban leírtakkal.

Az ezen al mellékletben használandó érték a teljes mérési időszak szám-tani közepe, a legközelebbi 10 min^{-1} értékre lefelé vagy felfelé kerekítve;

- d) n_g , az előremeneti sebességfokozatok száma.

A normál közötti üzemeltetésre tervezett sebességfokozat-tartományba tartozó előremeneti sebességfokozatokat a motor min^{-1} mértékegységben megadott fordulatszáma és a jármű km/h mértékegységben megadott sebessége közötti hányados alapján csökkenő sorrendben kell beszámolni. Az 1. sebességfokozat a legnagyobb hányados, míg az n_g sebességfokozat a legkisebb hányados. Az n_g érték az előremeneti sebességfokozatok darabszámát határozza meg;

- e) Az $(n/v)_i$, a motor n fordulatszámát az egyes i sebességfokozatokban (ahol i legnagyobb értéke $n_{g_{max}}$) a jármű v sebességével elosztva kapott hányados, $\text{min}^{-1}/(\text{km/h})$ mértékegységben kifejezve. Az $(n/v)_i$ értéket a 7. al melléklet 8. pontjában található egyenletek használatával kell kiszámolni;
- f) f_0, f_1, f_2 , a vizsgálathoz megválasztott kigurulási menetellenállási együtt-hatók ($N, N/(\text{km/h})$, illetve $N/(\text{km/h})^2$);

▼ M3

g) $n_{\max}$

$n_{\max 1} = n_{95\_high}$, az a legnagyobb motorfordulatszám, amelynél a névleges motorteljesítmény 95 százaléka már rendelkezésre áll, min^{-1} ;

n_{95_high} értékét n_{lim} értékre kell állítani, ha nem határozható meg n_{95_high} értéke, mert a motorfordulatszám az összes sebességfokozat tekintetében egy alacsonyabb n_{lim} értékre korlátozott, a megfelelő teljes terhelés pedig meghaladja a névleges teljesítmény 95 %-át.

$$n_{\max 2} = (n/v)(n_{g_{\max}}) \times v_{\max, \text{cycle}}$$

$$n_{\max 3} = (n/v)(n_{g_{\max}}) \times v_{\max, \text{vehicle}}$$

ahol:

$n_{g_{\max}}$ az ezen al melléklet 2. pontja i. alpontjában meghatározott;

$v_{\max, \text{cycle}}$ a jármű 1. al melléklet szerinti sebességgörbéjének legnagyobb sebessége, km/h;

$v_{\max, \text{vehicle}}$ a jármű 2. pont i. alpontja szerinti legnagyobb sebessége, km/h;

$(n/v)(n_{g_{\max}})$ a motor n fordulatszámát az $n_{g_{\max}}$ sebességfokozatban a jármű v sebességével elosztva kapott hányados, $\text{min}^{-1}/(\text{km/h})$ mértékegységben kifejezve;

$n_{\max}$ az $n_{\max 1}$, $n_{\max 2}$ és az $n_{\max 3}$, min^{-1} érték közül a nagyobbik.

h) $P_{wot}(n)$, a teljes terhelés teljesítménygörbéje a motor fordulatszám-tartományában

A teljesítménygörbének elegendő számú (n , P_{wot}) adatkészletből kell állnia ahhoz, hogy az egymást követő adatkészletek közötti közbenső pontok kiszámítása lineáris interpolációval elvégezhető legyen. A lineáris interpoláció eltérése a teljes terhelés jelleggörbéjétől a XX. melléklet értelmében nem haladhatja meg a 2 százalékot. Az első adatkészletnek az $n_{\min\_drive\_set}$ (lásd a k) pont 3. alpontját) vagy alacsonyabb fordulatszámhoz kell tartoznia. Az utolsó adatkészletnek az $n_{\max}$ vagy magasabb motorfordulatszámhoz kell tartoznia. Az adatkészletek közötti távolságnak nem kell egyenletesnek lennie, de az összes adatkészletet meg kell adni.

Az adatkészleteket valamint a P_{rated} és n_{rated} értékeket a gyártó által megadott jelleggörbéből kell venni.

A XX. melléklet által nem lefedett motorfordulatszámokhoz tartozó teljes terhelést a XX. mellékletben ismertetett eljárással kell meghatározni.

i) Az $n_{g_{\max}}$ és a $v_{\max}$ meghatározása

$n_{g_{\max}}$, az a sebességfokozat, amelyben a jármű a legnagyobb sebességet eléri és az alábbiak szerint kell meghatározni:

Ha $v_{\max}(ng) \geq v_{\max}(ng - 1)$ és $v_{\max}(ng - 1) \geq v_{\max}(ng - 2)$, akkor:

$$n_{g_{\max}} = ng \text{ és } v_{\max} = v_{\max}(ng).$$

Ha $v_{\max}(ng) < v_{\max}(ng - 1)$ és $v_{\max}(ng - 1) \geq v_{\max}(ng - 2)$, akkor:

$$n_{g_{\max}} = ng - 1 \text{ és } v_{\max} = v_{\max}(ng - 1),$$

egyébként, $n_{g_{\max}} = ng - 2$ és $v_{\max} = v_{\max}(ng - 2)$

▼ M3

ahol:

$v_{\max}(ng)$ a járműnek az a sebessége, amelynél az ng sebességfokozatban a kigurulási menetellenálláshoz szükséges teljesítmény megegyezik a rendelkezésre álló P_{wot} teljesítménnyel (lásd az A2/1a. ábrát).

$v_{\max}(ng - 1)$ a járműnek az a sebessége, amelynél az eggyel alacsonyabb sebességfokozatban ($ng - 1$ sebességfokozat) a kigurulási menetellenálláshoz szükséges teljesítmény megegyezik a rendelkezésre álló P_{wot} teljesítménnyel. Lásd az A2/1b. ábrát.

$v_{\max}(ng - 2)$ a járműnek az a sebessége, amelynél a kettővel alacsonyabb sebességfokozatban ($ng - 2$) a kigurulási menetellenálláshoz szükséges teljesítmény megegyezik a rendelkezésre álló P_{wot} teljesítménnyel.

A $v_{\max}$ és $ng_{\max}$ értékek meghatározásához egy tizedes értékre kerekített járműsebesség-értékeket kell használni.

A kigurulási menetellenálláshoz szükséges kW mértékegységben kifejezett teljesítményt az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$P_{\text{required}} = \frac{f_0 \times v + f_1 \times v^2 + f_2 \times v^3}{3\,600}$$

ahol:

v a jármű fent meghatározott sebessége (km/h).

Az ng , az $ng-1$ vagy az $ng-2$ sebességfokozatban, $v_{\max}$ járműsebességnél rendelkezésre álló teljesítményt a teljes terhelés $P_{\text{wot}}(n)$ jelleggörbéje alapján az alábbi egyenletekkel kell kiszámolni:

$$n_{ng} = (n/v)_{ng} \times v_{\max}(ng);$$

$$n_{ng-1} = (n/v)_{ng-1} \times v_{\max}(ng-1);$$

$$n_{ng-2} = (n/v)_{ng-2} \times v_{\max}(ng-2),$$

és a teljes terhelés jelleggörbéje szerinti teljesítményértékeket 10 százalékkal csökkenteni kell.

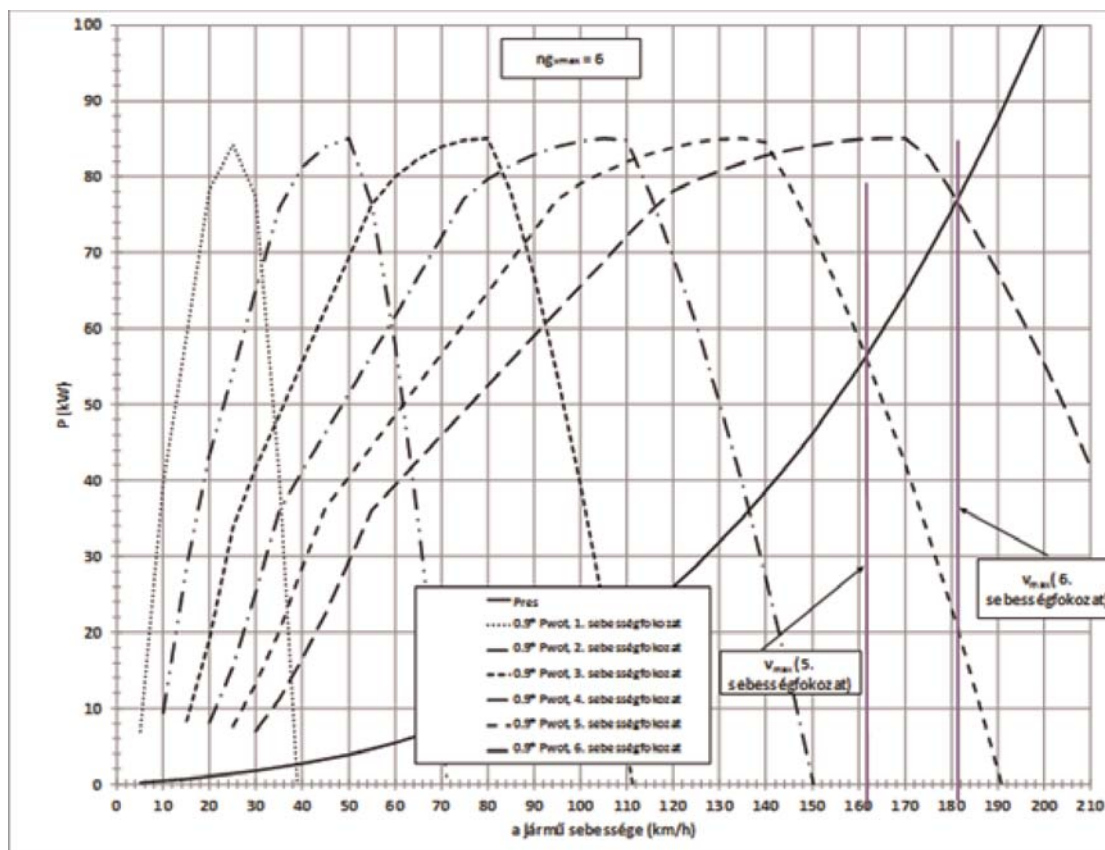
A fent ismertetett módszert szükség esetén ki kell terjeszteni alacsonyabb sebességfokozatokra is, azaz $ng - 3$ -ra, $ng - 4$ -re stb.

Amennyiben, a jármű legnagyobb sebességének korlátozása érdekében, a maximális motorfordulatszám n_{lim} értékre korlátozott, ami alacsonyabb, mint kigurulási menetellenálláshoz szükséges teljesítmény jelleggörbéje és a rendelkezésre álló teljesítmény jelleggörbéje metszéspontjának megfelelő motorfordulatszám, akkor:

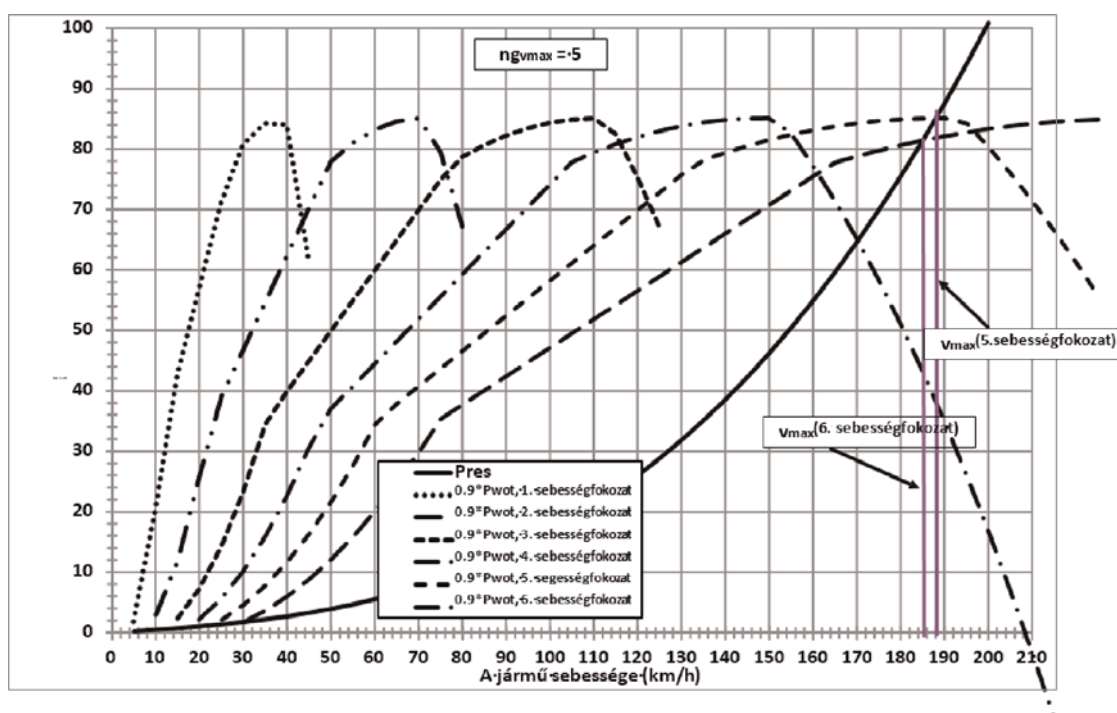
$$ng_{v_{\max}} = ng_{\max} \text{ és } v_{\max} = n_{\text{lim}} / (n/v)(ng_{\max}).$$

▼ M3

A2/1a. ábra

Példa, amelyben $n_{g\max}$ a legmagasabb sebességfokozat

A2/1b. ábra

Példa, amelyben $n_{g\max}$ a második legmagasabb sebességfokozat

▼ M3

j) Kúszási sebességfokozat kizárása

Az 1. sebességfokozat a gyártó kérésére kizárható, ha valamennyi alábbi feltétel teljesül:

1. A járműcsalád pótkocsi vontatására homologizációval rendelkezik;
2. $(n/v)_1 \times (v_{\max} / n_{95\_high}) > 6,74$;
3. $(n/v)_2 \times (v_{\max} / n_{95\_high}) > 3,85$;
4. Az alábbi egyenlettel meghatározott m_t tömegű jármű egy 5 perces időtartamon belül öt különböző alkalommal képes álló helyzetből 4 másodpercen belül elindulni egy legalább 12 százalékos meredekségű emelkedőn.

$$m_t = m_{r0} + 25 \text{ kg} + (MC - m_{r0} - 25 \text{ kg}) \times 0,28$$

(a fenti egyenletben használt 0,28 tényezőt a legfeljebb 3,5 tonna össztömegű N kategóriájú járművek esetében kell használni, M kategóriájú járművek esetén pedig 0,15 értékű tényező lép a helyébe),

ahol:

$v_{\max}$	a 2. pont i. alpontjában meghatározott legnagyobb járműsebesség. Csak a kigurulási menetellenálláshoz szükséges teljesítmény jelleggörbéje és az adott sebességfokozat rendelkezésre álló teljesítmény jelleggörbéje metszéspontjából származó $v_{\max}$ értéket kell felhasználni a fenti 3. és 4. feltételekben. Nem használható a jelleggörbék metszését akadályozó motorfordulatszám korlátozásából származó $v_{\max}$ érték;
$(n/v)(ng_{v_{\max}})$	a motor n fordulatszámát az $ng_{v_{\max}}$ sebességfokozatban a jármű v sebességével elosztva kapott hányados, $\text{min}^{-1}/(\text{km/h})$ mértékegységben kifejezve;
m_{r0}	a menetkész tömeg, (kg);
MC	a járműszerelvény össztömege (jármű össztömeg + pótkocsi legnagyobb megengedett tömege), (kg).

Az 1. fokozat ebben az esetben nem kerül alkalmazásra a görgős fékpádon végrehajtott menetciklus során, és a sebességfokozatokat a 2. sebességfokozattal kezdődően át kell számozni oly módon, hogy a 2. sebességfokozat legyen az 1. sebességfokozat.

k) Az $n_{\min\_drive}$ meghatározása

$n_{\min\_drive}$ a legkisebb motorfordulatszám a jármű mozgása közben, (min-1);

1. $n_{\text{gear}} = 1$ esetén $n_{\min\_drive} = n_{\text{idle}}$,
2. $n_{\text{gear}} = 2$ esetén,
 - i. első sebességfokozatból második sebességfokozatba történő átmenetek esetén:

$$n_{\min\_drive} = 1,15 \times n_{\text{idle}},$$
 - ii. álló helyzetbe történő lelassulások esetében:

$$n_{\min\_drive} = n_{\text{idle}}.$$
 - iii. minden egyéb menetállapot esetében:

$$n_{\min\_drive} = 0,9 \times n_{\text{idle}}.$$
3. $n_{\text{gear}} > 2$ esetén az $n_{\min\_drive}$ értékét az alábbiak szerint kell meghatározni:

$$n_{\min\_drive} = n_{\text{idle}} + 0,125 \times (n_{\text{rated}} - n_{\text{idle}}).$$

Ezen érték hivatkozása: $n_{\min\_drive\_set}$.

▼ M3

Az $n_{\min\_drive}$ végeredménye a legközelebbi egész számra kerekített érték. *Példa:* A végeredmény 1 199,5 esetén 1 200, míg 1 199,4 esetén 1 199 lesz.

Az $n_{\min\_drive\_set}$ -nél nagyobb értékek $n_{gear} > 2$ esetén a gyártó kérésére használhatók. Ebben az esetben gyártó meghatározhat egy értéket a gyorsulási/állandó sebességű szakaszokhoz ($n_{\min\_drive\_up}$) és egy másik értéket a lassítási szakaszokhoz ($n_{\min\_drive\_down}$).

Azok a minták, amelyeknek a gyorsulási értéke $\geq -0,1389 \text{ m/s}^2$ a gyorsulási/állandó sebességű szakaszokhoz tartoznak.

Emellett egy (t_{start_phase}) első időszakra a gyártó a fent meghatározott-aknál magasabb ($n_{\min\_drive\_start}$ és/vagy $n_{\min\_drive\_up\_start}$) értékeket határozhat meg az $n_{\min\_drive}$ és/vagy $n_{\min\_drive\_up}$ for $n_{gear} > 2$ értékekre.

Az első időszakot a gyártó határozza meg, de az nem haladhatja meg a ciklus alacsony sebességű szakaszát és egy megállási szakasszal kell befejeződnie annak érdekében, hogy egy rövid vizsgálati úton belül ne változzon az $n_{\min\_drive}$ érték.

Az összes egyedileg választott $n_{\min\_drive}$ értéknek az $n_{\min\_drive\_set}$ értékkel egyenlőnek vagy annál magasabbnak kell lennie, de nem haladhatja meg a ($2 \times n_{\min\_drive\_set}$) értéket.

Az összes egyedileg választott $n_{\min\_drive}$ és t_{start_phase} értéket szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

Csak az $n_{\min\_drive\_set}$ érték használható a teljes terhelés jelleggörbéjének alsó határértékeként a 2. pont h) alpontja szerint.

1) TM a jármű vizsgálati tömege, (kg).

3. A szükséges teljesítményre, motorfordulatszámokra, rendelkezésre álló teljesítményre és a használható sebességfokozatokra vonatkozó számítások

3.1. A szükséges teljesítmény kiszámítása

A ciklusgörbe bármely j másodpercében a menetellenállás legyőzéséhez és a gyorsuláshoz szükséges teljesítményt az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$P_{\text{required},j} = \left(\frac{f_0 \times v_j + f_1 \times v_j^2 + f_2 \times v_j^3}{3\,600} \right) + \frac{kr \times a_j \times v_j \times TM}{3\,600}$$

ahol:

$P_{\text{required},j}$ a szükséges teljesítmény a j másodpercben, (kW);

a_j a jármű gyorsulása a j másodpercben, (m/s^2), az alábbi módon kiszámítva:

$$a_j = \frac{(v_{j+1} - v_j)}{3,6 \times (t_{j+1} - t_j)}$$

kr a hajtáslánc gyorsulás közbeni tehetetlenségi ellenállását figyelembe vevő tényező, melynek beállított értéke 1,03.

3.2. A motorfordulatszámok meghatározása

Bármely $v_j < 1 \text{ km/h}$ értékű sebesség esetében azt kell feltételezni, hogy a jármű nyugalmi helyzetben áll, és a motor fordulatszámát n_{idle} értékűre kell beállítani. A sebességváltó kart semleges helyzetbe kell állítani a tengelykapcsoló reteszelt állapotában, az álló helyzetből történő gyorsulás megkezdését megelőző 1 másodperc kivételével, amikor a sebességváltó kart kioldott tengelykapcsoló mellett az első fokozatba helyezik.

A ciklusgörbe valamennyi $v_j \geq 1 \text{ km/h}$ értéke, és valamennyi i sebességfokozat esetében, ahol $i = 1$ és $n_{g_{\max}}$ közötti, a motor fordulatszámát $n_{i,j}$ az alábbi egyenlettel kell kiszámolni:

$$n_{i,j} = (n/v)_i \times v_j$$

A számítást lebegőpontos számokkal kell végezni, az eredményekben nem kell kerekítést alkalmazni.

▼ M3

3.3. A lehetséges sebességfokozatok megválasztása a motorfordulatszám alapján

A sebességgörbén v sebességgel történő haladáshoz az alábbi sebességfokozatok választhatók:

- Valamennyi olyan $i < n_{g_{vmax}}$ sebességfokozat, ahol $n_{min\_drive} \leq n_{i,j} \leq n_{max1}$;
- Valamennyi olyan $i \geq n_{g_{vmax}}$ sebességfokozat, ahol $n_{min\_drive} \leq n_{i,j} \leq n_{max2}$;
1. sebességfokozat, ha $n_{1,j} < n_{min\_drive}$.

Ha $a_j < 0$ és $n_{i,j} \leq n_{idle}$, akkor az $n_{i,j}$ értékét n_{idle} értékűre kell beállítani, és a tengelykapcsolót ki kell oldani.

Ha $a_j \geq 0$ és $n_{i,j} < \max(1,15 \times n_{idle}; \text{min. motorfordulatszám a } P_{wot}(n) \text{ görbéről})$, akkor az $n_{i,j}$ értékét $1,15 \times n_{idle}$ maximumára vagy $(n/v)_i \times v_j$ értékűre kell beállítani, és a tengelykapcsolót „meghatározatlanra” kell állítani.

„Meghatározatlan”: a tengelykapcsoló kioldott és bekapcsolt közötti bármely állapota az adott motor és átvitel kialakításától függően. Ebben az esetben a tényleges motorfordulatszám eltérhet a motor számított fordulatszámától.

3.4. A rendelkezésre álló teljesítmény kiszámítása

Az egyes lehetséges i sebességfokozatoknál és a ciklusgörbe egyes v_i járműsebesség-értékeinél rendelkezésre álló teljesítményt v_i az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$P_{available\_ij} = P_{wot}(n_{i,j}) \times (1 - (SM + ASM))$$

ahol:

P_{rated} a névleges teljesítmény (kW);

P_{wot} az $n_{i,j}$ fordulatszámmal, teljes terhelésnél rendelkezésre álló teljesítmény a teljes terhelés teljesítmény-jelleggörbéje alapján;

SM biztonsági tényező, amely az álló helyzeti teljes terhelés teljesítmény-jelleggörbéje és az átmeneti állapotban rendelkezésre álló teljesítmény közötti különbséget veszi figyelembe. Az SM értéke 10 százalékra van beállítva;

ASM további teljesítmény biztonsági tényező, amely a gyártó kérésére alkalmazható.

A gyártó kérelemre köteles megadni az ASM-értékeket (a wot -teljesítmény százalékos csökkentésében) az A2/1. táblázatban található példában bemutatottak szerinti $P_{wot}(n)$ értékre vonatkozó adatkészletekkel együtt. Az egymást követő adatpontok között lineáris interpolációt kell használni. Az ASM határértéke 50 százalék.

Egy ASM alkalmazásához a jóváhagyó hatóság jóváhagyása szükséges.

A2/1. táblázat

n	P _{wot}	SM százalék	ASM százalék	P _{available}
min ⁻¹	kW			kW
700	6,3	10,0	20,0	4,4
1 000	15,7	10,0	20,0	11,0
1 500	32,3	10,0	15,0	24,2
1 800	56,6	10,0	10,0	45,3
1 900	59,7	10,0	5,0	50,8
2 000	62,9	10,0	0,0	56,6
3 000	94,3	10,0	0,0	84,9

▼ M3

n	P _{wot}	SM százalék	ASM százalék	P _{available}
min ⁻¹	kW			kW
4 000	125,7	10,0	0,0	113,2
5 000	157,2	10,0	0,0	141,5
5 700	179,2	10,0	0,0	161,3
5 800	180,1	10,0	0,0	162,1
6 000	174,7	10,0	0,0	157,3
6 200	169,0	10,0	0,0	152,1
6 400	164,3	10,0	0,0	147,8
6 600	156,4	10,0	0,0	140,8

3.5. A használandó lehetséges sebességfokozatok meghatározása

A használandó lehetséges sebességfokozatokat az alábbi feltételek alapján kell meghatározni:

- a) A 3.3. szakasz feltételei teljesüljenek, és
- b) $n_{\text{gear}} > 2$ esetén, ha $P_{\text{available},i,j} \geq P_{\text{required},j}$.

A ciklusgörbe minden egyes j másodpercében j használandó kezdeti sebességfokozat az i_{max} lehető legmagasabb sebességfokozat. Álló helyzetből történő elinduláskor csak az első sebességfokozatot szabad használni.

A legalacsonyabb végleges lehetséges sebességfokozat az i_{min} .

4. A sebességfokozat-használattal kapcsolatos további korrekciók és/vagy módosítási követelmények

A kezdeti sebességfokozat-választást ellenőrizni és módosítani kell a túl gyakori sebességváltás elkerülése, valamint a menettulajdonságok és a gyakorlatiasság biztosítása érdekében.

Gyorsulási szakasznak az olyan, 2 másodpercnél hosszabb időszakokat nevezzük, amelyeknél a jármű sebessége ≥ 1 km/h és monoton növekszik. Lassulási szakasznak az olyan, 2 másodpercnél hosszabb időszakokat nevezzük, amelyeknél a jármű sebessége ≥ 1 km/h és monoton csökken.

Korrekciókat és/vagy módosításokat az alábbi követelmények alapján kell végrehajtani:

- a) Ha az egy fokozattal magasabb $(n+1)$ sebességfokozatra csak 1 másodpercig van szükség és az ezt megelőző valamint az ezt követő (n) sebességfokozat ugyanaz, vagy ezek egyike egy fokozattal alacsonyabb $(n-1)$ sebességfokozat, akkor az $(n+1)$ sebességfokozatot n sebességfokozatra kell korrigálni.

Példák:

Az $i-1$, i , $i-1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i-1$, $i-1$, $i-1$;

Az $i-1$, i , $i-2$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i-1$, $i-1$, $i-2$;

Az $i-2$, i , $i-1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i-2$, $i-1$, $i-1$;

▼ M3

A gyorsulások során, amelyeknél a jármű sebessége ≥ 1 km/h, használt sebességfokozatokat legalább 2 másodperc hosszúságú időtartamon keresztül használják (például az 1, 2, 3, 3, 3, 3, 3 sebességfokozat-sorrend helyett az 1, 1, 2, 2, 3, 3, 3 sorrendet kell használni). Ezt a követelményt egy gyorsulási szakasz során történő lefelé váltásokra nem kell alkalmazni. Az ilyen lefelé váltásokat a 4. pont b) alpontjával összhangban kell korrigálni. Gyorsulási szakaszokban nem szabad sebességfokozatokat kihagyni.

Megengedett azonban a két sebességfokozattal felfelé történő váltás a gyorsulási szakaszból az állandó sebességű szakaszba való átmenet során, ha az állandó sebességű szakasz időtartama meghaladja az 5 másodpercet.

- b) Ha egy gyorsulási szakasz során lefelé váltás szükséges, akkor a lefelé váltáskor szükséges sebességfokozat megjelölése (i_{DS}). A korrekciós eljárás kiindulópontját vagy az az utolsó előző másodperc határozza meg, amikor az i_{DS} értéket azonosították, vagy a gyorsulási szakasz kezdőpontja, ha az összes korábbi időminta sebességfokozata $> i_{DS}$. A következő ellenőrzéseket kell alkalmazni.

A gyorsulási szakasz végétől visszafelé haladva azonosítani kell az i_{DS} értéket 2 vagy több egymást követő másodpercen keresztül, illetve 2 vagy több egymástól független másodpercen keresztül tartalmazó 10 másodperces ablak utolsó megjelenését. Az i_{DS} értéknek ebben az ablakban történő utolsó használata határozza meg a korrekciós eljárás végpontját. A korrekciós időszak kezdete és befejezése között az i_{DS} sebességfokozatnál magasabb sebességfokozatra vonatkozó minden követelményt korrigálni kell az i_{DS} követelményére.

A korrekciós időszak végétől a gyorsulási szakasz végéig minden csupán egy másodperces időtartamú lefelé váltást el kell távolítani, ha a lefelé váltás egy lépcsős lefelé váltás volt. Ha a lefelé váltás kétlépcsős lefelé váltás volt, akkor az i_{DS} értékkel megegyező vagy annál magasabb sebességfokozatra vonatkozó minden követelményt egészen az i_{DS} érték utolsó megjelenéséig ($i_{DS} + 1$) értékre kell korrigálni.

A végleges korrekciót a gyorsulási szakasz kezdőpontjától a befejezéséig kell alkalmazni, ha nem azonosítottak az i_{DS} értéket 2 vagy több egymást követő másodpercen keresztül, illetve 2 vagy több egymástól független másodpercen keresztül tartalmazó 10 másodperces ablakot.

Példák:

- i. Ha az eredetileg kiszámított sebességfokozat-használat:

2, 2, 3, [3, 4, 4, 4, 4, 3, 4, 4, 4, 4], 4, 4, 4, 3, 4, 4, 4,

akkor a sebességfokozat-használatot a következőképpen kell korrigálni:

2, 2, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 4, 4, 4.

- ii. Ha az eredetileg kiszámított sebességfokozat-használat:

2, 2, 3, [3, 4, 4, 4, 3, 4, 4, 4, 4, 4], 4, 4, 4, 4, 3, 4,

akkor a sebességfokozat-használatot a következőképpen kell korrigálni:

2, 2, 3, 3, 3, 3, 3, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4.

- iii. Ha az eredetileg kiszámított sebességfokozat-használat:

2, 2, 3, [3, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4], 4, 4, 4, 3, 3, 4,

akkor a sebességfokozat-használatot a következőképpen kell korrigálni:

2, 2, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 4.

Az első 10 másodperces ablakokat szögletes zárójelek jelzik a fenti példákban.

Az aláhúzott sebességfokozatok (pl. 3) jelzik azokat az eseteket, amelyek az azt megelőző sebességfokozat korrekciójához vezethetnek.

Ezt a korrekciót az 1. sebességfokozatra nem kell alkalmazni.

▼M3

- c) Ha az i sebességfokozatot 1 és 5 másodperc közötti időtartamig használják, és az ezen időtartamot megelőző sebességfokozat egy lépéssel alacsonyabb, továbbá az időtartamot követő sebességfokozat pedig egy vagy két lépéssel alacsonyabb, mint ezen időtartamon belül vagy az ezen időtartamot megelőző sebességfokozat két lépéssel alacsonyabb, az ezen időtartam utáni sebességfokozat pedig egy lépéssel alacsonyabb, mint az időtartamon belül, akkor a szóban forgó sebességfokozatot korrigálni kell a szóban forgó időtartam előtti és utáni sebességfokozatok legmagasabb számára.

Példák:

- i. A $i - 1, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 1$;

Az $i - 1, i, i - 2$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 2$;

Az $i - 2, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 2, i - 1, i - 1$;

- ii. A $i - 1, i, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$;

Az $i - 1, i, i, i - 2$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 2$;

Az $i - 2, i, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 2, i - 1, i - 1, i - 1$.

- iii. A $i - 1, i, i, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$;

Az $i - 1, i, i, i, i - 2$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 2$;

Az $i - 2, i, i, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 2, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$.

- iv. A $i - 1, i, i, i, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$;

Az $i - 1, i, i, i, i, i - 2$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 2$;

Az $i - 2, i, i, i, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 2, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$.

- v. A $i - 1, i, i, i, i, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$.

Az $i - 1, i, i, i, i, i, i - 2$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 2$;

Az $i - 2, i, i, i, i, i, i - 1$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni:

$i - 2, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$.

Az i. és v. közötti valamennyi esetben teljesülnie kell az $i - 1 \geq i_{\min}$ feltételnek.

- d) Gyorsulási vagy állandó sebességű szakaszból lassulási szakaszba történő átmenet során nem hajtható végre a magasabb sebességfokozatba történő felfelé váltás, ha a lassulási szakaszt követő szakasz sebességfokozata alacsonyabb, mint a felfelé váltott sebességfokozat.

▼ M3

Példa:

Ha $v_i \leq v_{i+1}$ és $v_{i+2} < v_{i+1}$ és az i sebességfokozat = 4 és az $(i+1) = 5$ sebességfokozat és az $(i+2) = 5$ sebességfokozat, akkor az $(i+1)$ sebességfokozatot és az $(i+2)$ sebességfokozatot 4. sebességfokozatba kell állítani, ha a lassulási szakaszt követő szakasz sebességfokozata 4. fokozat vagy annál alacsonyabb. A lassulási szakaszon belül az összes további 5. sebességfokozatú ciklusgörbe-pont tekintetében is a sebességfokozatot 4. fokozatra kell állítani. Ha a lassulási szakaszt követő sebességfokozat az 5. fokozat, felfelé váltást kell végrehajtani.

Ha az átmeneti és az első lassulási szakasz során 2 sebességfokozattal felfelé váltásra kerül sor, akkor 1 sebességfokozattal történő felfelé váltást kell végrehajtani.

A lassulási szakaszon belül magasabb fokozatba történő felfelé váltást nem lehet végrehajtani.

- e) Lassulási szakaszban $n_{\text{gear}} > 2$ sebességfokozatokat kell használni egészen addig, míg a motor fordulatszáma az $n_{\text{min\_drive}}$ érték alá nem csökken.

A ciklus valamely rövid vizsgálati útján belüli (de nem a rövid vizsgálati utat befejező) lassulási szakaszban mindaddig a második fokozatot kell használni, míg a motor fordulatszáma a $(0,9 \times n_{\text{idle}})$ érték alá nem csökken.

Ha a motor fordulatszáma az n_{idle} érték alá csökken, akkor a tengelykapcsolót ki kell oldani.

Ha a lassulási szakasz egy rövid vizsgálati út utolsó része röviddel a megállási szakasz előtt, a második fokozatot kell használni, míg a motor fordulatszáma az n_{idle} érték alá nem csökken.

- f) Ha egy lassulási szakasz során két, legalább 3 másodperces sebességfokozat-sorrend közötti sebességfokozat-sorrend időtartama mindössze 1 másodperc, akkor azt a 0 sebességfokozattal kell helyettesíteni, és a tengelykapcsolót ki kell oldani.

Ha egy lassulási szakasz során két, legalább 3 másodperces sebességfokozat-sorrend közötti sebességfokozat-sorrend időtartama mindössze 2 másodperc, akkor azt az első másodpercben a 0 sebességfokozattal kell helyettesíteni, majd a második másodperc időtartamára a 2. másodperc után következő sebességfokozatba kell kapcsolni. Az első másodpercben a tengelykapcsolót ki kell oldani.

Példa: Az 5, 4, 4, 2 sebességfokozat-sorrend helyett az 5, 0, 2, 2 sebességfokozat-sorrendet kell használni.

Ezt az előírást csak akkor kell alkalmazni, ha a 2. másodperc után következő sebességfokozat > 0 .

Ha több, 1 vagy 2 másodperces sebességfokozat-sorrend követi egymást, akkor a következő korrekciókat kell alkalmazni:

Az $i, i, i, i-1, i-1, i-2$ vagy $i, i, i, i-1, i-2, i-2$ sebességfokozat-sorrend helyett a következőt kell használni: $i, i, i, 0, i-2, i-2$.

Az $i, i, i, i-1, i-2, i-3$ vagy $i, i, i, i-2, i-2, i-3$ sebességfokozat-sorrend vagy más lehetséges kombinációk helyett a következőt kell használni: $i, i, i, 0, i-3, i-3$.

Ezt a változtatást azokra a sebességfokozat-sorrendekre is alkalmazni kell, ahol az első 2 másodpercben a gyorsulás ≥ 0 , a 3. másodpercben pedig < 0 , vagy ahol az utolsó 2 másodpercben a gyorsulás ≥ 0 .

Extrém kialakítású sebességváltók esetén lehetséges, hogy az egymást követő 1 vagy 2 másodperces időtartamú sebességfokozat-sorrendek akár 7 másodpercig is eltérhetnek. Ilyen esetekben a fenti korrekciót egy második lépésben a következő korrekciós követelményekkel kell kiegészíteni:

A $j, 0, i, i, i-1, k$ sebességfokozat-sorrendet, ahol $j > (i+1)$ és $k \leq (i-1)$ a $j, 0, i-1, i-1, i-1, k$, sebességfokozat-sorrendre kell megváltoztatni, ha az $(i-1)$ sebességfokozat egy vagy két lépéssel van i_{max} alatt e sorozat 3. másodpercében (eggyel a 0 sebességfokozat után).

▼ M3

Ha az $(i - 1)$ sebességfokozat több mint két lépéssel van $i_{\max}$ alatt e sorozat 3. másodpercében, a $j, 0, i, i - 1, k$ sebességfokozat-sorrendet, ahol $j > (i + 1)$ és $k \leq (i - 1)$ a $j, 0, 0, k, k$ sebességfokozat-sorrendre kell változtatni.

A $j, 0, i, i - 2, k$ sebességfokozat-sorrendet, ahol $j > (i + 1)$ és $k \leq (i - 2)$ a $j, 0, i - 2, i - 2, i - 2, k$ sebességfokozat-sorrendre kell változtatni, ha az $(i - 2)$ sebességfokozat egy vagy két lépéssel van $i_{\max}$ alatt e sorozat 3. másodpercében (eggyel a 0 sebességfokozat után).

Ha az $(i - 2)$ sebességfokozat több mint két lépéssel van $i_{\max}$ alatt e sorozat 3. másodpercében, akkor a $j, 0, i, i - 2, k$ sebességfokozat-sorrendet, ahol $j > (i + 1)$ és $k \leq (i - 2)$ a $j, 0, 0, k, k$ sebességfokozat-sorrendre kell változtatni.

Az ezen albekezdésben fent meghatározott valamennyi esetben 1 másodpercig használni kell a tengelykapcsoló kioldását (0 sebességfokozat) annak érdekében, hogy elkerülhető legyen ebben a másodpercben a túl magas motorfordulatszám. Ha ez nem probléma, és ha a gyártó kéri, megengedett közvetlenül a második következő alacsonyabb sebességfokozat használata a 0 sebességfokozat helyett a legfeljebb 3 lépéssel lefelé történő váltás esetén. Ezen opció használatát rögzíteni kell.

Ha a lassulási szakasz egy rövid vizsgálati útnak a megállási szakaszt megelőző utolsó része, és a megállási szakasz előtt az utolsó sebességfokozatot > 0 egy legfeljebb két másodpercig tartó időszakban használják, akkor helyette a 0 sebességfokozatot kell használni vagy a sebességváltó kar üres állásba kell helyezni és a tengelykapcsolót reteszelt állapotban kell hagyni.

Példák: A 4, 0, 2, 2, 0 sebességfokozat-sorrend helyett a megállási szakaszt megelőző utolsó 5 másodpercben a 4, 0, 0, 0, 0 sorrendet kell alkalmazni. A 4, 3, 3, 0 sebességfokozat-sorrend helyett a megállási szakaszt megelőző utolsó 4 másodpercben a 4, 0, 0, 0 sorrendet kell alkalmazni.

Ilyen lassulási szakaszokban nem engedélyezett az első fokozatba történő lefelé váltás.

5. A 4. a)–f) pontokat sorrendben kell alkalmazni, a teljes ciklusgörbét minden egyes esetben végigkövetve. Tekintve, hogy a 4. a)–f) pontok szerinti módosítások következtében új sebességfokozat-sorrendek jöhetnek létre, ezeket az új sebességfokozat-sorrendeket három alkalommal ellenőrizni, és szükség esetén módosítani kell.

A számítás helyességi ellenőrzésének lehetővé tétele érdekében ki kell számítani a $v \geq 1$ km/h sebességhez tartozó, négy tizedesjegyre kerekített átlagos sebességfokozatot, és azt szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

▼B

3. *almelléklet*

Fenntartva

▼B*4. al melléklet***A kigurulási menetellenállás és a teljesítménymérő fékpad beállítása**

1. Alkalmazási kör
Ez az al melléklet a vizsgálati jármű kigurulási menetellenállásának megállapítását és e kigurulási menetellenállásnak a fékpadra történő átvitelét írja le.
2. Kifejezések és fogalommeghatározások
 - 2.1. Fenntartva
 - 2.2. A vonatkoztatási sebességpontok 20 km/h értéknél kezdődnek, és 10 km/h értékű növekménnyel az alábbi feltételek szerinti legnagyobb vonatkoztatási sebesség-értékig terjednek:
 - a) A legnagyobb vonatkoztatási sebességpont értéke 130 km/h, vagy közvetlenül az alkalmazandó vizsgálati ciklus legnagyobb sebessége feletti vonatkoztatási sebességpont, ha ez az érték kisebb, mint 130 km/h. Abban az esetben, ha az alkalmazandó vizsgálati ciklus a négyenél (alacsony, közepes, nagy és rendkívül nagy) kevesebb ciklusszakaszt tartalmaz, továbbá a gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság engedélyével a legnagyobb vonatkoztatási sebesség megnövelhető a közvetlenül a következő magasabb szakasz legnagyobb sebessége feletti vonatkoztatási sebességpont értékére, de legfeljebb 130 km/h értékre; ebben az esetben a kigurulási menetellenállás megállapítását és a fékpad beállítását ugyanezen vonatkoztatási sebességpontokkal kell elvégezni.
 - b) Ha a ciklushoz alkalmazandó vonatkoztatási sebességpont 14 km/h értéket hozzáadva kapott érték nagyobb vagy egyenlő a jármű $v_{\max}$ legnagyobb sebességével, akkor ezt a vonatkoztatási sebességpontot ki kell zárni a kigurulási vizsgálatból és a fékpad beállításából. A jármű számára a következő alacsonyabb vonatkoztatási sebességpont lesz a legnagyobb vonatkoztatási sebességpont.
 - 2.3. Ellentétes rendelkezés hiányában az adott ciklus energiaigényét a 7. al melléklet 5. pontja alapján kell kiszámítani az alkalmazandó menetciklus elérendő sebességgörbéje mentén.
- 2.4. Az f_0 , f_1 , f_2 az $F = f_0 + f_1 \times v + f_2 \times v^2$ kigurulási menetellenállási egyenlet jelen al melléklet alapján meghatározott kigurulási menetellenállási együtthatói.

▼M3

- f_0 az állandó kigurulási menetellenállási együttható egy tizedes pontossággal, (N);
- f_1 az elsőrendű kigurulási menetellenállási együttható három tizedes pontossággal, N/(km/h);
- f_2 a másodrendű kigurulási menetellenállási együttható öt tizedes pontossággal, N/(km/h)².

Ellentétes rendelkezés hiányában a kigurulási menetellenállási együtthatókat a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízissel kell kiszámítani a vonatkoztatási sebességpontok teljes tartományán.

▼ B

2.5. Forgó tömeg

2.5.1. Az m_r meghatározása

Az m_r az összes kerék és a jármű valamennyi, üres állásba helyezett sebességváltó mellett a kerekekkel együtt az úton forgó részegységének egyenértékű tömege, kilogramm (kg) mértékegységben kifejezve. Az m_r értékét a jóváhagyó hatósággal által elfogadott, alkalmas eljárással kell megmérni vagy kiszámítani. Alternatív módon, az m_r értéke 3 százalékos pontossággal meg is közelíthető a menetkész tömeghez 25 kg hozzáadásával.

2.5.2. A forgó tömeg alkalmazása a kigurulási menetellenállás esetében

A kigurulási időket át kell alakítani erőkké, és fordítva, melynek során a vonatkozó vizsgálati tömeghez m_r értékét hozzáadva eredményül kapott tömegértéket kell figyelembe venni. Ez egyaránt vonatkozik közúton és fékpadon végrehajtott mérésekre.

2.5.3. A forgó tömeg alkalmazása a tehetetlenségi nyomaték beállításánál

▼ M3

Ha a jármű vizsgálatára négykerék-meghajtású (4WD) üzemmódban működő fékpadon kerül sor, akkor a görgős fékpad ekvivalens tehetetlenségi nyomatékát a vonatkozó vizsgálati tömegre kell beállítani.

▼ B

Ellenkező esetben a fékpad ekvivalens tehetetlenségi nyomatékát úgy kell beállítani, hogy a vizsgálati tömeghez vagy a mérési eredményeket nem befolyásoló kerekek egyenértékű tömegét, vagy az m_r 50 százalékát adjuk hozzá.

▼ M3

2.6. A vizsgálat tömeg beállításához kiegészítő tömegeket kell alkalmazni oly módon, hogy a jármű súlyeloszlása megközelítőleg azonos legyen a menetkész tömegű járműével. Az N kategóriába tartozó járművek vagy az N kategóriába tartozó járművekből származó személygépjárművek esetén a kiegészítő tömegeket helyettesítő módon kell elhelyezni és a jóváhagyó hatóság kérésére igazolni kell. A jármű súlyeloszlását valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben szerepeltetni kell és ezt kell használni a kigurulási menetellenállás megállapítására szolgáló minden ezt követő vizsgálat során.

3. Általános követelmények

A gyártó felelős a kigurulási menetellenállási együtthatók pontosságáért, és ezt biztosítani kell a kigurulási menetellenállási járműcsaládon belüli valamennyi sorozatgyártású jármű esetében. A kigurulási menetellenállás meghatározási, szimulációs és kiszámítási módszerein belüli törések nem használhatók fel a sorozatgyártású járművek kigurulási menetellenállásának alulbecslésére. A jóváhagyó hatóság kérésére az adott jármű kigurulási menetellenállási együtthatóinak pontosságát igazolni kell.

3.1. Eredő mérési pontosság, ismételhetőség, felbontás és gyakoriság

Az előírt eredő mérési pontosság az alábbi:

- a) Járműsebesség: $\pm 0,2$ km/h legalább 10 Hz értékű mérési gyakoriság mellett;
- b) Idő: perc. pontosság: ± 10 ms; minimális ismételhetőség és felbontás: 10 ms;

▼ M3

- c) Keréknyomaték pontossága: ± 6 Nm vagy a legnagyobb mért teljes nyomaték $\pm 0,5$ százaléká közl a nagyobb érték, a teljes járműre vonatkozóan, legalább 10 Hz értékű mérési gyakoriság mellett;
- d) Szélsebesség pontossága: $\pm 0,3$ m/s legalább 1 Hz értékű mérési gyakoriság mellett;
- e) Szélirány pontossága: $\pm 3^\circ$ legalább 1 Hz értékű mérési gyakoriság mellett;
- f) Légköri hőmérséklet pontossága: ± 1 °C, legalább 0,1 Hz értékű mérési gyakoriság mellett;
- g) Légköri nyomás pontossága: $\pm 0,3$ kPa, legalább 0,1 Hz értékű mérési gyakoriság mellett;
- h) A jármű tömege ugyanazon a mérlegen a vizsgálat előtt és után megmérve: ± 10 kg (± 20 kg ha a jármű tömege $> 4\,000$ kg);
- i) Gumiabroncsnyomás pontossága: ± 5 kPa;
- j) Kerékfordulatszám pontossága: $\pm 0,05$ s-1 vagy 1 százalék közl a nagyobb érték.

▼ B

3.2. Szélcsatornára vonatkozó feltételek

3.2.1. Szélsebesség

A szélsebességnek a mérés közben a vizsgálati keresztmetszet középpontjában ± 2 km/h értéken belül kell maradnia. A lehetséges szélsebesség értéke legalább 140 km/h.

3.2.2. Léghőmérséklet

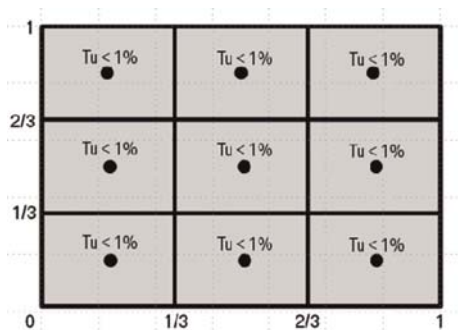
A léghőmérsékletnek a mérés közben a vizsgálati keresztmetszet középpontjában ± 3 °C értéken belül kell maradnia. A léghőmérséklet eloszlásának a fúvóka kimeneténél ± 3 °C értéken belül kell maradnia.

3.2.3. Turbulencia

A Tu turbulenciaintenzitás nem haladhatja meg az 1 százalékot a fúvóka teljes kimenete mentén elhelyezett, egyenlő osztásközű 3x3-as rácsozat mentén. Lásd az A4/1. ábrát.

A4/1. ábra

Turbulenciaintenzitás



$$Tu = \frac{u'}{U_\infty}$$

ahol:

Tu a turbulenciaintenzitás;

▼B

u' a turbulens sebesség-ingadozás (m/s);

U_{∞} a szabad áramlási sebesség (m/s).

3.2.4. Szilárd akadályozási arány

A jármű homlokfelületének és a fúvóka kimenete területének az alábbi egyenlettel kiszámított hányadosaként kifejezett ε_{sb} jármű akadályozási arány nem haladhatja meg a 0,35 értéket.

$$\varepsilon_{sb} = \frac{A_f}{A_{nozzle}}$$

ahol:

ε_{sb} a jármű akadályozási arány;

A_f a jármű homlokfelülete (m²);

A_{nozzle} a fúvóka kimenetének területe (m²).

▼M3

3.2.5. Forgó kerekek

A kerekek aerodinamikai hatásának megfelelő meghatározása érdekében a jármű kerekeinek olyan fordulatszámmal kell forogniuk, hogy az eredményül kapott járműsebesség ± 3 km/h pontossággal közelítse meg a szélesebbéget.

3.2.6. Mozgó szíj

A vizsgált jármű alvázánál fellépő közegáramlás szimulálása érdekében a szélcsatornának egy mozgó szíjjal kell rendelkeznie, amely a jármű elejétől a végéig ér. A mozgó szíj sebességének ± 3 km/h pontossággal meg kell egyeznie a szélesebbéggel.

3.2.7. Közegáramlási szög

A fúvóka területe mentén egyenletesen elosztott kilenc pont mentén, az α állószög és β irányeltérési szög (Y és Z sík) négyzetes középértékének eltérése nem haladhatja meg az 1° értéket a fúvóka kimeneténél.

▼B

3.2.8. Légnyomás

A fúvóka kimenetének területe mentén egyenletesen elosztott kilenc pontban a teljes nyomás szórása legfeljebb 0,02 értékű lehet a fúvóka kimeneténél.

$$\sigma \left(\frac{\Delta P_t}{q} \right) \leq 0,02$$

ahol:

σ a nyomásarány szórása, $\left(\frac{\Delta P_t}{q} \right)$;

ΔP_t a teljes nyomás eltérése a mérési pontok között, (N/m²);

q a dinamikus nyomás (N/m²).

A c_p nyomáseggyüttható abszolút különbsége az üres vizsgálati szakasz egyensúlyi középpontja előtt és mögött egyaránt 3 méter hosszúságú szakaszon belül és a fúvóka kimenete középpontjának magasságában legfeljebb $\pm 0,02$ értékkel térhet el.

▼ B

$$|cp_{x=+3m} - cp_{x=-3m}| \leq 0,02$$

ahol:

cp a nyomáseggyüttható.

3.2.9. Határréteg-vastagság

Az $x = 0$ pontban (egyensúlyi középpont) a szélesebségnek legalább a beáramlási sebesség 99 százalékának kell lennie a szélcsatorna padlója felett 30 mm magasságban.

$$\delta_{99}(x = 0 \text{ m}) \leq 30 \text{ mm}$$

ahol:

δ_{99} az útra merőleges távolság, ahol a szélesebség már eléri a szabad áramlási sebesség 99 százalékát (a határréteg vastagsága).

3.2.10. A rögzítőrendszer akadályozási aránya

A rögzítőrendszer csatlakozási pontjai nem lehetnek a jármű előtt. A jármű homlokfelületének a rögzítőrendszer miatti ϵ_{restr} akadályozási aránya nem haladhatja meg a 0,10 értéket.

$$\epsilon_{\text{restr}} = \frac{A_{\text{restr}}}{A_f}$$

ahol:

ϵ_{restr} a rögzítő rendszer relatív akadályozási aránya;

A_{restr} a rögzítő rendszer homlokfelületének a fűvóka homlokfelületére vetített felülete (m²);

A_f a jármű homlokfelülete (m²).

3.2.11. Az egyensúly mérési pontossága x irányban

Az x iránybeli eredő erő pontatlansága nem haladhatja meg a ± 5 N értéket. Az erőmérés pontosságának ± 3 N értéken belül kell lennie.

▼ M3

3.2.12. A mérések ismételhetősége

Az erőmérés ismételhetőségének ± 3 N értéken belül kell lennie.

▼ B

4. Kigurulási menetellenállás mérése közúton

4.1. Közúti vizsgálatra vonatkozó követelmények

4.1.1. Közúti vizsgálati légköri viszonyok

▼ M3

4.1.1.1. Megengedett szélviszonyok

A kigurulási menetellenállás megállapítása során érvényes legnagyobb megengedett szélviszonyok meghatározása a 4.1.1.1.1. és a 4.1.1.1.2. pontban található.

▼M3

A használandó szélmérési eljárás alkalmazhatóságának megállapítása érdekében a szélsébség számtani közepét hiteles meteorológiai műszerrel, a vizsgálati útpálya mellett olyan helyen és az út szintje felett olyan magasságban folyamatosan végzett szélsébség-mérésekkel kell meghatározni, ahol a legjellemzőbb szélviszonyok tapasztalhatók.

Ha a vizsgálati útpálya azonos részén nem hajthatók végre ellentétes haladási irányban végzett vizsgálatok (például kötelező haladási irányú ovális vizsgálati útpályán), akkor a szélsébséget és a szélirányt a vizsgálati útpálya mindegyik szakaszán meg kell mérni. Ebben az esetben a nagyobb mért szélsébség számtani közép határozza meg a használandó szélmérési eljárást, míg az alacsonyabb szélsébség számtani közép a szélkorrekció mellőzésének engedélyezési feltételét.

4.1.1.1.1. Megengedett szélviszonyok álló helyzetű szélmérés esetén

Álló helyzetű szélmérést csak akkor szabad használni, ha a szélsébségek 5 másodperces időtartamon belül átlagosan nem érik el az 5 m/s értéket, továbbá a széllelkések 2 másodpercnél rövidebb ideig tartanak és csúcssebességük nem haladja meg a 8 m/s értéket. Továbbá a vizsgálati útpályára merőleges szélsébség átlagos útirányú komponensének minden egyes érvényes menetpár során kisebbnek kell lennie 2 m/s-nál. A fenti kritériumokat nem teljesítő ellentétes irányú menetpárokat ki kell zárni az elemzésből. Az esetleges szélkorrekciókat a 4.5.3. pontban leírtak alapján kell kiszámítani. A szélkorrekció mellőzhető, ha a szélsébség legalacsonyabb számtani közepe legfeljebb 2 m/s.

4.1.1.1.2. Megengedett szélviszonyok fedélzeti szélmérés esetén

Fedélzeti anemométerrel végzett vizsgálathoz a 4.3.2. pontban ismertetettek szerinti berendezést kell használni. A vizsgálati útpálya menti szélsébség minden egyes érvényes menetpár alatti számtani közepe 2 másodpercnél hosszabb ideig nem érheti el a 7 m/s értéket, a széllelkések csúcssebessége pedig a 10 m/s értéket. Továbbá az útpályára merőleges szélsébség átlagos útirányú komponensének minden egyes érvényes menetpár során kisebbnek kell lennie 4 m/s-nál. A fenti kritériumokat nem teljesítő ellentétes irányú menetpárokat ki kell zárni az elemzésből.

▼B

4.1.1.2. Légtörő hőmérséklet

A légtörő hőmérsékletnek az 5 °C és 35 °C közötti (ez utóbbit is beleértve) tartományban kell lennie.

Ha a kigurulási vizsgálat alatt mért legmagasabb és legalacsonyabb hőmérséklet közötti eltérés meghaladja az 5 °C értéket, akkor külön hőmérsékleti korrekciót kell alkalmazni az egyes meneteknél, melyek értéke az adott menet környezeti hőmérsékletének számtani közepe.

Ilyen esetben az f_0 , f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együtthatót az egyes menetekhez meg kell határozni, és korrigálni kell. Az f_0 , f_1 és f_2 végleges értékkészletét az egyes, külön-külön korrigált f_0 , f_1 és f_2 együtthatók számtani közepeként kell kiszámítani.

A gyártó szabadon választható módon 1 °C és 5 °C közötti hőmérsékleteken is végrehajthat kigurulási vizsgálatokat.

▼B

4.1.2. Vizsgálati útpálya

Az útpálya felszínének síknak, egyenletesnek, tisztának és száraznak kell lennie, továbbá nem lehetnek rajta olyan akadályok vagy szélfogók, amelyek akadályoznák a kigurulási menetellenállás mérését. Az útpálya felületi szerkezetének és összetételének tükröznie kell az aktuális városi és országúti útburkolatokat. A vizsgálati útpálya hosszirányú lejtése nem haladhatja meg a ± 1 százalékos értéket. Bármely egymástól legfeljebb 3 méter távolságra lévő pont közötti helyi lejtés legfeljebb $\pm 0,5$ százalékos mértékben térhet el ettől a hosszirányú lejtéstől. Ha a vizsgálati útpálya azonos részén nem hajthatók végre ellentétes haladási irányban végzett vizsgálatok (például kötelező haladási irányú ovális vizsgálati útpályán), akkor a párhuzamos útpályaszakaszok hosszirányú lejtései összegének 0 és 0,1 százalékos meredekségű emelkedő közé kell esnie. A vizsgálati útpálya legnagyobb íveltsége 1,5 százalékos lehet.

4.2. Előkészítés

4.2.1. A vizsgálati jármű

Minden egyes vizsgálati jármű valamennyi részegységének meg kell felelnie a sorozatgyártású járművekének, vagy ha a jármű eltér a sorozatgyártású járműtől, akkor valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben teljes körű leírást kell szerepeltetni.

▼M3

4.2.1.1. A vizsgálati jármű kiválasztására vonatkozó követelmények

4.2.1.1.1. Az interpolációs módszer használata nélkül

A kigurulási menetellenállás szempontjából lényeges jellemzőkkel (azaz tömeg, aerodinamikus légellenállás és gumibroncs-gördülési ellenállás) rendelkező, a legmagasabb ciklus-energiaigényt felmutató vizsgálati járművet (H jármű) kell kiválasztani a járműcsaládból (lásd e melléklet 5.6. és 5.7. pontját).

Ha egy interpolációs járműcsaládon belül nem ismert a különböző kerekek aerodinamikai hatása, akkor a választást a legmagasabb várható aerodinamikus légellenállás alapján kell megtenni. Útmutásként, legmagasabb aerodinamikus légellenállás az a) legnagyobb szélességű, a b) legnagyobb átmérőjű és c) legnyitottabb szerkezeti formatervezésű keréktől várható (ebben a fontossági sorrendben).

A kerékválasztást a legnagyobb ciklus-energiaigényre vonatkozó követelményt kiegészítve kell megtenni.

4.2.1.1.2. Interpolációs módszer használata

A gyártó kérésére interpolációs módszer alkalmazható.

Ebben az esetben kettő járművet kell kiválasztani a vonatkozó járműcsalád követelményeinek megfelelő járműcsaládból.

A H vizsgálati jármű a választottakból a nagyobb, lehetőleg a legnagyobb ciklus-energiaigényű legyen, míg az L vizsgálati jármű a választottakból az alacsonyabb, lehetőleg a legalacsonyabb ciklus-energiaigényű.

▼ **M3**

Valamennyi olyan nem kötelező felszerelésnek és/vagy felépítmény-alaknak, amelynek az interpolációs eljárás alkalmazása során a figyelmen kívül hagyása mellett döntöttek, azonosnak kell lennie a H és az L járművön is oly módon, hogy a kigurulási menetellenállás szempontjából lényeges jellemzőik (azaz tömeg, aerodinamikus légellenállás és gumiabroncs-gördülési ellenállás) révén a legnagyobb kombinált ciklus-energiaigényűek legyenek.

Abban az esetben, ha az egyes járműveket a szabványos kerekek és gumiabroncsok teljes készletével, valamint teljes téli gumiabroncs-készlettel is szállíthatják (amelyet három hegycsúcs és egy hópehely [3 Peak Mountain Snow Flake, 3PMS] jelöl) kerekkel vagy anélkül, a kiegészítő kerekek/gumiabroncsok nem tekinthetők nem kötelező berendezésnek.

Iránymutatásként a H és L járművek közötti alábbi minimális delta értékeknek kell teljesülniük a kigurulási menetellenállás szempontjából lényeges jellemzők tekintetében:

- i. tömeg legalább 30 kg;
- ii. gördülési ellenállás legalább 1,0 kg/t;
- iii. aerodinamikus ellenállás $C_D \times A$ legalább 0,05 m².

A H és L jármű között egy adott kigurulási menetellenállás szempontjából lényeges jellemző megfelelő delta értékének elérése érdekében a gyártó mesterségesen ronthatja a H jármű jellemzőjét, pl. nagyobb vizsgálati tömeg alkalmazásával.

- 4.2.1.2. A járműcsaládokra vonatkozó követelmények
- 4.2.1.2.1. Az interpolációs járműcsaládnak az interpolációs módszer használata nélkül történő alkalmazására vonatkozó követelmények
Egy interpolációs járműcsalád meghatározásának kritériumai tekintetében lásd e melléklet 5.6. pontját.
- 4.2.1.2.2. Az interpolációs járműcsaládnak az interpolációs módszer használatával történő alkalmazására vonatkozó követelmények:
 - a) Az e melléklet 5.6. pontjában felsorolt interpolációs járműcsalád kritériumok teljesítése;
 - b) A 6. al melléklet 2.3.1. és 2.3.2. pontjában található követelmények teljesítése;
 - c) A 7. al melléklet 3.2.3.2. pontjában található számítások elvégzése.

▼ M3

4.2.1.2.3. A kigurulási menetellenállási járműcsalád alkalmazásának követelményei

4.2.1.2.3.1. A gyártó kérésére és az e melléklet 5.7. pontjában található feltételek teljesülése esetén, egy interpolációs járműcsaládba tartozó H és L jármű kigurulási menetellenállási értékei kiszámíthatók.

4.2.1.2.3.2. A 4.2.1.1.2. pontban meghatározott H és L vizsgálati járművekre a kigurulási menetellenállási járműcsalád alkalmazásában történő hivatkozás H_R és L_R .

4.2.1.2.3.3. Az interpolációs járműcsaládra vonatkozó, a 6. al melléklet 2.3.1. és 2.3.2. pontjában meghatározott követelmények mellett, a kigurulási menetellenállási járműcsalád H_R és L_R járművének ciklus-energia-igénye közötti különbségnek legalább 4 százaléknak kell lennie, és a teljes 3. osztályú WLTC ciklus alatt nem haladhatja meg a 35 százalékot a H_R jármű értékei alapján.

Ha a kigurulási menetellenállási járműcsalád egynél több sebességváltót tartalmaz, akkor a kigurulási menetellenállás megállapításához a legnagyobb teljesítményvesztésű sebességváltót kell használni.

4.2.1.2.3.4. Ha a súrlódási különbséget okozó járműopció kigurulási menetellenállási deltáját a 6.8. pont szerint határozzák meg, egy új kigurulási menetellenállási járműcsaládot kell kiszámítani, amely magában foglalja az adott új kigurulási menetellenállási járműcsalád L járművének és H járművének kigurulási menetellenállási deltáját.

$$f_{0,N} = f_{0,R} + f_{0,\Delta}$$

$$f_{1,N} = f_{1,R} + f_{1,\Delta}$$

$$f_{2,N} = f_{2,R} + f_{2,\Delta}$$

ahol:

N az új kigurulási menetellenállási járműcsalád kigurulási menetellenállási együtthatóira utal;

R a referencia kigurulási menetellenállási járműcsalád kigurulási menetellenállási együtthatóira utal;

Delta a 6.8.1. pontban meghatározott kigurulási menetellenállási együtthatókra utal.

4.2.1.3. A vizsgálati jármű kiválasztásának és a járműcsalád követelményeinek megengedhető kombinációi

Az A4/1. táblázat mutatja be a vizsgálati jármű kiválasztásának és a járműcsalád 4.2.1.1. és 4.2.1.2. pontokban leírt követelményeinek megengedhető kombinációit.

A4/1. táblázat

A vizsgálati jármű kiválasztásának és a járműcsalád követelményeinek megengedhető kombinációi

A teljesítendő követelmények:	(1) w/o interpolációs módszer	(2) Interpolációs módszer w/o kigurulási menetellenállási járműcsalád	(3) A kigurulási menetellenállási járműcsalád alkalmazása	(4) Egy vagy több kigurulási menetellenállási járműcsaládot használó interpolációs módszer
Kigurulási menetellenállási vizsgálati jármű	4.2.1.1.1. pont	4.2.1.1.2. pont	4.2.1.1.2. pont	n. a.
Járműcsalád	4.2.1.2.1. pont	4.2.1.2.2. pont	4.2.1.2.3. pont	4.2.1.2.2. pont

▼ **M3**

A teljesítendő követelmények:	(1) w/o interpolációs módszer	(2) Interpolációs módszer w/o kigurulási menetellenállási járműcsalád	(3) A kigurulási menetellenállási járműcsalád alkalmazása	(4) Egy vagy több kigurulási menetellenállási járműcsaládot használó interpolációs módszer
Kiegészítő	nincs	nincs	nincs	A (3) „A kigurulási menetellenállási járműcsalád alkalmazása” oszlop és a 4.2.1.3.1. pont alkalmazása.

4.2.1.3.1. Egy interpolációs járműcsalád kigurulási menetellenállásainak kiszámítása egy kigurulási menetellenállási járműcsaládból

A HR és/vagy az LR jármű kigurulási menetellenállását ezen almeléklet alapján kell megállapítani.

A kigurulási menetellenállási járműcsalád valamely interpolációs járműcsaládjába tartozó H (és L) jármű kigurulási menetellenállását a 7. almeléklet 3.2.3.2.2–3.2.3.2.2.4. pontjai alapján kell kiszámítani az alábbiak szerint:

- az egyenletekbe H és L helyett a kigurulási menetellenállási járműcsalád H_R és L_R járművét behelyettesítve;
- az egyedülálló jármű bemeneti értékeiként az interpolációs járműcsalád H (vagy L) járművének kigurulási menetellenállási paramétereit (azaz vizsgálati tömegét, az LR járműhöz viszonyított $\Delta(CD \times Af)$ értékét és gumiabroncs-gördülési ellenállását) kell használni;
- ezt a számítást a kigurulási menetellenállási járműcsaládon belüli valamennyi interpolációs járműcsalád minden egyes H és L járművére meg kell ismételni.

A kigurulási menetellenállási interpolációt csak az olyan, kigurulási menetellenállás szempontjából lényeges jellemzők esetében kell végrehajtani, amelyekről megállapították, hogy eltérnek az L_R és a H_R vizsgálati jármű esetében. A kigurulási menetellenállás szempontjából lényeges többi jellemzők esetében a H_R jármű értékét kell használni.

Az interpolációs járműcsaládhoz tartozó H és L kiszámítható különböző kigurulási menetellenállási járműcsaládokból. Ha az ezen kigurulási menetellenállási járműcsaládok közötti különbség a delta módszer alkalmazásából ered, lásd a 4.2.1.2.3.4. pontot.

▼ **B**

4.2.1.4. A kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád alkalmazása

A kigurulási menetellenállás megállapításához az e melléklet 5.8. pontja feltételeinek eleget tevő járművet kell használni, vagyis amely:

- a becsült legrosszabb C_D érték és felépítményalak szempontjából reprezentatív a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaláddal lefedett, sorozatban gyártani kívánt teljes járműveket illetően, és
- a nem kötelező felszerelések becsült átlagos tömege szempontjából reprezentatív a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaláddal lefedett, sorozatban gyártani kívánt járműveket illetően.

▼B

Ha egy teljes jármű számára nem határozható meg reprezentatív felépítményalak, akkor a vizsgálati járművet egy olyan, legfeljebb 25 mm lekerekítési sugarú négyzetes hasábbal kell ellátni, amelynek szélessége megegyezik a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaláddal lefedni kívánt járművek legnagyobb szélességével, és amelynek révén a vizsgálati jármű teljes magassága a hasábbal együtt $3,0 \text{ m} \pm 0,1 \text{ m}$ értékű lesz.

A gyártónak és a jóváhagyó hatóságnak meg kell állapodnia abban, hogy melyik vizsgálati járműtípus reprezentatív.

A vizsgálati tömeg, gumibroncs-gördülési ellenállás és homlok-felület jármű-paramétereket a H_M és az L_M jármű esetében is úgy kell meghatározni, hogy a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládon belül a H_M jármű rendelkezzen a legmagasabb ciklus-energiaigénnyel, az L_M jármű pedig a legalacsonyabbal. A gyártónak és a jóváhagyó hatóságnak meg kell egyeznie a H_M és az L_M jármű paramétereit illetően.

A kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád egyes járműveinek (a H_M és az L_M járművet is beleértve) kigurulási menetellenállását ezen almeléklet 5.1. pontja alapján kell kiszámítani.

4.2.1.5. Mozgatható aerodinamikai felépítményelemek

A vizsgálati járművek mozgatható aerodinamikai felépítményelemeinek rendeltetésszerűen üzemelniük kell a kigurulási menetellenállás 1. típusú WLTP vizsgálati feltételek mellett (vizsgálati hőmérséklet, járműsebesség- és gyorsulástartomány, motorterhelés, stb.) végzett megállapítása közben.

A jármű aerodinamikus légellenállását dinamikusan módosító valamennyi járműrendszer (például a jármű magasságszabályozó rendszerét) mozgatható aerodinamikai felépítményelemnek kell tekinteni. Megfelelő kiegészítő követelményeket kell alkalmazni abban az esetben, ha jövőbeli járművek nem kötelező felszerelésként olyan mozgatható aerodinamikai elemekkel kerülnek felszerelésre, amelyek aerodinamikus légellenállásra gyakorolt hatása igazolja a további követelmények szükségességét.

4.2.1.6. Tömegmérés

A kigurulási menetellenállás megállapítására szolgáló eljárás előtt és után meg kell mérni a választott járművet, a vizsgálati járművezetővel és berendezéssel együtt, az m_{av} tömeg számtani középérték meghatározása érdekében. A jármű tömegének legalább akkorának kell lennie, mint a H jármű vagy az L jármű vizsgálati tömege a kigurulási menetellenállás megállapítására szolgáló eljárás kezdetén.

4.2.1.7. A vizsgálati jármű konfigurációja

A vizsgálati jármű konfigurációját szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben és valamennyi esetleges későbbi kigurulási vizsgálat során alkalmazni kell.

4.2.1.8. A vizsgált jármű állapota

4.2.1.8.1. Bejáratás

A vizsgálati járműnek megfelelően bejáratottnak kell lennie a soron következő vizsgálat számára; futásteljesítményének legalább 10 000 km, de legfeljebb 80 000 km értékűnek kell lennie.

▼M3

A gyártó kérésére alkalmazható olyan jármű is, amelynek futásteljesítménye legalább 3 000 km mértékű.

▼B

4.2.1.8.2. Gyártói specifikációk

A nem reprezentatív káros ellenállások elkerülése érdekében a járműnek meg kell felelnie a gyártó által sorozatban gyártani kívánt járművek specifikációinak az ezen al melléklet 4.2.2.3. pontjában ismertetett gumibroncsnyomás, az ezen al melléklet 4.2.1.8.3. pontjában ismertetett futómű-beállítás, a hasmagasság, a járműmagasság, a hajtáslánc és a kerékcsapágyak kenőanyagai, valamint a fékbeállítások terén.

4.2.1.8.3. Futómű-beállítás

A kerékösszetartás és a kerékdőlés értékét a jármű hosszanti tengelyétől a gyártó által meghatározott tartományon belül a legnagyobb mértékben eltérőre kell beállítani. Ha a gyártó a kerékösszetartás és a kerékdőlés számára adott értékeket ír elő, akkor ezeket az értékeket kell használni. A gyártó kérésére a jármű hosszanti tengelyétől az előírt értékeknél nagyobb mértékben eltérő értékeket lehet használni. Az előírt értékeket kell vonatkoztatási értéknek tekinteni valamennyi karbantartás során a jármű teljes élettartama alatt.

Egyéb módosítható futómű-beállítási paramétereket (például csapátrádölés) a gyártó által ajánlott értékűre kell beállítani. A paramétereket ajánlott értékek hiányában a gyártó által meghatározott tartomány számtani középértékére kell beállítani.

Az ilyen módosítható paramétereket és beállított értékeket valamennyi vonatkozó vizsgálati íven szerepeltetni kell.

4.2.1.8.4. Zárt felépítményelemek

A kigurulási menetellenállás megállapítása közben a motorháztetőt, a csomagtér-fedelet, a kézzel működtethető, mozgatható felépítményelemeket és az összes ablakot zárva kell tartani.

▼M3

4.2.1.8.5. Járműkigurulási üzemmód

Ha a fékpadbeállítások meghatározása nem reprodukálható erők miatt nem tud megfelelni a 8.1.3. és 8.2.3. pontban ismertetett feltételeknek, akkor a járművet kigurulási üzemmóddal kell felszerelni. A járműkigurulási üzemmódot a jóváhagyó hatóságnak jóvá kell hagynia, és annak alkalmazását szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

Ha az adott jármű kigurulási üzemmóddal rendelkezik, akkor azt a kigurulási menetellenállás megállapítása során és a görgős fékpadon is működtetni kell.

▼B

4.2.2. Gumiabroncsok

▼M3

4.2.2.1. Gumiabroncs-gördülési ellenállás

A gumiabroncs-gördülési ellenállásokat a 02. módosítássorozattal módosított, 117. sz. ENSZ EGB-előírás 6. melléklete szerint kell megmérni. A gördülési ellenállási együtthatókat a 1222/2009/EK rendelet szerinti gördülési ellenállási kategóriák alapján kell igazítani és kategóriákba sorolni (lásd az A4/2. táblázatot).

▼ **M3**

A4/2. táblázat

Gördülési ellenállási együtthatók (RRC) szerinti energiahatékonysági osztályok a C1, C2 és C3 gumiabroncsokhoz és az interpoláció során ezen energiahatékonysági osztályokhoz használt RRC-értékek (kg/tonna)

Energiahatékonysági osztály	A C1 gumiabroncsok interpolációjához használandó RRC-érték	A C2 gumiabroncsok interpolációjához használandó RRC-érték	A C3 gumiabroncsok interpolációjához használandó RRC-érték
A	RRC = 5,9	RRC = 4,9	RRC = 3,5
B	RRC = 7,1	RRC = 6,1	RRC = 4,5
C	RRC = 8,4	RRC = 7,4	RRC = 5,5
D	Üres	Üres	RRC = 6,5
E	RRC = 9,8	RRC = 8,6	RRC = 7,5
F	RRC = 11,3	RRC = 9,9	RRC = 8,5
G	RRC = 12,9	RRC = 11,2	Üres

Ha a gördülési ellenállásra az interpolációs módszert használják a 7. al melléklet 3.2.3.2. pontjában foglalt számítás alkalmazásában, a számítási eljárás bemeneti adataként a H és L vizsgálati járművekre felszerelt gumiabroncsok tényleges gördülési ellenállási értékeit kell használni. Az interpolációs járműcsalád egyes járművei esetében a felszerelt gumiabroncsok energiahatékonysági osztályának RRC-értékét kell használni.

Abban az esetben, ha az egyes járműveket a szabványos kerekek és gumiabroncsok teljes készletével, valamint teljes téli gumiabroncs-készlettel is szállíthatják (amelyet három hegycsúcs és egy hópehely [3 Peak Mountain Snow Flake, 3PMS] jelöl) kerekekkel vagy anélkül, a kiegészítő kerekek/gumiabroncsok nem tekinthetők nem kötelező berendezésnek.

▼ **B**

4.2.2.2. A gumiabroncsok állapota

A vizsgálatához használt gumiabroncsok(at):

- a gyártási időpontjától számítva nem lehetnek 2 évnél idősebbek;
- nem kaphatnak speciális kondicionálást vagy kezelést (például hevítést vagy mesterséges öregítést), kivéve a futótest eredeti alakja mentén történő csiszolást;
- a kigurulási menetellenállás megállapítása előtt be kell járatni legalább 200 km futásteljesítménnyel közúton;
- futóteste mélységének a vizsgálat előtt egyenletesnek kell lennie, az eredeti futótestmélység 100 és 80 százaléka között, a gumiabroncs teljes futótestszélessége mentén bármely pontban.

▼ **M3**

A futótest mélységének megmérését követően legfeljebb 500 km távolságot szabad megtenni. Az 500 km meghaladása esetén a futótest mélységét újból meg kell mérni.

▼ **B**

4.2.2.3. Gumiabroncsnyomás

Az első és a hátsó gumiabroncsokat az adott tengelyre vonatkozó, a választott gumiabroncsokhoz a kigurulási vizsgálati tömeghez tartozó, a jármű gyártója által meghatározott gumiabroncs-nyomástartomány alsó határértékéig kell felfújni.

▼B

4.2.2.3.1. A gumiabroncsnyomás kiigazítása

Ha a környezeti és a kondicionálási hőmérséklet közötti eltérés meghaladja az 5 °C értéket, akkor a gumiabroncsnyomást az alábbiak szerint kell kiigazítani:

- a) A gumiabroncsokat több mint 1 óráig a nyomáscélérték felett 10 százalékkal kell kondicionálni.
- b) A vizsgálat előtt a gumiabroncsnyomást az ezen al melléklet 4.2.2.3. pontjában meghatározott – a kondicionálási környezeti hőmérséklet és a vizsgálati környezeti hőmérséklet közötti különbség alapján 1 °C hőmérsékletértékenként 0,8 kPa mértékben, az alábbi egyenlet alapján módosított – felfújási nyomásra kell csökkenteni:

$$\Delta p_t = 0,8 \times (T_{\text{soak}} - T_{\text{amb}})$$

ahol:

Δp_t az ezen al melléklet 4.2.2.3. pontjában meghatározott gumiabroncsnyomáshoz hozzáadott gumiabroncsnyomás-kiigazítás (kPa);

0,8 a nyomáskiigazítási tényező (kPa/°C);

T_{soak} a gumiabroncs kondicionálási hőmérséklete (°C);

T_{amb} a vizsgálati környezeti hőmérséklet (°C).

- c) A nyomás kiigazítása és a jármű bemelegítése között a gumiabroncsokat le kell árnyékolni a külső hőforrásoktól, a napsugárzást is beleértve.

4.2.3. Műszerek

Valamennyi műszert oly módon kell felszerelni, hogy a jármű aerodinamikai jellemzőire gyakorolt hatásuk a lehető legkisebb legyen.

Ha a felszerelt műszer ($C_D \times A_f$) értékre gyakorolt hatása várhatóan meghaladja a 0,015 m² értéket, akkor a járművet a műszerrel és anélkül is meg kell mérni az ezen al melléklet 3.2. pontja szerinti feltételnek megfelelő szélcsatornában. A megfelelő különbséget le kell vonni az f_2 értékéből. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság jóváhagyásával a meghatározott érték hasonló járművek esetében is használható, ahol várhatóan azonos a műszer hatása.

4.2.4. A jármű bemelegítése

4.2.4.1. Közúton

A bemelegítést kizárólag a jármű vezetésével szabad végrehajtani.

- 4.2.4.1.1. A járművet a bemelegítés előtt kioldott tengelykapcsolóval, vagy üres állásba helyezett automatikus sebességváltóval, mérsékelt fékezéssel, 5–10 másodpercen belül le kell lassítani 80 km/h-ról 20 km/h sebességre. Ezt a fékezést követően a fékrendszert semmilyen módon sem szabad üzemeltetni vagy kézzel módosítani.

A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság jóváhagyását követően a fékek is üzemeltethetők a bemelegítést követően, a jelen pontban meghatározott lassulással, de kizárólag szükség esetén.

4.2.4.1.2. Bemelegítés és stabilizálás

▼M3

Valamennyi járművet az alkalmazandó WLTC ciklus legnagyobb sebességének 90 százalékaival kell vezetni. A járművet legalább 20 percen keresztül kell bemelegíteni a stabil állapot elérése érdekében.

▼ **M3**

A4/3. táblázat

Fenntartva

▼ **B**

Járműosztály	Alkalmazandó WLTC ciklus	A legnagyobb sebesség 90 százaléka	Következő nagyobb sebességű szakasz
1. osztály	Low ₁ + Medium ₁	58 km/h	Nincs
2. osztály	Low ₂ + Medium ₂ + High ₂ + Extra High ₂	111 km/h	Nincs
	Low ₂ + Medium ₂ + High ₂	77 km/h	Rendkívül nagy (111 km/h)
3. osztály	Low ₃ + Medium ₃ + High ₃ + Extra High ₃	118 km/h	Nincs
	Low ₃ + Medium ₃ + High ₃	88 km/h	Rendkívül nagy (118 km/h)

- 4.2.4.1.3. Stabíl állapotra vonatkozó feltétel
Lásd az ezen al melléklet 4.3.1.4.2. pontját.

- 4.3. A kigurulási menetellenállás mérése és kiszámítása a kigurulási eljárással

A kigurulási menetellenállást vagy az álló helyzetű szélmérési (az ezen al melléklet 4.3.1. pontja) vagy a fedélzeti szélmérési eljárással (az ezen al melléklet 4.3.2. pontja) kell meghatározni.

- 4.3.1. Kigurulási eljárás álló helyzetű szélméreéssel

▼ **M3**

- 4.3.1.1. Vonatkoztatási sebességek megválasztása a kigurulási menetellenállási görbe meghatározásához

A kigurulási menetellenállás meghatározásához a vonatkoztatási sebességeket a 2.2. pont alapján kell megválasztani.

Az eltelt időt és a jármű sebességét a vizsgálat során legalább 10 Hz gyakorisággal kell mérni.

▼ **B**

- 4.3.1.2. Adatgyűjtés

Az eltelt időt és a jármű sebességét a vizsgálat során legalább 5 Hz gyakorisággal kell mérni.

4.3.1.3. Járműkigurulási eljárás

- 4.3.1.3.1. Az ezen al melléklet 4.2.4. pontjában ismertetett jármű-bemelegítési eljárás után, és közvetlenül az egyes mérések előtt, a járművet fel kell gyorsítani a legmagasabb vonatkoztatási sebesség fölé 10-15 km/h értékkel, és ezen a sebességen kell vezetni legfeljebb 1 percen keresztül. Közvetlenül ezt követően meg kell kezdeni a kigurulást.

- 4.3.1.3.2. A sebességváltónak üres állásban kell lennie a kigurulás közben. A lehető leginkább el kell kerülni a kormánykerék mozgását, és a jármű fékeit sem szabad működtetni.

▼ **M3**

- 4.3.1.3.3. A vizsgálatot mindaddig meg kell ismételni, míg a kigurulási adatok meg nem felelnek a 4.3.1.4.2. pontban meghatározott statisztikai megbízhatósági követelményeknek.

- 4.3.1.3.4. Jóllehet ajánlott az egyes kigurulási meneteket megszakítás nélkül végrehajtani, elkülönített meneteket is végre lehet hajtani, ha az adatok egyetlen menet alatt nem gyűjthetők be valamennyi vonatkoztatási sebességponthoz. Az elkülönített menetekhez a következő kiegészítő követelményeket kell alkalmazni:

▼ **M3**

- a) Gondosan kell eljárni annak érdekében, hogy a jármű állapota az egyes megszakítási pontoknál a lehető legstabilabb maradjon;
- b) Legalább egy sebességpontnak átfedésben kell lennie a magasabb sebességtartományú kigurulással;
- c) Az egyes átfedésben lévő sebességpontokon az alacsonyabb sebességtartományú kigurulás átlagos ereje nem térhet el a magasabb sebességtartományú kigurulás átlagos erejétől ± 10 N értékkel vagy ± 5 százalékkal, a nagyobb értéket figyelembe véve;
- d) Ha az útpálya hosszúsága nem teszi lehetővé az e pont b) alpontjában foglalt követelmény teljesítését, akkor hozzá kell adni egy további, átfedésben lévő sebességpontként szolgáló sebességpontot.

4.3.1.4. Kigurulási idő mérése

4.3.1.4.1. A v_j vonatkoztatási sebességhez tartozó kigurulási időt a jármű sebességének ($v_j + 5$ km/h) értékről ($v_j - 5$ km/h) értékre történő változása között eltelt idővel kell megmérni.

4.3.1.4.2. A méréseket ellentétes irányban kell végrehajtani mindaddig, míg legalább három olyan méréspárt nem sikerül felvenni, amely megfelel az alábbi egyenletben meghatározott p_j statisztikai megbízhatóságnak:

$$p_j = \frac{h \times \sigma_j}{\sqrt{n} \times \Delta t_{pj}} \leq 0,030$$

ahol:

p_j a v_j vonatkoztatási sebesség mellett végrehajtott mérések statisztikai megbízhatósága;

n a méréspárok darabszáma;

Δt_{pj} a v_j vonatkoztatási sebesség melletti kigurulási idők harmonikus közepe, másodpercekben megadva, az alábbi egyenlet alapján:

$$\Delta t_{pj} = \frac{n}{\sum_{i=1}^n \frac{1}{\Delta t_{ji}}}$$

ahol:

Δt_{ji} a v_j sebesség mellett végrehajtott i -edik méréspár harmonikus kigurulási átlagideje, másodpercekben (s) kifejezve, az alábbi egyenlet alapján:

$$\Delta t_{ji} = \frac{2}{\left(\frac{1}{\Delta t_{jai}}\right) + \left(\frac{1}{\Delta t_{jbi}}\right)}$$

ahol:

Δt_{jai} és Δt_{jbi} a v_j vonatkoztatási sebesség mellett végrehajtott i -edik mérés szerinti kigurulási idők, másodpercekben (s) kifejezve, az adott a illetve a b irányban;

▼ **M3**

σ_j a szórás, másodpercekben (s) kifejezve, az alábbi egyenlet alapján:

$$\sigma_j = \sqrt{\frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (\Delta t_{ji} - \Delta t_{pj})^2}$$

h az A4/4. táblázatban megadott együttható.

A4/4. táblázat

A h együttható n függvényében

n	h	n	h
3	4,3	17	2,1
4	3,2	18	2,1
5	2,8	19	2,1
6	2,6	20	2,1
7	2,5	21	2,1
8	2,4	22	2,1
9	2,3	23	2,1
10	2,3	24	2,1
11	2,2	25	2,1
12	2,2	26	2,1
13	2,2	27	2,1
14	2,2	28	2,1
15	2,2	29	2,0
16	2,1	30	2,0

4.3.1.4.3. Ha az egyik irányban végzett mérés során a kigurulási menetellenállási vizsgálatot nyilvánvalóan befolyásoló bármilyen külső tényező lép fel, vagy járművezetői művelet következik be, akkor a mérést, valamint a hozzá tartozó, ellentétes irányban végrehajtott mérést ki kell zárni. Fel kell jegyezni az összes kizárt adatot és a kizárás okát, és a kizárt méréspárok darabszáma nem haladhatja meg a méréspárok teljes darabszámának 1/3-át. A 4.3.1.4.2. pontban meghatározott statisztikai megbízhatóságnak még megfelelő legnagyobb darabszámú párt ki kell értékelni. Kizárás esetén az átlagtól való legnagyobb eltéréssel rendelkező párral kezdve kell kizárni a párokat az értékelésekből.

4.3.1.4.4. A kigurulási menetellenállás számtani közepét az alábbi egyenlettel kell meghatározni, melynek alkalmazása során az ellentétes irányú kigurulási idők harmonikus közepét kell használni.

$$F_j = \frac{1}{3,6} \times (m_{av} + m_r) \times \frac{2 \times \Delta v}{\Delta t_j}$$

ahol:

Δt_j a v_j sebesség mellett mért ellentétes irányú kigurulási idők harmonikus közepe, másodpercekben (s) megadva, az alábbi egyenlet alapján:

$$\Delta t_j = \frac{2}{\frac{1}{\Delta t_{ja}} + \frac{1}{\Delta t_{jb}}}$$

▼ M3

ahol:

Δt_{ja} és Δt_{jb} a v_j vonatkoztatási sebességhez tartozó a, illetve b irányú kigurulási idők harmonikus közepe, másodpercekben (s) megadva, az alábbi két egyenlet alapján:

$$\Delta q_{ja} = \frac{n}{\sum_{i=1}^n \frac{1}{t_{jai}}}$$

valamint:

$$\Delta n_{jb} = \frac{n}{\sum_{i=1}^n \frac{1}{t_{jbi}}}$$

ahol:

m_{av} a vizsgálati jármű kigurulási menetellenállási vizsgálat kezdetén és végén mért tömegének számtani közepe (kg);

m_r a forgó alkatrészek 2.5.1. pont szerinti egyenértékű tömege;

A kigurulási menetellenállás egyenletében szereplő f_0 , f_1 és f_2 , együtthatót a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízissel kell kiszámítani.

Abban az esetben, ha a vizsgálati jármű egy kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járműve, akkor az f_1 együttható értékét nullára kell beállítani, míg az f_0 és f_2 együtthatót a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízissel újra kell számítani.

▼ B

4.3.2. Kigurulási eljárás fedélzeti szélméréssel

A járművet az ezen almeléklet 4.2.4. pontja szerint be kell melegíteni és stabilizálni kell.

4.3.2.1. Kiegészítő műszerek fedélzeti szélméréshez

A fedélzeti anemométert és műszereket a vizsgálati járművön történő üzemeltetés révén kell kalibrálni, és az ilyen jellegű kalibrálást a vizsgálat előtti bemelegítés során kell elvégezni.

4.3.2.1.1. A relatív szélesebséget legalább 1 Hz gyakorisággal és 0,3 m/s pontossággal kell mérni. A jármű általi akadályozást figyelembe kell venni az anemométer kalibrálása során.

4.3.2.1.2. A szélirányt a jármű irányához kell viszonyítani. A relatív szélirányt (irányeltérést) 1 fokos felbontással és 3 fokos pontossággal kell mérni; a műszer holtávja nem haladhatja meg a 10 fok értéket, és a jármű hátoldala felé kell mutatnia.

4.3.2.1.3. A kigurulás megkezdése előtt az anemométert szélesebségre és irányeltérésre kell kalibrálni az ISO 10521-1:2006(E) szabvány A melléklete szerint.

4.3.2.1.4. Az anemométer akadályozását a hatása lehető legkisebbre csökkentése érdekében a kalibrálási eljárásban az ISO 10521-1:2006(E) szabvány A. mellékletében ismertetett módon kell korrigálni.

▼B

- 4.3.2.2. A jármű sebességtartományának megválasztása a kigurulási menetenállási görbe meghatározásához
- A vizsgálati jármű sebességtartományát az ezen al melléklet 2.2. pontja alapján kell megválasztani.

▼M3

- 4.3.2.3. Adatgyűjtés
- Az eljárás közben eltelt időt, a jármű sebességét és a levegő járműhöz viszonyított sebességét (szélsebesség, irány) legalább 5 Hz gyakorisággal kell mérni. A környezeti hőmérsékletet legalább 0,1 Hz gyakorisággal kell szinkronizálni és mintavételezni.

▼B

- 4.3.2.4. Járműkigurulási eljárás
- A méréseket ellentétes irányban kell végrehajtani, legalább tíz egymás utáni menet (mindkét irányban öt-öt) felvételéig. Ha valamely egyedi menet nem felel meg a fedélzeti szélmérési vizsgálati feltételekre vonatkozó követelményeknek, akkor azt a menetet és a hozzá tartozó ellentétes irányú menetet ki kell zárni. Valamennyi érvényes méréspárt be kell vonni a legalább 5 pár kigurulási menetet tartalmazó végső elemzésbe. A statisztikai kiértékelési feltételeket lásd az ezen al melléklet 4.3.2.6.10. pontjában.

Az anemométert olyan helyzetben kell felszerelni, hogy a lehető legkisebb legyen a jármű üzemi jellemzőire gyakorolt hatása.

Az anemométert az alábbi lehetőségek valamelyike szerint kell felszerelni:

- a) tartórúd segítségével, körülbelül 2 méterrel a jármű elülső aerodinamikus stagnálási pontja előtt;
- b) a jármű tetején, annak szimmetriatengelyén. Ha lehetséges, akkor az anemométert a szélvédő tetejétől 30 cm távolságon belül kell felszerelni.
- c) a jármű motorháztetején, annak szimmetriatengelyén, a jármű eleje és a szélvédő alja közötti szakasz középpontjában.

Az anemométert mindegyik esetben az út felszínével párhuzamosan kell felszerelni. A b) vagy a c) felszerelési helyzet alkalmazása esetén a kigurulási eredményeket analitikusan hozzá kell igazítani az anemométer által indukált, hozzáadott aerodinamikus légellenálláshoz. Ezt a módosítást úgy kell végrehajtani, hogy a kigurulási vizsgálati járművet a szélcsatornában anemométer nélkül, majd úgy is vizsgálják, hogy az anemométer ugyanabban a helyzetben fel van szerelve, amelyben az útpályán is lesz. A számított eredmény a C_D növekményes aerodinamikus légellenállási együttható, amelyet a homlokfelülettel összekapcsolva kell alkalmazni a kigurulási eredmények korrigálására.

- 4.3.2.4.1. Az ezen al melléklet 4.2.4. pontjában ismertetett jármű-bemelegítési eljárás után, és közvetlenül az egyes mérések előtt, a járművet fel kell gyorsítani a legmagasabb vonatkoztatási sebesség fölé 10-15 km/h értékkel, és ezen a sebességen kell vezetni legfeljebb 1 percen keresztül. Közvetlenül ezt követően meg kell kezdeni a kigurulást.
- 4.3.2.4.2. A sebességváltónak üres állásban kell lennie a kigurulás közben. A lehető leginkább el kell kerülni a kormánykerék mozgatását, és a jármű fékeit sem szabad működtetni.

▼ **M3**

4.3.2.4.3. Jóllehet ajánlott az egyes kigurulási meneteket megszakítás nélkül végrehajtani, elkülönített meneteket is végre lehet hajtani, ha az adatok egyetlen menet alatt nem gyűjthetők be valamennyi vonatkoztatási sebességponthoz. Az elkülönített menetekhez a következő kiegészítő követelményeket kell alkalmazni:

- a) Gondosan kell eljárni annak érdekében, hogy a jármű állapota az egyes megszakítási pontoknál a lehető legstabilabb maradjon;
- b) Legalább egy sebességpontnak átfedésben kell lennie a magasabb sebességtartományú kigurulással;
- c) Az egyes átfedésben lévő sebességpont(ok)on az alacsonyabb sebességtartományú kigurulás átlagos ereje nem térhet el a magasabb sebességtartományú kigurulás átlagos erejétől ± 10 N értékkel vagy ± 5 százalékkal, a nagyobb értéket figyelembe véve;
- d) Ha az útpálya hosszúsága nem teszi lehetővé a b) pontban foglalt követelmény teljesítését, akkor hozzá kell adni egy további, átfedésben lévő sebességpontként szolgáló sebességpontot.

▼ **B**

4.3.2.5. A mozgási egyenlet meghatározása

▼ **M3**

A fedélzeti szélmérési mozgási egyenletekben használt jelek felsorolása az A4/5. táblázatban található.

A4/5. táblázatra

▼ **B**

A fedélzeti szélmérési mozgási egyenletekben használt jelek

Jel	Mértékegység	Megnevezés
A_f	m^2	a jármű homloklapfelülete
$a_0 \dots a_n$	foK^{-1}	Aerodinamikus légellenállási együtthatók az irányeltérési szög függvényében
A_m	N	mechanikai ellenállási együttható
B_m	$N/(km/h)$	mechanikai ellenállási együttható
C_m	$N/(km/h)^2$	mechanikai ellenállási együttható
$C_D(Y)$		aerodinamikus légellenállási együttható Y irányeltérési szögnél
D	N	ellenállás
D_{aero}	N	aerodinamikus ellenállás
D_f	N	az első tengely ellenállása (a hajtásláncot is beleértve)

▼ B

Jel	Mértékegység	Megnevezés
D_{grav}	N	gravitációs ellenállás
D_{mech}	N	mechanikai ellenállás
D_{r}	N	a hátsó tengely ellenállása (a hajtásláncot is beleértve)
D_{tyre}	N	gumiabroncs-gördülési ellenállás
(dh/ds)	—	az útpálya menetiránybeli lejtésének szinusza (a + értékek emelkedést jelentenek)
(dv/dt)	m/s^2	gyorsítás
g	m/s^2	gravitációs állandó
m_{av}	kg	a vizsgálati jármű kigurulási menetellenállás megállapítása előtti és utáni tömegének számtani közepe
m_{e}	kg	a jármű tényleges tehetetlensége a forgó alkatrészekkel együtt
ρ	kg/m^3	levegőssűrűség
t	s	idő
T	K	Hőmérséklet
v	km/h	járműsebesség
v_{r}	km/h	relatív szélesebesség
Y	fok	a látszólagos szélnek a jármű haladási irányához viszonyított irányeltérési szöge

▼ M3**▼ B****▼ M3**

4.3.2.5.1. Általános alak

A mozgási egyenlet általános alakja az alábbi:

$$-m_{\text{e}} \left(\frac{dv}{dt} \right) = D_{\text{mech}} + D_{\text{aero}} + D_{\text{grav}}$$

ahol:

$$D_{\text{mech}} = D_{\text{tyre}} + D_{\text{r}} + D_{\text{r}};$$

$$D_{\text{aero}} = \left(\frac{1}{2} \right) \rho C_{\text{D}}(Y) A_{\text{f}} v_{\text{r}}^2;$$

$$D_{\text{grav}} = m \times g \times \left(\frac{dh}{ds} \right)$$

Abban az esetben, ha a vizsgálopálya lejtése a teljes hossza mentén nem haladja meg a 0,1 százalék értéket, akkor a D_{grav} értéke nullára állítható.

▼B

4.3.2.5.2. A mechanikai ellenállás modellezése

Az egymástól független összetevőkből álló, a gumiabroncs D_{tyre} , valamint az első és a hátsó tengely súrlódási veszteségét leíró D_f és D_r , (az erőátviteli veszteségeket is tartalmazó) mechanikai ellenállást egy háromtagú polinommal kell modellezni a v járműsebesség függvényében, az alábbi egyenlettel:

$$D_{\text{mech}} = A_m + B_m v + C_m v^2$$

ahol:

A_m , B_m , és C_m meghatározására az adatelemzés során, a legkisebb négyzetek módszerével került sor. Ezek az állandók a kombinált hajtáslánc és a gumiabroncsok ellenállását képezik le.

Abban az esetben, ha a vizsgálati jármű egy kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járműve, akkor a B_m együttható értékét nullára kell beállítani, míg az A_m és C_m együtthatót a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízissel újra kell számítani.

4.3.2.5.3. Az aerodinamikus ellenállás modellezése

A $C_D(Y)$ aerodinamikus ellenállási együtthatót egy négytagú polinommal kell modellezni az Y irányeltérési szög függvényében, az alábbi egyenlettel:

$$C_D(Y) = a_0 + a_1 Y + a_2 Y^2 + a_3 Y^3 + a_4 Y^4$$

Az a_0 és a_4 közötti értékek konstans együtthatók, amelyek értéke az adatelemzés során került meghatározásra.

Az aerodinamikus ellenállást az ellenállási együttható, a jármű A_f homlokfelülete és a relatív szélesség függvényében kell meghatározni.

$$D_{\text{aero}} = \left(\frac{1}{2}\right) \times \rho \times A_f \times v_r^2 \times C_D(Y)$$

$$D_{\text{aero}} = \left(\frac{1}{2}\right) \times \rho \times A_f \times v_r^2 (a_0 + a_1 Y + a_2 Y^2 + a_3 Y^3 + a_4 Y^4)$$

4.3.2.5.4. A végleges mozgási egyenlet

A mozgási egyenlet végleges alakja a behelyettesítéseket követően az alábbi:

▼M3

$$-m_e \left(\frac{dv}{dt}\right) = A_m + B_m v + C_m v^2 + \left(\frac{1}{2}\right) \times \rho \times A_f \times v_r^2 (a_0 + a_1 Y + a_2 Y^2 + a_3 Y^3 + a_4 Y^4) + \left(m \times g \times \frac{dh}{ds}\right)$$

▼B

4.3.2.6. Az adatok egyszerűsítése

A kigurulási menetellenállási erőt a sebesség függvényében leíró háromtagú $F = A + Bv + Cv^2$ egyenlettel kell felírni, és azt korrigálni kell a szabványos környezeti hőmérsékleti és nyomásviszonyokra, és nyugvó levegő esetére. Ennek az elemzési eljárásnak az ismertetése az ezen al melléklet 4.3.2.6.1–4.3.2.6.10. pontjában található, ez utóbbit is beleértve.

▼B

4.3.2.6.1. A kalibrációs együtthatók meghatározása

Ha korábban nem kerültek meghatározásra, akkor a jármű akadályozását korrigáló kalibrációs együtthatókat meg kell határozni a relatív szélesség és az irányeltérési szög ismeretében. A vizsgálati eljárás bemelegítési szakaszában fel kell jegyezni a v járműsebesség, a v_r relatív szélesség és az Y irányeltérési szög mért értékeit. Állandó, 80 km/h sebességű, ellentétes irányú menetpárokat kell végrehajtani a vizsgálópálya mentén, és minden egyes menetre meg kell határozni a v , v_r és Y számtani középértékét. Meg kell választani valamennyi menetpár esetében a szembeszél és az oldal-szél által okozott teljes hibát legkisebbre csökkentő kalibrációs tényezőket, vagyis a $(\text{head}_i - \text{head}_{i+1})^2$ stb. összegét, ahol head_i és head_{i+1} a szélességet és a szélirányt jelöli a vizsgálópálya mentén, a vizsgálat előtti jármű-bemelegítési/stabilizálási szakaszban végrehajtott, ellentétes irányú menetpárok esetében.

4.3.2.6.2. Másodpercenkénti megfigyelések kiszámítása

A kigurulási menetek során gyűjtött adatok alapján meg kell határozni v , $\left(\frac{dh}{ds}\right)\left(\frac{dv}{dt}\right)$, v_r^2 és Y értékét az ezen al melléklet

4.3.2.1.3. és 4.3.2.1.4. pontjában meghatározott kalibrációs tényezők segítségével. Adatszűrést kell alkalmazni a minták 1 Hz gyakorisághoz történő igazítása érdekében.

▼M3

4.3.2.6.3. Előzetes elemzés

A legkisebb négyzetek módszerén alapuló lineáris regressziós eljárással valamennyi adatpontot egyszerre kell elemezni A_m , B_m , C_m , a_0 , a_1 , a_2 , a_3 és a_4 meghatározása érdekében, adott m_e , $\left(\frac{dh}{ds}\right)$, $\left(\frac{dv}{dt}\right)$, v , v_r , és ρ ismeretében.

▼B

4.3.2.6.4. Kiugró adatértékek

Ki kell számítani a várt $m_e\left(\frac{dv}{dt}\right)$ erőértéket, és azt össze kell vetni a megfigyelt adatpontokkal. A szélsőségesen nagy eltérésű adatpontokat, vagyis amelyek három szóráson kívül esnek, meg kell jelölni.

4.3.2.6.5. Adatszűrés (nem kötelező)

Megfelelő adatszűrési eljárások alkalmazásával a megmaradt adatpontok tovább finomíthatók.

4.3.2.6.6. Hibás adatok kiküszöbölése

Meg kell jelölni az olyan adatpontokat, amelyek a jármű haladási irányától ± 20 foknál nagyobb értékű irányeltérési szög mellett kerültek felvételre. Az olyan adatpontokat is meg kell jelölni, amelyek felvétele során a relatív szélesség nem érte el a $+5$ km/h értéket (az olyan viszonyok kizárása érdekében, amikor a hátszél sebessége nagyobb, mint a járműsebesség). Az adatelemzést le kell korlátozni az olyan járműsebességekre, amelyek az ezen al melléklet 4.3.2.2. pontja szerint megválasztott sebességtartományba esnek.

▼M3

4.3.2.6.7. Végleges adatelemzés

Valamennyi meg nem jelölt adatot elemezni kell a legkisebb négyzetek módszerén alapuló lineáris regressziós eljárással. Adott m_e , $\left(\frac{dh}{ds}\right)$, $\left(\frac{dv}{dt}\right)$, v , v_r , és ρ ismeretében meg kell határozni A_m , B_m , C_m , a_0 , a_1 , a_2 , a_3 és a_4 értékét.

▼B

4.3.2.6.8. Szűkített elemzés (nem kötelező)

A jármű aerodinamikus és mechanikai ellenállásának jobb szétválasztása érdekében szűkített elemzést is végre lehet hajtani oly módon, hogy a jármű A_f homlokfelülete és C_D ellenállási együtthatója rögzített, ha korábban már meghatározásra került.

4.3.2.6.9. Korrekció a referenciafeltételeknek megfelelően

A mozgási egyenleteket korrigálni kell az ezen al melléklet 4.5. pontjában meghatározott referenciafeltételekhez.

4.3.2.6.10. A fedélzeti szélmérési statisztikai feltételei

Minden egyes kigurulási menetpár kizárásának minden v_j és esetében a konvergenciafeltételnél kisebb mértékben kell módosítania az egyes kigurulási vonatkoztatási sebességhez tartozó számított kigurulási menetellenállást

$$\Delta F_i(v_j)/F(v_j) \leq \frac{0,03}{\sqrt{n-1}}$$

ahol:

$\Delta F_i(v_j)$ az összes kigurulási menet figyelembevételével számított kigurulási menetellenállás és az i -edik kigurulási menetpár kizárásával számított kigurulási menetellenállás közötti különbség (N);

$F(v_j)$ az összes kigurulási menet figyelembevételével számított kigurulási menetellenállás (N);

v_j a vonatkoztatási sebesség (km/h);

n a kigurulási menetpárok darabszáma, az összes érvényes menetpár figyelembevételével.

Abban az esetben, ha a konvergenciafeltétel nem teljesül, akkor ki kell venni párokat az elemzésből, a számított kigurulási menetellenállás legnagyobb módosulását eredményező párral kezdve, egészen addig, míg a konvergenciafeltétel nem teljesül, de legalább 5 érvényes pár figyelembevételre kerül a kigurulási menetellenállás végleges meghatározásánál.

4.4. A menetellenállás mérése és számítása nyomatókmérési módszerrel

A kigurulási eljárás alternatívájaként a nyomatókmérési módszer is alkalmazható, melynek során a menetellenállás a hajtott kerekeken a vonatkoztatási sebességpontokban fellépő keréknyomatók legalább 5 másodperces időszakokon keresztül történő mérésével kerül meghatározásra.

▼M3

4.4.1. A nyomatókmérő felszerelése

A keréknyomatók-mérőket az egyes hajtott kerekekre a kerékagy és a kerék közé kell felszerelni. A műszerek a jármű állandó sebéségen tartásához szükséges nyomatók mérnek.

A nyomatókmérőt az előírt pontosság és ismételhetőség biztosítása érdekében rendszeresen, évente legalább egy alkalommal, nemzeti vagy nemzetközi etalon alapján kalibrálni kell.

▼ B

4.4.2. Eljárás és adatgyűjtés

4.4.2.1. Vonatkoztatási sebességek megválasztása a menetellenállási görbe meghatározásához

A menetellenállás meghatározásához a vonatkoztatási sebességpontokat az ezen al melléklet 2.2. pontja alapján kell megválasztani.

A vonatkoztatási sebességeket csökkenő sorrendben kell mérni. A gyártó kérésére stabilizációs időszakokat lehet beiktatni a mérések közé, de a stabilizációs sebesség nem haladhatja meg a következő vonatkoztatási sebesség értékét.

4.4.2.2. Adatgyűjtés

A v_{ji} tényleges sebességet, C_{ji} tényleges nyomatékot és időt tartalmazó adatkészleteket legalább 5 másodperes időtartamokon keresztül, legalább 10 Hz gyakorisággal meg kell mérni minden v_j mellett. Az adott v_j vonatkoztatási sebesség mellett egy időszakon belül gyűjtött adatkészleteket egy mérésnek kell tekinteni.

4.4.2.3. A jármű nyomatékmérési eljárása

A nyomatékmérési eljárással végzett vizsgálati mérések előtt az ezen al melléklet 4.2.4. pontja szerinti jármű-bemelegítést kell végrehajtani.

A vizsgálati mérés során a lehető leginkább el kell kerülni a kormánykerék mozgását, és a jármű fékeit sem szabad működtetni.

A vizsgálatot mindaddig meg kell ismételni, míg a menetellenállási adatok meg nem felelnek az ezen al melléklet 4.4.3.2. pontjában meghatározott mérési ismételhetőségi követelményeknek.

Jóllehet ajánlott az egyes vizsgálati meneteket megszakítás nélkül végrehajtani, elkülönített meneteket is végre lehet hajtani, ha az adatok egyetlen menet alatt nem gyűjthetők be valamennyi vonatkoztatási sebességponthoz. Elkülönített menetek esetén gondosan kell eljárni, hogy a jármű állapota az egyes megszakítási pontoknál a lehető legstabilabb maradjon.

4.4.2.4. Sebességeltérés

Egy egyedüli vonatkoztatási sebességpontnál végrehajtott mérés során az ezen al melléklet 4.4.3. pontja szerint számított számtani sebesség-középtértéktől értelmezett $v_{ji}-v_{jm}$ sebességeltérésnek az ► **M3** A4/6. táblázatbeli ◀ értékeken belül kell lennie.

Ezenfelül, az egyes vonatkoztatási sebességpontokhoz tartozó v_{jm} számtani sebesség-középtértékek legfeljebb ± 1 km/h vagy a v_j vonatkoztatási sebesség 2 százalékának – a kettő közül a nagyobbik – mértékében térhetnek el a v_j vonatkoztatási sebességtől.

▼ M3

A4/6. táblázat

▼ B**Sebességeltérés**

Időtartam (s)	Sebességeltérés (km/h)
5–10	$\pm 0,2$
10–15	$\pm 0,4$
15–20	$\pm 0,6$
20–25	$\pm 0,8$
25–30	$\pm 1,0$
≥ 30	$\pm 1,2$

▼B

4.4.2.5. Léghőmérséklet

A vizsgálatokat az ezen al melléklet 4.1.1.2. pontjában meghatározottakkal megegyező hőmérsékleti körülmények mellett kell végrehajtani.

4.4.3. A számtani sebesség-középérték és a számtani nyomaték-középérték kiszámítása

4.4.3.1. Számítási eljárás

Az egyes mérések km/h mértékegységgel megadott v_{jm} számtani sebesség-középértékét és Nm mértékegységgel megadott C_{jm} számtani nyomaték-középértékét az ezen al melléklet 4.4.2.2. pontja szerint gyűjtött adatkészletekből az alábbi egyenletekkel kell kiszámítani:

$$v_{jm} = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k v_{ji}$$

és

$$C_{jm} = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k C_{ji} - C_{js}$$

ahol:

v_{ji} a jármű tényleges sebessége a j vonatkoztatási sebességponthoz tartozó i-edik adatkészletben (km/h);

k az egyedüli méréshez tartozó adatkészletek darabszáma;

C_{ji} a tényleges nyomaték az i-edik adatkészletben (Nm);

C_{js} a sebesség-ingadozást kompenzáló, az alábbi egyenlettel meghatározott tag (Nm):

$$C_{js} = (m_{st} + m_r) \times \alpha_j r_j.$$

$\frac{C_{js}}{\frac{1}{k} \sum_{i=1}^k C_{ji}}$ értéke legfeljebb 0,05 lehet, és figyelmen kívül hagyható,

ha α_j értéke legfeljebb $\pm 0,005 \text{ m/s}^2$;

m_{st} a vizsgálati jármű tömege a mérések kezdeténél, amelyet közvetlenül a bemelegítési eljárás előtt kell megmérni, előtte nem szabad (kg);

m_r a forgó alkatrészek ezen al melléklet 2.5.1. pontja szerinti egyenértékű tömege (kg);

r_j a gumiabroncs 80 km/h értékű vonatkoztatási pontnál vagy, ha ez a sebesség kisebb, mint 80 km/h, akkor a jármű legnagyobb vonatkoztatási sebességénél meghatározott dinamikus sugara, az alábbi egyenlettel kiszámítva:

$$r_j = \frac{1}{3,6} \times \frac{v_{jm}}{2 \times \pi n}$$

▼ B

ahol:

n a hajtott gumiabrons fordulatszáma (s^{-1});

α_j az alábbi egyenlettel kiszámított számtani gyorsulás-középérték (m/s^2):

$$\alpha_j = \frac{1}{3,6} \times \frac{k \sum_{i=1}^k t_i v_{ji} - \sum_{i=1}^k t_i \sum_{i=1}^k v_{ji}}{k \times \sum_{i=1}^k t_i^2 - [\sum_{i=1}^k t_i]^2}$$

ahol:

t_i az az időpont, amikor az i -edik adatkészlet mintavételére sor került (s).

4.4.3.2. A mérések ismételhetősége

A méréseket ellentétes irányban kell végrehajtani mindaddig, míg valamennyi v_j vonatkoztatási sebesség mellett legalább három olyan méréspárt nem sikerül felvenni, amelynél $\overline{C}_j$ megfelel az alábbi egyenletben meghatározott ρ_j statisztikai megbízhatóságnak:

$$\rho_j = \frac{h \times s}{\sqrt{n} \times \overline{C}_j} \leq 0.03$$

ahol:

n a méréspárok darabszáma C_{jmi} esetében;

$\overline{C}_j$ a v_j sebesség melletti menetellenállás (Nm) az alábbi egyenlet alapján:

$$\overline{C}_j = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n C_{jmi}$$

ahol:

C_{jmi} a v_j sebesség melletti i -edik méréspár számtani nyomaték-középértéke (Nm) az alábbi egyenlet alapján:

$$C_{jmi} = \frac{1}{2} \times (C_{jmai} + C_{jmibi})$$

ahol:

C_{jmai} és C_{jmibi} a v_j sebesség melletti i -edik mérés a, illetve b irányához tartozó, az ezen al melléklet 4.4.3.1. pontjában meghatározott számtani nyomaték-középértéke (Nm);

s az alábbi egyenlettel kiszámított szórás (Nm):

$$s = \sqrt{\frac{1}{k-1} \sum_{i=1}^k (C_{jmi} - \overline{C}_j)^2};$$

▼ M3

h az ezen al melléklet 4.3.1.4.2. pontjában található A4/4. táblázatban megadott, n értékétől függő együttható.

▼ B

4.4.4. A menetellenállási görbe meghatározása

▼ M3

Az egyes vonatkoztatási sebességpontokhoz tartozó számtani sebesség-középértéket és számtani nyomaték-középértéket az alábbi egyenletekkel kell kiszámolni:

▼ B

$$V_{jm} = \frac{1}{2} \times (v_{jma} + v_{jmb})$$

$$C_{jm} = \frac{1}{2} \times (C_{jma} + C_{jmb})$$

A számtani menetellenállás-középértékek legkisebb négyzetek módszerén alapuló lineáris regressziós eljárással előállított görbéjét az ezen al melléklet 4.4.2.1. pontjában ismertetett valamennyi vonatkoztatási sebességponthoz tartozó (v_{jm}, C_{jm}) adatpárhoz hozzá kell igazítani a c_0 , c_1 és c_2 együttható meghatározása érdekében.

A c_0 , c_1 és c_2 együtthatókat, valamint a fékpadon mért kigurulási időket (lásd az ezen al melléklet 8.2.4. pontját) is szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.

Abban az esetben, ha a vizsgálati jármű egy kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járműve, akkor a c_1 együttható értékét nullára kell beállítani, míg a c_0 és c_2 együtthatót a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízissel újra kell számítani.

4.5. Korrekció a referenciafeltételeknek és a mérőberendezésnek megfelelően

4.5.1. Légellenállási korrekciós tényező

A K_2 légellenállási korrekciós tényezőt az alábbi egyenlet segítségével kell meghatározni:

$$K_2 = \frac{T}{293 \text{ K}} \times \frac{100 \text{ kPa}}{P}$$

ahol:

T az egyes menetek légköri hőmérsékletének számtani közepe, Kelvin mértékegységben (K);

P a légköri nyomás számtani közepe (kPa).

4.5.2. Gördülési ellenállási korrekciós tényező

A Kelvin^{-1} (K^{-1}) mértékegységben kifejezett K_0 gördülési ellenállási korrekciós tényezőt empirikus adatok alapján kell meghatározni, és be kell szerezni a jóváhagyó hatóság beleegyezését az adott jármű- és gumibroncs-vizsgálathoz, vagy az alábbiak szerint kell megközelíteni:

$$K_0 = 8,6 \times 10^{-3} \text{ K}^{-1}$$

4.5.3. Szélkorrekció

4.5.3.1. Szélkorrekció álló helyzetű szélmérésnél

▼ M34.5.3.1.1. A vizsgálati útpálya melletti abszolút szélsősebesség miatti szélkorrekciót az ezen al melléklet 4.3.1.4.4. pontja szerinti f_0 együtthatóból, vagy a 4.4.4. pont szerinti c_0 -ból a váltakozó irányú menetekkel ki nem zárható különbség kivonásával kell előállítani.

▼B

- 4.5.3.1.2. A kigurulási eljárás w_1 , illetve a nyomatékmérési eljárás w_2 szélkorrekciós ellenállását az alábbi egyenletekkel kell kiszámítani:

$$w_1 = 3,6^2 \times f_2 \times v_w^2$$

$$\text{illetve : } w_2 = 3,6^2 \times c_2 \times v_w^2$$

ahol:

w_1 a szélkorrekciós ellenállás a kigurulási eljárás esetén (N);

f_2 az aerodinamikai kifejezés ezen al melléklet 4.3.1.4.4. pontja szerinti együtthatója;

v_w a vizsgálat közben mért, a vizsgálati útpálya melletti, ellentétes irányú szélsősebességek alacsonyabb számtani közepe (m/s);

w_2 a szélkorrekciós ellenállás a nyomatékmérési eljárás esetén (Nm);

c_2 a nyomatékmérési eljárás aerodinamikai kifejezésének az ezen al melléklet 4.4.4. pontja szerinti együtthatója.

- 4.5.3.2. Szélkorrekció fedélzeti szélmérésnél

Abban az esetben, ha a kigurulási eljárás fedélzeti szélmérésen alapszik, akkor a 4.5.3.1.2. szakasz szerinti egyenletekben a w_1 és a w_2 értékét nullára kell beállítani, mert a szélkorrekcióra az ezen al melléklet 4.3.2. pontja alapján már sor került.

- 4.5.4. Vizsgálati tömegkorrekciós tényező

A vizsgálati jármű vizsgálati tömegének K_1 korrekciós tényezőjét az alábbi egyenlet segítségével kell meghatározni:

$$K_1 = f_0 \times \left(1 - \frac{TM}{m_{av}}\right)$$

ahol:

f_0 állandó kifejezés (N);

TM a vizsgálati jármű vizsgálati tömege (kg);

▼M3

m_{av} a vizsgálati jármű kigurulási menetellenállási vizsgálat kezdetén és végén mért tömegének számtani közepe (kg).

▼B

- 4.5.5. A kigurulási menetellenállási görbe korrekciója

- 4.5.5.1. Az ezen al melléklet 4.3.1.4.4. pontjában meghatározott görbét az alábbiak szerint korigálni kell a referenciafeltételekhez:

$$F^* = ((f_0 - w_1 - K_1) + f_1 v) \times (1 + K_0(T - 20)) + K_2 f_2 v^2$$

▼B

ahol:

F^* a korrigált kigurulási menetellenállás (N);

f_0 az állandó kifejezés (N);

▼M3

f_1 az elsőrendű tag együtthatója N/(km/h);

f_2 a másodrendű tag együtthatója, N/(km/h)²;

▼B

K_0 az ezen al melléklet 4.5.2. pontjában meghatározott gördülési ellenállási korrekciós tényező;

K_1 az ezen al melléklet 4.5.4. pontjában meghatározott vizsgálati tömegkorrekció;

K_2 az ezen al melléklet 4.5.1. pontjában meghatározott légellenállási korrekciós tényező;

T a környezeti légköri hőmérséklet számtani közepe (°C);

v a jármű sebessége (km/h);

w_1 az ezen al melléklet 4.5.3. pontjában meghatározott szélellenállás-korrekció (N).

Az $((f_0 - w_1 - K_1) \times (1 + K_0 \times (T-20)))$ számítás eredményeként kapott értéket kell használni a kigurulási menetellenállási együttható A_t célértékeként az ezen al melléklet 8.1. pontja szerinti fékpadterhelés-beállítás kiszámításához.

Az $(f_1 \times (1 + K_0 \times (T-20)))$ számítás eredményeként kapott értéket kell használni a kigurulási menetellenállási együttható B_t célértékeként az ezen al melléklet 8.1. pontja szerinti fékpadterhelés-beállítás kiszámításához.

A $(K_2 \times f_2)$ számítás eredményeként kapott értéket kell használni a kigurulási menetellenállási együttható C_t célértékeként az ezen al melléklet 8.1. pontja szerinti fékpadterhelés-beállítási kiszámításához.

4.5.5.2. Az ezen al melléklet 4.4.4. pontjában meghatározott görbét az alábbi eljárással korrigálni kell a referenciafeltételeknek és a telepített mérőberendezéseknek megfelelően.

4.5.5.2.1. Korrekció a referenciafeltételeknek megfelelően

$$C^* = ((c_0 - w_2 - K_1) + c_1 v) \times (1 + K_0(T - 20)) + K_2 c_2 v^2$$

ahol:

C^* a korrigált menetellenállás (Nm);

c_0 az ezen al melléklet 4.4.4. pontjában meghatározott állandó kifejezés (Nm);

▼ M3

- c_1 a 4.4.4. pontban meghatározott elsőrendű kifejezés együtthatója, Nm/(km/h);
- c_2 a 4.4.4. pontban meghatározott másodrendű kifejezés együtthatója, Nm/(km/h)²;

▼ B

- K_0 az ezen al melléklet 4.5.2. pontjában meghatározott gördülési ellenállási korrekciós tényező;
- K_1 az ezen al melléklet 4.5.4. pontjában meghatározott vizsgálati tömegkorrekció;
- K_2 az ezen al melléklet 4.5.1. pontjában meghatározott légellenállási korrekciós tényező;
- v a jármű sebessége (km/h);
- T a légköri hőmérséklet számtani közepe (°C);
- w_2 az ezen al melléklet 4.5.3. pontjában meghatározott szélkorrekciós ellenállás.

4.5.5.2.2. Korrekció a felszerelt nyomaték-mérők miatt

Ha a menetellenállás meghatározása a nyomaték-mérési eljárással történik, akkor a menetellenállást korrigálni kell a járművön kívülre felszerelt nyomaték-mérő berendezésnek a jármű aerodinamikai jellemzőire gyakorolt hatása miatt.

A c_2 menetellenállási együtthatót az alábbi egyenlet segítségével kell korrigálni:

$$c_{2\text{corr}} = K_2 \times c_2 \times (1 + (\Delta(C_D \times A_f)) / (C_{D'} \times A_f))$$

ahol

$$\Delta(C_D \times A_f) = (C_D \times A_f) - (C_{D'} \times A_f)$$

$C_{D'} \times A_f$ az aerodinamikai ellenállási együttható és a nyomaték-mérő berendezéssel felszerelt jármű homlokfelületének szorzata, az ezen al melléklet 3.2. pontja szerinti feltételeknek eleget tevő szélcsatornában mérve (m²);

$C_D \times A_f$ az aerodinamikai ellenállási együttható és a nyomaték-mérő berendezéssel fel nem szerelt jármű homlokfelületének szorzata, az ezen al melléklet 3.2. pontja szerinti feltételeknek eleget tevő szélcsatornában mérve (m²).

4.5.5.2.3. A menetellenállási együttható célértékei

A $((c_0 - w_2 - K_1) \times (1 + K_0 \times (T-20)))$ számítás eredményeként kapott értéket kell használni a menetellenállási együttható a_t célértékeként az ezen al melléklet 8.2. pontja szerinti fékpadterhelés-beállítás kiszámításához.

A $(c_1 \times (1 + K_0 \times (T-20)))$ számítás eredményeként kapott értéket kell használni a menetellenállási együttható b_t célértékeként az ezen al melléklet 8.2. pontja szerinti fékpadterhelés-beállítás kiszámításához.

▼B

A $(c_{2\text{corr}} \times r)$ számítás eredményeként kapott értéket kell használni a menetellenállási együttható c_t célértékeként az ezen al melléklet 8.2. pontja szerinti fékpadterhelés-beállítás kiszámításához.

5. A kigurulási menetellenállás vagy a menetellenállás járműparaméterek alapján történő kiszámítására szolgáló eljárás
- 5.1. A járművek kigurulási menetellenállásának és menetellenállásának kiszámítása egy kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járműve alapján

Ha a reprezentatív jármű kigurulási menetellenállásának meghatározása az ezen al melléklet 4.3. pontjában leírt eljárás szerint történt, akkor az egyes járművek kigurulási menetellenállását az ezen al melléklet 5.1.1. pontjának megfelelően kell kiszámítani.

Ha a reprezentatív jármű menetellenállásának meghatározása az ezen al melléklet 4.4. pontjában leírt eljárás szerint történt, akkor az egyes járművek menetellenállását az ezen al melléklet 5.1.2. pontjának megfelelően kell kiszámítani.

- 5.1.1. A valamely kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládba tartozó járművek kigurulási menetellenállásának kiszámításához az ezen al melléklet 4.2.1.4. pontjában ismertetett járműparamétereket és a reprezentatív vizsgálati jármű ezen al melléklet 4.3. pontjában meghatározott kigurulási menetellenállási együtthatóit kell használni.

▼M3

- 5.1.1.1. Az egyes járművek kigurulási menetellenállási erőértékét az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$F_c = f_0 + (f_1 \times v) + (f_2 \times v^2)$$

ahol:

F_c a számított kigurulási menetellenállási erőérték a jármű sebességének függvényében (N);

f_0 az alábbi egyenlettel meghatározott állandó kigurulási menetellenállási együttható, (N);

$$f_0 = \text{Max} \left(\left(0,05 \times f_{0r} + 0,95 \times \left(f_{0r} \times TM/TM_r + \left(\frac{RR - RR_r}{1\,000} \right) \times 9,81 \times TM \right) \right); \right. \\ \left. \left(0,2 \times f_{0r} + 0,8 \times \left(f_{0r} \times TM/TM_r + \left(\frac{RR - RR_r}{1\,000} \right) \times 9,81 \times TM \right) \right) \right)$$

f_{0r} a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének állandó kigurulási menetellenállási együtthatója (N);

f_1 az elsőrendű kigurulási menetellenállási együttható, N/(km/h), melynek értékét nullára kell beállítani;

f_2 az alábbi egyenlettel meghatározott másodrendű kigurulási menetellenállási együttható, N/(km/h)²:

$$f_2 = \text{Max}((0,05 \times f_{2r} + 0,95 \times f_{2r} \times A_f/A_{fr}); (0,2 \times f_{2r} + 0,8 \times f_{2r} \times A_f/A_{fr}))$$

f_{2r} a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének másodrendű kigurulási menetellenállási együtthatója, N/(km/h)²;

▼ **M3**

v a jármű sebessége (km/h);

TM a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád egyes járműveinek tényleges vizsgálati tömege (kg);

TM_r a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének vizsgálati tömege (kg);

A_f a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád egyes járműveinek homlokfelülete (m^2),

A_{fr} a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének homlokfelülete (m^2);

RR a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád egyes járműveinek gumiabroncs-gördülési ellenállása (kg/tonna);

RR_r a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének gumiabroncs-gördülési ellenállása (kg/tonna).

Egy adott járműre felszerelt gumiabroncsok esetében az RR gördülési ellenállás értékét az alkalmazandó gumiabroncs energiahatékonysági osztály A4/2. táblázat szerinti osztályértékére kell beállítani.

Ha az első és a hátsó tengelyre szerelt gumiabroncsok különböző energiahatékonysági osztályba tartoznak, akkor a 7. almeléklet 3.2.3.2.2. pontjában található egyenlettel kiszámított súlyozott átlagot kell alkalmazni.

Ha az L és a H járműre azonos gumiabroncsok vannak felszerelve, akkor az interpolációs eljárás alkalmazása során az RR_{ind} értéket az RR_H értékére kell beállítani.

▼ **B**

- 5.1.2. A kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládba tartozó járművek menetellenállásának kiszámításához az ezen almeléklet 4.2.1.4. pontjában ismertetett járműparamétereket és a reprezentatív vizsgálati jármű ezen almeléklet 4.4. pontjában meghatározott menetellenállási együtthatóit kell használni.

▼ **M3**

- 5.1.2.1. Az egyes járművek menetellenállását az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$C_c = c_0 + c_1 \times v + c_2 \times v^2$$

ahol:

C_c a számított menetellenállás a jármű sebességének függvényében (Nm);

c_0 az alábbi egyenlettel meghatározott állandó menetellenállási együttható, (Nm);

$$c_0 = \frac{r'}{1,02} \times \max \left(\left(0,05 \times 1,02 \times c_{0r}/r' + 0,95 \times \left(1,02 \times c_{0r}/r' \times TM/TM_r + \left(\frac{RR - RR_r}{1\,000} \right) \times 9,81 \times TM \right) \right); \right. \\ \left. \left(0,2 \times 1,02 \times c_{0r}/r' + 0,8 \times \left(1,02 \times c_{0r}/r' \times TM/TM_r + \left(\frac{RR - RR_r}{1\,000} \right) \times 9,81 \times TM \right) \right) \right)$$

c_{0r} a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének állandó menetellenállási együtthatója (Nm);

c_1 az elsőrendű kigurulási menetellenállási együttható, Nm/(km/h), melynek értékét nullára kell beállítani;

▼M3

- c_2 az alábbi egyenlettel meghatározott másodrendű menetellenállási együttható, Nm/(km/h)²:
- $$c_2 = r'/1,02 \times \text{Max}((0,05 \times 1,02 \times c_{2r}/r' + 0,95 \times 1,02 \times c_{2r}/r' \times A_f / A_{fr}); (0,2 \times 1,02 \times c_{2r}/r' + 0,8 \times 1,02 \times c_{2r}/r' \times A_f / A_{fr}))$$
- c_{2r} a kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád reprezentatív járművének másodrendű menetellenállási együtthatója, N/(km/h)²;
- v a jármű sebessége (km/h);
- TM a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád egyes járműveinek tényleges vizsgálati tömege (kg);
- TM_r a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének vizsgálati tömege (kg);
- A_f a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád egyes járműveinek homlokfelülete (m²);
- A_{fr} a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének homlokfelülete (m²);
- RR a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád egyes járműveinek gumiabroncs-gördülési ellenállása (kg/tonna);
- RR_r a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművének gumiabroncs-gördülési ellenállása (kg/tonna);
- r' a gumiabroncs dinamikus sugara a görgős fékpadon, 80 km/h sebességnél (m);
- 1,02 a hajtáslánc veszteségeit kompenzáló közelítő együttható.

▼B

- 5.2. Az alapértelmezett kigurulási menetellenállás kiszámítása a járműparaméterek alapján
- 5.2.1. A kigurulási menetellenállásnak a kigurulási vagy a nyomatékmérési eljárással történő megállapításának alternatívájaként alapértelmezett kigurulási menetellenállás számítási eljárás is alkalmazható.
- Az alapértelmezett kigurulási menetellenállás járműparaméterek alapján történő kiszámításához számos paramétert, például a jármű vizsgálati tömegét, szélességét és magasságát kell használni. Az F_c alapértelmezett kigurulási menetellenállást a vonatkoztatási sebességpontokhoz kell kiszámítani.
- 5.2.2. Az alapértelmezett kigurulási menetellenállási erőértéket az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$F_c = f_0 + f_1 \times v + f_2 \times v^2$$

ahol:

- F_c a számított alapértelmezett kigurulási menetellenállási erőérték a jármű sebességének függvényében (N);

▼B

f_0 az alábbi egyenlettel meghatározott állandó kigurulási menetellenállási együttható, (N):

$$f_0 = 0,140 \times TM;$$

▼M3

f_1 az elsőrendű kigurulási menetellenállási együttható, N/(km/h), melynek értékét nullára kell beállítani;

f_2 az alábbi egyenlet használatával meghatározott másodrendű kigurulási menetellenállási együttható N/(km/h)²:

$$f_2 = (2,8 \times 10^{-2} \times TM) + (0,0170 \times \text{width} \times \text{height});$$

▼B

v a jármű sebessége (km/h);

TM vizsgálati tömeg (kg);

width a jármű ISO 612:1978 szabvány 6.2. pontja szerint meghatározott szélessége (m);

height a jármű ISO 612:1978 szabvány 6.3. pontja szerint meghatározott magassága (m);

6. Szélcsatornás eljárás

A szélcsatornás eljárás olyan kigurulási menetellenállás-mérési eljárás, amelynek szélcsatorna és görgős fékpad vagy szélcsatorna és futószalagos fékpad kombinációját alkalmazzák. A próbapadok különálló berendezések, vagy egymással integráltak is lehetnek.

6.1. Mérési módszer

6.1.1. A kigurulási menetellenállás meghatározása az alábbiak szerint történik:

a) a szélcsatornában mért és a futószalagos fékpadon mért kigurulási menetellenállási erőértékek összeadásával; vagy

b) a szélcsatornában mért és a görgős fékpadon mért kigurulási menetellenállási erőértékek összeadásával.

6.1.2. Az aerodinamikus légellenállást a szélcsatornában kell megmérni.

6.1.3. A gördülési ellenállást és a hajtáslánc veszteségeit a futószalagos fékpadon vagy a görgős fékpadon, az első és a hátsó tengelyen egyidejűleg kell megmérni.

6.2. A berendezések jóváhagyó hatóság általi elfogadása

A berendezések minősítésének igazolása érdekében a szélcsatornás eljárás eredményeit össze kell hasonlítani a kigurulási eljárással elért eredményekkel, és a fentieket valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben szerepeltetni kell.

6.2.1. A jóváhagyó hatóságnak három járművet kell kiválasztania. A járműveknek le kell fedniük a szóban forgó berendezésekkel mérni kívánt járművek teljes tartományát (például méret, tömeg).

6.2.2. A három jármű mindegyikével két-két független kigurulási vizsgálatot kell végrehajtani az ezen al melléklet 4.3. pontja szerint, és az eredményül kapott f_0 , f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együtthatókat ugyanazon szakasz alapján meg kell határozni, és az ezen al melléklet 4.5.5. pontja szerint korrigálni kell. Az adott vizsgálati

▼B

jármű kigurulási vizsgálati eredménye a két független kigurulási teszt eredményéből kapott kigurulási menetellenállási együtthatók számtani közepe lesz. Ha a berendezések jóváhagyási feltételeinek való megfeleléshez kettőnél több kigurulási vizsgálat szükséges, akkor valamennyi érvényes vizsgálat eredményét átlagolni kell.

- 6.2.3. Az ezen al melléklet 6.3. és 6.7. pontjai (ez utóbbit is beleértve) szerinti szélcsatornás eljárással végzett méréseket ugyanazzal a három, és azonos állapotban lévő járművel kell végrehajtani, amely az ezen al melléklet 6.2.1. pontjában kiválasztásra került, majd meg kell határozni az eredményül kapott f_0 , f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együtthatót.

Ha a gyártó úgy dönt, hogy a szélcsatornás eljárásán belül egy vagy több választható alternatív módszert is alkalmaz (például a jármű 6.5.2.1. szakasz szerinti előkondicionálását, a 6.5.2.2. és a 6.5.2.3. szakasz szerinti eljárást és a 6.5.2.3.3. szakasz szerinti fékpadbeállítás), akkor ezeket az eljárásokat szintén kell alkalmazni a berendezések jóváhagyási eljárása során is.

- 6.2.4. Jóváhagyási feltételek

A berendezés vagy berendezések kombinációja akkor hagyható jóvá, ha mindkét alábbi feltételnek megfelel:

- a) A szélcsatornás eljárás és a kigurulási eljárás esetén az ε_k értékkel kifejezett ciklusenergia közötti eltérésnek mindhárom k jármű esetében a $\pm 0,05$ értéken kell lennie, az alábbi egyenlet alapján:

$$\varepsilon_k = \frac{E_{k,WTC}}{E_{k,coastdown}} - 1$$

ahol:

ε_k a szélcsatornás eljárással és a kigurulási eljárással eredményül kapott ciklusenergia közötti eltérés a teljes 3. osztályú WLTC ciklus alatt, a k jármű esetében, százalékban megadva;

$E_{k,WTC}$ a k jármű ciklusenergiája a teljes 3. osztályú WLTC ciklus alatt, a szélcsatornás eljárás alapján eredményül kapott kigurulási menetellenállás alapján, a 7. al melléklet 5. pontja szerinti számítással (J);

$E_{k,coastdown}$ a k jármű ciklusenergiája a teljes 3. osztályú WLTC ciklus alatt, a kigurulási eljárás alapján eredményül kapott kigurulási menetellenállás alapján, a 7. al melléklet 5. pontja szerinti számítással (J); és

- b) a három eltérés $\bar{x}$ számtani közepének a 0,02 értéken belül kell lennie.

$$\bar{x} = \left| \frac{\varepsilon_1 + \varepsilon_2 + \varepsilon_3}{3} \right|$$

▼M3

A jóváhagyó hatóságnak rögzítenie kell a jóváhagyást a mérési adatokkal és a szóban forgó berendezésekkel együtt.

▼B

A berendezés a jóváhagyás kiadása után legfeljebb két éven át használható a kigurulási menetellenállás megállapítására.

▼ B

A görgős fékpad vagy a futószalagos fékpad és a szélcsatorna valamennyi kombinációját külön-külön kell jóváhagyni.

6.3. A jármű előkészítése és a hőmérséklet

A jármű kondicionálását és előkészítését futószalagos fékpados vagy görgős fékpados és szélcsatornás mérések esetén is az ezen almeléklet 4.2.1. és 4.2.2. pontja alapján kell elvégezni.

A 6.5.2.1. pontban ismertetett alternatív bemelegítési eljárás alkalmazása esetén a vizsgálati tömeg kiigazításának célértékét úgy kell elérni, valamint a jármű tömegmérését és a mérést is úgy kell végrehajtani, hogy a járművezető nincs a járműben.

A futószalagos és a görgős fékpados tesztcellák esetében is 20 °C értékű beállított hőmérsékletet kell alkalmazni, ± 3 °C tűréssel. A gyártó kérésére a beállított hőmérséklet 23 °C is lehet, szintén ± 3 °C tűréssel.

6.4. Szélcsatornás eljárás

6.4.1. Szélcsatornára vonatkozó feltételek

▼ M3

A szélcsatorna kialakításának, a vizsgálati eljárásoknak és a korrekcióknak a közüti ($CD \times Af$) értéket képviselő ($CD \times Af$) értéket kell eredményül adniuk, és az ismételhetőségüknek $\pm 0,015$ m² értékűnek kell lennie.

▼ B

Valamennyi ($C_D \times A_f$) mérés esetén az alábbi módosításokkal teljesülniük kell a szélcsatornára vonatkozó, az ezen almeléklet 3.2. pontjában felsorolt feltételeknek:

- a) az ezen almeléklet 3.2.4. pontjában leírt szilárd akadályozási aránynak 25 százaléknál kisebbnek kell lennie;
- b) a bármely gumiabronccsal érintkező futószalag-felületnek legalább 20 százalékkal meg kell haladnia az adott gumiabroncs érintkezési felületének hosszát, és legalább az érintkező felülettel megegyező szélességűnek kell lennie;
- c) az ezen almeléklet 3.2.8. pontjában leírt teljes levegőnyomás szórásának a fűvókakimenetnél 1 százaléknál kisebbnek kell lennie;
- d) az ezen almeléklet 3.2.10. pontjában leírt rögzítő rendszer akadályozási arányának 3 százaléknál kisebbnek kell lennie.

6.4.2. Szélcsatornás mérés

A járműnek az ezen almeléklet 6.3. pontja szerinti állapotban kell lennie.

▼ M3

A járművet a szélcsatorna hossztengelyével párhuzamosan, legfeljebb ± 10 mm értékű tűréssel kell elhelyezni.

A járművet 0° értékű irányeltérési szöggel, $\pm 0,1^\circ$ tűréssel kell elhelyezni.

▼ B

Az aerodinamikus légellenállást legalább 60 másodpercen keresztül, és legalább 5 Hz gyakorisággal kell mérni. Alternatív lehetőségként, a légellenállást legalább 1 Hz gyakorisággal és legalább 300 egymást követő mintavétellel is meg lehet mérni. Az eredmény a légellenállás számtani közepe lesz.

▼B

Abban az esetben, ha a jármű mozgatható aerodinamikai felépítményelemekkel rendelkezik, akkor a jelen eljárás 4.2.1.5. pontja érvényes. Ha a mozgatható elemek helyzete függ a jármű sebességétől, akkor a szélsatornában valamennyi lehetséges helyzetet meg kell mérni, és bizonyítékot kell szolgáltatni a jóváhagyó hatóság számára, amely a vonatkoztatási sebesség, a mozgatható elem helyzete és a megfelelő ($C_D \times A_F$) közötti kapcsolatot bemutatja.

6.5. Futószalagos fékpad alkalmazása a szélsatornás eljárásnál

6.5.1. A futószalagos fékpadra vonatkozó feltételek

6.5.1.1. A futószalagos próbapad leírása

A kerekek olyan futószalagon forognak, amelyek nem változtatják meg a kerekek gördülési jellemzőit a közúton érvényesekhez viszonyítva. Az x irányban mért erőknek a hajtáslánc súrlódási erőit is tartalmazniuk kell.

6.5.1.2. Járműrögzítő rendszer

A fékpadnak rendelkeznie kell olyan központosító berendezéssel, amely a jármű z tengely körüli elfordulását $\pm 0,5$ értékű tűrésen belül irányban tartja. A rögzítő rendszernek a kigurulási menetellenállás megállapítására szolgáló kigurulási menetek alatt az alábbi határokon belül kell tartania a központosított meghajtott kerék helyzetét:

6.5.1.2.1. Oldalirányú helyzet (y tengely)

A járműnek az y irányban beigazítva kell maradnia, és az oldalirányú elmozdulást a lehető legkisebbre kell csökkenteni.

6.5.1.2.2. Elülső és hátsó helyzet (x tengely)

Az ezen al melléklet 6.5.1.2.1. pontjában ismertetett követelmény sérelme nélkül mindkét keréktengelynek a futószalag keresztirányú tengelyétől ± 10 mm távolságon belül kell lennie.

6.5.1.2.3. Függőleges erő

A rögzítő rendszert úgy kell kialakítani, hogy ne fejtsen ki függőleges erőt a hajtott kerekre.

6.5.1.3. A mért erők pontossága

Egyedül a kerek forgatásának reakcióerejét kell megmérni. Az eredménynek nem kell figyelembe vennie külső erőket (például a hűtőventilátor levegőjének erejét, a járműrögzítő rendszert, a futószalag aerodinamikus reakcióerőit, a fékpad veszteségeit stb.).

Az x irányú erőt ± 5 N pontossággal kell mérni:

6.5.1.4. A futószalag sebességszabályozása

A futószalag sebességét $\pm 0,1$ km/h pontossággal kell szabályozni.

6.5.1.5. A futószalag felülete

A futószalag felületének tisztának és száraznak kell lennie, továbbá nem lehet rajta olyan idegen anyag, amely a gumiabroncsok megcsúszását eredményezheti.

▼ M3

6.5.1.6. Hűtés

A jármű irányába változó sebességű légáramot kell fűjni. A levegő-fűvóka-kimenetnél beállított lineáris sebességének 5 km/h értékű mérési sebességek felett meg kell egyeznie a megfelelő fékpadsebességgel. A levegő sebességének a fűvókakimenetnél a mérési sebességhez viszonyítva ± 5 km/h tartományon belül, vagy a megfelelő mérési sebesség ± 10 százalékán belül – a kettő közül a nagyobb értéken belül – kell maradnia.

▼ B

6.5.2. Futószalagos fékpados mérés

A mérési eljárás az ezen al melléklet 6.5.2.2. pontja vagy 6.5.2.3. pontja alapján hajtható végre.

6.5.2.1. Előkondicionálás

A járművet a fékpadon az ezen al melléklet 4.2.4.1.1–4.2.4.1.3. pontjai (ez utóbbit is beleértve) szerint kell kondicionálni.

A fékpad F_d terhelésbeállításának az előkondicionálás során az alábbiaknak kell lennie:

$$F_d = a_d + b_d \times v + c_d \times v^2$$

ahol:

$$a_d = 0$$

$$b_d = 0;$$

$$c_d = (C_D \times A_f) \times \frac{\rho_0}{2} \times \frac{1}{3,6^2}$$

A fékpad ekvivalens tehetetlenségi nyomatéka a vizsgálati tömeg legyen.

A terhelésbeállításához használt aerodinamikus légellenállást az ezen al melléklet 6.7.2. szakaszából kell átvenni, és bemenetként közvetlenül beállítható. Ellenkező esetben e szakasz a_d , b_d és c_d értékét kell használni.

A gyártó kérésére ezen alfejezet 4.2.4.1.2. pontjának alternatívájaként a bemelegítés a járműnek a futószalagon történő vezetésével is végrehajtható.

A bemelegítési sebességnek ebben az esetben meg kell egyeznie a vonatkozó WLTC ciklus legnagyobb sebességének 110 százalékával, időtartamának meg kell haladnia az 1 200 másodpercet, és addig kell folytatni, míg a mért erő egy 200 másodperces időtartamon belüli változása 5 N alá nem csökken.

6.5.2.2. Mérési eljárás stabilizált sebességekkel

6.5.2.2.1. A vizsgálatot a legnagyobb vonatkoztatási sebességponttól a legalacsonyabbig kell lefolytatni.

6.5.2.2.2. Közvetlenül az előző sebességpontnál végzett mérést követően, az aktuálistól a következő alkalmazandó vonatkoztatási sebességpontig történő lassulást körülbelül 1 m/s^2 értékű finom átmenettel kell végrehajtani.

6.5.2.2.3. A vonatkoztatási sebességet legalább 4 másodpercig, de legfeljebb 10 másodpercig stabilizálni kell. A mérőberendezésnek biztosítania kell, hogy a mért erő jele ennek az időtartamnak a leteltével stabilizált legyen.

▼B

- 6.5.2.2.4. Az erőt az egyes vonatkoztatási sebességeknél legalább 6 másodpercen keresztül kell mérni, miközben a jármű sebességét állandó értéken kell tartani. Az adott vonatkoztatási sebességhoz tartozó, eredményül kapott $F_{jD_{\text{Dyνο}}}$ erő az erő mérés időtartama alatti számtani középértéke.

Valamennyi vonatkoztatási sebesség esetében meg kell ismételni az ezen al melléklet 6.5.2.2.2–6.5.2.2.4. pontjában leírt lépéseket.

- 6.5.2.3. Mérési eljárás lassulással

- 6.5.2.3.1. Az előkondicionálást és a fékpadbeállítást az ezen al melléklet 6.5.2.1. pontja szerint kell végrehajtani. A járművet minden egyes kigurulás előtt a legnagyobb vonatkoztatási sebességgel, vagy az alternatív bemelegítési eljárás alkalmazása esetén a legnagyobb vonatkoztatási sebesség 110 százalékával kell vezetni, legalább 1 percen keresztül. A járművet ezt követően fel kell gyorsítani legalább 10 km/h különbséggel a legnagyobb vonatkoztatási sebesség fölé, és azonnal meg kell kezdeni a kigurulást.

- 6.5.2.3.2. ► **M3** A mérést az ezen al melléklet 4.3.1.3.1–4.3.1.4.4. pontja alapján kell végrehajtani. Ha a kigurulást nem lehetséges a két ellentétes irányban végrehajtani, akkor az ezen al melléklet 4.3.1.4.2. pontja szerinti, a Δt_{ji} kiszámítására szolgáló egyenletet nem kell alkalmazni. A mérést le kell állítani két lassulás után, ha mindkét kigurulás erőértéke valamennyi referencia-sebességhoz tartozó ± 10 N értéken belüli, ellenkező esetben legalább három kigurulást kell végrehajtani az ezen al melléklet 4.3.1.4.2. pontjában meghatározott feltételek szerint. ◀

- 6.5.2.3.3. Az egyes v_j vonatkoztatási sebességekhez tartozó $f_{jD_{\text{Dyνο}}}$ értéket a szimulált aerodinamikai erő eltávolításával kell kiszámítani:

$$f_{jD_{\text{Dyνο}}} = f_{jD_{\text{Decel}}} - c_d \times v_j^2$$

ahol:

$f_{jD_{\text{Decel}}}$ az ezen al melléklet 4.3.1.4.4. pontja szerinti, a j vonatkoztatási sebességhoz tartozó F_j erő kiszámítására szolgáló egyenlet segítségével meghatározott erőérték (N);

c_d az ezen al melléklet 6.5.2.1. pontjában meghatározott fékpad-beállítási együttható ($\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$).

Alternatív lehetőségként, a gyártó kérésére, a c_d értéke nullára állítható a kigurulás alatt és az $f_{jD_{\text{Dyνο}}}$ kiszámítása során.

- 6.5.2.4. Mérési körülmények

A járműnek az ezen al melléklet 4.3.1.3.2. pontja szerinti állapotban kell lennie.

▼M3**▼B**

- 6.5.3. A futószalagos fékpados eljárás mérési eredménye

A futószalagos fékpados eljárással kapott $f_{jD_{\text{Dyνο}}}$ eredmény az ezen al melléklet 6.7. pontjában ismertetett számításokban f_j értéként szerepel.

▼B

6.6. Görgős fékpad alkalmazása a szélsatornás eljárásnál

6.6.1. Feltételek

Az 5. al melléklet 1. és 2. pontjában meghatározottakon kívül az ezen al melléklet 6.6.1.1. és 6.6.1.6. szakasza között (ez utóbbit is beleértve) leírt feltételek is érvényesek.

▼M3

6.6.1.1. A görgős fékpad leírása

Az első és a hátsó tengelyt egy-egy, legalább 1,2 méter átmérőjű görgővel kell ellátni.

▼B

6.6.1.2. Járműrögzőtő rendszer

A fékpadnak rendelkeznie kell a járművet beigazító központosító berendezéssel. A rögzőtő rendszernek a központosított hajtott kerék helyzetét az alábbi ajánlott határokon belül kell tartania a kigurulási menetellenállás megállapítására szolgáló kigurulási menetek során:

6.6.1.2.1. A jármű helyzete

A vizsgálni kívánt járművet az ezen al melléklet 7.3.3. pontjában meghatározott görgős fékpadra kell helyezni.

6.6.1.2.2. Függőleges erő

A rögzőtő rendszernek meg kell felelnie az ezen al melléklet 6.5.1.2.3. pontja szerinti követelményeknek.

6.6.1.3. A mért erők pontossága

A mért erőértékek pontosságának meg kell felelnie az ezen al melléklet 6.5.1.3. pontjában leírtaknak, az x irányú erő kivételével, amelyet az 5. al melléklet 2.4.1. pontjában meghatározott pontossággal kell megmérni.

6.6.1.4. A fékpad sebességszabályzása

A görgők sebességét $\pm 0,2$ km/h pontossággal kell szabályozni.

▼M3

6.6.1.5. A görgők felülete

A görgő felületének tisztának és száraznak kell lennie, továbbá nem lehet rajta olyan idegen anyag, amely a gumiabroncsok megcsúszását eredményezheti.

▼B

6.6.1.6. Hűtés

A hűtőventilátornak meg kell felelnie az ezen al melléklet 6.5.1.6. pontjában leírtaknak.

6.6.2. Görgős fékpados mérés

A mérést az ezen al melléklet 6.5.2. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani.

▼M3

6.6.3. A görgős fékpadon mért erők sík felületre vonatkozó értékre történő korrigálása

A görgős fékpadon mért erőket korrigálni kell egy olyan vonatkoztatási értékhez, amely egyenértékű a közúttal (sík felület), és az eredményre a továbbiakban az f_j értékként kell hivatkozni.

▼ M3

$$f_j = f_{jD_{\text{Dyνο}}} \times c1 \times \sqrt{\frac{1}{\frac{R_{\text{Wheel}}}{R_{\text{Dyνο}}} \times c2 + 1}} + f_{jD_{\text{Dyνο}}} \times (1 - c1)$$

ahol:

$c1$ az $f_{jD_{\text{Dyνο}}}$ értéknek a gumiabroncs-gördülési ellenállását kitevő része;

$c2$ a görgős fékpadra jellemző sugárkorrekciós tényező;

$f_{jD_{\text{Dyνο}}}$ az egyes j vonatkoztatási sebességekhez a 6.5.2.3.3. pontban kiszámított erőérték (N);

R_{Wheel} a gumiabroncs névleges tervezési átmérőjének a fele (m);

$R_{\text{Dyνο}}$ a görgős fékpad görgőjének átmérője (m).

A gyártónak és a jóváhagyó hatóságnak a gyártó által a görgős fékpadon vizsgálni kívánt gumijellemzők tartományára vonatkozóan benyújtott korrelációs vizsgálati bizonyítékok alapján meg kell állapodnia a használandó $c1$ és $c2$ tényezőket illetően.

Alternatív lehetőségként az alábbi konzervatív egyenlet is alkalmazható:

$$f_j = f_{jD_{\text{Dyνο}}} \times \sqrt{\frac{1}{\frac{R_{\text{Wheel}}}{R_{\text{Dyνο}}} \times 0,2 + 1}}$$

A $C2$ értéke 0,2, kivéve akkor kell 2,0 értéket használni, ha a kigurulási menetellenállási delta módszert (lásd a 6.8. pontot) használják és a 6.8.1. pont szerint kiszámított kigurulási menetellenállási delta értéke negatív.

▼ B

6.7. Számítások

6.7.1. A futószalagos és a görgős fékpadon mért eredmények korrelációja

Az ezen al melléklet 6.5. és 6.6. pontjában meghatározott erőértékeket az alábbi egyenlet segítségével korrigálni kell a referencia-feltételekhez:

$$F_{Dj} = (f_j - K_1) \times (1 + K_0(T - 293))$$

ahol:

F_{Dj} a futószalagos vagy a görgős fékpadon, a j vonatkoztatási sebességnél mért korrigált ellenállás (N);

f_j a j vonatkoztatási sebességnél mért erő (N);

K_0 az ezen al melléklet 4.5.2. pontjában meghatározott gördülési ellenállási korrekciós tényező (K^{-1});

K_1 az ezen al melléklet 4.5.4. pontjában meghatározott vizsgálati tömegkorrekció (N);

T a tesztcella mérés közbeni hőmérsékletének számtani közepe (K).

▼B

6.7.2. Az aerodinamikus erő kiszámítása

Az aerodinamikus légellenállást az alábbi egyenlettel kell kiszámítani. Ha a jármű sebességtől függően mozgatható aerodinamikai felépítványelemekkel rendelkezik, akkor a megfelelő $(C_D \times A_f)$ értékeket kell alkalmazni az érintett vonatkoztatási sebességpontokban.

$$F_{Aj} = (C_D \times A_f)_j \times \frac{\rho_0}{2} \times \frac{v_j^2}{3,6^2}$$

ahol:

F_{Aj} a szélcsatornában a j vonatkoztatási sebességnél mért aerodinamikus légellenállás (N);

$(C_D \times A_f)_j$ a légellenállási együttható és a homlokfelület szorzata a hozzá tartozó j vonatkoztatási sebességpontnál (m^2);

ρ_0 az ezen al melléklet 3.2.10. pontjában meghatározott száraz levegősűrűség (kg/m^3);

v_j a j vonatkoztatási sebesség (km/h).

6.7.3. A kigurulási menetellenállási értékek kiszámítása

A teljes kigurulási menetellenállást az ezen al melléklet 6.7.1. és a 6.7.2. pontja szerinti eredmények összegeként az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$F_j^* = F_{Dj} + F_{Aj}$$

valamennyi alkalmazandó j vonatkoztatási sebességpont esetében (N);

Valamennyi kiszámított F_j^* esetében a kigurulási menetellenállási egyenletben szereplő f_0 , f_1 és f_2 együtthatót a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízissel kell kiszámítani, és az ezen al melléklet 8.1.1. pontjában együttható-célértékeként kell alkalmazni.

Abban az esetben, ha a szélcsatornás eljárással vizsgált jármű(vek) egy kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járműve(i), akkor az f_1 együttható értékét nullára kell beállítani, míg az f_0 és f_2 együtthatót a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízissel újra kell számítani.

▼M3

6.8. Kigurulási menetellenállási delta módszer

Az interpolációs módszer használata során a kigurulási menetellenállási interpolációba be nem épített opciók használata érdekében (azaz aerodinamika, gördülési ellenállás és tömeg) a kigurulási menetellenállási delta módszerrel megmérhető a jármű súrlódási delta értéke (azaz a fékrendszerek közötti súrlódási különbség). Az alábbi lépéseket kell elvégezni:

- Meg kell mérni az R jármű súrlódását;
- Meg kell mérni a súrlódási különbséget okozó opcióval rendelkező jármű (N jármű) súrlódását;
- A különbséget a 6.8.1. pont szerint kell kiszámítani.

Ezeket a méréseket a 6.5. pont szerinti futószalagos vagy a 6.6. pont szerinti görgős fékpadon kell elvégezni és az eredmények korrekcióját (az aerodinamikai erő kizárásával) a 6.7.1. pont szerint kell kiszámítani.

▼ **M3**

E módszer alkalmazása csak az alábbi feltétel teljesülése esetén megengedett:

$$\left| \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n (F_{Dj,R} - F_{Dj,N}) \right| \leq 25N$$

ahol:

$F_{Dj,R}$ R járműnek a futószalagos vagy a görgős fékpadon, a j vonatkoztatási sebességnél mért, a 6.7.1. pont szerint kiszámított korrigált ellenállása (N);

$F_{Dj,N}$ N járműnek a futószalagos vagy görgős fékpadon, a j vonatkoztatási sebességnél mért, a 6.7.1. pont szerint kiszámított korrigált ellenállása (N);

n a sebességpontok teljes száma.

Ez az alternatív kigurulási menetellenállás meghatározási módszer csak akkor alkalmazható, ha az R és az N járművek aerodinamikai ellenállása azonos, és ha a mért delta érték megfelelően lefedti a jármű energiafelhasználására gyakorolt teljes hatást. Nem alkalmazható ez a módszer, ha ez az N jármű abszolút kigurulási menetellenállásának átfogó pontosságát bármilyen módon veszélyezteti.

6.8.1. Futószalagos vagy görgős fékpad együtthatóinak meghatározása

A delta kigurulási menetellenállást az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$F_{Dj,Delta} = F_{Dj,N} - F_{Dj,R}$$

ahol:

$F_{Dj,Delta}$ a j vonatkoztatási sebességnél fennálló delta kigurulási menetellenállás (N);

$F_{Dj,N}$ N járműnek a futószalagos vagy a görgős fékpadon, a j vonatkoztatási sebességnél mért, a 6.7.1. pont szerint kiszámított korrigált ellenállása (N);

$F_{Dj,R}$ R referencijárműnek a futószalagos vagy a görgős fékpadon, a j vonatkoztatási sebességnél mért, a 6.7.1. pont szerint kiszámított korrigált ellenállása (N);

Az összes kiszámított $F_{Dj,Delta}$ értékhez a kigurulási menetellenállás egyenletében szereplő $f_{0,Delta}$, $f_{1,Delta}$ és $f_{2,Delta}$ együtthatót a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízissel kell kiszámítani.

6.8.2. A jármű közúti terhelésének meghatározása

Ha az interpolációs módszert (lásd a 7. al melléklet 3.2.3.2. pontját) nem használják, az N jármű esetében a kigurulási menetellenállási delta módszert a következő egyenletekkel összhangban kell kiszámítani:

$$f_{0,N} = f_{0,R} + f_{0,Delta}$$

$$f_{1,N} = f_{1,R} + f_{1,Delta}$$

$$f_{2,N} = f_{2,R} + f_{2,Delta}$$

▼ M3

ahol:

- N N jármű kigurulási menetellenállási együtthatóira utal;
- R R referenciajármű kigurulási menetellenállási együtthatóira utal;
- Delta a 6.8.1. pontban meghatározott kigurulási menetellenállási együtthatókra utal.

▼ B

7. A kigurulási menetellenállás átvitele a görgős fékpadra
- 7.1. A görgős fékpadon végzett vizsgálat előkészületei

▼ M3

- 7.1.0. Fékpad üzemmódjának kiválasztása
- A vizsgálatot vagy 2WD vagy 4WD üzemmódban működő fékpadon kell elvégezni a 6. melléklet 2.4.2.4. pontja szerint.

▼ B

- 7.1.1. A laboratóriumra vonatkozó feltételek

▼ M3

- 7.1.1.1. Görgő(k)
- A görgős fékpad görgőjének (görgőinek) tisztának és száraznak kell lennie (lenniük), továbbá nem lehet rajta olyan idegen anyag, amely a gumiabroncsok megcsúszását eredményezheti. A fékpadot az alábbi, 1. típusú vizsgálatnak megfelelő, összekapcsolt vagy szétkapcsolt állapotban kell üzemeltetni. A görgős fékpad sebességét az energiaelnyelő egységhez csatlakoztatott görgőn kell mérni.

▼ B

- 7.1.1.1.1. A gumiabroncsok megcsúszása
- A gumiabroncsok megcsúszásának kiküszöbölése érdekében további súlyok helyezhetők a járműre vagy a járműbe. A gyártónak a további ráhelyezett súlyokkal végre kell hajtania a terhelésbeállítást a fékpadon. A további ráhelyezett súlyokat a terhelésbeállítási, valamint a kibocsátási és a tüzelőanyag-fogyasztási vizsgálatok során is alkalmazni kell. Bármilyen ráhelyezett súly alkalmazását valamennyi vonatkozó vizsgálati íven szerepeltetni kell.
- 7.1.1.2. Szobahőmérséklet
- A laboratóriumi környezeti hőmérsékletet 23 °C-ra kell beállítani, amely a vizsgálat során legfeljebb ± 5 °C értékkel ingadozhat, hacsak mást nem ír elő valamely soron következő vizsgálat.
- 7.2. A görgő fékpad előkészítése
- 7.2.1. A tehetetlenségi tömeg beállítása
- A görgős fékpad ekvivalens tehetetlenségi nyomatékát az ezen al melléklet 2.5.3. pontja alapján kell beállítani. Ha a görgős fékpad nem alkalmas a tehetetlenségi nyomaték pontos beállítására, akkor a következő magasabb tehetetlenségi nyomatékbeállítást kell alkalmazni, legfeljebb 10 kg értékű növekménnyel.
- 7.2.2. A görgős fékpad bemelegítése
- A görgős fékpadot a fékpad gyártói ajánlásainak megfelelően, vagy más olyan alkalmas eljárással kell bemelegíteni, hogy a fékpad súrlódási veszteségei stabilizálódjanak.
- 7.3. A jármű előkészítése

▼B

7.3.1. Gumiabroncsnyomás-módosítás

1. típusú vizsgálatok esetében kondicionálási hőmérsékleten a gumiabroncsnyomást legfeljebb a választott gumiabroncs gyártója által meghatározott nyomástartományának (lásd az ezen al melléklet 4.2.2.3. pontját) alsó határa felett 50 százalékra szabad beállítani, és azt valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben szerepeltetni kell.

▼M3

7.3.2. Ha a fékpadbeállítások meghatározása nem reprodukálható erők miatt nem tud megfelelni a 8.1.3. pontban ismertetett feltételeknek, akkor a járművet kigurulási üzemmóddal kell felszerelni. A járműkigurulási üzemmódot a jóváhagyó hatóságnak jóvá kell hagynia, és a járműkigurulási üzemmód alkalmazását szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

Ha az adott jármű kigurulási üzemmóddal rendelkezik, akkor azt a kigurulási menetellenállás megállapítása során és a görgős fékpadon is működtetni kell.

7.3.3. A jármű elhelyezése a fékpadon

A vizsgált járművet alapállásban kell elhelyezni a görgős fékpadon, és biztonságos módon kell rögzíteni. Egygörgős fékpad használata esetén a gumiabroncs görgővel érintkező felülete középpontjának ± 25 mm vagy a görgő átmérőjének ± 2 százalékanak megfelelő pontossággal (a kettő közül a kisebbik értéket kell figyelembe venni) a görgő tetején kell lennie.

Nyomatékmérési eljárás alkalmazása esetén a gumiabroncsnyomást úgy kell módosítani, hogy a dinamikus sugár a 4.4.3.1. pontban található egyenletek alkalmazásával kiszámított r_j dinamikus sugártól 0,5 százaléknál kisebb mértékben térjen el a 80 km/h sebességhez tartozó vonatkoztatási sebességpontnál. A görgős fékpadon érvényes dinamikus sugarat a 4.4.3.1. pontban ismertetett eljárással kell kiszámítani.

Ha ez a módosítás a 7.3.1. pontban meghatározott tartományon kívüli értéket eredményez, akkor a nyomatékmérési eljárás nem alkalmazható.

7.3.3.1. [Fenntartva]

▼B

7.3.4. A jármű bemelegítése

▼M3

7.3.4.1. A jármű bemelegítését az alkalmazandó WLTC ciklus szerint kell végrehajtani.

▼B

7.3.4.2. Ha a jármű bemelegítése megtörtént, akkor az ezen al melléklet 7.3.4.1. pontjában alkalmazott, legnagyobb sebességű WLTC szakaszt kell végrehajtani.

7.3.4.3. Alternatív bemelegítési eljárás

7.3.4.3.1. A járműgyártó és a jóváhagyó hatóság hozzájárulásával alternatív bemelegítési eljárás is alkalmazható. A jóváhagyott alternatív bemelegítési eljárás az egyazon kigurulási menetellenállási járműcsaládba tartozó járművek esetében alkalmazható, és az eljárásnak meg kell felelnie az ezen al melléklet 7.3.4.3.2–7.3.4.3.5. pontjában ismertetett követelményeknek.

7.3.4.3.2. Legalább egy, a kigurulási menetellenállási járműcsaládot képviselő járművet ki kell választani.

▼B

- 7.3.4.3.3. A 7. al melléklet 5. pontja szerint a korrigált f_{0a} , f_{1a} és f_{2a} kigurulási menetellenállási együtthatókkal az alternatív bemelegítési eljárás vonatkozásában kiszámított ciklus-energiaigénynek minden vonatkozó esetben egyenlőnek vagy nagyobbaknak kell lennie, mint a kigurulási menetellenállási együtthatók f_0 , f_1 és f_2 célértékeivel számított ciklus-energiaigény.

Az f_{0a} , f_{1a} és f_{2a} korrigált kigurulási menetellenállási együtthatókat az alábbi egyenletekkel kell kiszámítani:

$$f_{0a} = f_0 + A_{d\_alt} - A_{d\_WLTC}$$

$$f_{1a} = f_1 + B_{d\_alt} - B_{d\_WLTC}$$

$$f_{2a} = f_2 + C_{d\_alt} - C_{d\_WLTC}$$

ahol:

A_{d_alt} , B_{d_alt} és C_{d_alt} a fékpadbeállítási együtthatók az alternatív bemelegítési eljárás után;

A_{d_WLTC} , B_{d_WLTC} és C_{d_WLTC} a fékpadbeállítási együtthatók az ezen al melléklet 7.3.4.1. pontjában leírt WLTC bemelegítési eljárás után és az ezen al melléklet 8. pontja szerinti érvényes fékpadbeállítás után.

- 7.3.4.3.4. Az f_{0a} , f_{1a} és f_{2a} korrigált kigurulási menetellenállási együtthatókat csak az ezen al melléklet 7.3.4.3.3. pontjában kell alkalmazni. Minden más számításhoz a kigurulási menetellenállási együttható f_0 , f_1 és f_2 célértékeit kell alkalmazni.

- 7.3.4.3.5. Az eljárás és egyenértékűségének részleteit be kell nyújtani a jóváhagyó hatóság számára.

8. A görgős fékpad terhelésbeállítása

- 8.1. A görgős fékpad terhelésbeállítása a kigurulási eljárás segítségével
Ez az eljárás akkor alkalmazható, ha az f_0 , f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együttható meghatározására sor került.

Ez az eljárás kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád esetében akkor alkalmazható, ha a reprezentatív jármű kigurulási menetellenállása az ezen al melléklet 4.3. pontjában ismertetett kigurulási eljárással lett megállapítva. A kigurulási menetellenállási célértékek az ezen al melléklet 5.1. pontjában ismertetett eljárással kiszámított értékek.

- 8.1.1. Kezdeti terhelésbeállítás

Együttható-szabályzással felszerelt fékpadok esetében a fékpad energiaelnyelő egységét az alábbi egyenlet A_d , B_d és C_d önkényesen megválasztott eredeti együtthatójával kell módosítani:

▼B

$$F_d = A_d + B_d v + C_d v^2$$

ahol:

F_d a fékpad beállított terhelése (N);

v a fékpad görgőjének sebessége (km/m).

A kezdeti terhelésbeállításához az alábbi együtthatók használata ajánlott:

a) ► **M3** $A_d = 0,5 \times A_t$, $B_d = 0,2 \times B_t$, $C_d = C_t$ ◄

egytengelyes fékpadok esetében, vagy

▼M3

$$A_d = 0,5 \times A_t, B_d = 0,2 \times B_t, C_d = C_t$$

▼B

kéttengelyes fékpadok esetében, ahol A_t , B_t és C_t a kigurulási menetellenállási együttható célértékei;

b) empirikus értékek, mint például a hasonló típusú járművek beállítása során használt értékek.

Poligonvezérlésű fékpadok esetében az egyes vonatkoztatási sebességekhez tartozó megfelelő terhelési értékeket kell beállítani a fékpad energiaelnyelő egységéhez.

8.1.2. Kigurulás

A kigurulási vizsgálatot a görgős fékpadon az ezen al melléklet 8.1.3.4.1. pontjában vagy 8.1.3.4.2. pontjában megadott eljárással kell végrehajtani, és a bemelegítési eljárás befejezését követően legkésőbb 120 másodpercen belül meg kell kezdeni. Az ezt követő kigurulási meneteket azonnal meg kell kezdeni. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével, a bemelegítési eljárás és a kigurulások közötti idő iterációs eljárással meghosszabbítható a jármű kiguruláshoz történő helyes beállításának lehetővé tétele érdekében. A gyártónak bizonyítékokat kell benyújtania a jóváhagyó hatóság számára, arra vonatkozóan, hogy hosszabb idő szükséges, valamint arra vonatkozóan, hogy a fékpad terhelésbeállítási paramétereire (például a hűtőfolyadék és/vagy az olaj hőmérséklete, a fékpadon mért erő) mindez nincs hatással.

8.1.3. Igazolás

8.1.3.1. Valamennyi v_j vonatkoztatási sebességhez ki kell számítani a kigurulási menetellenállási célértéket az A_t , B_t és C_t kigurulási menetellenállási együttható segítségével:

$$F_{ij} = A_t + B_t v_j + C_t v_j^2$$

ahol:

▼M3

A_t , B_t és C_t a kigurulási menetellenállási célparaméterek;

▼B

F_{ij} a v_j vonatkoztatási sebességnél mért erő (N);

v_j a j -edik vonatkoztatási sebesség (km/h).

▼B

- 8.1.3.2. A mért kigurulási menetellenállást az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$F_{mj} = \frac{1}{3,6} \times (TM + m_r) \times \frac{2 \times \Delta v}{\Delta t_j}$$

ahol:

F_{mj} az egyes v_j vonatkoztatási sebességeknél mért erő (N);

TM a jármű vizsgálati tömege (kg);

m_r a forgó alkatrészek ezen al melléklet 2.5.1. pontja szerinti egyenértékű tömege (kg);

Δt_j a v_j sebességhez tartozó kigurulási idő (s).

- 8.1.3.3. ► **M3** A görgős fékpadon szimulált kigurulási menetellenállást a 4.3.1.4. pontban meghatározott eljárás szerint kell kiszámítani, az ellentétes irányban történő mérések kivételével:

$$F_s = A_s + B_s \times v + C_s \times v^2 \blacktriangleleft$$

Az egyes v_j vonatkoztatási sebességekhez tartozó szimulált kigurulási menetellenállást az alábbi egyenlet segítségével, a kiszámított A_s , B_s és C_s értékkel kell meghatározni:

$$F_{sj} = A_s + B_s \times v_j + C_s \times v_j^2$$

- 8.1.3.4. A fékpad terhelésbeállítására két különböző eljárás használható. Ha a jármű gyorsítása a fékpad segítségével történik, akkor az ezen al melléklet 8.1.3.4.1. pontjában leírt eljárásokat kell alkalmazni. Ha a jármű gyorsítása a saját erejével történik, akkor az ezen al melléklet 8.1.3.4.1. vagy 8.1.3.4.2. pontjában leírt eljárásokat kell alkalmazni. A sebességgel szorzott gyorsulásnak meg kell haladnia a $6 \text{ m}^2/\text{sec}^3$ értéket. Az olyan járműveket, amelyek nem képesek elérni a $6 \text{ m}^2/\text{s}^3$ értéket, a gyorsulásvezérlés teljes mértékű alkalmazásával kell vezetni.

- 8.1.3.4.1. Rögzített menet eljárás

- 8.1.3.4.1.1. A fékpad szoftverének összesen négy kigurulást kell végrehajtania: a fékpadbeállítás együtthatókat a második menet számára az ezen al melléklet 8.1.4. pontja szerint az első kigurulásból kell kiszámítani. Az első kigurulást követően a szoftvernek még további három kigurulást kell végrehajtania, vagy az első kigurulást követően meghatározott, rögzített fékpadbeállítási együtthatókkal, vagy az ezen al melléklet 8.1.4. pontja szerinti módosított fékpadbeállítási együtthatókkal.

▼B

8.1.3.4.1.2. Az A, B és C végleges fékpadbeállítási együtthatókat az alábbi egyenletekkel kell kiszámítani:

$$A = A_t - \frac{\sum_{n=2}^4 (A_{s_n} - A_{d_n})}{3}$$

$$B = B_t - \frac{\sum_{n=2}^4 (B_{s_n} - B_{d_n})}{3}$$

$$C = C_t - \frac{\sum_{n=2}^4 (C_{s_n} - C_{d_n})}{3}$$

ahol:

▼M3

A_t , B_t és C_t a kigurulási menetellenállási célparaméterek;

▼B

A_{s_n} , B_{s_n} és C_{s_n} az n-edik menet szimulált kigurulási menetellenállási együtthatói;

A_{d_n} , B_{d_n} és C_{d_n} az n-edik menet fékpadbeállítási együtthatói;

n a kigurulások sorszáma, az első stabilizációs menetet is beleértve.

▼M3

8.1.3.4.2. Iterációs eljárás

A meghatározott sebességtartományokhoz tartozó számított erőértékeknek vagy a célértékekkel összehasonlítva ± 10 N értékű tűrésen belül kell lenniük két egymás utáni kigurulás erőértékeinek a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízisét követően, vagy további kigurulásokat kell végrehajtani a görgős fékpad 8.1.4. pont szerinti terhelésbeállításával, egészen addig, míg a tűrésre vonatkozó feltétel nem teljesül.

▼B

8.1.4. Módosítás

A fékpad beállított terhelését az alábbi egyenletek szerint kell módosítani:

$$\begin{aligned} F_{dj}^* &= F_{dj} - F_j = F_{dj} - F_{sj} + F_{tj} \\ &= (A_d + B_d v_j + C_d v_j^2) - (A_s + B_s v_j + C_s v_j^2) + (A_t + B_t v_j + C_t v_j^2) \\ &= (A_d + A_t - A_s) + (B_d + B_t - B_s) v_j + (C_d + C_t - C_s) v_j^2 \end{aligned}$$

Ebből következően:

$$A_d^* = A_d + A_t - A_s$$

$$B_d^* = B_d + B_t - B_s$$

$$C_d^* = C_d + C_t - C_s$$

ahol:

F_{dj} a fékpad kezdeti beállított terhelése (N);

F_{dj}^* a fékpad módosított beállított terhelése (N);

▼ B

F_j	az $(F_{sj} - F_{tj})$ különbséggel egyenlő értékű kigurulási menetellenállás-módosítás (N);
F_{sj}	a v_j vonatkoztatási sebességhez tartozó szimulált kigurulási menetellenállás (N);
F_{tj}	a v_j vonatkoztatási sebességhez tartozó kigurulási menetellenállás célértéke (N);
A_d^* , B_d^* és C_d^*	az új fékpadbeállítási együtthatók.

▼ M3

- 8.1.5. Az A_t , B_t és C_t értékeket f_0 , f_1 és f_2 , végső értékeiként kell használni és az alábbi célokra kell felhasználni:
- a) az 1. al melléklet 8. pontja szerinti redukálás meghatározásához;
 - b) a sebességváltási pontok 2. al melléklet szerinti meghatározásához;
 - c) CO_2 és a tüzelőanyag-fogyasztás 7. al melléklet 3.2.3. pontja szerinti interpolációjához;
 - d) elektromos és hibrid elektromos járművek eredményeinek a 8. al melléklet 4. pontja szerinti számításaihoz.

▼ B

- 8.2. A görgős fékpad terhelésbeállítása a nyomaték mérési eljárás segítségével

Ez az eljárás akkor használható, ha a menetellenállás az ezen al melléklet 4.4. pontjában ismertetett nyomaték mérési eljárással került meghatározásra.

Ez az eljárás kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád esetében akkor alkalmazható, ha a reprezentatív jármű menetellenállása az ezen al melléklet 4.4. pontjában ismertetett nyomaték mérési eljárással lett megállapítva. ► **M2** Irányadó menetellenállási értékek az al melléklet 5.1. pontjában meghatározott módszerrel kiszámított értékek. ◀

- 8.2.1. Kezdeti terhelésbeállítás

Együttható-szabályzással felszerelt fékpadok esetében a fékpad energiaelnyelő egységét az alábbi egyenlet A_d , B_d és C_d önkényesen megválasztott eredeti együtthatójával kell módosítani:

$$F_d = A_d + B_d v + C_d v^2$$

ahol:

F_d a fékpad beállított terhelése (N);

v a fékpad görgőjének sebessége (km/m).

A kezdeti terhelésbeállításához az alábbi együtthatók ajánlottak:

$$a) \quad A_d = 0,5 \times \frac{a_t}{r'}, \quad B_d = 0,2 \times \frac{b_t}{r'}, \quad C_d = \frac{c_t}{r'}$$

egy tengelyes fékpadok esetében, vagy

$$A_d = 0,1 \times \frac{a_t}{r'}, \quad B_d = 0,2 \times \frac{b_t}{r'}, \quad C_d = \frac{c_t}{r'}$$

kéttengelyes fékpadok esetében, ahol

a_t , b_t és c_t a menetellenállási együttható célértékei; valamint

r' a gumiabroncs dinamikus sugara a fékpadon, 80 km/h sebességnél (m); vagy

▼ B

- b) Empirikus értékek, mint például a hasonló típusú járművek beállításai során használt értékek.

Poligonvezérlésű fékpadok esetében az egyes vonatkoztatási sebességekhez tartozó megfelelő terhelési értékeket kell beállítani a fékpad energiaelnyelő egységéhez.

8.2.2. Keréknyomaték-mérés

A nyomatékmérési vizsgálatot a görgős fékpadon az ezen almeléklet 4.4.2. pontjában meghatározott eljárással kell végrehajtani. A nyomatékmérő(k)nek meg kell egyeznie (egyezniük) a megelőző közúti vizsgálatnál alkalmazott(akk)al.

8.2.3. Igazolás

- 8.2.3.1. A menetellenállási (nyomaték) célgörbét az ezen almeléklet 4.5.5.2.1. pontjában szereplő egyenlet segítségével kell meghatározni. Az egyenletet az alábbiak szerint lehet felírni:

$$C_t^* = a_t + b_t \times v_j + c_t \times v_j^2$$

- 8.2.3.2. A szimulált menetellenállási (nyomaték) görbét a görgős fékpad esetében az ezen almeléklet **►M3** 4.4.3.2. pontjában **◄** leírt eljárással, és az ott meghatározott mérési ismételhetőséggel kell kiszámítani, míg a menetellenállási (nyomaték) görbe meghatározását az ezen almeléklet 4.4.4. pontja szerint kell elvégezni, az ezen almeléklet 4.5. pontja szerinti megfelelő korrekciókkal, mindezeket az ellentétes irányú mérések kihagyásával. A számítások eredménye az alábbi szimulált menetellenállási görbe:

$$C_s^* = C_{0s} + C_{1s} \times v_j + C_{2s} \times v_j^2$$

A szimulált menetellenállásnak (nyomatéknak) a menetellenállási célértékek $\pm 10 \text{ N} \times r'$ tűrésű tartományán belül kell lennie valamennyi vonatkoztatási sebességpont esetében, ahol r' a gumiabroncs méterben kifejezett dinamikus sugara a fékpadon, 80 km/h sebességnél.

Ha a tűrés bármely vonatkoztatási sebességnél nem felel meg a jelen pontban meghatározott eljárás feltételeinek, akkor az ezen almeléklet 8.2.3.3. pontjában meghatározott eljárást kell alkalmazni a fékpad terhelésbeállításának módosításához.

▼ M3

8.2.3.3. Módosítás

A görgős fékpad terhelésbeállítását az alábbi egyenlet szerint kell módosítani:

$$\begin{aligned} F_{*dj}^* &= F_{dj} - \frac{F_{ej}}{r'} = F_{dj} - \frac{F_{sj}}{r'} + \frac{F_{tj}}{r'} = (A_d + B_d v_j + C_d v_j^2) - \frac{(a_s + b_s v_j + c_s v_j^2)}{r'} + \frac{(a_t + b_t v_j + c_t v_j^2)}{r'} \\ &= \left\{ A_d + \frac{(a_t - a_s)}{r'} \right\} + \left\{ B_d + \frac{(b_t - b_s)}{r'} \right\} v_j + \left\{ C_d + \frac{(c_t - c_s)}{r'} \right\} v_j^2 \end{aligned}$$

▼ M3

ebből következően:

$$A^*_{\text{d}} = A_{\text{d}} + \frac{a_{\text{t}} - a_{\text{s}}}{r'}$$

$$B^*_{\text{d}} = B_{\text{d}} + \frac{b_{\text{t}} - b_{\text{s}}}{r'}$$

$$C^*_{\text{d}} = C_{\text{d}} + \frac{c_{\text{t}} - c_{\text{s}}}{r'}$$

ahol:

- F^*_{dj} a görgős fékpad új beállított terhelése (N);
- F_{ej} az $(F_{\text{sj}} - F_{\text{tj}})$ különbséggel egyenlő értékű közúttiterhelés-módosítás (Nm);
- F_{sj} a v_{j} vonatkoztatási sebességhez tartozó szimulált kigurulási menetellenállás (Nm);
- F_{tj} a v_{j} vonatkoztatási sebességhez tartozó kigurulási menetellenállás célértéke (Nm);
- A^*_{d} , B^*_{d} és C^*_{d} az új görgős fékpad-beállítási együtthatók;
- r' a gumiabroncs dinamikus sugara a görgős fékpadon, 80 km/h sebességnél (m).

A 8.2.2. és 8.2.3. pontot meg kell ismételni a 8.2.3.2. pontban meghatározott tűrés eléréséig.

▼ B

- 8.2.3.4. A hajtott tengely(ek) tömegét, a gumiabroncs-specifikációkat, valamint a görgős fékpad terhelésbeállítását szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben, ha az ezen almeléklet 8.2.3.2. pontja szerinti követelmények teljesülnek.
- 8.2.4. A menetellenállási együtthatók átalakítása f_0 , f_1 , f_2 kigurulási menetellenállási együtthatókká

▼ M3

- 8.2.4.1. Ha a jármű nem gurul ki megismételhető módon, és a 4.2.1.8.5. pont szerinti járműkigurulási üzemmód nem hiteles, akkor a kigurulási menetellenállási egyenletben szereplő f_0 , f_1 és f_2 együtthatót a 8.2.4.1.1. pontban meghatározott egyenletek segítségével kell kiszámítani. Minden más esetben a 8.2.4.2–8.2.4.4. pontban ismertetett eljárást kell végrehajtani.

▼ B

8.2.4.1.1.
$$f_0 = \frac{c_0}{r} \times 1,02$$

$$f_1 = \frac{c_1}{r} \times 1,02$$

$$f_2 = \frac{c_2}{r} \times 1,02$$

▼B

ahol:

c_0, c_1, c_2 az ezen al melléklet 4.4.4. pontjában meghatározott menetellenállási együtthatók (Nm , $Nm/(km/h)$, $Nm/(km/h)^2$);

r a jármű azon dinamikus gumibroncssugara, amellyel a menetellenállás meghatározásra került (m).

1,02 a hajtáslánc veszteségeit kompenzáló közelítő együttható.

8.2.4.1.2. A meghatározott f_0, f_1, f_2 értékeket nem szabad fékpadbeállításhoz, vagy bármilyen kibocsátási vagy hatósugar-vizsgálathoz felhasználni. A fenti értékeket csak az alábbi esetekben szabad használni:

- a) az 1. al melléklet 8. pontja szerinti redukálás meghatározásához;
- b) a sebességváltási pontok 2. al melléklet szerinti meghatározásához;
- c) CO_2 és a tüzelőanyag-fogyasztás 7. al melléklet 3.2.3. pontja szerinti interpolációjához;

▼M3

d) elektromos és hibrid elektromos járművek eredményeinek a 8. al melléklet 4. pontja szerinti számításaihoz.

▼B

8.2.4.2. Ha megtörtént a fékpad meghatározott tűréseken belüli beállítása, a fékpadon járműkigurulási eljárást kell végrehajtani az ezen al melléklet 4.3.1.3. pontjában ismertetett módon. A kigurulási időket szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.

8.2.4.3. A v_j vonatkoztatási sebességhez tartozó F_j kigurulási menetellenállást (N) az alábbi egyenlet segítségével kell meghatározni:

$$F_j = \frac{1}{3,6} \times (TM + m_r) \times \frac{\Delta v}{\Delta t_j}$$

ahol:

F_j a v_j vonatkoztatási sebességhez tartozó kigurulási menetellenállás (N);

TM a jármű vizsgálati tömege (kg);

m_r a forgó alkatrészek ezen al melléklet 2.5.1. pontja szerinti egyenértékű tömege (kg);

$\Delta v = 10 \text{ km/h}$

Δt_j a v_j sebességhez tartozó kigurulási idő (s).

8.2.4.4. A kigurulási menetellenállás egyenletében szereplő f_0, f_1 és f_2 együtthatót a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízissel kell kiszámítani a teljes vonatkoztatási sebességtartományban.

▼B*5. al melléklet***Vizsgálati berendezés és kalibrálás**

1. A próbapadra vonatkozó előírások és a próbapad beállításai

1.1. A hűtőventilátorra vonatkozó előírások

▼M3

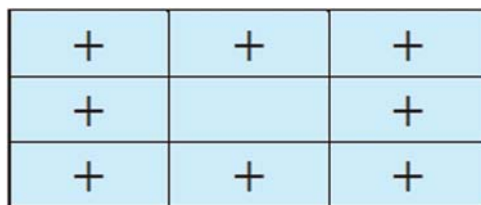
1.1.1. A jármű irányába változó sebességű légáramot kell fújni. A levegőfúvóka-kimenetnél beállított lineáris sebességének 5 km/h értékű görgősebességek felett meg kell egyeznie a megfelelő görgősebességgel. A levegő sebességének a fúvókakimenetnél a görgősebességhez viszonyítva ± 5 km/h tartományon belül, vagy ± 10 százalékan belül – a kettő közül a nagyobb értéken belül – kell maradnia.

▼B

1.1.2. A levegő fent említett sebességét több olyan mérési pont átlagos értékeként kell meghatározni, amely:

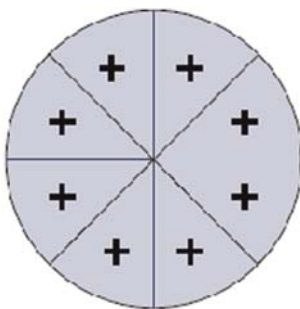
- a) négyszögletes kimeneti nyílású ventilátorok esetében a ventilátor teljes kimeneti nyílását kilenc területre felosztó négy-szögek (amelyek a ventilátor kimeneti nyílását vízszintes és függőleges irányban is 3 egyenlő részre osztják) mindegyikének közepén helyezkedik el. A középső területet nem kell mérni (ahogy az az A5/1. ábrán is látható);

A5/1. ábra

Négyszögletes kimeneti nyílású ventilátor

- b) kör alakú kimeneti nyílású ventilátorok esetében a kimeneti nyílást 8 egyenlő cikkelyre kell felosztani függőleges, vízszintes és ezekkel 45°-os szöget bezáró vonalakkal. A mérési pontoknak minden egyes cikkely sugárirányú közép-vonalán (22,5°) a teljes sugár kétharmadánál (az A5/2. ábrán látható módon) kell elhelyezkedniük.

A5/2. ábra

Kör alakú kimeneti nyílású ventilátor

E méréseket úgy kell elvégezni, hogy ne legyen jármű vagy más akadály a ventilátor előtt. A levegő lineáris sebességének mérésére szolgáló eszközt a levegőkimeneti nyílástól 0 és 20 cm közötti távolságra kell elhelyezni.

▼B

- 1.1.3. A ventilátor kimeneti nyílásának az alábbi követelményeket kell teljesítenie:
- a) A területének legalább $0,3 \text{ m}^2$ értékűnek kell lennie; valamint
 - b) Szélességének/átmérőjének legalább 0,8 méter értékűnek kell lennie.
- 1.1.4. A ventilátor elhelyezkedésének az alábbiaknak kell lennie:
- a) Az alsó él föld feletti magassága: körülbelül 20 cm;
 - b) A jármű elejétől mért távolság: körülbelül 30 cm;

▼M3

- c) Hozzávetőlegesen a jármű hossz tengelyén.
- 1.1.5. A hűtőventilátor magassági és oldalirányú helyzete valamint a járműtől való távolsága a gyártó kérésére módosítható, ha azzal a jóváhagyó hatás egyetért.
- Ha a ventilátor meghatározott konfigurációja a jármű különleges kialakítása, például farmotor vagy oldalsó levegőbeömlő nyílás miatt nem kivitelezhető, illetve ha nem biztosít a használat közbeni működést reprezentáló megfelelő hűtést, a gyártó kérésére, ha azzal a jóváhagyó hatás egyetért, módosítható a hűtőventilátor magassága, kapacitása, hosszirányú és oldalirányú helyzete, valamint használhatók eltérő specifikációjú kiegészítő ventilátorok is (beleértve az állandó sebességű ventilátorokat is).
- 1.1.6. Az 1.1.5. pontban leírt esetekben a hűtőventilátor(ok) helyzetét és kapacitását valamint a jóváhagyó hatáshoz benyújtott indoklás részleteit szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben, és a későbbi vizsgálatok során is alkalmazni kell. Bármely soron következő vizsgálathoz hasonló elhelyezéseket és specifikációkat kell használni, figyelemmel a nem reprezentatív hűtési jellemzők elkerülésének indoklására.

▼B

2. A görgős fékpad
- 2.1. Általános követelmények
- 2.1.1. A fékpadnak három, a terhelési görbe alakjához igazítható kigurulási menetellenállási együttható segítségével alkalmasnak kell lennie a kigurulási menetellenállás szimulálására.

▼M3

- 2.1.2. A görgős fékpad egy- vagy kétgörgős konfigurációval lehet felszerelve. Kétgörgős fékpadok esetében a görgőknek állandóan összekapcsolt állapotban kell lenniük, vagy az elülső görgőnek kell közvetlenül vagy közvetve meghajtania az esetleges tehetetlen tömegeket és az energiaelnyelő egységet.

▼B

- 2.2. Egyedi követelmények
- Az alábbi egyedi követelmények a görgős fékpad gyártói specifikációira vonatkoznak.
- 2.2.1. A görgő ütése egyetlen mérési pontban sem érheti el a 0,25 mm értéket.
- 2.2.2. A görgő átmérőjének valamennyi mérési pontban $\pm 1,0 \text{ mm}$ pontossággal meg kell felelnie a specifikáció szerinti névleges értéknek.
- 2.2.3. A fékpadnak időmérő rendszerrel kell rendelkeznie a gyorsulások meghatározása, valamint a jármű/fékpad kigurulási idejeinek mérése érdekében. Ennek az időmérő rendszernek legalább $\pm 0,001$ százalékos pontosságúnak kell lennie. Ezt az első beépítést követően hitelesíteni kell.

▼B

- 2.2.4. A fékpadnak legalább $\pm 0,080$ km/h pontosságú sebességmérő rendszerrel kell rendelkeznie. Ezt az első beépítést követően hitelesíteni kell.
- 2.2.5. A fékpad válaszüzeje (90 százalékos válasz a szükséges húzóerő lépcsős változására) nem érheti el a 100 ms értéket legalább 3 m/s^2 értékű pillanatnyi gyorsulások esetén. Ezt az első beépítés és minden jelentős karbantartás után hitelesíteni kell.
- 2.2.6. A fékpad alap-tehetetlenségi nyomatókáról a fékpad gyártójának nyilatkoznia kell, és azt igazolnia kell, hogy értéke minden egyes mért alap-tehetetlenségi nyomatók esetében $\pm 0,5$ százalékon belüli, valamint a dinamikus eltérések számtani középértékéhez viszonyítva $\pm 0,2$ százalékon belüli, állandó gyorsulás, lassulás és erő melletti vizsgálatok esetében.

▼M3

- 2.2.7. A görgő fordulatszáma mérési gyakoriságának legalább 10 Hz értékűnek kell lennie.
- 2.3. 4WD üzemmódban működő görgős fékpadra vonatkozó kiegészítő különleges követelmények
- 2.3.1. A fékpad 4WD vezérlőrendszerét úgy kell kialakítani, hogy járművek WLTC ciklusban történő vizsgálata során megfeleljen az alábbi követelményeknek.
- 2.3.1.1. A kigurulási menetellenállás szimulációját úgy kell megvalósítani, hogy a fékpad 4WD üzemmódban történő üzemeltetése ugyanazt az erőeloszlást eredményezze, mint ami sima, száraz, vízszintes útfelületen történő járműhasználat esetén lenne tapasztalható.

▼B

- 2.3.1.2. Az első beépítés és minden jelentős karbantartás után az ezen al melléklet 2.3.1.2.1. pontja, és vagy az ezen al melléklet 2.3.1.2.2. pontja vagy a 2.3.1.2.3. pontja szerinti követelményeknek teljesülniük kell. Az első és a hátsó görgők közötti sebességeltérés megállapítása érdekében legalább 20 Hz gyakorisággal felvett görgősebesség-adatokra 1 másodperces mozgóátlagszűrőt kell alkalmazni.
- 2.3.1.2.1. Az első és a hátsó görgők által megtett út közötti eltérés nem érheti el a WLTC ciklus alatt megtett út 0,2 százalékát. Az abszolút számértéket integrálni kell a WLTC ciklus alatti teljes útelérték kiszámításához.
- 2.3.1.2.2. Az első és a hátsó görgők által megtett út közötti eltérés nem érheti el a 0,1 m értéket, bármely 200 ms időtartamon belül.
- 2.3.1.2.3. Valamennyi görgősebesség sebességeltérésének $\pm 0,16$ km/h értéken belül kell lennie.
- 2.4. A fékpad kalibrálása

▼M3

- 2.4.1. Erőmérő rendszer
- Az erőérték-jelátalakító pontosságának legalább ± 10 N értékűnek kell lennie valamennyi mért növekmény esetében. Ezt az első beépítés és minden jelentős karbantartás után, valamint a vizsgálat(ok) előtt 370 napon belül hitelesíteni kell.

▼B

- 2.4.2. A fékpad káros veszteségeinek kalibrálása
- A fékpad káros veszteségeit meg kell mérni és frissíteni kell, ha bármely mért érték az aktuális veszteséggörbétől 9,0 N értéknél nagyobb mértékben eltér. Ezt az első beépítés és minden jelentős karbantartás után, valamint a vizsgálat(ok) előtt 35 napon belül hitelesíteni kell.

▼B

- 2.4.3. A kigurulási menetellenállás szimulációjának jármű nélküli hitelesítése
- A fékpad teljesítményét terhelés nélküli kigurulási vizsgálattal hitelesíteni kell az első beépítés és minden jelentős karbantartás után, valamint a vizsgálat(ok) előtt 7 napon belül. A kigurulási erőhiba számtani középértéke az egyes vonatkoztatási sebességpontokban nem érheti el a 10 N vagy a 2 százalék közül a nagyobbik értéket.
3. Kipufogógáz-hígító rendszer
- 3.1. Rendszerleírás
- 3.1.1. Áttekintés
- 3.1.1.1. Teljes áramlású kipufogógáz-hígító rendszert kell használni. A jármű teljes kipufogógázát állandó térfogatú mintavétel segítségével ellenőrzött körülmények között, folyamatosan hígítani kell környezeti levegővel. Kritikus áramlású Venturi-cső, vagy több, párhuzamosan elrendezett kritikus áramlású Venturi-cső, térfogat-kiszorításos szivattyú, hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső vagy ultrahangos áramlásmérő használható. Mérni kell a kipufogógáz és hígító levegő keverékének teljes térfogatát és az elemzéshez folyamatosan gyűjteni kell az ezzel a térfogattal arányos mintát. A szennyező anyagok mennyiségét a minta koncentrációjából határozzák meg, a mintát korrigálni kell a hígító levegő szennyezőanyag-tartalmával és a vizsgálat ideje alatti összesített áramlással.
- 3.1.1.2. A kipufogógáz-hígító rendszer egy csatlakozócsőből, keverőberendezésből és hígítóalagútból, a hígító levegőt kondicionáló berendezésből, szívóberendezésből és áramlásmérő készülékből áll. A hígítóalagútban mintavevő szondákat kell elhelyezni az ezen al melléklet 4.1., 4.2. és 4.3. pontjában meghatározottak szerint.
- 3.1.1.3. Az ezen al melléklet 3.1.1.2. pontjában említett keverőberendezésnek olyan, az A5/3. ábrán láthatóhoz hasonló edénynek kell lennie, amelyben a jármű kipufogógázai és a hígító levegő összekeveredve a mintavételi pontban homogén elegyet alkotnak.
- 3.2. Általános követelmények
- 3.2.1. A jármű kipufogógázait a mintavevő- és mérőrendszerben a víz lecsapódásának – amely a vizsgálat feltételei között előfordulhat – megakadályozása érdekében elegendő mennyiségű környezeti levegővel kell hígítani.
- 3.2.2. A levegő és kipufogógáz keveréknek homogénnek kell lennie a mintavevő szondák elhelyezési pontján (lásd az ezen al melléklet 3.3.3. pontját). A mintavevő szondáknak a hígított gázokból reprezentatív mintákat kell venniük.
- 3.2.3. A rendszernek lehetővé kell tennie a hígított kipufogógázok teljes térfogatának mérését.
- 3.2.4. A mintavevő rendszernek légmentesnek kell lennie. A változó hígítású mintavevő rendszer szerkezeti felépítése és anyagai révén nem befolyásolhatja a hígított kipufogógázokban található szennyező anyagok koncentrációját. Amennyiben a rendszer bármely alkotóeleme (hőcserélő, ciklon leválasztó, szívóberendezés, stb.) megváltoztatja a hígított kipufogógázban bármely szennyező anyag koncentrációját, és ez a szisztematikus hiba nem korrigálható, akkor az adott szennyező anyagból ezen alkotóelem elérése előtt kell mintát venni.

▼B

3.2.5. A hígítórendszer nyers és hígított kipufogógázokkal érintkezésbe kerülő minden alkatrészét úgy kell kialakítani, hogy a legkisebbre csökkenjen a részecskék lerakódása vagy módosulása. Minden alkatrésznek a kipufogógázok összetevőivel reakcióba nem lépő, elektromosan vezető anyagból kell készülnie, és az elektrosztatikus hatások kiküszöbölése céljából földeltnek kell lennie.

3.2.6. Ha a vizsgálandó jármű kipufogórendszere több csőből áll, az összekötő csöveket a járműhöz lehető legközelebb eső ponton kell egymással összekötni úgy, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a jármű működését.

3.3. Egyedi követelmények

3.3.1. Csatlakozás a jármű kipufogócsővéhez

3.3.1.1. A csatlakozócső kezdőpontja a kipufogócső kimenete. A csatlakozócső vége a mintavételi pont vagy az első hígítási pont.

Több kipufogócsőves kialakítások esetében, amennyiben az összes kipufogócső összefut, akkor a csatlakozó csövet az utolsó olyan csatlakozáshoz kell elhelyezni, ahol az összes cső összefut. Ebben az esetben a kipufogócső kimenete és a csatlakozó cső közötti csövet nem kötelező sem hőszigetelni, sem fűteni.

3.3.1.2. A jármű és a hígító rendszer közötti csatlakozó csövet úgy kell kialakítani, hogy a hőveszteség minimális legyen.

3.3.1.3. A csatlakozó csőnek meg kell felelnie az alábbi követelményeknek:

a) Hossza nem érheti el a 3,6 m, illetve hőszigetelt cső esetében a 6,1 m értéket. Belső átmérője nem haladhatja meg a 105 mm értéket; a hőszigetelő anyagok vastagságának el kell érnie a 25 mm értéket, és a hővezető képességük nem haladhatja meg a $0,1 \text{ W/m}^{-1}\text{K}^{-1}$ értéket 400°C hőmérsékleten. A cső tetszőlegesen felmelegíthető a harmatpont feletti hőmérsékletre. Feltételezhető, hogy ez a cső 70°C hőmérsékletre történő felmelegítésével teljesül.

b) Nem idézhet elő olyan statikus nyomásértékeket a vizsgált jármű kipufogónylásainál, amelyek 50 km/h sebesség mellett $\pm 0,75 \text{ kPa}$ értéknél nagyobb mértékben eltérnek egymástól, vagy a vizsgálat időtartama alatt a műszereknek a kipufogónylásokhoz való csatlakoztatása nélkül rögzített statikus nyomásértékektől $\pm 1,25 \text{ kPa}$ értékkel eltérnek. A nyomást a kipufogónylásnál, vagy egy azonos átmérőjű csőtoldatban kell mérni, a lehető legközelebb a kipufogócső végéhez. Ha a gyártó a jóváhagyó hatóság felé írásos kérelemben indokolja a fentieknél szorosabb tűrés betartását, akkor olyan mintavevő rendszert kell alkalmazni, amely a statikus nyomást $\pm 0,25 \text{ kPa}$ határértéken belül tartja.

c) A csatlakozó cső egyetlen részegysége sem készülhet olyan anyagból, amely módosíthatja a kipufogógáz gáz-halmazállapotú vagy szilárd összetételét. Annak megakadályozása érdekében, hogy részecskék kioldódjanak az elasztomer csatlakozók-ból, termikusan a lehető legstabilabb elasztomereket kell alkalmazni, és azok a lehető legkevésbé lehetnek kitéve a kipufogógázoknak. A jármű kipufogócsőve és az összekötő cső összekapcsolásához nem ajánlott elasztomer anyagú csatlakozókat használni.

3.3.2. A hígító levegő kondicionálása

▼B

- 3.3.2.1. A kipufogógáz elsődleges hígítására az állandó térfogatú mintavételi alagútban használt hígító levegőt egy olyan közegen kell átvezetni, amely képes a szűrőanyagon legjobban áthatoló részecskeméretű részecskék számát legalább 99,95 százalékkal csökkenteni, illetve legalább egy, az EN 1822:2009 szabvány szerinti H13 osztályú szűrőn. Ez a szabvány tartalmazza a nagy hatásfokú részecskeszűrőkre (HEPA-szűrő) vonatkozó követelményeket. A hígító levegőt a HEPA-szűrőhöz való eljuttatás előtt aktív szénen is át lehet vezetni. Ajánlott a HEPA-szűrő előtt és az aktív szenes átmosás után (ha ezt használják) egy további durva részecskeszűrő elhelyezése.
- 3.3.2.2. A gyártó kérésére a hígító levegőből mintát lehet venni a helyes műszaki gyakorlatnak megfelelően a hígítóalagútnak a szilárd részecskék háttér-koncentrációjához és a részecskeszintekhez való hozzájárulásának meghatározására, amit azután a hígított kipufogógázzal mért értékekből le lehet vonni. ►**M3** Lásd a 6. al melléklet 2.1.3. pontját. ◀
- 3.3.3. Hígítóalagút
- 3.3.3.1. Gondoskodni kell a járművek kipufogógázai és a hígító levegő keveréséről. Szükség esetén keverőberendezés alkalmazható.
- 3.3.3.2. A keverék homogenitása a mintavevő szonda bármely keresztmetszetében nem térhet el ± 2 százaléknál nagyobb mértékben azoknak az értékeknek a számtani közepétől, amelyeket a gázáram átmérőjén egymástól egyenlő távolságban fekvő, legalább öt pontban mértek.
- 3.3.3.3. A szilárd szennyező anyagok és részecskék kibocsátásának mintavételezéséhez olyan hígítóalagutat kell használni, amely:
- a) elektromosan vezető anyagból készült, földelt egyenes csövet tartalmaz;
 - b) turbulens áramlást idéz elő (a Reynolds-szám $\geq 4\,000$) és elég hosszú ahhoz, hogy a kipufogógáz és a hígító levegő tökéletesen összekeveredjen;
 - c) átmérője legalább 200 mm;
 - d) hőszigetelhető és/vagy fűthető.
- 3.3.4. Szívóberendezés
- 3.3.4.1. Ez a berendezés olyan állandó sebességtartománnyal rendelkezhet, amely biztosítja a víz lecsapódásának megakadályozásához szükséges áramlást. Ez az eredmény akkor érhető el, ha az áramlás teljesíti a következő feltételek egyikét:
- a) a szállítási teljesítménye kétszer akkora, mint a menetciklus gyorsulási szakaszai alatt létrejövő legnagyobb kipufogógázáram; vagy
 - b) elegendő ahhoz, hogy a mintavevő zsákban lévő hígított kipufogógáz CO_2 -koncentrációja 3 térfogatszázaléknál kisebb legyen benzin és gázolaj esetében, 2,2 térfogatszázaléknál kisebb LPG, illetve 1,5 térfogatszázaléknál kisebb földgáz/biométán esetében.
- 3.3.4.2. Az ezen al melléklet 3.3.4.1. pontja követelményeinek való megfelelés érdekében szükséges lehet olyan kialakítású állandó térfogatú mintavételi rendszer, amely például az alábbi technológiák vagy technológiák kombinációja révén gátolja a lecsapódást:

▼B

- a) a hígító levegő víztartalmának csökkentése (hígító levegő páratlanítása);
- b) az állandó térfogatú mintavételi rendszer hígító levegőjének és a hígított kipufogógáz-mérő berendezésig valamennyi részegység, valamint opcionálisan a zsákos mintavételi rendszer melegítése, a mintavételi zsákokat és a zsákok koncentrációjának mérésére szolgáló rendszert is beleértve.

Ilyen esetekben az állandó térfogatú mintavételi rendszer vizsgálati térfogatáramának megválasztását igazolni kell annak bemutatásával, hogy nem kerülhet sor a víz lecsapódására az állandó térfogatú mintavételi, a zsákos mintavételi, illetve az elemző rendszer semmilyen pontján sem.

3.3.5. Térfogatmérés az elsődleges hígítórendszerben

3.3.5.1. Az állandó térfogatú mintavevő rendszerben a teljes hígítású kipufogógáz térfogatának mérésére alkalmas módszer mérési pontosságának ± 2 százaléknak kell lennie minden működési feltétel mellett. Ha a berendezés a mérési pontban nem képes kiegyenlíteni a kipufogógázok és a hígító levegő keverékének hőmérséklet-ingadozásait, akkor a hőmérsékletnek az előírt üzemi hőmérsékletnek, térfogat-kiszorításos szivattyúval végzett állandó térfogatú mintavétel esetén ± 6 °C, kritikus áramlású Venturi-csővel végzett állandó térfogatú mintavétel esetén ± 11 °C, ultrahangos áramlásmérővel végzett állandó térfogatú mintavétel esetén ± 6 °C, míg hangsebesség alatti áramlású Venturi-csővel végzett állandó térfogatú mintavétel esetén ± 11 °C értékhatáron belül tartása érdekében hőcserélőt kell alkalmazni.

3.3.5.2. Szükség esetén a térfogatmérő berendezés védhető, pl. ciklonszeperatorral, tömegáramlási szűrővel stb.

▼M3

3.3.5.3. Hőmérséklet-érzékelőt kell beépíteni közvetlenül a térfogatmérő készülék elé. Ennek a hőmérséklet-érzékelőnek ± 1 °C pontosságúnak kell lennie, és az adott hőmérséklet-változás 62 százalékos értéke mellett 0,1 másodperces válaszidővel kell rendelkeznie (szilikonolajban mérve).

▼B

3.3.5.4. A belső és a légköri nyomás különbségét a térfogatmérő berendezés előtt, illetve szükség esetén a berendezés után kell mérni.

3.3.5.5. A nyomásmérés ismételhetőségének és pontosságának a vizsgálat alatt $\pm 0,4$ kPa értékűnek kell lennie. Lásd az A5/5. táblázatot.

3.3.6. Az ajánlott rendszer leírása

Az A5/3. ábra egy, az ezen al melléklet követelményeinek megfelelő kipufogógáz-hígító rendszer vázlatos felépítését szemlélteti.

Az alábbi részegységek ajánlottak:

- a) hígítólevegő-szűrő, amely szükség esetén előmelegített lehet. Ez a szűrő sorrendben a következő szűrőkből áll: egy választható aktívszén szűrő (a bemeneti oldalon) és egy HEPA-szűrő (a kimeneti oldalon). Ajánlott a HEPA-szűrő előtt és az aktív-szenes szűrő után (ha ezt használják) egy további durva részecskeszűrő elhelyezése. Az aktív-szen szűrő a hígító levegőben lévő környezeti kibocsátásokból származó szénhidrogének koncentrációjának csökkentésére és stabilizálására szolgál;

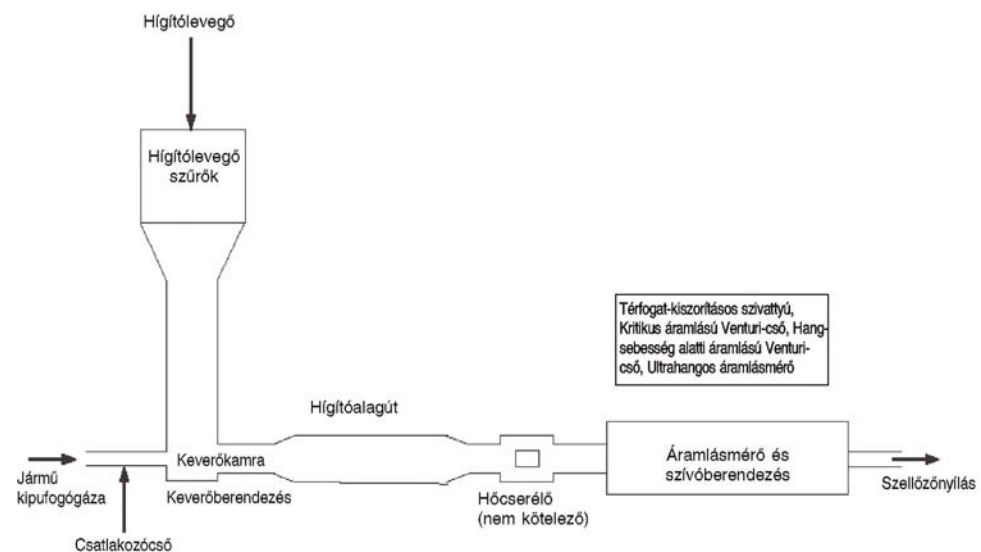
▼ B

- b) csatlakozó cső, melyen keresztül a jármű kipufogógáza a hígítóalagútba jut;
- c) az ezen al melléklet 3.3.5.1. pontjában leírtak szerinti nem kötelező hőcserélő;
- d) keverőberendezés, amelyben a kipufogógázból és a hígító levegőből homogén keverék jön létre, és amelyet a járműhöz közel helyeznek el, hogy a csatlakozó cső hossza a lehető legrövidebb legyen;
- e) hígítóalagút, amelyből a részecskeminta és szemcseminta vételére sor kerül;
- f) szükség esetén a mérőrendszer védhető, pl. ciklonszeptátorral, tömegáramlási szűrővel stb.;
- g) megfelelő teljesítményű szívóberendezés a hígított kipufogógáz teljes térfogatának kezelésére.

A rajzzal való pontos egyezés nem szükséges. További adatok felvételéhez és a részegységek működésének összehangolásához kiegészítő elemek is használhatók, például műszerek, szelepek, mágnesekercsek és kapcsolók.

A5/3. ábra

Kipufogógáz-hígító rendszer

**▼ M3**

3.3.6.1.

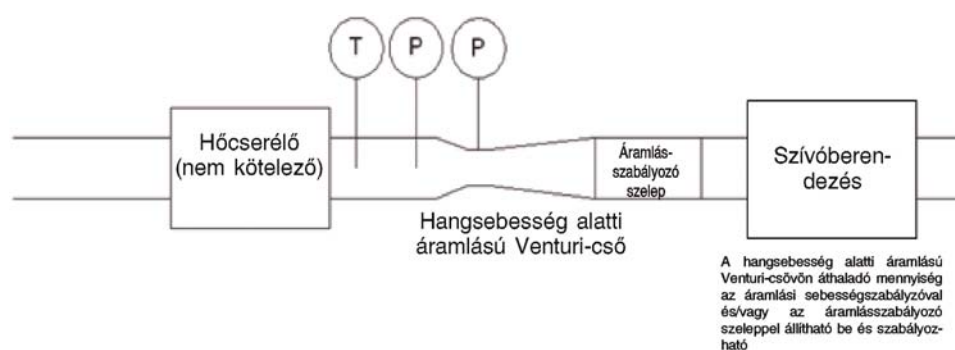
Térfogat-kiszorításos szivattyú

A térfogat-kiszorításos szivattyúval (PDP) felszerelt teljes áramú hígítórendszerek mérik a szivattyún keresztüláramló állandó hőmérsékletű és nyomású gáz mennyiségét, és ezáltal megfelelnek ezen al melléklet követelményeinek. Az összes térfogatot a kalibrált térfogat-kiszorításos szivattyú fordulatszámának számlálásával mérik. Az arányos mintavétel a szivattyúval, áramlásmérővel és áramlásszabályozó szeleppel, állandó áramlási sebességgel történő mintavétellel valósul meg.

▼B

- 3.3.6.2. Kritikus áramlású Venturi-cső
- 3.3.6.2.1. A kritikus áramlású Venturi-cső használata a teljes áramú hígítórendszerben a kritikus áramlás áramlásmechanikai elvén alapul. A hígító levegő és a kipufogógáz változó arányú keverékének áramlási sebességét hangsebességen kell tartani, amely egyenesen arányos a gázhőmérséklet négyzetgyökével. Az áramlást a vizsgálat alatt folyamatosan ellenőrizni, számítani és integrálni kell.
- 3.3.6.2.2. Egy további kritikus áramlású mintavevő Venturi-cső használatával biztosítható a hígítóágútból vett gázminták arányossága. Mivel a nyomás és a hőmérséklet a két Venturi-cső bemeneti nyílásánál egyenlő, a mintavételhez elterelt gázáram térfogata arányos a létrehozott hígított kipufogógáz-keverék teljes térfogatával, ezáltal teljesülnek az ezen al melléklet követelményei.
- 3.3.6.2.3. Kritikus áramlású Venturi-csővel a hígított kipufogógáz áramlási térfogatát kell mérni.
- 3.3.6.3. Hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső
- 3.3.6.3.1. A hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső (A5/4. ábra) használata a teljes áramú hígítórendszerben áramlásmechanikai elven alapul. A hígító levegő és a kipufogógáz változó arányú keverékének áramlási sebességét hangsebesség alatti értéken kell tartani, amelyet a hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső fizikai méretei, a Venturi-cső bemeneténél uralkodó abszolút hőmérséklet (T) és nyomás (P), valamint a Venturi-cső torkában uralkodó nyomás mért értéke alapján kell kiszámítani. Az áramlást a vizsgálat alatt folyamatosan ellenőrizni, számítani és integrálni kell.
- 3.3.6.3.2. A hangsebesség alatti áramlású Venturi-csővel a hígított kipufogógáz áramlási térfogatát kell mérni.

A5/4. ábra

Hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső vázlatos rajza

- 3.3.6.4. Ultrahangos áramlásmérő
- 3.3.6.4.1. Az ultrahangos áramlásmérők az ultrahangos áramlásészlelés elvén, a csővezetékbe az A5/5. ábrán látható módon beszerelt egy vagy több ultrahangos jeladó-érzékelő pár segítségével mérik a hígított kipufogógáz sebességét az állandó térfogatú mintavételi csővezetékben. Az áramló gáz sebessége azon idők közötti eltérés alapján kerül meghatározásra, amely az ultrahangos jel számára a jeladótól az érzékelőig történő eljutáshoz az áramlással megegyező, illetve azzal ellentétes irányban szükséges. A gáz sebessége átalakításra kerül egy, a cső átmérőjétől függő kalibrálási tényező segítségével, a hígított kipufogógáz hőmérséklete és abszolút nyomása alapján történő valós idejű korrekcióval szabványos térfogatárammá.

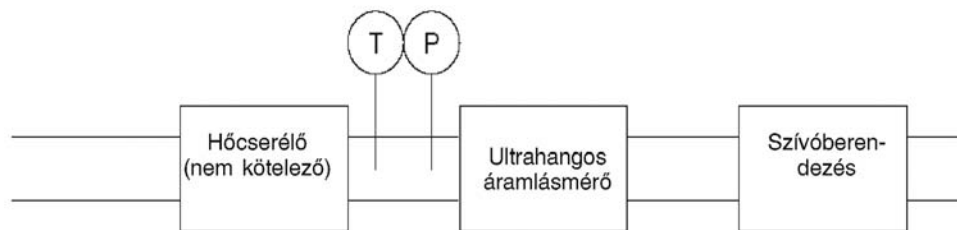
▼B

3.3.6.4.2. A rendszer részegységei közé az alábbiak tartoznak:

- a) sebességszabályozóval, áramlásszabályozó szeleppel, vagy az állandó térfogatú mintavétel áramlási sebességének beállítására, valamint a normál körülmények között állandó térfogatáram fenntartására szolgáló, más eljárással felszerelt szívóberendezés;
- b) ultrahangos áramlásmérő;
- c) az áramlás-korrekcióhoz szükséges hőmérséklet- és nyomásmérő berendezések (T és P);
- d) nem kötelező hőcserélő, a hígított kipufogógáz ultrahangos áramlásmérőnél uralkodó hőmérsékletének szabályzásához. Ha a hőcserélő beépítésre kerül, akkor alkalmasnak kell lennie a hígított kipufogógáz hőmérsékletének az ezen almellesztet 3.3.5.1. pontjában meghatározottak szerinti szabályzására. A levegő és kipufogógáz keverékének közvetlenül a szívóberendezést megelőző pontban mért hőmérsékletének a vizsgálat ideje alatt ± 6 °C értéken belül kell maradnia az üzemi hőmérséklet számtani közepéhez képest.

A5/5. ábra

Ultrahangos áramlásmérő vázlatos rajza



3.3.6.4.3. Az ultrahangos áramlásmérővel felszerelt állandó térfogatú mintavételi rendszer kialakítására és használatára az alábbi feltételek vonatkoznak:

- a) a hígított kipufogógáz sebességéhez 4 000 feletti Reynolds-számnak kell tartoznia, hogy az ultrahangos áramlásmérő előtt egyenletesen turbulens maradjon az áramlás;
- b) az ultrahangos áramlásmérőt olyan állandó átmérőjű csőbe kell beépíteni, amelynek hossza az áramlásmérő előtt 10-szerese, míg az áramlásmérő után 5-szöröse a belső átmérőjének;

▼M3

- c) a hígított kipufogógáz hőmérséklet-érzékelőjét (T) közvetlenül az ultrahangos áramlásmérő elé kell beépíteni. Ennek az érzékelőnek ± 1 °C pontosságúnak kell lennie, és az adott hőmérséklet-változás 62 százalékos értéke mellett 0,1 másodperces válaszidővel kell rendelkeznie (szilikonolajban mérve);

▼B

- d) a hígított kipufogógáz abszolút nyomását (P) közvetlenül az ultrahangos áramlásmérő előtt kell megmérni, $\pm 0,3$ kPa pontossággal;

▼B

- e) ha az ultrahangos áramlásmérő elé nem került beépítésre hőcserélő, akkor a hígított kipufogógáz normál feltételekhez korrigált áramlási sebességét állandó szinten kell tartani a vizsgálat alatt. Ezt a szivóberendezés vezérlésével, áramlásszabályozó szeleppel vagy más eljárással lehet biztosítani.

3.4. Az állandó térfogatú mintavevő rendszer (CVS) kalibrálási eljárása

3.4.1. Általános követelmények

- 3.4.1.1. Az állandó térfogatú mintavételi rendszert pontos áramlásmérővel és fojtószelepekkel kell kalibrálni az A5/4. táblázatban felsorolt időközönként. A rendszeren keresztül folyó áramlást meg kell mérni különböző nyomásértékeknél, továbbá meg kell mérni a rendszer áramlási mennyiségekhez viszonyított szabályozási paramétereit. Dinamikus áramlásmérő készüléket (például kalibrált Venturi-csővet, lamináris áramlásmérőt, kalibrált turbinás mérőműszert) kell használni, amely alkalmas az állandó térfogatú mintavevő rendszerrel végzett vizsgálatban előforduló nagy áramlási sebesség mérésére. ►M3 A készüléknek jóváhagyott pontosságúnak kell lennie. ◀

- 3.4.1.2. Az alábbi szakaszok részletesen ismertetik a térfogat-kiszorításos szivattyú, a kritikus áramlású Venturi-cső és a hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső lamináris áramlásmérővel végzett kalibrálási eljárását, amely biztosítja a szükséges pontosságot, és lehetővé teszi a kalibrálás érvényességének statisztikai ellenőrzését.

3.4.2. A térfogat-kiszorításos szivattyú kalibrálása

- 3.4.2.1. Az alábbi kalibrálási eljárás ismerteti a berendezést, a vizsgálati elrendezést, és azokat a különböző paramétereket, amelyeket az állandó térfogatú mintavevő szivattyú által szállított áramlási mennyiség megállapításához meg kell mérni. A szivattyúra vonatkozó valamennyi paramétert a szivattyúval sorba kötött áramlásmérő paramétereivel együtt kell mérni. A számított áramlási sebességet (a mért abszolút nyomáshoz és hőmérséklethez tartozóan, a szivattyú szívócsonkjánál, m^3/min mértékegységben megadva) ezt követően a szivattyúra vonatkozó paramétereket figyelembe vevő korrelációs függvénnyel kell szemléltetni. Ezután meg kell határozni a szivattyú szállítása és a korrelációs függvény közötti lineáris összefüggést. Ha az állandó térfogatú mintavevő rendszer többsebességű meghajtással rendelkezik, a kalibrálást minden használt tartományban el kell végezni.

- 3.4.2.2. Ez a kalibrálási eljárás a szivattyúnak és áramlásmérőnek az egyes pontbeli áramlási sebességhez tartozó paraméterei abszolút értékeinek mérésén alapszik. A kalibrációs görbe pontosságának és integritásának biztosításához az alábbi feltételeket kell betartani:

- 3.4.2.2.1. A szivattyú nyomását a szivattyún lévő megcsapolásoknál kell mérni, nem pedig a szivattyú szívócsonkjához és nyomócsonkjához csatlakozó külső csövezeteknél. A szivattyú meghajtófejelemzésére felül és alul középre szerelt nyomáscsapokra hatással van a szivattyú tényleges üregnyomása, ezért azok az abszolút nyomáskülönbséget tükrözik.

- 3.4.2.2.2. A kalibrálás alatt biztosítani kell a hőmérséklet stabilitását. A lamináris áramlásmérő érzékeny a bemeneti hőmérséklet ingadozásaira, amelyek a mérési pontok szórását okozzák. A hőmérséklet $\pm 1\text{ °C}$ értékű változása addig fogadható el, amíg többperces periódusban történik.

▼ **B**

- 3.4.2.2.3. Az áramlásmérő és az állandó térfogatú mintavevő szivattyú között minden csatlakozásnak szivárgásmentesnek kell lennie.
- 3.4.2.3. A kipufogógáz-kibocsátás vizsgálata alatt a szivattyú mért paramétereit kell felhasználni az áramlási sebesség kalibrálási egyenletből történő kiszámításához.
- 3.4.2.4. Az ezen al melléklet A5/6. ábráján egy példa látható a kalibrálási elrendezésre. Eltérések megengedhetők, feltéve hogy a jóváhagyó hatóság elfogadja azok összehasonlítható pontosságát. Az A5/6. ábrán bemutatott elrendezés alkalmazása esetén az alábbi adatoknak a megadott pontossági határértékeken belül kell lenniük:

Légköri nyomás (korrigált): $P_b \pm 0,03 \text{ kPa}$

Környezeti hőmérséklet: $T \triangleright \mathbf{M3} \pm 0,2 \text{ } ^\circ\text{C} \blacktriangleleft$

A lamináris áramlásmérő egységbe belépő levegő hőmérséklete (ETI): $\triangleright \mathbf{M3} \pm 0,15 \text{ } ^\circ\text{C} \blacktriangleleft$

Nyomáscsökkenés a szívóágban a lamináris áramlásmérő egység előtt (EPI): $\pm 0,01 \text{ kPa}$

Nyomáscsökkenés a lamináris áramlásmérő egység mátrixán keresztül (EDP): $\pm 0,0015 \text{ kPa}$

A levegő hőmérséklete az állandó térfogatú mintavevő szivattyú szívócsőnkjénél (PTI): $\triangleright \mathbf{M3} \pm 0,2 \text{ } ^\circ\text{C} \blacktriangleleft$

A levegő hőmérséklete az állandó térfogatú mintavevő szivattyú kimeneti nyílásánál (PTO): $\triangleright \mathbf{M3} \pm 0,2 \text{ } ^\circ\text{C} \blacktriangleleft$

Nyomáscsökkenés az állandó térfogatú mintavevő szivattyú szívócsőnkjénél (PPI): $\pm 0,22 \text{ kPa}$

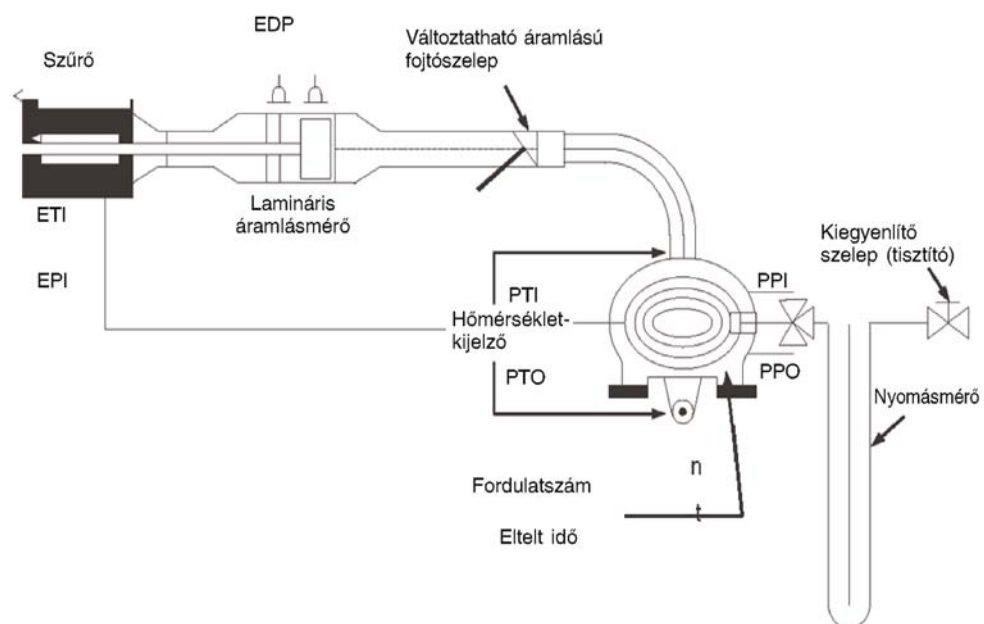
Nyomáscsökkenés az állandó térfogatú mintavevő szivattyú kimeneti nyílásánál (PPO): $\pm 0,22 \text{ kPa}$

Szivattyú fordulatszáma a vizsgálat ideje alatt: $n \pm 1 \text{ min}^{-1}$

Vizsgálati időszak időtartama (legalább 250 s) (t): $\pm 0,1 \text{ s}$

A5/6. ábra

Térfogat-kiszorításos szivattyú kalibrálási elrendezése



- 3.4.2.5. A rendszernek az A5/6. ábrán látható módon történő összeállítását követően az állítható áramlásszűkítőt teljesen nyitott állásba kell állítani, és az állandó térfogatú mintavételi rendszer szivattyúját 20 percig kell működtetni a kalibrálás megkezdése előtt.

▼B

- 3.4.2.5.1. A fojtószelepet a szivattyú szívócsonkjánál létrejövő nyomásesés mértékével arányos lépésekben (körülbelül 1 kPa értékkel) szűkebbre kell állítani, hogy az minimum hat adatpont felvételére lehetőséget nyújtson a teljes kalibráláshoz. A rendszernek 3 percnyi időt kell hagyni a stabilizálódásra az adatfelvétel megismétlését megelőzően.
- 3.4.2.5.2. A légáramlás szabványos m^3/min mértékegységben kifejezett Q_s mennyiségét minden vizsgálati ponton ki kell számítani az áramlásmérő adatai alapján, a gyártó által előírt eljárás segítségével.
- 3.4.2.5.3. Ezt követően a légáramlás mennyiségéből ki kell számítani a szivattyú V_0 szállítási mennyiségét ($\text{m}^3/\text{fordulat}$ mértékegységben kifejezve) a szivattyú szívócsonkjánál fennálló abszolút hőmérsékleten és nyomáson.

$$V_0 = \frac{Q_s}{n} \times \frac{T_p}{273,15 \text{ K}} \times \frac{101,325 \text{ kPa}}{P_p}$$

ahol:

V_0 a szivattyú áramlási sebessége T_p és P_p mellett ($\text{m}^3/\text{fordulat}$);

Q_s a légáramlás 101,325 kPa és 273,15 K (0 °C) mellett (m^3/min);

T_p a szivattyú szívócsonk hőmérséklete Kelvin mértékegységben (K);

P_p a szivattyú szívócsonk abszolút nyomása (kPa);

n a szivattyú fordulatszáma (min^{-1}).

- 3.4.2.5.4. A szivattyúban a szivattyú-fordulatszámmal összefüggő nyomásváltozások, valamint a szivattyú csúszási arányát befolyásoló hatások kiegyenlítése érdekében ki kell számítani a szivattyú fordulatszáma, a szivattyú szívó- és nyomóoldali nyomáskülönbsége és a szivattyú nyomócsonkjánál fennálló abszolút nyomás közötti korrelációs függvényt az alábbi egyenlet segítségével:

$$x_0 = \frac{1}{n} \sqrt{\frac{\Delta P_p}{P_e}}$$

ahol:

x_0 a korrelációs függvény;

ΔP_p a szivattyú szívócsonkja és nyomócsonkja közötti nyomáskülönbség (kPa);

P_e ($P_{PO} + P_b$) abszolút üzemi nyomás (kPa).

A legkisebb négyzetek módszerével lineáris illesztést kell alkalmazni az alábbi alakú kalibrációs egyenletek felállításához:

$$V_0 = D_0 - M \times x_0$$

$$n = A - B \times \Delta P_p$$

ahol B és M az egyenesek meredekségei, míg A és D_0 az ordinátatengelymetszetei.

▼B

- 3.4.2.6. A több sebességfokozatú, állandó térfogatú mintalevételi rendszert minden használt sebességre kalibrálni kell. A sebességtartományok kalibrálási görbéinek megközelítőleg párhuzamosaknak kell lenniük, és a D_0 ordináta-tengelymetszet értékeknek úgy kell növekedniük, ahogy a szivattyú szállítási tartománya csökken.
- 3.4.2.7. Az egyenlethől kiszámított értékeknek a mért V_0 értékhez képest $\pm 0,5$ százalékon belül kell lenniük. Az M értéke szivattyútól függően változik. Ezt a kalibrálást az első beszereléskor és minden jelentős karbantartás után el kell végezni.
- 3.4.3. A kritikus áramlású Venturi-cső kalibrálása
- 3.4.3.1. A kritikus áramlású Venturi-cső kalibrálása a kritikus áramlású Venturi-cső áramlási egyenletén alapul:

$$Q_s = \frac{K_v P}{\sqrt{T}}$$

ahol:

Q_s az áramlás (m^3/min);

K_v a kalibrálási együttható;

P az abszolút nyomás (kPa);

T az abszolút hőmérséklet, Kelvin mértékegységben (K).

A gázáramlás mennyisége a bemeneti nyomás és hőmérséklet függvénye.

Az ezen al melléklet 3.4.3.2–3.4.3.3.4. pontjában leírt kalibrálási eljárással megállapítható a mért nyomás-, hőmérséklet- és légáramlási értékekre vonatkozó kalibrálási együttható értéke.

- 3.4.3.2. ►**M3** A kritikus áramlású Venturi-cső áramláskalibrálásához méréseket kell végezni, és az alábbi adatoknak a megadott pontossági határértékeken belül kell lenniük: ◀

Légköri nyomás (korrigált): P_b 0,03 kPa

A lamináris áramlásmérő egységbe belépő levegő hőmérséklete, áramlásmérő (ETI): ►**M3** $\pm 0,2$ °C ◀,

Nyomáscsökkenés a szívóágban a lamináris áramlásmérő egység előtt (EPI): 0,01 kPa

Nyomásesés a lamináris áramlásmérő egység mátrixán keresztül (EDP): 0,0015 kPa

A légáramlás mennyisége (Q_s): $\pm 0,5$ százalék,

A kritikus áramlású Venturi-cső bemeneti nyomáscsökkenése (PPI): 0,02 kPa

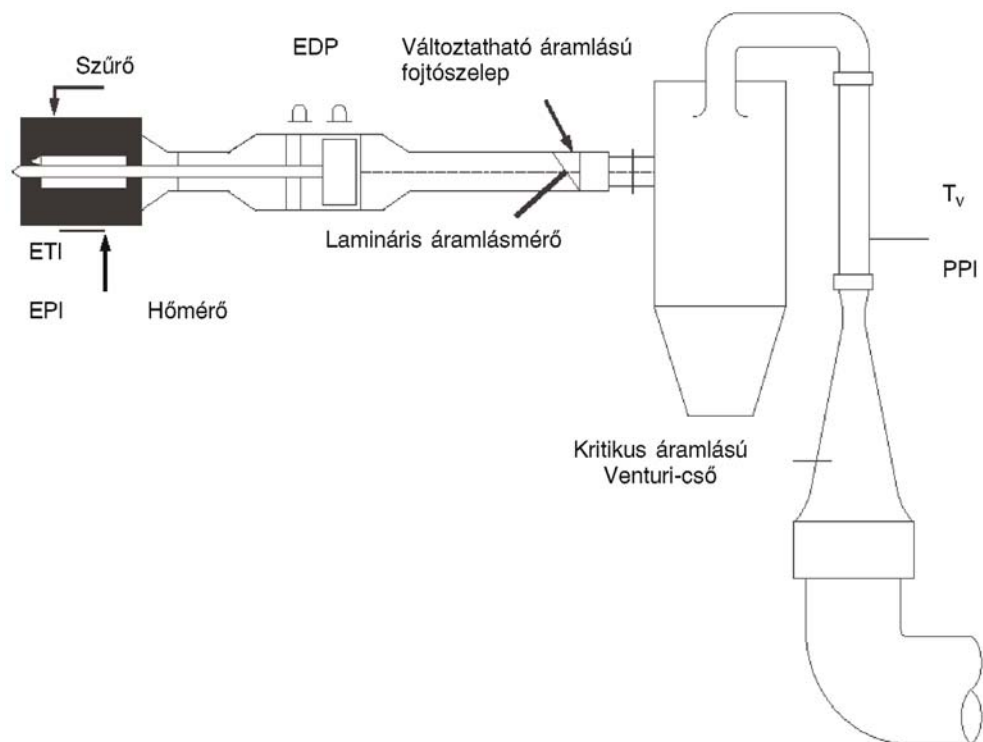
Hőmérséklet a Venturi-cső bemeneti nyílásánál: T ►**M3** $\pm 0,2$ °C ◀.

- 3.4.3.3. A berendezést az A5/7. ábrán bemutatott módon kell összeállítani, és szivárgás szempontjából ellenőrizni kell. Az áramlásmérő készülék és a kritikus áramlású Venturi-cső közötti bármilyen szivárgás jelentősen befolyásolja a kalibrálás pontosságát, ezért azt meg kell akadályozni.

▼ B

A5/7. ábra

Kritikus áramlású Venturi-csőves rendszer kalibrálási elrendezése



- 3.4.3.3.1. A változtatható áramlású fojtószelepet nyitott helyzetbe kell állítani, a szívóberendezést be kell indítani, és meg kell várni, amíg a rendszer állapota stabilizálódik. Valamennyi műszer adatait fel kell jegyezni.
- 3.4.3.3.2. A fojtószelep helyzetét változtatva legalább nyolc mérést kell végezni a Venturi-cső kritikus áramlási tartományában.
- 3.4.3.3.3. A kalibrálás során feljegyzett adatokat az alábbi számításhoz kell felhasználni.
- 3.4.3.3.3.1. A Q_s légáramlási sebességet minden vizsgálati ponton ki kell számítani az áramlásmérő adatai alapján a gyártó által előírt eljárást alkalmazva.

Minden egyes vizsgálati pontra ki kell számítani a kalibrálási együttható értékét:

$$K_v = \frac{Q_s \sqrt{T_v}}{P_v}$$

ahol:

Q_s az áramlási sebesség (m³/min) 273,15 K (0 °C) hőmérsékleten és 101,325 kPa nyomáson;

T_v a hőmérséklet a Venturi-cső belépőnyílásánál, Kelvin mértékegységben kifejezve (K);

P_v az abszolút nyomás a Venturi-cső belépőnyílásánál (kPa).

▼B

- 3.4.3.3.3.2. K_v értékét a Venturi-cső P_v bemeneti nyomásának függvényeként ábrázolni kell. Hangsebességű áramlásnál a K_v értéke viszonylag állandó. Ha a nyomás csökken (a vákuum nő) a Venturi-cső fojtatlanná válik, és a K_v értéke csökken. Ezek a K_v értékek nem szükségesek további számításokhoz.
- 3.4.3.3.3.3. A kritikus tartományban legalább nyolc mérési pontban ki kell számítani K_v számtani középértékét és a szórást.
- 3.4.3.3.3.4. Ha a szórás meghaladja K_v számtani középértékének 0,3 százalékát, akkor helyesbítés szükséges.
- 3.4.4. Hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső kalibrálása
- 3.4.4.1. A hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső kalibrálása a hangsebesség alatti Venturi-áramlásra vonatkozó egyenleten alapul. A gázáram a bejövő nyomás és hőmérséklet, valamint a hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső belépési pontja és a torok közötti nyomásesés függvénye.
- 3.4.4.2. Az adatok értelmezése
- 3.4.4.2.1. A Q_{ssv} levegőáramot minden fojtásbeállításra (legalább 16 beállítás) szabványos m^3/s mértékegységben ki kell számítani az áramlásmérő adatai alapján, a gyártó által előírt módszerrel. A C_d átfolyási tényezőt az egyes beállítások esetére a kalibrálási adatok alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$C_d = \frac{Q_{ssv}}{d_v^2 \times p_p \times \sqrt{\left\{ \frac{1}{T} \times \left(r_p^{1,426} - r_p^{1,718} \right) \times \left(\frac{1}{1 - r_D^4 \times r_p^{1,426}} \right) \right\}}}$$

ahol:

Q_{ssv} a levegőáram normál körülmények (101,325 kPa, 273,15 K [0 °C]) között (m^3/s);

T a hőmérséklet a Venturi-cső belépőnyílásánál, Kelvin mértékegységben kifejezve (K);

d_v a hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső torokátmérője (m);

r_p a Venturi-cső torkánál és belépőnyílásánál fennálló statikus abszolút nyomások aránya $(1 - \frac{\Delta p}{p_p})$;

r_D a hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső d_v torokátmérőjének és a bevezető cső belső átmérőjének aránya;

C_d a hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső átfolyási tényezője;

p_p az abszolút nyomás a Venturi-cső belépőnyílásánál (kPa).

A hangsebesség alatti áramlás tartományának meghatározásához a C_d értéket a hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső torkánál érvényes Reynolds-számok függvényeként kell ábrázolni. A hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső torkánál érvényes Reynolds számot az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$Re = A_1 \times \frac{Q_{ssv}}{d_v \times \mu}$$

▼B

ahol:

$$\mu = \frac{b \times T^{1.5}}{S + T}$$

A_1 25,55152 a következő SI mértékegységekkel:

$$\left(\frac{1}{m^3}\right) \left(\frac{\text{min}}{s}\right) \left(\frac{\text{mm}}{m}\right);$$

Q_{ssv} a levegőáram normál körülmények (101,325 kPa, 273,15 K [0 °C]) között (m^3/s);

d_v a hangsebesség alatti áramlású Venturi-cső torokátmérője (m);

μ a gáz abszolút vagy dinamikus viszkozitása (kg/ms);

b $1,458 \times 10^6$ empirikus állandó ($kg/ms K^{0.5}$);

S 110,4 empirikus állandó, Kelvin mértékegységgel kifejezve (K).

3.4.4.2.2. Mivel a Q_{ssv} bemenetként szerepel a Reynolds-egyenletben, a számításokat a Venturi-cső kalibrálásához a Q_{ssv} vagy C_d egy becsült értékével kell kezdeni, és mindaddig ismételni kell, amíg a Q_{ssv} nem konvergál. A konvergencia-módszernek legalább 0,1 százalékos pontosságot kell elérnie.

3.4.4.2.3. A hangsebesség alatti áramlás tartományában legalább tizenhat ponton a kalibrálási görbére kapott regressziós egyenlettel számított C_d értékeknek $\pm 0,5\%$ tűréssel egyezniük kell az egyes kalibrálási pontokra mért C_d értékkel.

3.4.5. Ultrahangos áramlásmérő kalibrálása

3.4.5.1. Az ultrahangos áramlásmérőt alkalmas referencia áramlásmérővel kell kalibrálni.

3.4.5.2. Az ultrahangos áramlásmérőt abban az állandó térfogatú mintavételi elrendezésben kell kalibrálni, amelybe a vizsgálati cellában alkalmazásra fog kerülni (hígított kipufogógáz csővezetéke, szívóberendezés), és az esetleges szivárgásokat ellenőrizni kell. Lásd az A5/8. ábrát.

3.4.5.3. A kalibrálási áramlás kondicionálása érdekében hevítőegységet kell beépíteni, ha az ultrahangos áramlásmérő rendszer nem tartalmaz hőcserélőt.

3.4.5.4. A kalibrálást valamennyi alkalmazni kívánt állandó térfogatú mintavételi áramlási beállítás esetében a szobahőmérséklet és a járművizsgálat során várható legmagasabb hőmérséklet közötti tartományba eső hőmérsékletértékeken kell végrehajtani.

3.4.5.5. Az ultrahangos áramlásmérő elektronikus részeinek (hőmérséklet- (T) és nyomás- (P) érzékelők) kalibrálására a gyártó által ajánlott eljárást kell alkalmazni.

3.4.5.6. ► **M3** Az ultrahangos áramlásmérő áramlaskalibrálásához méréseket kell végezni, és az alábbi adatoknak (lamináris áramlásmérő használata esetén) a megadott ismételhetségi határértékeken belül kell lenniük: ◀

Légköri nyomás (korrigált): P_b 0,03 kPa

A lamináris áramlásmérő egységbe belépő levegő hőmérséklete, áramlásmérő (ETI): ► **M3** $\pm 0,15$ °C ◀

Nyomáscsökkenés a szívóágban a lamináris áramlásmérő egység előtt (EPI): 0,01 kPa

Nyomáskereső a lamináris áramlásmérő egység (LFE) mátrixán keresztül (EDP): 0,0015 kPa

▼B

Levegőáram: $Q_s \pm 0,5$ százalék

Az ultrahangos áramlásmérő bemeneti nyomáscsökkenése: P_{act}
0,02 kPa

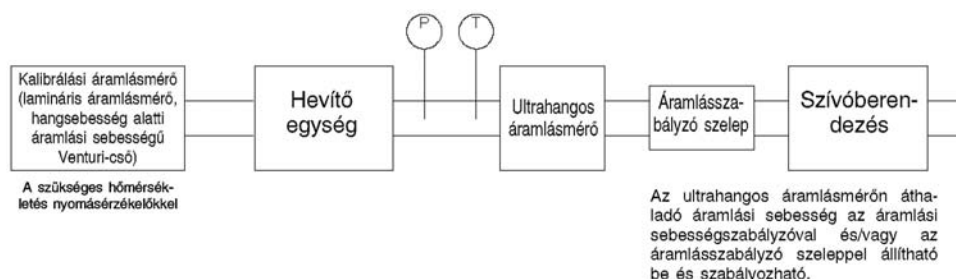
Hőmérséklet az ultrahangos áramlásmérő bemeneti nyílásánál: T_{act}
► **M3** $\pm 0,2$ °C ◀.

3.4.5.7. Eljárás

3.4.5.7.1. A berendezést az A5/8. ábrán bemutatott módon kell összeállítani, és szivárgás szempontjából ellenőrizni kell. Az áramlásmérő berendezés és az ultrahangos áramlásmérő közötti bármilyen szivárgás jelentősen befolyásolja a kalibrálás pontosságát.

A5/8. ábra

Ultrahangos áramlásmérő kalibrálási elrendezése



3.4.5.7.2. A szívóberendezést be kell indítani. Sebességét és/vagy az áramlásszabályzó szelepet úgy kell beállítani, hogy a hitelesítéshez beállított áramlást biztosítsa, majd hagyni kell a rendszert stabilizálódni. Valamennyi műszer adatait fel kell jegyezni.

3.4.5.7.3. Hőcserélő nélküli ultrahangos áramlásmérő rendszerek esetében a kalibráló levegő hőmérsékletének növelése érdekében működtetni kell a fűtőegységet, majd hagyni kell a rendszert stabilizálódni, és valamennyi műszer adatait fel kell jegyezni. A hőmérsékletet alkalmas lépcsőkkel kell növelni egészen a hígított kipufogógáz által a kibocsátási vizsgálatok során várhatóan elért legmagasabb hőmérsékletig.

3.4.5.7.4. A fűtőegységet ezt követően ki kell kapcsolni, és a szívóberendezés sebességét és/vagy az áramlásszabályzó szelepet be kell állítani a jármű kibocsátási vizsgálata során alkalmazott következő áramlási beállításhoz, majd a kalibrálási lépéssort meg kell ismételni.

3.4.5.8. A kalibrálás során feljegyzett adatokat az alábbi számításokhoz kell felhasználni. A Q_s légáramlási sebességet minden vizsgálati ponton ki kell számítani az áramlásmérő adatai alapján a gyártó által előírt eljárást alkalmazva. T_{act}

$$K_v = \frac{Q_{reference}}{Q_s}$$

ahol:

Q_s a levegőáram normál körülmények (101,325 kPa, 273,15 K [0 °C]) között (m^3/s);

$Q_{reference}$ a kalibrálási áramlásmérő levegőárama normál körülmények (101,325 kPa, 273,15 K [0 °C]) között (m^3/s);

▼B

K_v a kalibrálási együttható.

Hőcsereelő nélküli ultrahangos áramlásmérő rendszerek esetében K_v értékét a T_{act} függvényében kell ábrázolni.

A K_v legnagyobb ingadozása nem haladhatja meg a különböző hőmérsékleteken felvett valamennyi mérési adathoz tartozó K_v érték számtani középértékének 0,3 százalékát.

3.5. A rendszer hitelesítési eljárása

3.5.1. Általános követelmények

3.5.1.1. Az állandó térfogatú mintavételi rendszer és elemzőrendszer teljes pontosságát ismert tömegű kibocsátási gázvegyületeknek a normál vizsgálati körülmények között üzemelő rendszerbe történő bejuttatásával, majd a kibocsátási gázvegyületeknek a 7. al melléklet egyenletei szerinti elemzésével és számításával kell meghatározni. Az ezen al melléklet 3.5.1.1.1. pontjában ismertetett kritikus áramlású mérőperemes áramlásmérővel végzett módszer és az ezen al melléklet 3.5.1.1.2. pontjában ismertetett gravimetriás módszer is elismerten megfelelő pontosságú.

A bevezetett gáz mennyisége és a mért gáz mennyisége közötti legnagyobb megengedett eltérés ► **M3** ± 2 százalék ◀ lehet.

3.5.1.1.1. A kritikus áramlású mérőperemes áramlásmérővel végzett módszer

A kritikus áramlású mérőperemes áramlásmérővel végzett módszer tiszta gáz (CO, CO₂ vagy C₃H₈) állandó áramlási mennyiségét méri.

▼M3

Az ismert tömegű szén-monoxid, szén-dioxid vagy propán gázt a kalibrált kritikus áramlású mérőperemes áramlásmérőn keresztül kell bejuttatni az állandó térfogatú mintavételi rendszerbe. Ha a bemeneti nyomás elég nagy, akkor a kritikus áramlású mérőperemes áramlásmérővel szabályozható q áramlási sebesség független az áramlásmérő kimeneti nyomásától (kritikus áramlásától). Az állandó térfogatú mintavevő rendszert úgy kell működtetni, mint a szokásos kibocsátásméréseknél és elegendő időt kell biztosítani a soron következő elemzésre. A mintavevő zsákban összegyűjtött gázt a szokásos berendezéssel (lásd ezen al melléklet 4.1. pontját) kell elemezni és az eredményeket össze kell hasonlítani az ismert gázminták koncentrációjával. Ha 2 százalékot meghaladó eltérések fordulnak elő, akkor meg kell állapítani és ki kell küszöbölni a működési hiba okát.

▼B

3.5.1.1.2. Gravimetriás módszer

A gravimetriás módszer tiszta gázok (CO, CO₂ vagy C₃H₈) mennyiségét méri.

▼M3

Egy tiszta szén-monoxiddal, szén-dioxiddal vagy propánnal feltöltött kis henger tömegét $\pm 0,01$ g pontossággal meg kell határozni. Az állandó térfogatú mintavételi rendszert normál kipufogógáz-kibocsátási vizsgálati üzemmódban kell üzemeltetni, és eközben a soron következő elemzés számára elegendő ideig be kell fecskendezni a tiszta gázt a rendszerbe. A befecskendezett tiszta gáz mennyiségét tömegkülönbség-méréssel meg kell határozni. A mintavevő zsákba gyűjtött gázt a kipufogógáz-elemzéshez általában használt berendezéssel a 4.1. pontban ismertetett módon kell elemezni. A kapott eredményeket ezt követően össze kell vetni az előzőleg kiszámított koncentrációértékekkel. Ha ± 2 százalékot meghaladó eltérések fordulnak elő, akkor meg kell állapítani és ki kell küszöbölni a működési hiba okát.

▼B

4. Kibocsátásmérő berendezések

▼B

- 4.1. Gáz-halmazállapotú kibocsátások mérőberendezései
- 4.1.1. A rendszer áttekintése
- 4.1.1.1. Folyamatosan gyűjteni kell a hígított kipufogógázok és a hígító levegő összes térfogatával arányos mintákat elemzés céljából.
- 4.1.1.2. A kibocsátott gáz tömegét az arányos mintákban lévő koncentrációkból és a vizsgálat alatt mért teljes térfogatból kell meghatározni. A mintákban lévő koncentrációkat korrigálni kell az adott vegyület hígítólevegőbeli koncentrációjának figyelembevétele érdekében.
- 4.1.2. A mintavevő rendszerre vonatkozó követelmények
- 4.1.2.1. A hígított kipufogógázokból a szívóberendezés előtt kell mintát venni.

▼M3

A 4.1.3.1. pont (szénhidrogén-mintavételi rendszer), 4.2. pont (szilárd szennyezőanyag-mérőberendezés) és 4.3. pont (részecskékibocsátás-mérő berendezés) kivételével a hígított kipufogógázból (az esetlegesen beépített) kondicionáló berendezések után is szabad mintát venni.

▼B

- 4.1.2.2. A zsákos mintavételi áramlási sebességet úgy kell beállítani, hogy a koncentrációméréshez elegendő mennyiségű hígító levegőt és hígított kipufogógázt juttasson az állandó térfogatú mintavételi rendszer zsákjaiba, de ne haladja meg a hígított kipufogógázok áramlási sebességének 0,3 százalékat, hacsak a hígított kipufogógáz-zsák töltési térfogata hozzá nem adódik az integrált állandó térfogatú mintavételi térfogathoz.
- 4.1.2.3. A hígító levegőből a hígítólevegő-bemeneti nyílásánál (az esetlegesen beépített szűrő után) kell mintát venni.
- 4.1.2.4. A hígító levegőt nem szabad szennyezni a keverési szakaszból származó kipufogógázokkal.
- 4.1.2.5. A hígító levegő mintavételi mennyiségének hasonlóan kell lennie a hígított kipufogógázok esetében alkalmazott mennyiséghez.
- 4.1.2.6. A mintavételi műveletekhez csak olyan anyagok használhatók, amelyek nem változtatják meg a kibocsátott vegyületek koncentrációját.
- 4.1.2.7. A szilárd részecskék mintából való eltávolítására szűrők használhatók.
- 4.1.2.8. A kipufogógázok irányítására szolgáló szelepek gyorsan állíthatók és gyors működésűek legyenek.
- 4.1.2.9. A háromutas szelepek és a mintavevő zsákok között légmentes gyorscsatlakozók használhatók, amelyeknek önműködően kell biztosítaniuk a szigetelést a zsák oldalán. A mintáknak az elemzőbe való továbbításához egyéb rendszerek (például háromutas elzáró szelepek) is használhatók.
- 4.1.2.10. A minták tárolása
- 4.1.2.10.1. A gázmintákat olyan, megfelelő térfogatú mintavevő zsákokba kell gyűjteni, amelyek nem akadályozzák a mintavételi mennyiség szabad áramlását.
- 4.1.2.10.2. A zsákoknak olyan anyagokból (például laminált polietilén-/poliamidfólia vagy fluorizált poliszénhidrogén fólia) kell készülniük, hogy ne legyenek hatással magára a mérésre, és a gázminta vegyi összetétele 30 perces tárolás után se változzon 2 százaléknál nagyobb mértékben.

▼B

- 4.1.3. Mintavételi rendszerek
- 4.1.3.1. Szénhidrogén-mintavételi rendszer (fűtött lángionizációs detektor, HFID)
- 4.1.3.1.1. A szénhidrogén-mintavevő rendszer fűtött mintavevő szondából, vezetékből, szűrőből és szivattyúból áll. A mintát (az esetlegesen beépített) hőcserélő után kell venni. A mintavevő szondát ugyanolyan távolságra kell beszerelni a kipufogógáz bemeneti nyílásától, mint a részecske-mintavevő szondát, és oly módon, hogy egyik se zavarja a másikat mintavétel közben. A belső átmérőjének legalább 4 mm értékűnek kell lennie.
- 4.1.3.1.2. A fűtőrendszernek minden fűtött alkatrészt $190\text{ °C} \pm 10\text{ °C}$ hőmérsékleten kell tartania.
- 4.1.3.1.3. A mért szénhidrogén-koncentrációk számtani közepét a másodpercenkénti adatoknak a szakasz vagy a vizsgálat időtartamával elosztott értékének integrálásával kell meghatározni.
- 4.1.3.1.4. A fűtött mintavevő vezetéket a $\geq 0,3\text{ }\mu\text{m}$ méretű részecskék 99 % hatásfokú kiszűrésére alkalmas fűtött F_H szűrővel kell ellátni, amely minden szilárd részecskét el tud távolítani az elemzésre kerülő folytonos gázáramból.
- 4.1.3.1.5. A mintavevő rendszer késleltetési ideje (a mintavevő szondától a gázelemző készülék bemeneti nyílásáig) nem lehet 4 másodpercnél hosszabb.
- 4.1.3.1.6. A fűtött lángionizációs detektort állandó tömegáramú (hőcserélő) rendszerrel kell használni a reprezentatív mintavétel biztosítása érdekében, kivéve ha kiegyenlítik az állandó térfogatú mintavételi rendszer változó áramlását.
- 4.1.3.2. NO vagy NO₂ mintavételi rendszer (adott esetben)
- 4.1.3.2.1. Biztosítani kell a hígított kipufogógáz-minta folyamatos áramlását az elemzőrendszerhez.
- 4.1.3.2.2. A mért NO, illetve NO₂ koncentrációk számtani közepét a másodpercenkénti adatoknak a szakasz vagy a vizsgálat időtartamával elosztott értékének integrálásával kell meghatározni.
- 4.1.3.2.3. A folyamatos NO, illetve NO₂ mérést állandó gázáramú (hőcserélő) rendszerrel kell alkalmazni a reprezentatív mintavétel biztosítása érdekében, kivéve ha kiegyenlítik az állandó térfogatú mintavételi rendszer változó áramlását.
- 4.1.4. Analizálóberendezések
- 4.1.4.1. Általános gázelemzési követelmények
- 4.1.4.1.1. A gázelemző készülék mérési tartományának meg kell felelnie a kipufogógáz-minta vegyületeinek koncentráció-méréséhez szükséges pontosságnak.
- 4.1.4.1.2. Ellentétes meghatározás hiányában a mérési hiba nem haladhatja meg a ± 2 százalékot (a gázelemző készülék belső hibája), tekintet nélkül a kalibráló gázok referenciaértékére.
- 4.1.4.1.3. A környezetilevegő-mintát ugyanazzal a gázelemző készülékkel kell mérni ugyanabban a mérési tartományban.
- 4.1.4.1.4. A gázelemző készülékek előtt semmilyen gázszárító készüléket nem szabad használni, kivéve ha igazolt, hogy ez semmiféle hatással nincs a vegyület tartalmára a gázáramban.
- 4.1.4.2. Szénmonoxid (CO) és széndioxid (CO₂) elemzés

▼M3

A gázelemző készülékeknek abszorpciós típusú, nem diszperzív infravörös készülékeknek kell lenniük.

▼ B

- 4.1.4.3. A dízel tüzelőanyag kivételével minden egyéb tüzelőanyag szén-hidrogén-elemzése

▼ M3

A gázelemző készüléknek lángionizációs típusúnak kell lennie, és a kalibrálását szénatom-egyenértékben (C1) kifejezett propángázzal kell elvégezni.

▼ B

- 4.1.4.4. A dízel tüzelőanyag és nem kötelezően egyéb tüzelőanyagok szén-hidrogén-elemzése

▼ M3

A gázelemző készüléknek fűtött lángionizációs rendszerűnek kell lennie, és a detektort, a szelepeket, a csővezetékét stb. $190\text{ °C} \pm 10\text{ °C}$ hőmérsékletűre fel kell fűteni. Kalibrálása szénatom-egyenértékben (C1) kifejezett propángázzal kell, hogy történjen.

▼ B

- 4.1.4.5. Metán (CH_4) elemzés

▼ M3

A gázelemző készüléknek lángionizációs detektoros gázkromatográfának vagy metánkiválasztóval felszerelt lángionizációs detektornak kell lennie. Kalibrálását szénatom-egyenértékben (C1) kifejezett metán- vagy propángázzal kell elvégezni.

▼ B

- 4.1.4.6. Nitrogénoxid (NO_x) elemzés

▼ M3

A gázelemző készülékeknek kemilumineszcens vagy nem diszperzív ultraibolya-rezonanciaabszorpciós típusúnak kell lenniük.

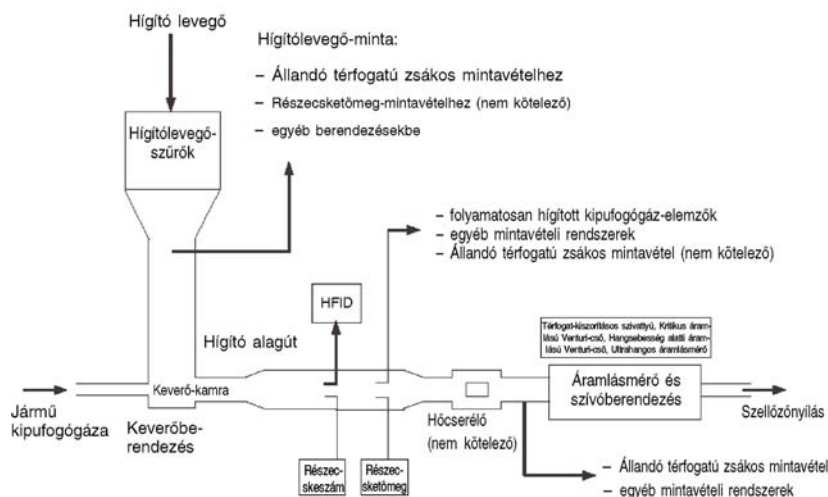
▼ B

- 4.1.5. Az ajánlott rendszer leírása

- 4.1.5.1. Az A5/9. ábra az ajánlott gázhalmazállapotú kibocsátási mintavévi rendszer elvi rajzát tartalmazza.

A5/9. ábra

Teljes áramlású kipufogógáz-hígító rendszer vázlata

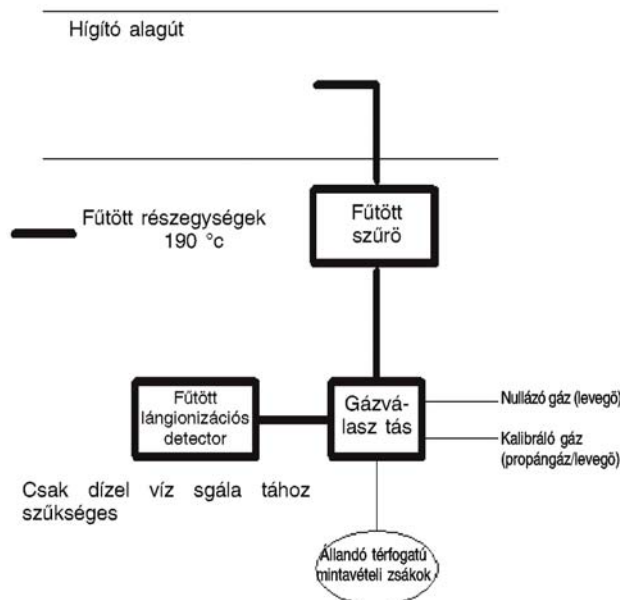


▼B

- 4.1.5.2. Az alábbiakban példák felsorolása található a rendszer különböző részegységeire.
- 4.1.5.2.1. Két mintavevő szonda a hígító levegőből, valamint a hígított kipufogógáz/levegő keverékből való folyamatos mintavételhez.
- 4.1.5.2.2. Szűrő a szilárd részecskéknek az elemzés céljára összegyűjtött gázáramból történő eltávolításához.
- 4.1.5.2.3. A szivattyúknak és az áramlásszabályzónak biztosítania kell a vizsgálat során vett hígított kipufogógáz- és a hígítólevegő-minták állandó és egyenletes áramlását a mintavevő szondáktól, és a gázminták áramlási sebességének biztosítania kell, hogy az egyes vizsgálatok végére az elemzéshez szükséges mennyiségű minták összegyűljenek.
- 4.1.5.2.4. Gyorsműködésű szelepek az állandó áramlási mennyiségű gázminták mintavevő zsákokba vagy külső szellőzőnyíláshoz való tereléséhez.
- 4.1.5.2.5. Légmentes gyorscsatlakozók a gyorsműködésű szelepek és a mintavevő zsákok között. A csatlakozóknak önműködően kell záródniuk a mintavevő zsák oldalán. A mintákat más megoldásokkal (pl. háromutas elzáró csapok használatával) is el lehet juttatni az elemzőkészülékhez.
- 4.1.5.2.6. Zsákok a hígított kipufogógáz- és a hígítólevegő-minták vizsgálat alatti összegyűjtéséhez.
- 4.1.5.2.7. Egy kritikus áramlású mintavevő Venturi-cső a hígított kipufogógázból történő arányos mintavételhez (csak kritikus áramlású Venturi-csővel végzett állandó térfogatú mintavétel esetén).
- 4.1.5.3. A fűtött lángionizációs detektorral végzett szénhidrogén-mintavételhez szükséges további részecskék az A5/10. ábrán láthatók.
- 4.1.5.3.1. A hígító alagútban a részecsketömeg- és részecskeszám-mintavevő szondával azonos függőleges síkban elhelyezett fűtött mintavevő szonda.
- 4.1.5.3.2. A mintavételi pont után, és a fűtött lángionizációs detektor előtt elhelyezett fűtött szűrő.
- 4.1.5.3.3. A nullapont/kalibráló gáz betáplálás és a fűtött lángionizációs detektor között elhelyezett fűtött választószelepek.
- 4.1.5.3.4. A pillanatnyi szénhidrogén-koncentráció integrálására és feljegyzésére szolgáló eszközök.
- 4.1.5.3.5. Fűtött mintavételi vezetékek és fűtött alkatrészek a fűtött szonda és a fűtött lángionizációs detektor között.

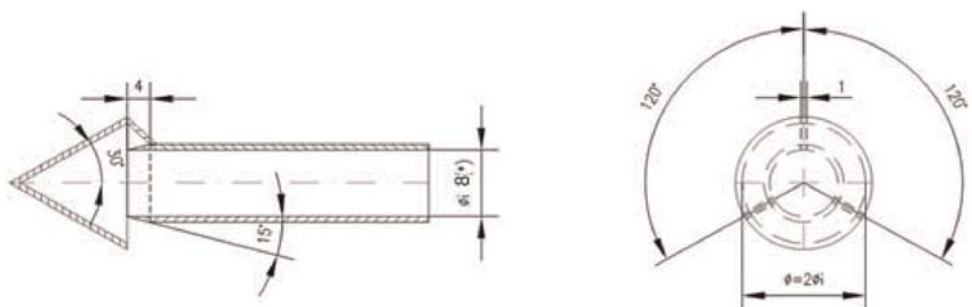
▼ B

A5/10. ábra

Fűtött lángionizációs detektorral végzett szénhidrogén-mintavételhez szükséges részegységek

- 4.2. Szilárd szennyezőanyag-mérő berendezések
- 4.2.1. Részletes leírás
- 4.2.1.1. A rendszer áttekintése
- 4.2.1.1.1. A részecske-mintavevő egység a hígító alagútban elhelyezett mintavevő szondából, egy részecsketovábbító csőből, szűrőtartó(k)ból, szivattyú(k)ból, áramlásszabályozókból és mérőegységekből áll. Lásd az A5/11, az A5/12. és az A5/13. ábrát.
- 4.2.1.1.2. Részecske-előosztályozó (például ciklon- vagy ütközéses leválasztó) is beépíthető. Ilyen esetben ezt a szűrőtartó elé ajánlott beépíteni.

A5/11. ábra

Alternatív részecske-mintavevő szonda elrendezés

(*) Legkisebb belső átmérő
Falvastagság ~ 1 mm – anyag: rozsdamentes acél

▼B

- 4.2.1.2. Általános követelmények
- 4.2.1.2.1. A részecskék áramlásának vizsgálatához a mintavevő szondát úgy kell elhelyezni a hígító alagútban, hogy a homogén levegő/kipufogógáz keverékből reprezentatív gázmintaáramot lehessen venni, és (az esetleges) hőcserélő elé kell beépíteni.
- 4.2.1.2.2. A részecskeminta-áramnak arányosnak kell lennie a hígított kipufogógáz hígítóalagúti teljes tömegáramával a részecskeminta-áram ± 5 százalékos tűrésén belül. A részecske-mintavétel arányosságának hitelesítését a rendszer üzembe helyezése során, valamint a jóváhagyó hatóság ilyen értelmű rendelkezése esetén kell elvégezni.
- 4.2.1.2.3. A mintavételezett hígított kipufogógázt 20 °C feletti és 52 °C alatti hőmérsékleten kell tartani a részecske-mintavevő szűrő homlokfelülete előtt és után 20 cm távolságon belül. Ennek biztosítása érdekében megengedett a részecske-mintavevő rendszer részegységeinek fűtése, illetve hűszigetelése.
- Abban az esetben, ha a hőmérséklet időszakos regenerációs esemény nélküli vizsgálat során meghaladja az 52 °C értéket, akkor növelni kell az állandó térfogatú mintavétel áramlási sebességét, vagy kétszeres hígítást kell alkalmazni (feltételezve, hogy az állandó térfogatú mintavétel áramlási sebessége már elegendő ahhoz, hogy ne okozzon lecsapódást az állandó térfogatú mintavételi rendszer mintavételi zsákjaiban, illetve az elemzőrendszerben).
- 4.2.1.2.4. A részecskemintát a mintavételezett hígított kipufogógáz áramába helyezett tartóban lévő egyetlen szűrőn kell begyűjteni.
- 4.2.1.2.5. A kipufogócsőtől a szűrőtartóig a hígítórendszer és a mintavevő rendszer minden olyan részét, amely érintkezik a nyers és a hígított kipufogógázzal, úgy kell megtervezni, hogy a legkisebbre csökkenjen a részecskék lerakódása vagy módosulása. Minden alkatrésznek a kipufogógázok összetevőivel reakcióba nem lépő, elektromosan vezető anyagból kell készülnie, és az elektrosztatikus hatások kiküszöbölése céljából földeltnek kell lennie.
- 4.2.1.2.6. Ha nem lehet kiegyenlíteni az áramlási mennyiség változásait, akkor hőcserélőt és hőmérsékletszabályozó készüléket kell beszerezni ezen al melléklet 3.3.5.1. vagy 3.3.6.4.2. pontjának rendelkezése szerint, a rendszerben az állandó áramlási mennyiség és a megfelelően arányos mintavételi mennyiség biztosítása érdekében.

▼M3

- 4.2.1.2.7. A szilárd szennyezőanyagok méréséhez szükséges hőmérsékletet ± 1 °C pontossággal és legfeljebb 15 másodperc értékű ($t_{90} - t_{10}$) válaszadási idővel kell megmérni.

▼B

- 4.2.1.2.8. A hígító alagútból származó mintaáramot a leolvasott érték $\pm 2,5$ százaléka vagy a teljes skála $\pm 1,5$ százaléka közül a kisebbik értéknek megfelelő pontossággal kell mérni.

Az állandó térfogatú mintavételi rendszer alagútjából származó mintaáramra vonatkozóan fent meghatározott pontosság kétszeres hígítás alkalmazása esetén is érvényes. Ebből következően a másodlagos hígítólevegő-áram, valamint a szűrőn áthaladó hígított kipufogógáz áramlási sebességének mérését és szabályozását nagy pontossággal kell végezni.

- 4.2.1.2.9. A szilárd szennyezőanyagok méréséhez szükséges valamennyi adatcsatornát legalább 1 Hz gyakorisággal kell naplózni. Ezek közé jellemzően az alábbiak tartoznak:

▼ **B**

- a) A hígított kipufogógáz hőmérséklete a részecske-mintavevő szűrőnél;
- b) A mintavételi áramlási sebesség;
- c) A másodlagos hígító levegő áramlási sebessége (másodlagos hígítás alkalmazása esetén);
- d) A másodlagos hígító levegő hőmérséklete (másodlagos hígítás alkalmazása esetén).

4.2.1.2.10. Kétszeres hígítású rendszerek esetében a hígító alagútból szállított hígított kipufogógázra vonatkozó, a 7. al melléklet 3.3.2. pontjában meghatározott egyenletben szereplő V_{ep} pontossága nem kerül közvetlenül megmérésre, hanem áramlaskülönbség-méréssel kerül meghatározásra.

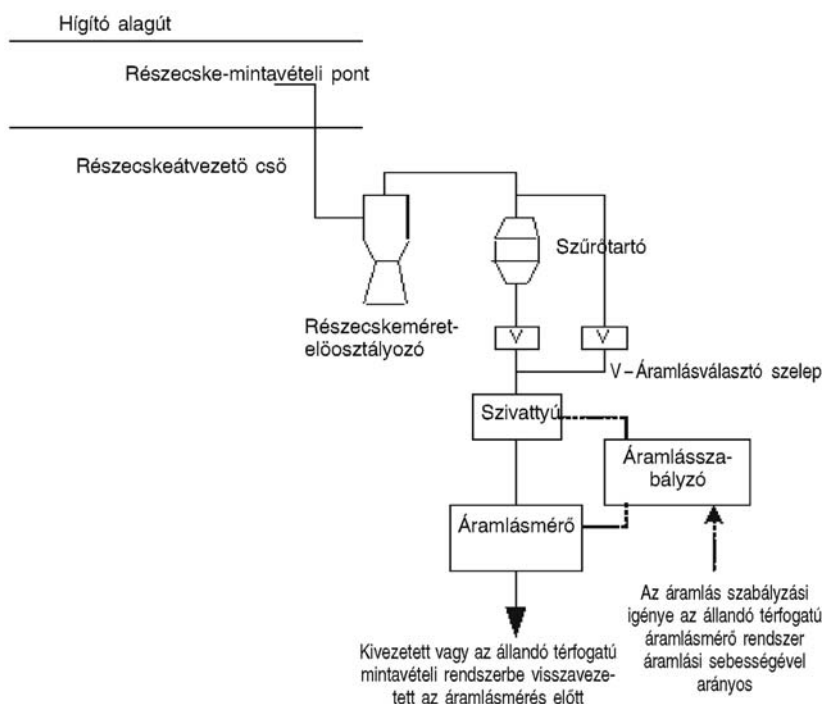
A részecske-mintavevő szűrőkön áthaladó kétszeresen hígított kipufogógáz mérésére és szabályozására, valamint a másodlagos hígító levegő mérésére/szabályozására használt áramlásmérők pontosságának elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy a V_{ep} térfogatkülönbség megfeleljen az egyszeres hígításra vonatkozóan meghatározott pontossági és arányos mintavételi követelményeknek.

A kipufogógáznak az állandó térfogatú mintavételi rendszer hígító alagútjában történő lecsapódásának tilalmára, a hígított kipufogógáz áramlási sebességét mérő rendszerre, valamint az állandó térfogatú mintavételi zsákos gyűjtő-, illetve elemzőrendszerekre vonatkozó követelmények kétszeres hígítású rendszer alkalmazása esetén is érvényesek.

4.2.1.2.11. A részecske-mintavevő és a kétszeres hígítású rendszerben alkalmazott valamennyi áramlásmérő linearitását a műszerek gyártója által előírtak szerint kell ellenőrizni.

A5/12. ábra

Részecske-mintavevő rendszer



▼B

4.2.1.3.1.4. Az előosztályozót (pl. ciklon, ütközéses leválasztó stb.) a szűrő-tartó elé kell elhelyezni. Az előosztályozó 50 százalékos leválasztási határpontjának a részecsketömeg-mintavételezéshez kiválasztott térfogatáram esetében 2,5 µm és 10 µm között kell lennie. Az előosztályozónak az előosztályozóba belépő 1 µm méretű részecskék tömegkoncentrációjának legalább 99 százalékát át kell engednie az előosztályozó kimenetén a részecsketömeg-mintavételezéshez kiválasztott térfogatáram mellett.

4.2.1.3.2. Részecskeátvezető cső

▼M3

A részecskeátvezető cső hajlatainak simának és a lehető legnagyobb sugarúnak kell lenniük.

▼B

4.2.1.3.3. Másodlagos hígítás

4.2.1.3.3.1. Az állandó térfogatú mintavételi rendszerből a szilárd szennyező-anyag-méréshez kivont mintát az alábbi követelményeknek megfelelő második lépcsős hígításnak is alá lehet vetni:

4.2.1.3.3.1.1. A másodlagos hígító levegőt egy olyan közegen kell átszűrni, amely képes a szűrőanyagon legjobban áthatoló részecskeméretű részecskék számát legalább 99,95 százalékkal csökkenteni, vagy legalább egy, az EN 1822:2009 szabvány szerinti H13 osztályú szűrőn kell átszűrni. A hígító levegőt a HEPA-szűrőhöz való eljutatás előtt aktív szénen is át lehet vezetni. Ajánlott a HEPA-szűrő előtt és az aktívszenes átmosás után (ha ezt használják) egy további durva részecskeszűrő elhelyezése.

4.2.1.3.3.1.2. A másodlagos hígító levegőt a részecskeátvezető csőbe kell befúvatni a lehető legközelebb a hígított kipufogógáz hígító alagútból történő kivezetéséhez.

4.2.1.3.3.1.3. A másodlagos hígítólevegő-befúvatási pont és a szűrő felülete közötti tartózkodási idő legalább 0,25 másodperc, de legfeljebb 5 másodperc értékű lehet.

4.2.1.3.3.1.4. Ha a kétszeresen hígított minta visszavezetésre kerül az állandó térfogatú mintavételi rendszerbe, akkor a minta visszatérési pontját úgy kell megválasztani, hogy ne akadályozza más mintáknak az állandó térfogatú mintavételi rendszerből történő kivételét.

4.2.1.3.4. Mintavevő szivattyú és áramlásmérő

4.2.1.3.4.1. A gázminta áramlását mérő berendezésnek szivattyúból, gázáram-szabályozókból és áramlásmérő egységekből kell állnia.

4.2.1.3.4.2. A gázáram áramlásmérőn belüli hőmérséklet-ingadozása nem haladhatja meg a ± 3 °C értéket, kivéve:

- a) Ha a mintavételi áramlásmérő legalább 1 Hz gyakorisággal üzemelő valósídejű felügyelettel és áramlásszabállyal rendelkezik;
- b) Periodikusan regeneráló utókezelő készülékkel felszerelt járműveken végrehajtott regenerációs vizsgálatok során.

Ha az áramlás térfogatváltozása a túlzott szűrőterhelés következtében elfogadhatatlanná válik, akkor a vizsgálatot érvényteleníteni kell. Ismétlés esetén csökkenteni kell az áramlás sebességét.

4.2.1.3.5. Szűrő és szűrőtartó

4.2.1.3.5.1. A szűrő után az áramlás irányában szelepet kell elhelyezni. A szelepnak a vizsgálat kezdetén, illetve végén 1 másodpercen belül kell kinyílnia, illetve bezáródnia.

▼B

4.2.1.3.5.2. Adott vizsgálatnál a gázszűrő mérőleges sebességét 20 cm/s és 105 cm/s közötti tartományon belüli kezdeti értékre kell beállítani oly módon, hogy a vizsgálat kezdetén ne haladja meg a 105 cm/s értéket, ha a hígítórendszer az állandó térfogatú mintavételi rendszer áramlási sebességével arányos mintavételi sebességgel üzemel.

4.2.1.3.5.3. Fluor-karbon-bevonatú üvegszálás szűrőket vagy fluor-karbon-alapú membránszűrőket kell használni.

A 0,3 µm értékű DOP (dioktil-ftalát) vagy PAO (poli-alfa-olefin) (CS 68649-12-7 vagy CS 68037-01-4) tekintetében, legalább 5,33 cm/s értékű, a szűrőre mérőleges gázáramlási sebesség mellett minden szűrőtípusnak legalább 99 százalékos befogási hatásfokúnak kell lennie, amelyet az alábbi szabványok valamelyike szerint mérnek:

- a) Egyesült Államok Védelmi Minisztériumának vizsgálati módszerekre vonatkozó MIL-STD 282 szabványa, 102.8-as módszer: Aeroszolszűrő-elemek DOP-füst-áteresztése;
- b) Egyesült Államok Védelmi Minisztériumának vizsgálati módszerekre vonatkozó MIL-STD 282 szabványa, 502.1.1-es módszer: gázalarc-szűrőbetétek DOP-füst-áteresztése;
- c) Institute of Environmental Sciences and Technology (Környezettudományi és -technológiai Intézet), IEST-RP-CC021: HEPA és ULPA szűrőközegek vizsgálata.

4.2.1.3.5.4. A szűrőtartót úgy kell kialakítani, hogy egyenletes áramláseloszlást biztosítson a szűrőfelületen. A szűrőnek kereknek kell lennie, és szűrőfelületének legalább 1 075 mm² értékűnek kell lennie.

4.2.2. A mérlegkamra (vagy helyiség) és az analitikai mérleg leírása

4.2.2.1. A mérlegkamrában (vagy helyiség) uralkodó körülmények

- a) A részecske-mintavételi szűrők kondicionálására és mérésére szolgáló kamra (vagy helyiség) hőmérsékletét minden szűrőkondicionálás és -mérés alatt 22 °C ± 2 °C (lehetőleg 22 °C ± 1 °C) közötti értéken kell tartani.
- b) A páratartalmat 10,5 °C alatti harmatpontra, és a relatív páratartalmat 45 % ± 8 % értéken kell tartani.
- c) A mérlegkamra (vagy helyiség) hőmérsékletre és páratartalomra vonatkozó előírásaitól korlátozott eltérések megengedettek, feltéve hogy összesített időtartamuk egyik szűrőkondicionáló időszakban sem haladja meg a 30 percet.
- d) A mérlegkamra (vagy helyiség) légkörében található olyan környezeti szennyeződések szintjét a lehető legalacsonyabbra kell csökkenteni, amelyek lerakódhatnak a részecske-mintavételi szűrőkön azok stabilizálódása közben.
- e) A mérési művelet során a meghatározott feltételektől való eltérés nem megengedett.

▼M3

4.2.2.2. Analitikai mérlegek lineáris érzékenysége

A szűrő tömegének megállapítására szolgáló analitikai mérlegnek meg kell felelnie az A5/1. táblázat hitelességi kritériumainak, lineáris regresszió alkalmazásával. Ez legalább ±2 µg értékű ismételtetőséget és legalább 1 µg értékű felbontást jelent (1 számjegy = 1 µg). Legalább 4 olyan referenciasúlyt kell vizsgálni, amelyek között azonos különbség van. A nullapontnak ± 1 µg értéken belül kell lennie.

▼ **M3**

A5/1. táblázat

Analitikai mérlegek hitelességi kritériumai

Mérőrendszer	A0 tengelymetszet	A1 meredekség	Becslés standard hibája (SEE)	Determinációs együttható (r ²)
Részecskemérleg	≤ 1 µg	0,99 – 1,01	≤ 1 % max.	≥ 0,998

▼ **B**

4.2.2.3. A statikus elektromosság hatásainak kiküszöbölése

A statikus elektromosság hatásait ki kell küszöbölni. Ezt úgy lehet elérni, hogy a mérleget antistatikus alátétre való helyezéssel földelni kell, valamint a részecske-mintavételi szűrőket a mérés előtt polóniumsemlegesítő vagy hasonló hatású berendezés segítségével semlegesíteni kell. Alternatív megoldásként a statikus hatások megszüntetése a statikus töltés kiegyenlítésével is elérhető.

4.2.2.4. A felhajtóerő miatti korrekció

A levegő felhajtóereje miatt a mintavételi és a referenciaszűrő tömegét korrigálni kell. A felhajtóerő miatti korrekció a mintavételi szűrő sűrűségének, a levegő sűrűségének, valamint a mérlegkalibráló súly sűrűségének függvénye, viszont nem veszi figyelembe magának a részecskének a felhajtóerejét.

Ha a szűrő anyagának a sűrűsége nem ismert, akkor a következő értékeket kell használni:

- a) teflonbevonatú üvegszál szűrő: 2 300 kg/m³;
- b) teflon membránszűrő: 2 144 kg/m³;
- c) teflon membránszűrő polimetilpentén tartógyűrűvel: 920 kg/m³.

Saválló acélból készült kalibráló súlyoknál 8 000 kg/m³ sűrűséggel kell számolni. Ha a kalibráló súly anyaga más, akkor annak sűrűségét ismerni kell, és azt az értéket kell alkalmazni. Figyelembe kell venni a Nemzetközi Mérésügyi Szervezet kalibrálási súlyokra vonatkozó OIML R 111-1 Edition 2004(E) számú Nemzetközi ajánlását (vagy azzal egyenértékű dokumentumot).

Az alábbi képletet kell használni:

$$m_f = m_{\text{uncorr}} \times \left(\frac{1 - \frac{\rho_a}{\rho_w}}{1 - \frac{\rho_a}{\rho_f}} \right)$$

ahol:

P_{e_f} a részecskeminta korrigált tömege (mg);

$P_{e_{\text{uncorr}}}$ a részecskeminta korrekció nélküli tömege (mg);

ρ_a a levegő sűrűsége (kg/m³);

ρ_w a mérlegkalibráló súly sűrűsége (kg/m³);

▼B

ρ_f a részecske-mintavételi szűrő sűrűsége (kg/m³);

A levegő ρ_a sűrűségét az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$\rho_a = \frac{p_b \times M_{\text{mix}}}{R \times T_a}$$

p_b a teljes légköri nyomás (kPa);

T_a a levegő hőmérséklete a mérleg környezetében, Kelvin mértékegységben (K);

M_{mix} a levegő moláris tömege egyensúlyi környezetben (28,836 g mol⁻¹);

R a moláris gázállandó (8,3144 J mol⁻¹ K⁻¹).

4.3. Részecsekibocsátás-mérő berendezések

4.3.1. Részletes leírás

4.3.1.1. A rendszer áttekintése

4.3.1.1.1. A részecske-mintavevő rendszernek egy, a hígítórendszerben áramló homogén keverékből mintavételt végző szondából vagy mintavételi pontból, egy részecskeszámoló előtt elhelyezett illékonyrészecske-eltávolítóból és alkalmas átvezető csővezetékéből kell állnia. Lásd az A5/14. ábrát.

4.3.1.1.2. Az illékonyrészecske-eltávolító bemeneti nyílása elé ajánlatos részecskeméret-előosztályozót (pl. ciklont, ütközéses leválasztót stb.) helyezni. Az előosztályozó 50 %-os leválasztási határpontjának 2,5 µm és 10 µm között kell lennie a részecskeszám-mintavételezéshez kiválasztott térfogatáram esetében. Az előosztályozónak az előosztályozóba belépő 1 µm-es részecskék tömegkoncentrációjának legalább 99 %-át át kell engednie az előosztályozó kimenetén a részecskeszám-mintavételezéshez kiválasztott térfogatáram mellett.

Megfelelő méretosztályozó készülékként működő mintavevő szonda – amilyen az A5/11. ábrán is látható – elfogadható alternatíva a részecskeméret-előosztályozó használata helyett.

4.3.1.2. Általános követelmények

4.3.1.2.1. A részecske-mintavételi pontot a hígítórendszeren belül kell elhelyezni. Kétszeres hígítású rendszer alkalmazása esetén a részecske-mintavételi pontot az elsődleges hígítórendszeren belül kell elhelyezni.

4.3.1.2.1.1. A mintavevő szonda csúcsa vagy a mintavételi pont és a részecskeátvezető cső együtt alkotja a részecskeátvezető rendszert. A részecskeátvezető rendszer a mintát a hígító alagútból az illékonyrészecske-eltávolító bemenetéhez továbbítja. A részecskeátvezető rendszernek teljesítenie kell az alábbi követelményeket:

a) A mintavevő szondát a kipufogógáz bemeneti nyílása után legalább 10 alagútmérő távolságra, az alagút gázáramával szembefordítva kell felszerelni, oly módon, hogy a szondacsúcs áthaladó középvonala a hígító alagút tengelyével párhuzamos legyen.

▼B

- b) A mintavevő szondát bármilyen kondicionáló berendezés (például hőcserélő) elé kell beépíteni;
 - c) A mintavevő szondát a hígító alagúton belül úgy kell elhelyezni, hogy a mintát homogén hígító/kipufogó keverékből vegye.
- 4.3.1.2.1.2. A részecskeátvezető rendszeren átvitt gázmintának az alábbi követelményeket kell teljesítenie:
- a) Teljes áramlású kipufogógáz-hígító rendszer használata esetén a gázáram Re Reynolds-számának 1 700 alattinak kell lennie.
 - b) Kétszeres hígítású rendszer használata esetén a gázáram Re Reynolds-számának (Re) 1 700 alattinak kell lennie a részecskeátvezető csőben, azaz a mintavevő szonda vagy a mintavételi pont után;
 - c) A tartózkodási ideje legfeljebb 3 másodperc lehet.
- 4.3.1.2.1.3. A kimeneti cső bármely más olyan mintavételezési elrendezése elfogadhatónak tekintendő, amelyről bizonyítható, hogy 30 nm-en megegyező részecskepenetrációval rendelkezik.
- 4.3.1.2.1.4. A hígított mintát az illékonyrészecske-eltávolítótól a részecskeszámláló bemeneti nyílásához vezető kimeneti csőnek a következő jellemzőkkel kell rendelkeznie:
- a) Belső átmérője ≥ 4 mm;
 - b) A gázminta áramának tartózkodási ideje legfeljebb 0,8 másodperc lehet.
- 4.3.1.2.1.5. A kimeneti cső bármely más olyan mintavételezési elrendezése elfogadhatónak tekintendő, amelyről bizonyítható, hogy 30 nm mellett megegyező részecskepenetrációval rendelkezik.
- 4.3.1.2.2. Az illékonyrészecske-eltávolítónak tartalmaznia kell a minta hígítására és az illékony részecskék eltávolítására alkalmas készülékeket.
- 4.3.1.2.3. A hígítórendszernek és a mintavevő rendszernek a kipufogócső és a részecskeszámláló közötti minden olyan részét, amely kapcsolatba kerül hígítatlan vagy hígított kipufogógázzal, úgy kell kialakítani, hogy a részecskék lerakódása a lehető legkisebb legyen. Minden alkatrésznek a kipufogógázok összetevőivel reakcióba nem lépő, elektromosan vezető anyagból kell készülnie, és az elektrosztatikus hatások kiküszöbölése céljából földeltnek kell lennie.
- 4.3.1.2.4. A részecske-mintavevő rendszernek olyan bevált aeroszol mintavételező gyakorlatot kell követnie, amely magában foglalja a meredek ívek és a keresztmetszet hirtelen változásainak elkerülését, a sima felületek használatát, illetve a mintavevő vezeték hosszának minimalizálását. A keresztmetszet fokozatos változása megengedett.
- 4.3.1.3. Egyedi követelmények
- 4.3.1.3.1. A részecskeminta nem haladhat át szivattyún a részecskeszámlálón (PNC) való áthaladás előtt.
- 4.3.1.3.2. Ajánlott a minta-előosztályozó alkalmazása.
- 4.3.1.3.3. A minta-előkondicionáló egységre vonatkozó követelmények:

▼B

- a) Képes a mintát egy vagy több fázisban úgy hígítani, hogy a részecskeszám-koncentráció a részecskeszámláló egyedi részecske-számlálási üzemmódjának felső küszöbértéke alá essen, a gázhőmérséklet pedig a részecskeszámláló bemeneti nyílásánál 35 °C alá;
- b) Magában foglal egy kezdeti fűtött hígítási fázist, amely ≥ 150 °C és ≤ 350 °C ± 10 °C hőmérsékletű mintát eredményez, és legalább 10-szeres hígítást végez;
- c) A fűtött fázisokat a ≥ 150 °C és ≤ 400 °C ± 10 °C közötti tartományon belüli, állandó névleges üzemi hőmérséklet-értékre szabályozza;
- d) Jelzi, hogy a fűtött fázisok helyes üzemi hőmérsékleten vannak-e;
- e) Kialakításának legalább 70 százalékos szilárd részecske-penetrációs hatékonyságot kell biztosítania 100 nm értékű elektromos mobilitási átmérő mellett.
- f) A 30 nm és 50 nm értékű elektromos mobilitási átmérőjű részecskék vonatkozásában az illékonyrészecske-eltávolító egésze tekintetében olyan $f_r(d_i)$ részecskekoncentráció-csökkenési tényezőt kell megvalósítania, amely sorrendben legfeljebb 30, illetve 20 százalékkal nagyobb, valamint legfeljebb 5 százalékkal alacsonyabb a 100 nm értékű elektromos mobilitási átmérőjű részecskék értékeinél.

Az egyes részecskeátmérőkhöz tartozó $f_r(d_i)$ részecskekoncentráció-csökkenési tényezőt az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$f_r(d_i) = \frac{N_{in}(d_i)}{N_{out}(d_i)}$$

ahol:

$N_{in}(d_i)$ a d_i átmérőjű részecskék részecskeszám-koncentrációja a részegység előtt;

$N_{out}(d_i)$ a d_i átmérőjű részecskék részecskeszám-koncentrációja a részegység után;

d_i a részecske elektromos mobilitási átmérője (30, 50 vagy 100 nm).

$N_{in}(d_i)$ és $N_{out}(d_i)$ értékét ugyanolyan feltételek mellett kell korrigálni.

Az adott $\bar{f}_r$ hígítási beállításhoz tartozó részecskekoncentráció-csökkenési tényező számtani közepét az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$\bar{f}_r = \frac{f_r(30 \text{ nm}) + f_r(50 \text{ nm}) + f_r(100 \text{ nm})}{3}$$

Az illékonyrészecske-eltávolítót teljes egységként ajánlott kalibrálni és hitelesíteni;

- g) Tervezését helyes műszaki gyakorlat szerint kell elvégezni, hogy a vizsgálat időtartama alatt a részecskekoncentráció-csökkenési tényezők stabilak legyenek;

▼B

- h) A 30 nm értékű tetrakontán ($\text{CH}_3(\text{CH}_2)_{38}\text{CH}_3$)-részecskék 99,0 százaléknál nagyobb mértékű párologtatását is megvalósítja, legalább $10\,000/\text{cm}^3$ értékű bemeneti koncentrációval, a tetrakontán felmelegítése és parciális nyomásainak csökkentése révén.

4.3.1.3.4. A részecskeszámlálóra vonatkozó követelmények:

- a) Teljes áramú üzemi feltételek között üzemeljen;
- b) Alkalmas szabványnak megfelelő, a részecskeszámláló egyedi részecske-számlálási üzemmódja felső küszöbértékéhez viszonyítva ± 10 százalékos számlálási pontossággal rendelkezzen az $1/\text{cm}^3$ tartományban. A $100/\text{cm}^3$ alatti koncentrációk esetében kiterjesztett mintavételezési időszakok alapján átlagolt mérésekre lehet szükség annak érdekében, hogy a részecskeszámláló pontossága nagy statisztikai megbízhatósággal bizonyítható legyen;
- c) $100/\text{cm}^3$ alatti koncentrációk esetén legalább $0,1$ részecske/ cm^3 felbontással rendelkezzen;
- d) A részecskekoncentrációkkal szembeni érzékenysége a teljes mérési tartományban lineáris legyen egyedi részecske-számlálási üzemmódban;
- e) Adatjelentési gyakorisága legalább $0,5$ Hz értékű legyen;
- f) A mért koncentrációtartományban kevesebb mint 5 s értékű t_{90} válaszidővel rendelkezzen;
- g) Legfeljebb 10 százalékos korrekciót engedő koincidencia-korrigálási funkciót tartalmaz, illetve belső kalibrációs tényezőt is felhasználhat az ezen al melléklet 5.7.1.3. pontjában meghatározottak szerint, azonban nem használhat fel a számlálási hatékonyság javítását vagy meghatározását szolgáló semmilyen más algoritmust;
- h) A különböző részecskeméreteket esetén az A5/2. táblázat szerinti számlálási hatékonysággal rendelkezzen.

A5/2. táblázat

Részecskeszámláló számlálási hatékonysága

Részecskeméret, elektromos mobilitási átmérő (nm)	Részecskeszámláló számlálási hatékonysága (százalék)
23 ± 1	50 ± 12
41 ± 1	> 90

- 4.3.1.3.5. Ha a részecskeszámláló munkafolyadékot használ, akkor azt a készülő gyártója által megadott gyakorisággal kell cserélni.

- 4.3.1.3.6. Ha a részecskeszámláló-áram szabályozási pontján nem tartják ismert állandó szinten a nyomást/hőmérsékletet, akkor a részecskeszámláló bemeneti nyílásánál kell mérni a nyomást és/vagy hőmérsékletet annak érdekében, hogy a részecskeszám-koncentráció mérést standard körülményekre lehessen korrigálni.

- 4.3.1.3.7. A részecskeátvezető rendszer, az illékonyrészecske-eltávolító és a kimeneti cső tartózkodási időinek és a részecskeszámláló t_{90} választási idejének összege nem haladhatja meg a 20 másodpercet.

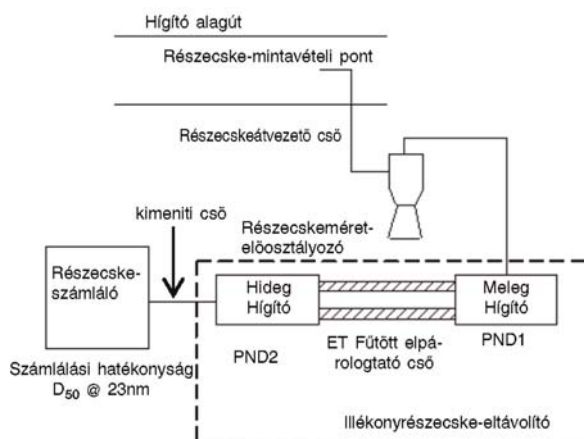
▼B

4.3.1.4. Az ajánlott rendszer leírása

A következő pont a részecskeszám mérésének ajánlott gyakorlatát tartalmazza. Azonban bármely olyan rendszer elfogadható, amely megfelel az ezen al melléklet 4.3.1.2. és 4.3.1.3. pontjában foglalt teljesítmény-előírásoknak.

A5/14. ábra

Ajánlott részecske-mintavevő rendszer



4.3.1.4.1. A mintavevő rendszer leírása

4.3.1.4.1.1. A részecske-mintavevő rendszert egy, a hígítórendszerben elhelyezett mintavevő szondacsúcs vagy mintavételi pont, egy részecskeátvezető cső, egy részecske-előosztályozó és egy, a részecskeszám koncentrációját mérő egység előtt elhelyezett illékonyrészecske-eltávolító alkotja.

4.3.1.4.1.2. Az illékonyrészecske-eltávolítónak tartalmaznia kell a minta hígítására (a PND₁ és PND₂ részecskeszám-hígító) és az illékony részecskék eltávolítására (elpárologtató cső) alkalmas készülékeket.

4.3.1.4.1.3. A vizsgált gázáram mintavevő szondáját vagy mintavételi pontját a hígító alagúton belül úgy kell elhelyezni, hogy homogén hígító/kipufogó keverékből vegyen reprezentatív gázárammintát.

5. Kalibrálási időközők és eljárások

5.1. Kalibrálási időközők

A5/3. táblázat

Műszerek kalibrálási időközei

Műszerellenőrzés	Intervallum	Kritérium
A gázelemző berendezés lineárizálása (kalibrálása)	6 havonta	a leolvasott érték ± 2 százaléka
Mérési tartomány-középpont	6 havonta	± 2 százaléka
Nem diszperzív infravörös gázelemző készülék CO:CO ₂ /H ₂ O interferencia	Havonta	-1 és 3 ppm között
NO _x átalakító ellenőrzése	Havonta	> 95 százaléka
CH ₄ kiválasztó ellenőrzése	évente	Az etán 98 százaléka
Lángionizációs detektor CH ₄ érzékenysége	évente	Lásd ezen al melléklet 5.4.3. pontját

▼B

Műszerellenőrzés	Intervallum	Kritérium
Lángionizációs detektor levegő/tüzelőanyag árama	Jelentős karbantartásoknál	A műszer gyártójának utasításai szerint.
Lézeres infravörös spektrométerek (modulált nagyfelbontású keskenysávú infravörös elemzőkészülékek): interferencia-ellenőrzés	Évente vagy jelentős karbantartásoknál	A műszer gyártójának utasításai szerint.
Kvantum-kaszád lézerek	Évente vagy jelentős karbantartásoknál	A műszer gyártójának utasításai szerint.
Gázkromatográfiai módszerek	Lásd ezen al melléklet 7.2. pontját	Lásd ezen al melléklet 7.2. pontját
Folyadék-kromatográfiai módszerek	Évente vagy jelentős karbantartásoknál	A műszer gyártójának utasításai szerint.
Fotoakusztika	Évente vagy jelentős karbantartásoknál	A műszer gyártójának utasításai szerint.
Mikrogramm pontosságú mérlegek linearitása	Évente vagy jelentős karbantartásoknál	Lásd ezen al melléklet 4.2.2.2. pontját
Részecskeszámláló	Lásd ezen al melléklet 5.7.1.1. pontját	Lásd ezen al melléklet 5.7.1.3. pontját
Illékonyrészecske-eltávolító	Lásd ezen al melléklet 5.7.2.1. pontját	Lásd ezen al melléklet 5.7.2. pontját

A5/4. táblázat

Állandó térfogatú mintavételi rendszer kalibrálási időközei

CVS	Intervallum	Kritérium
Az állandó térfogatú mintavételi rendszer áramlása	Nagyjavítás után	± 2 százalék
Hígítási áramlás	évente	± 2 százalék
Hőmérséklet érzékelő	évente	± 1 °C
Nyomásérzékelő	évente	$\pm 0,4$ kPa
Befecskendezés ellenőrzése	Hetente	± 2 százalék

A5/5. táblázat

Környezeti adatok kalibrálási időközei

Éghajlat	Intervallum	Kritérium
Hőmérséklet	évente	± 1 °C
Páratartalom	évente	Relatív páratartalom ± 5 százalék
Környezeti légnyomás	évente	$\pm 0,4$ kPa
A hűtőventilátor	Nagyjavítás után	Ezen al melléklet 1.1.1. pontja szerint

- 5.2. A gázelemző készülék kalibrálási eljárásai
- 5.2.1. Valamennyi elemzőkészüléket a műszer gyártói előírásainak megfelelően, vagy legalább az A5/3. táblázat szerinti gyakorisággal kell kalibrálni.
- 5.2.2. Az általában használt üzemi tartományok mindegyikét az alábbi eljárás szerint linearizálni kell:

▼B

- 5.2.2.1. A gázelemző készülék linearizálási görbét legalább öt, egymástól lehetőleg egyenlő távolságban fekvő pontból kell megszerkeszteni. A legnagyobb koncentrációjú kalibráló gáz névleges koncentrációjának a teljes skálaérték legalább 80 százalékának kell lennie.
- 5.2.2.2. A kalibráláshoz szükséges gázkoncentrációt a gázmegosztóval is elő lehet állítani, tisztított N_2 gázzal vagy tisztított szintetikus levegővel történő hígítással.
- 5.2.2.3. A linearizálási görbét a legkisebb négyzetek módszerével kell kiszámítani. Amennyiben az eredményül kapott polinom foka nagyobb, mint három, akkor a kalibrálási pontok számának egyenlőnek kell lennie legalább a polinom fokozatának száma plusz kettővel.
- 5.2.2.4. A linearizálási görbe nem térhet el 2 százaléknál nagyobb mértékben az egyes kalibráló gázok névleges értékétől.
- 5.2.2.5. A linearizálási görbe alakja és a kalibrálási pontok alapján ellenőrizhető, hogy a linearizálás megfelelően megy-e végbe. Fel kell tüntetni a gázelemző készülék különböző jellemző paramétereit, melyek az alábbiak:
- a) Elemző és gáz komponens;
 - b) tartomány;
 - c) Linearizálás dátuma.
- 5.2.2.6. Ha a jóváhagyó hatóság számára hitelt érdemlően igazolható, hogy valamely alternatív technológia (pl. számítógépes, elektronikusan vezérelt tartománykapcsoló stb.) használatával egyenértékű pontosságú kalibrálás hajtható végre, akkor ezek az alternatív módszerek is alkalmazhatók.
- 5.3. Az elemzőkészülék nullázás- és kalibrálás-hitelesítési eljárása
- 5.3.1. Az általában használt üzemi tartományt minden egyes elemzés előtt ezen al melléklet 5.3.1.1. és 5.3.1.2. pontja szerint ellenőrizni kell

▼M3

- 5.3.1.1. A kalibrálást nullázó gáz használatával és kalibráló gáz használatával kell ellenőrizni a 6. al melléklet 2.14.2.3. pontja szerint.
- 5.3.1.2. A vizsgálat után a nullázó gázt és ugyanazt a kalibráló gázt kell használni a 6. al melléklet 2.14.2.4. pontja szerinti újbóli ellenőrzéshez.

▼B

- 5.4. A lángionizációs detektor (FID) szénhidrogén-elemző válaszcéljának ellenőrzése
- 5.4.1. A detektor válaszáinak optimalizálása
- A lángionizációs detektort az eszköz gyártójának előírásai szerint kell beállítani. A leggyakrabban használt üzemi tartományban levegő és propángáz keverékét kell használni.
- 5.4.2. A szénhidrogén-elemző készülék kalibrálása
- 5.4.2.1. Az elemzőkészüléket levegő és propángáz keverékével, valamint tisztított szintetikus levegővel kell kalibrálni.
- 5.4.2.2. Meg kell szerkeszteni az ezen al melléklet 5.2.2. pontja szerinti kalibrálási görbét.
- 5.4.3. A különböző szénhidrogének érzékenységi tényezői és az ajánlott határértékek

▼B

- 5.4.3.1. Az egy bizonyos szénhidrogén-vegyületekre vonatkozó R_f érzékenységtényező a lángionizációs detektor által kijelzett C_1 értéknek a gázipalack C_1 ppm értékben kifejezett koncentrációjához viszonyított aránya.

A vizsgálati gáz koncentrációját olyan szinten kell meghatározni, hogy a teljes skálának megfelelő kitérés kb. 80 százalékánál küldjön válaszelet az üzemi tartományban. A koncentrációt gravimetriás szabványnak megfelelő, ± 2 térfogatszázalék pontossággal kell ismerni. Ezenkívül a gázipalackot 24 órán át 20 és 30 °C közötti hőmérsékleten kell előkondicionálni.

- 5.4.3.2. A érzékenységtényezőket az elemzőkészülék üzembe helyezésekor és nagyobb üzemszünetek után kell meghatározni. A használható vizsgálati gázok és az ajánlott érzékenységi tényezők a következők:

Propilén és tisztított levegő: $0,90 < R_f < 1,10$

Toluol és tisztított levegő: $0,90 < R_f < 1,10$

Ezeket az 1,00 választényezőjű (R_f) propángáz és tisztított levegő értékéhez kell viszonyítani.

- 5.5. Az NO_x -átalakító hatékonyságvizsgálata

- 5.5.1. Az A5/15. ábrán bemutatott vizsgálati elrendezés és az alábbiakban leírt eljárás segítségével az NO_2 -ről NO -ra átalakító átalakítási hatékonysága ózonfejlesztő használatával vizsgálható az alábbiak szerint:

- 5.5.1.1. Az elemzőkészüléket a legáltalánosabban használt üzemi tartományban, a gyártó utasításai szerint, nullázó gázzal és kalibráló gázzal kell kalibrálni (amelyek NO -tartalmának az üzemi tartomány körülbelül 80 százalékának kell megfelelnie, és a gázkeverék NO_2 koncentrációjának az NO -koncentráció 5 százalékánál kisebbnek kell lennie). Az NO_x -elemző készüléket NO -üzemmódba kell állítani úgy, hogy a kalibráló gáz ne haladjon át az átalakítón. A koncentráció kijelzett értékét szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.

- 5.5.1.2. T-alakú csőidomon keresztül folyamatosan oxigént vagy szintetikus levegőt kell bevezetni a kalibráló gáz áramába mindaddig, amíg a koncentráció körülbelül 10 százalékkal kisebb nem lesz, mint a kijelzett kalibrálási koncentrációnak az ezen al melléklet 5.5.1.1. pontjában megadott értéke. A koncentráció kijelzett értékét (c) szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven. Az ózonfejlesztőnek e folyamat alatt kikapcsolva kell lennie.

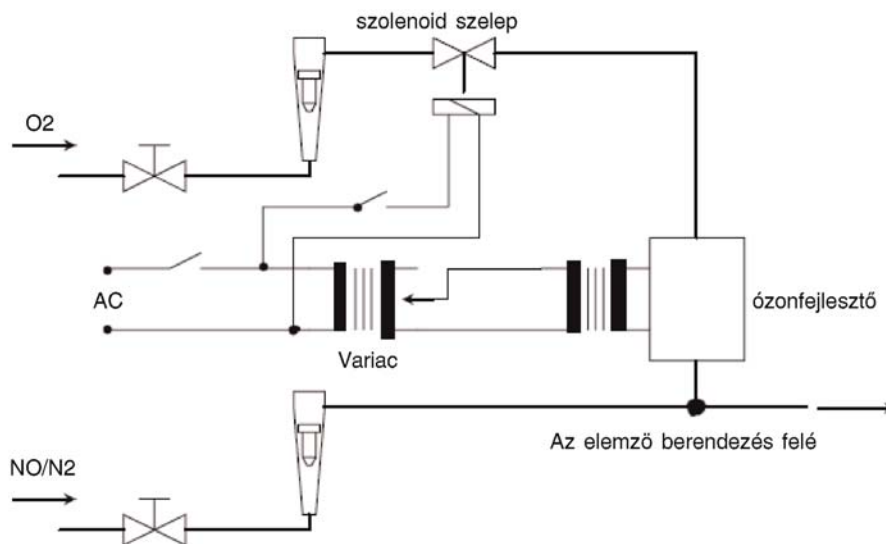
- 5.5.1.3. Ezt követően be kell kapcsolni az ózonfejlesztőt, és annyi ózont kell előállítani, hogy az NO -koncentráció az ezen al melléklet 5.5.1.1. pontjában megadott kalibrálási koncentráció 20 százaléka (de legalább a 10 százaléka) csökkenjen. A koncentráció kijelzett értékét (d) szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.

- 5.5.1.4. Az NO_x -elemző készüléket ezt követően NO_x -üzemmódba kell kapcsolni, melynek során az (NO , NO_2 , O_2 és N_2 összetételű) gázkeverék áthalad a konverteren. A koncentráció kijelzett értékét (a) szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.

- 5.5.1.5. Ekkor az ózonfejlesztőt ki kell kapcsolni. Az ezen al melléklet 5.5.1.2. pontjában leírt gázkeverék az átalakítón keresztül a detektorba jut. A koncentráció kijelzett értékét (b) szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.

▼ B

A5/15. ábra

Az NO_x-átalakító hatékonyságvizsgálati elrendezése

5.5.1.6. Az ózonfejlesztő kikapcsolásával egyidejűleg az oxigén vagy a szintetikus levegő áramlását is el kell zárni. Az elemzőkészüléken kijelzett NO₂ érték legfeljebb 5 százalékkal haladhatja meg az ezen al melléklet 5.5.1.1. pontjában megadott értéket.

5.5.1.7. Az NO_x átalakító százalékos hatékonyságát az ezen al melléklet 5.5.1.2–5.5.1.5. pontjában meghatározott a, b, c és d koncentrációk figyelembevételével, az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani: R_f

$$\text{Efficiency} = \left(1 + \frac{a - b}{c - d} \right) \times 100$$

▼ M3

Az átalakító hatékonysága legalább 95 % kell, hogy legyen. Az átalakító hatékonyságát az A5/3. táblázatban meghatározott gyakorisággal kell vizsgálni.

▼ B

5.6. A mikrogramm pontosságú mérleg kalibrálása

▼ M3

A részecske-mintavevő szűrő tömegének mérésére használt mikrogramm pontosságú mérleg kalibrálását nemzeti vagy nemzetközi szabvány alapján kell elvégezni. A mérlegnek meg kell felelnie a 4.2.2.2. pontban megadott linearitási követelményeknek. Az áramlásmérő műszerek linearitásának hitelesítését legalább 12 havonta, vagy minden olyan esetben el kell végezni, amikor a rendszeren olyan javítás vagy csere történt, ami a kalibrálásra hatással lehet.

▼ B

5.7. A részecske-mintavevő rendszer kalibrálása és hitelesítése

A kalibrálási/hitelesítési módszerekre vonatkozó példák a következő webcímen találhatóak:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/pmpFCP.html>.

▼B

- 5.7.1. A részecskeszámláló kalibrálása
- 5.7.1.1. A jóváhagyó hatóságnak meg kell győződnie a részecskeszámláló kalibrálási tanúsítványának meglétéről, amely igazolja egy visszavezethető szabványnak való, a kibocsátásméréseket megelőző 13 hónapnál nem régebbi megfelelést. A kalibrálások között vagy azt kell ellenőrizni, hogy romlik-e a részecskeszámláló számlálási hatékonysága, vagy rendszeresen 6 havonta cserélni kell a részecskeszámláló kanócat. Lásd az A5/16. és az A5/17. ábrát. A részecskeszámláló számlálási hatékonyságát referencia-részecskeszámlálóval, vagy legalább másik kettő, méréshez használt részecskeszámlálóval összevetve lehet ellenőrizni. Ha a részecskeszámláló a referencia-részecskeszámláló, vagy a legalább kettő részecskeszámláló által alkotott csoport szerinti koncentrációk ± 10 százalékan belüli részecskeszám-koncentrációkat ad eredményül, akkor a részecskeszámlálót ezt követően stabilnak lehet tekinteni, ellenkező esetben a részecskeszámláló karbantartását el kell végezni. Ha a részecskeszámláló ellenőrzése másik kettő vagy több, méréshez használt részecskeszámlálóval összevetve történik, akkor megengedett, hogy egy referenciajármű egymás után különböző, saját részecskeszámlálóval rendelkező vizsgálati cellákban kerüljön járatásra.

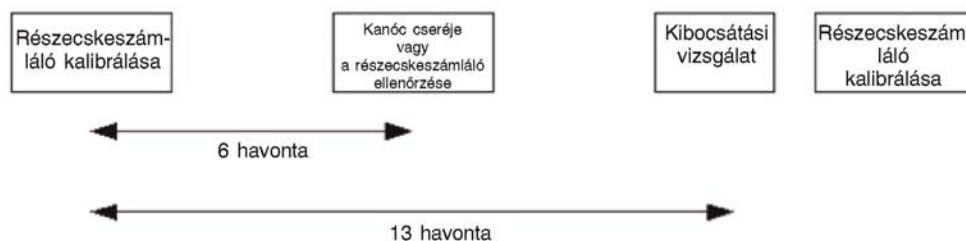
A5/16. ábra

A részecskeszámláló névleges éves ütemterve



A5/17. ábra

A részecskeszámláló bővített éves ütemterve (a részecskeszámláló késedelmes teljes körű kalibrálása esetén)



- 5.7.1.2. A részecskeszámlálót ezenkívül minden jelentősebb karbantartást követően újra kell kalibrálni, és ekkor új kalibrálási tanúsítványt kell kiállítani.
- 5.7.1.3. A kalibrálást nemzeti vagy nemzetközi szabvány szerinti kalibrálási eljárással kell végrehajtani, melynek során a részecskeszámláló kalibrálás közbeni érzékenységet az alábbiakéval kell összevetni:
- Kalibrált aeroszol-elektrométer érzékenységevel, elektrosztatikusan osztályozott kalibráló részecskék egyidejű mintavételezése mellett; vagy
 - A fent leírt módszerrel közvetlenül kalibrált, második részecskeszámláló érzékenységevel.
- 5.7.1.3.1. Az ezen al melléklet 5.7.1.3. a) pontja szerinti kalibrálást legalább hat olyan szabványos koncentráció alkalmazásával kell elvégezni, amelyeket a lehető legegyszerűbben kell elosztani a részecskeszámláló méréstartományában.

▼B

5.7.1.3.2. Az ezen al melléklet 5.7.1.3. b) pontja szerinti kalibrálást a részecske-számláló méréstartománya mentén legalább hat szabványos koncentráció alkalmazásával kell elvégezni. Legalább három kalibrálási pontnak $1000/\text{cm}^3$ alatti koncentrációjának kell lennie, a fennmaradó koncentrációkat lineárisan kell elosztani az $1\,000/\text{cm}^3$ és a részecske-számláló (PNC) egyedi részecske-számlálási tartományának legnagyobb értéke között.

5.7.1.3.3. Az ezen al melléklet 5.7.1.3. a) és 5.7.1.3. b) pontja szerint megválasztott kalibrációs pontoknak tartalmazniuk kell egy névleges nulla koncentrációs pontot, amely az EN 1822:2008 szabvány legalább H13. osztályába tartozó, vagy azzal megegyező teljesítményű HEPA-szűrőknek az egyes készülékek bemenetére történő felhelyezésével jön létre. Ha a kalibrálás alatt álló részecske-számlálóra nem alkalmaznak kalibrálási tényezőt, akkor a mért koncentrációknak minden egyes koncentráció esetében ± 10 százalékos tűrés mellett meg kell egyezniük a szabványos koncentráció értékével – a nullapont kivételével –, egyébként a kalibrálás alatt álló részecske-számláló nem elfogadható. A legkisebb négyzetek módszerén alapuló lineáris regressziós eljárással ki kell számítani és rögzíteni kell a két adatkészlet gradiensét. A gradiens reciprok értékével megegyező kalibrálási tényezőt kell alkalmazni a kalibrálás alatt álló részecske-számlálóra. A válaszreakciók linearitását a két adatkészlet Pearson-féle szorzatmomentum korrelációs együtthatójának (r) négyzetre emelésével kell kiszámítani, értékének pedig legalább 0,97 értékűnek kell lennie. A gradiens és az r^2 kiszámítása során a regressziós egyenesnek át kell haladnia az origón (mindkét készüléknél nulla koncentráció).

5.7.1.4. A kalibrálásnak magában kell foglalnia a részecske-számlálónak az ezen al melléklet 4.3.1.3.4. h) pontjában foglalt követelmények szerinti, a 23 nm elektromos mobilitási átmérőjű részecskék kimutatási hatékonyságára irányuló ellenőrzését is. A számlálási hatékonyság ellenőrzése 41 nm-es részecskékkel nem szükséges.

5.7.2. Az illékonyrészecske-eltávolító kalibrálása és hitelesítése

5.7.2.1. Az illékonyrészecske-eltávolító részecskekoncentráció-csökkentési tényezőinek valamennyi hígítási beállítás esetében – a készülék állandó névleges üzemi hőmérsékletén – történő kalibrálására akkor van szükség, amikor az egység új, vagy jelentősebb karbantartást végeztek rajta. Az illékonyrészecske-eltávolító (VPR) részecskekoncentráció-csökkentési tényezőjére vonatkozó időszakos hitelesítési követelmény egyetlen olyan beállítással való ellenőrzésre korlátozódik, amelyet jellemzően a részecskeszűrővel felszerelt járművek méréséhez használnak. A jóváhagyó hatóságnak meg kell győződnie arról, hogy az illékonyrészecske-eltávolító kalibrálási vagy hitelesítési tanúsítványát a kibocsátásméréseket megelőző 6 hónapon belül állították ki. Ha az illékonyrészecske-eltávolító hőmérséklet-ellenőrző riasztót tartalmaz, 13 hónapos hitelesítési időszak engedélyezett.

Az illékonyrészecske-eltávolítót teljes egységként ajánlott kalibrálni és hitelesíteni.

Az illékonyrészecske-eltávolítót (VPR) jellemezni kell a 30, 50 és 100 nm elektromos mobilitási átmérőjű szilárd részecskékre vonatkozó részecskekoncentráció-csökkentési tényezők szempontjából. A 30 és 50 nm elektromos mobilitási átmérőjű részecskék vonatkozásában a részecskekoncentráció-csökkentési tényezők ($f_p(d)$) sorrendben legfeljebb 30, illetve 20 százalékkal magasabbak, valamint legfeljebb 5 százalékkal alacsonyabbak a 100 nm elektromos mobilitási átmérőjű részecskék értékeinél. A hitelesítés számára a részecskekoncentráció-csökkentési tényező számtani közepe legfeljebb ± 10 százalékkal térhet el a részecske-számláló elsődleges kalibrálása során meghatározott $\bar{f}_r$ részecskekoncentráció-csökkentési tényező számtani közepétől.

▼ B

5.7.2.2. Ezeknél a méréseknél a vizsgálati aeroszol 30 nm, 50 nm és 100 nm elektromos mobilitási átmérőjű szilárd részecskékből áll, amelyek legkisebb koncentrációja az illékonyrészecske-eltávolító (VPR) bemeneti nyílásánál 5 000 részecske/cm³. A hitelesítéshez 50 nm közepes elektromos mobilitási átmérőjű polidiszperz aeroszol is használható. A vizsgálati aeroszoknak az illékonyrészecske-eltávolító üzemi hőmérsékletein termikusan stabilnak kell lennie. A részecskeszám-koncentrációkat az egyes részegységek előtt és után kell mérni.

Az egyes monodiszperz részecskeméretekhez tartozó $f_r(d_i)$ részecskekoncentráció-csökkenési tényezőket az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$f_r(d_i) = \frac{N_{in}(d_i)}{N_{out}(d_i)}$$

ahol:

$N_{in}(d_i)$ a d_i átmérőjű részecskék részecskeszám-koncentrációja a részegység előtt;

$N_{out}(d_i)$ a d_i átmérőjű részecskék részecskeszám-koncentrációja a részegység után;

d_i a részecske elektromos mobilitási átmérője (30, 50 vagy 100 nm).

$N_{in}(d_i)$ és $N_{out}(d_i)$ értékét ugyanolyan feltételek mellett kell korrigálni.

Az adott $\bar{f}_r$ hígítási beállításhoz tartozó részecskekoncentráció-csökkenési tényező számtani közepét az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$\bar{f}_r = \frac{f_r(30\text{nm}) + f_r(50\text{nm}) + f_r(100\text{nm})}{3}$$

Ha a hitelesítés 50 nm méretű polidiszperz aeroszollal történik, akkor a hitelesítéshez alkalmazott hígítási beállításhoz tartozó $\bar{f}_v$ részecskekoncentráció-csökkenési tényező számtani közepét az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$\bar{f}_v = \frac{N_{in}}{N_{out}}$$

ahol:

N_{in} a bemeneti részecskeszám-koncentráció;

N_{out} a kimeneti részecskeszám-koncentráció.

5.7.2.3. Az illékonyrészecske-eltávolító (VPR) a legalább 30 nm elektromos mobilitási átmérőjű tetrakontán ($\text{CH}_3(\text{CH}_2)_{38}\text{CH}_3$) részecskék 99,0 százaléknál nagyobb mértékű eltávolítását valósítja meg, legalább 10 000/cm³ értékű, bemeneti nyílásnál mért koncentrációval, legkisebb hígítási beállítás és a gyártók által ajánlott üzemi hőmérséklet esetében.

5.7.3. A részecsketömegmérés rendszer ellenőrzési eljárásai

▼ M3

A részecskeszámlálóba irányuló áram havonta mért értéke – kalibrált áramlásmérővel történő ellenőrzés esetén – a részecskeszámláló névleges áramlási sebességétől legfeljebb 5 százalékkal térhet el.

▼B

5.8. A keverőberendezés pontossága

Ha az ezen al melléklet 5.2. pontjában meghatározott kalibrálások végrehajtására gázmegosztó segítségével kerül sor, akkor a keverőberendezés pontosságának biztosítania kell, hogy a hígított kalibráló gázok koncentrációi ± 2 százalékos pontossággal meghatározhatók legyenek. A kalibrálási görbét a mérési tartomány középpontjának az ezen al melléklet 5.3. pontjában ismertetett ellenőrzésével kell hitelesíteni. A gázelemző készülék tartománya 50 százalékát el nem érő koncentrációjú kalibráló gáz koncentrációjának a tanúsított értékhez viszonyítva 2 százalékos pontosságon belül kell lennie.

6. Referenciagázok

6.1. Tiszta gázok

▼M3

6.1.1. Valamennyi ppm mértékegységben megadott érték térfogat-ppm (vpm) értéként értendő.

▼B

6.1.2. A következő tiszta gázokat kell szükség esetén rendelkezésre bocsátani kalibráláshoz és működtetéshez:

▼M3

6.1.2.1. Nitrogén:

Tisztaság: ≤ 1 ppm C_1 , ≤ 1 ppm CO , ≤ 400 ppm CO_2 , $\leq 0,1$ ppm NO , $\leq 0,1$ ppm N_2O , $\leq 0,1$ ppm NH_3 ;

6.1.2.2. Szintetikus levegő:

Tisztaság: ≤ 1 ppm C_1 , ≤ 1 ppm CO , ≤ 400 ppm CO_2 , $\leq 0,1$ ppm NO , $\leq 0,1$ ppm NO_2 ; oxigéntartalom 18 és 21 térfogatszázalék között;

▼B

6.1.2.3. Oxigén:

Tisztaság: $> 99,5$ térfogatszázalék O_2 ;

6.1.2.4. Hidrogén (és héliumot vagy nitrogént tartalmazó keverék):

Tisztaság: ≤ 1 ppm C_1 , ≤ 400 ppm CO_2 ; hidrogéntartalom 39 és 41 térfogatszázalék között;

6.1.2.5. Szén-monoxid:

Legkisebb tisztaság: 99,5 %;

6.1.2.6. Propán:

Legkisebb tisztaság: 99,5 %.

▼M3

6.2. Kalibráló gázok

A kalibráló gázok tényleges koncentrációja nem térhet el ± 1 százaléknál nagyobb mértékben a megadott értéktől, vagy az alábbiakban megadottaktól és visszavezethetőnek kell lennie nemzeti vagy nemzetközi szabványokra.

Az alábbi összetételű gázkeverékeknek a 6.1.2.1. vagy 6.1.2.2. pont szerinti előírásoknak megfelelő ipari gáz kiszűrésben kell rendelkezésre állniuk:

- C_3H_8 szintetikus levegőben (lásd a 6.1.2.2. pontot);
- CO nitrogénben;
- CO_2 nitrogénben;
- CH_4 szintetikus levegőben;
- NO nitrogénben (ebben a kalibráló gázban az NO_2 mennyisége nem haladhatja meg az NO -tartalom 5 százalékát).

▼ M3

6. *almelléklet***Az 1. típusú vizsgálatok menete és vizsgálati feltételei**

1. A vizsgálatok leírása
 - 1.1. Az 1. típusú vizsgálat a vonatkozó WLTP vizsgálati cikluson belüli gáz-halmazállapotú vegyületkibocsátás, kibocsátott részecsketömeg, kibocsátott CO₂ tömeg, tüzelőanyag-fogyasztás, elektromosenergia-fogyasztás és elektromos hatósugár ellenőrzésére szolgál.
 - 1.1.1. A vizsgálatokat az ezen al melléklet 2. pontjában ismertetett eljárással, illetve tiszta elektromos, hibrid hajtású elektromos és sűrített hidrogén tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek esetében a 8. al melléklet 3. pontjában ismertetett eljárással kell elvégezni. A kipufogógázok, a részecskék anyagának és a részecskék számának mintavételezését és elemzését az előírt eljárásokkal kell elvégezni.
 - 1.2. A vizsgálatok számát az A6/1. ábrán látható folyamatábra alapján kell meghatározni. A határérték az egyes kritériumok kibocsátására vonatkozóan a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában meghatározott legnagyobb megengedett érték.
 - 1.2.1. Az A6/1. ábrán látható folyamatábra csak a teljes alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra érvényes, nem pedig az egyes szakaszokra.
 - 1.2.2. A vizsgálati eredmények a célsebesség szerint, az újratölthető energiatároló rendszer energiaváltozásán alapuló, a Ki, az ATCT, valamint a romlási tényezőknek megfelelő korrekciók alkalmazása utáni értékek
 - 1.2.3. A teljes ciklusértékek meghatározása
 - 1.2.3.1. Ha bármely vizsgálat közben, bármelyik kritikus kibocsátási határérték átlépésre kerül, akkor a jármű nem fogadható el.
 - 1.2.3.2. A gyártónak az A6/1. táblázat alapján, a jármű fajtájának függvényében, értelemszerűen meg kell adnia a nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek kibocsátott CO₂ tömegének, elektromosenergia-fogyasztásának, tüzelőanyag-fogyasztásának teljes ciklusértékét, valamint tisztán elektromos hatósugarát és teljesen elektromos hatósugarát.
 - 1.2.3.3. A külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek töltéslemerítő üzemállapotbeli elektromosenergia-fogyasztásának gyártó által megadott értékét nem az A6/1. ábra szerint kell meghatározni. A típusjóváahagyási értékkel megegyezőnek kell venni, ha a gyártó által megadott CO₂-érték jóváahagyási értéként elfogadott. Ellenkező esetben az elektromosenergia-fogyasztás mért értékét kell a típusjóváahagyási értéknek venni.
 - 1.2.3.4. Ha az első vizsgálat után a vonatkozó A6/2. táblázat 1. sorában szereplő valamennyi feltétel teljesül, akkor a gyártó által megadott valamennyi értéket típusjóváahagyási értéként el kell fogadni. Ha a vonatkozó A6/2. táblázat 1. sorában szereplő feltételek közül akár csak egy nem teljesül, akkor ugyanazzal a járművel egy második vizsgálatot is végre kell hajtani.
 - 1.2.3.5. A második vizsgálat után ki kell számítani a két vizsgálat eredményeinek számtani közepét. Ha az eredmények számtani középértékei révén a vonatkozó A6/2. táblázat 2. sorában szereplő valamennyi feltétel teljesül, akkor a gyártó által megadott valamennyi értéket típusjóváahagyási értéként el kell fogadni. Ha a vonatkozó A6/2. táblázat 2. sorában szereplő feltételek közül akár csak egy nem teljesül, akkor ugyanazzal a járművel egy harmadik vizsgálatot is végre kell hajtani.

▼ M3

1.2.3.6. A harmadik vizsgálat után ki kell számítani a három vizsgálat eredményeinek számtani közepét. A vonatkozó A6/2. táblázat 3. sorában szereplő megfelelő feltételt teljesítő valamennyi paraméter esetében a megadott értéket kell a típusvizsgálati értéknek venni. A vonatkozó A6/2. táblázat 3. sorában szereplő megfelelő feltételt nem teljesítő paraméterek esetében az eredmények számtani középértékét kell a típusvizsgálati értéknek venni.

1.2.3.7. Abban az esetben, ha a vonatkozó A6/2. táblázat bármelyik feltétele nem teljesül az első vagy a második vizsgálat után, akkor a gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság hozzájárulásával a gyártó a típusjóváhagyási vizsgálatok szükséges számának csökkentése érdekében új értékeket adhat meg: a kibocsátás vagy a fogyasztás esetében magasabb, míg az elektromos hatósugár esetében alacsonyabb értékeket.

1.2.3.8. A dCO_{21} , dCO_{22} és dCO_{23} elfogadási értékek meghatározása

1.2.3.8.1. Az 1.2.3.8.2. pont követelményei mellett, az alábbi dCO_{21} , dCO_{22} és dCO_{23} értékeket kell alkalmazni az A6/2. táblázatbeli vizsgálatok számára vonatkozó feltételekkel kapcsolatban:

$$dCO_{21} = 0,990$$

$$dCO_{22} = 0,995$$

$$dCO_{23} = 1,000$$

1.2.3.8.2. Ha külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. típusú töltéslemerítési vizsgálata kettő vagy több alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusból áll, és a dCO_{2x} értéke 1,0 alatti, akkor a dCO_{2x} értékét 1,0 értékre kell változtatni.

1.2.3.9. Abban az esetben, ha egy vizsgálati eredmény vagy vizsgálati eredmények középértéke típusjóváhagyási értéknek lett véve és ez igazolást nyert, akkor erre az értékre „gyártó által megadott értéként” kell hivatkozni a további számításokban.

A6/1. táblázat

A gyártó által megadott értékekre vonatkozó szabályok (teljes ciklusértékek)⁽¹⁾

Járműfajta	MCO_2 ⁽²⁾ (g/km)	TÜZELŐANYAG- FOGYASZTÁS (kg/100 km)	Elektromosenergia- fogyasztás ⁽³⁾ (Wh/km)	Teljesen elektromos hatósugár / Tisztán elektromos hatósu- gár ⁽³⁾ (km)
A 6. al melléklet szerint vizsgált járművek (tisztán belső égésű motorral felszerelt)	MCO_2 A 7. al melléklet 3. pontja	—	—	—
Nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek	—	FC_{CS} A 8. al melléklet 4.2.1.2.1. pontja.	—	—
NOVC-HEV	$MCO_{2,cs}$ A 8. al melléklet 4.1.1. pontja.	—	—	—

▼ M3

Járműfajta		MCO ₂ ⁽²⁾ (g/km)	TÜZELŐANYAG- FOGYASZTÁS (kg/100 km)	Elektromosenergia- fogyasztás ⁽³⁾ (Wh/km)	Teljesen elektromos hatósugár / Tisztán elektromos hatósu- gár ⁽³⁾ (km)
OVC-HEV	Töltés- leme- rítő	MCO _{2,CD} A 8. al melléklet 4.1.2. pontja.	—	EC _{AC,CD} A 8. al melléklet 4.3.1. pontja.	AER A 8. al melléklet 4.4.1.1. pontja.
	CS	MCO _{2,CS} A 8. al melléklet 4.1.1. pontja.	—	—	—
Tiszta elektromos hajtású járművek		—	—	EC _{WLTC} A 8. al melléklet 4.3.4.2. pontja	PER _{WLTC} A 8. al melléklet 4.4.2. pontja

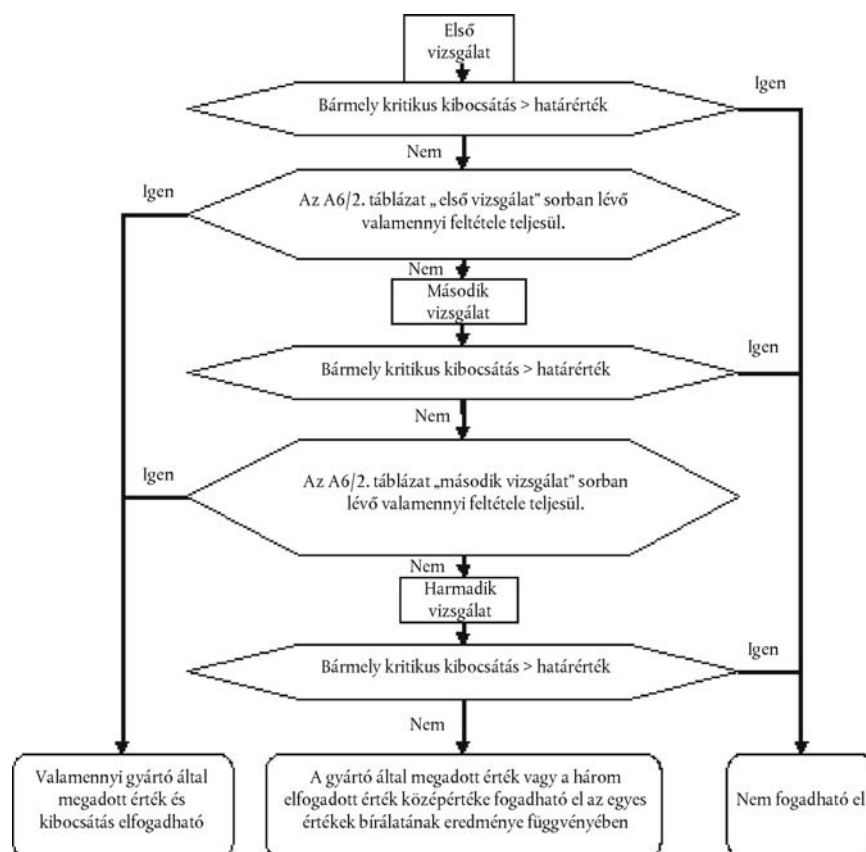
(¹) A gyártó által megadott értéknek a szükséges korrekciókkal javított értéknek kell lennie (például Ki, ATCT és DF korrekciók)

(²) Kerekítés xxx,xx

(³) Kerekítés xxx,x

A6/1. ábra

Az 1. típusú vizsgálatok folyamatábrája



▼ M3

A6/2. táblázat

A vizsgálatok számára vonatkozó feltételek

Tisztán belső égésű motorral rendelkező járművek, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. típusú töltésfenntartási vizsgálata esetén.

	Vizsgálat	Bírálati paraméter	Kritikus kibocsátás	MCO ₂
1. sor	Első vizsgálat	Első vizsgálati eredmények	$\leq$ Előírás szerinti határérték $\times 0,9$	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times dCO_{21}$
2. sor	Második vizsgálat	Az első és a második vizsgálat eredményének számtani közepe	$\leq$ Előírás szerinti határérték $\times 1,0$ ⁽¹⁾	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times dCO_{22}$
3. sor	Harmadik vizsgálat	A három vizsgálati eredmény számtani közepe	$\leq$ Előírás szerinti határérték $\times 1,0$ ⁽¹⁾	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times dCO_{23}$

⁽¹⁾ Valamennyi vizsgálati eredménynek meg kell felelnie az előírás szerinti határértéknek.

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. típusú töltéslemerítési vizsgálata esetén.

	Vizsgálat	Bírálati paraméter	Kritikus kibocsátás	MCO _{2,CD}	AER
1. sor	Első vizsgálat	Első vizsgálati eredmények	$\leq$ Előírás szerinti határérték $\times 0,9$ ⁽¹⁾	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times dCO_{21}$	$\geq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$
2. sor	Második vizsgálat	Az első és a második vizsgálat eredményének számtani közepe	$\leq$ Előírás szerinti határérték $\times 1,0$ ⁽²⁾	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times dCO_{22}$	$\geq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$
3. sor	Harmadik vizsgálat	A három vizsgálati eredmény számtani közepe	$\leq$ Előírás szerinti határérték $\times 1,0$ ⁽²⁾	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times dCO_{23}$	$\geq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$

⁽¹⁾ Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. típusú töltéslemerítési vizsgálata esetén csak akkor kell a „0,9” értéket „1,0” értékre változtatni, ha a töltéslemerítési vizsgálat kettő vagy több alkalmazandó WLTC ciklust tartalmaz.

⁽²⁾ Valamennyi vizsgálati eredménynek meg kell felelnie az előírás szerinti határértéknek.

Tiszta elektromos hajtású járművek esetében

	Vizsgálat	Bírálati paraméter	Elektromosenergia-fogyasztás	PER
1. sor	Első vizsgálat	Első vizsgálati eredmények	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$	$\geq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$
2. sor	Második vizsgálat	Az első és a második vizsgálat eredményének számtani közepe	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$	$\geq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$
3. sor	Harmadik vizsgálat	A három vizsgálati eredmény számtani közepe	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$	$\geq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$

Nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek esetében

	Vizsgálat	Bírálati paraméter	FC _{CS}
1. sor	Első vizsgálat	Első vizsgálati eredmények	$\leq$ Gyártó által megadott érték $\times 1,0$

▼ M3

	Vizsgálat	Bírálati paraméter	FC _{CS}
2. sor	Második vizsgálat	Az első és a második vizsgálat eredményének számtani közepe	≤ Gyártó által megadott érték × 1,0
3. sor	Harmadik vizsgálat	A három vizsgálati eredmény számtani közepe	≤ Gyártó által megadott érték × 1,0

1.2.4. A szakaszokra vonatkozó értékek meghatározása

1.2.4.1. Szakaszokra vonatkozó CO₂ értékek

1.2.4.1.1. Miután a gyártó által a teljes ciklusra megadott kibocsátott CO₂ tömegérték elfogadásra került, a gyártó által megadott érték és a vizsgálati eredmények közötti eltérés kompenzálása érdekében a vizsgálati eredmények szakaszokra vonatkozó értékeinek g/km mértékegységben kifejezett számtani közepét meg kell szorozni a CO₂_AF módosító tényezővel. Ezt a korrigált értéket kell a CO₂ típusjövahagyási értékének venni.

$$\text{CO}_2\text{\_AF} = \frac{\text{Declared value}}{\text{Phase combined value}}$$

ahol:

$$\text{Phase combined value} = \frac{(\text{CO}_2\text{ave}_L \times D_L) + (\text{CO}_2\text{ave}_M \times D_M) + (\text{CO}_2\text{ave}_H \times D_H) + (\text{CO}_2\text{ave}_{exH} \times D_{exH})}{D_L + D_M + D_H + D_{exH}}$$

ahol:

CO₂ave_L az eredményül kapott kibocsátott CO₂ tömeg számtani középérték az L szakaszhoz tartozó vizsgálati eredmény(ek)re (g/km);

CO₂ave_M az eredményül kapott kibocsátott CO₂ tömeg számtani középérték az M szakaszhoz tartozó vizsgálati eredmény(ek)re (g/km);

CO₂ave_H az eredményül kapott kibocsátott CO₂ tömeg számtani középérték a H szakaszhoz tartozó vizsgálati eredmény(ek)re (g/km);

CO₂ave_{exH} az eredményül kapott kibocsátott CO₂ tömeg számtani középérték az exH szakaszhoz tartozó vizsgálati eredmény(ek)re (g/km);

D_L az L szakaszhoz tartozó elméleti távolság (km);

D_M az M szakaszhoz tartozó elméleti távolság (km);

D_H a H szakaszhoz tartozó elméleti távolság (km);

D_{exH} az exH szakaszhoz tartozó elméleti távolság (km).

1.2.4.1.2. Ha a gyártó által a teljes ciklusra megadott kibocsátott CO₂ tömegérték nem került elfogadásra, akkor a szakaszokra vonatkozó típusjövahagyási kibocsátott CO₂ tömegértéket az adott szakaszra vonatkozó valamennyi vizsgálati eredmény számtani középértékeként kell kiszámítani.

1.2.4.2. Szakaszokra vonatkozó tüzelőanyag-fogyasztási értékek

A tüzelőanyag-fogyasztási értéket a szakaszokra vonatkozó kibocsátott CO₂ tömeg és a kibocsátások számtani közepe alapján, az ezen al melléklet 1.2.4.1. pontjában megadott egyenletekkel kell kiszámítani.

▼ M3

- 1.2.4.3. Szakaszokra vonatkozó elektromosenergia-fogyasztási, tisztán elektromos hatósugár és teljesen elektromos hatósugár értékek
- A szakaszokra vonatkozó elektromosenergia-fogyasztást és a szakaszokra vonatkozó elektromos hatósugarakat a vizsgálati érték(ek) szakaszokra vonatkozó értékeinek számtani közepe alapján, módosító tényező nélkül kell kiszámítani.
2. 1. típusú vizsgálati feltételek
- 2.1. Áttekintés
- 2.1.1. Az 1. típusú vizsgálat a fékpad előkészítése, a tüzelőanyag-feltöltés, a kondicionálás előírt sorozatából és az üzemi feltételekből áll.
- 2.1.2. Az 1. típusú vizsgálat az interpolációs járműcsaládra vonatkozó WLTC ciklusnak a járművel a görgős fékpadon történő végrehajtásából áll. A hígított kipufogógáz-kibocsátás arányos részét későbbi elemzés céljából állandó térfogatú mintavételi rendszerrel folyamatosan gyűjteni kell.
- 2.1.3. A háttér-koncentrációkat minden olyan vegyület esetében mérni kell, amely esetében hígított kibocsátott tömegmérésre sor kerül. A kipufogógáz-kibocsátás vizsgálata esetében ez a hígító levegőből történő mintavétel és annak elemzését jelenti.
- 2.1.3.1. Háttér-részecsketömeg mérés
- 2.1.3.1.1. Ha a gyártó kéri a hígító levegő vagy hígító alagút háttér-részecsketömeg mérésének kivételét a kibocsátás-mérések közül, akkor ezeket a háttér-koncentráció szinteket az ezen al melléklet 2.1.3.1.1.1.–2.1.3.1.1.3. pontjában felsorolt eljárások szerint kell meghatározni.
- 2.1.3.1.1.1. A háttér-koncentráció korrekció legnagyobb megengedett értéke a szűrőn a vizsgálati áramlási sebességnél jelentkező 1 mg/km értékkel egyenértékű tömeg.
- 2.1.3.1.1.2. Ha a háttér-koncentráció túllépi ezt a szintet, akkor az előírt 1 mg/km értéket le kell vonni.
- 2.1.3.1.1.3. Ha a háttér-koncentráció hozzájárulásának kivonása negatív eredményt ad, akkor a háttérszintet nullának kell tekinteni.
- 2.1.3.1.2. A hígító levegő háttér-részecsketömeg szintjét a szűrt hígító levegőnek a részecske-háttérszűrőn történő átvezetésével kell meghatározni. Ezt egy közvetlenül a hígítólevegő-szűrők alatt lévő pontban kell vételezni. A $\mu\text{g}/\text{m}^3$ mértékegységgel megadott háttér-koncentráció szinteket az utolsó 14 mérés göngyölített számtani közepeként kell meghatározni, hetente legalább egy méréssel.
- 2.1.3.1.3. A hígító alagút háttér-részecsketömeg szintjét a szűrt hígító levegőnek a részecske-háttérszűrőn történő átvezetésével kell meghatározni. Ennek ugyanarról a pontról kell származnia, mint a részecskemintának. Ha a vizsgálat során másodlagos hígításra is sor kerül, akkor a másodlagos hígítórendszernek aktívnak kell lennie a háttér-koncentráció mérés végett. A vizsgálat napján csak egy mérés végezhető, vagy a vizsgálat előtt vagy utána.
- 2.1.3.2. A háttér-részecskeszám meghatározása
- 2.1.3.2.1. Ha a gyártó háttér-koncentráció korrekciót két, akkor ezeket a háttér-koncentráció szinteket az alábbiak szerint kell meghatározni:

▼ M3

- 2.1.3.2.1.1. A háttér-koncentráció értéke kiszámítható vagy mérhető. A legnagyobb megengedett háttér-koncentráció korrekció a részecskeszám-mérőrendszer szivárgásának legnagyobb megengedett szivárgási mértékével ($0,5 \text{ részecske/cm}^3$) arányos, a részecskekoncentráció-csökkenési tényező és az állandó térfogatú mintavétel tényleges vizsgálat során alkalmazott áramlása alapján arányosítva;
- 2.1.3.2.1.2. A jóváhagyó hatóság vagy a gyártó is kérheti, hogy a számított értékek helyett a ténylegesen mért háttér-koncentráció kerüljön alkalmazásra.
- 2.1.3.2.1.3. Ha a háttér-koncentráció hozzájárulásának kivonása negatív eredményt ad, akkor az eredményül kapott részecskeszámot nullának kell tekinteni.
- 2.1.3.2.2. A hígító levegő háttér-részecskeszám szintjét a szűrt hígító levegőből történő mintavétellel kell meghatározni. A mintavételt olyan pontban kell elvégezni, amely közvetlenül az után található, ahol a szűrt hígító levegő belép a részecsk kibocsátás-mérő rendszerbe. A részecske/ cm^3 mértékegységgel megadott háttér-koncentráció szinteket az utolsó 14 mérés göngyölített számtani közepeként kell meghatározni, hetente legalább egy méréssel.
- 2.1.3.2.3. A hígító alagút háttér-részecskeszám szintjét a szűrt hígító levegőből történő mintavétellel kell meghatározni. Ha a vizsgálat során másodlagos hígításra is sor kerül, akkor a másodlagos hígítórendszernek aktívnak kell lennie a háttér-koncentráció mérés végett. Ha a vizsgálat során másodlagos hígításra is sor kerül, akkor a másodlagos hígítórendszernek aktívnak kell lennie a háttér-koncentráció mérés végett. A vizsgálat napján csak egy mérés végezhető, vagy a vizsgálat előtt vagy utána, a tényleges részecskekoncentráció-csökkenési tényező és az állandó térfogatú mintavétel vizsgálat során alkalmazott áramlása segítségével.
- 2.2. A vizsgálati helyiség általános felszereltsége
- 2.2.1. Mérendő paraméterek
- 2.2.1.1. Az alábbi hőmérsékleteket $\pm 1,5 \text{ }^\circ\text{C}$ pontossággal kell mérni:
- a) a vizsgálati helyiség környezeti levegője;
- b) A hígító- és mintavevő rendszer hőmérséklete a kibocsátásmérési rendszerekre vonatkozóan az 5. al mellékletben meghatározottak szerint.
- 2.2.1.2. A légköri nyomásnak $\pm 0,1 \text{ kPa}$ pontossággal kell mérhetőnek lennie.
- 2.2.1.3. A H fajlagos páratartalmat $\pm 1 \text{ g H}_2\text{O/kg}$ száraz levegő pontossággal kell mérni.
- 2.2.2. Vizsgálati cella és kondicionálási terület
- 2.2.2.1. Vizsgálati cella
- 2.2.2.1.1. A vizsgálati cella beállított hőmérsékletének $23 \text{ }^\circ\text{C}$ értékűnek kell lennie. A tényleges értéknek $\pm 5 \text{ }^\circ\text{C}$ tűréshatáron belül kell lennie. A levegő hőmérsékletét és páratartalmát a vizsgálati cella hűtőventilátorának kilépőnyílásánál, legalább $0,1 \text{ Hz}$ gyakorisággal kell mérni. A vizsgálat kezdetére előírt hőmérsékletre vonatkozóan lásd ezen al melléklet 2.8.1. pontját.
- 2.2.2.1.2. A vizsgálati helyiség levegőjének, illetve a motor által beszívott levegő fajlagos páratartalmának (H) teljesítenie kell az alábbi feltételt:
- $$5,5 \leq H \leq 12,2 \text{ (g H}_2\text{O/kg száraz levegő)}$$
- 2.2.2.1.3. A páratartalmat folyamatosan, legalább $0,1 \text{ Hz}$ gyakorisággal kell mérni.

▼ M3

2.2.2.2. Kondicionálási terület

A vizsgálati cella beállított hőmérsékletének 23 °C értékűnek kell lennie, míg a tényleges érték 5 perces göngyölített számtani közepének ± 3 °C tűréshatáron belül kell lennie, és nem mutathat szisztematikus eltérést a beállított értéktől. A hőmérsékletet folyamatosan, legalább 0,033 Hz gyakorisággal kell mérni (30 másodpercenként).

2.3. A vizsgálati jármű

2.3.1. Általános rész

A vizsgálati jármű valamennyi részegységének meg kell felelnie a sorozatgyártású járművekének, vagy ha a jármű eltér a sorozatgyártású járműtől, akkor valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben teljes körű leírást szerepeltetni kell. A vizsgálati jármű kiválasztása során a gyártónak és a jóváhagyó hatóságnak meg kell egyeznie azt illetően, hogy melyik járműtípus reprezentatív az interpolációs járműcsaládra vonatkozóan.

A kibocsátásmérés során a H vizsgálati járművel megállapított kigurulási menetellenállást kell alkalmazni. Kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád esetében, a kibocsátásmérés során a H_M járműre vonatkozóan, a 4. al melléklet 5.1. pontja szerint számított kigurulási menetellenállást kell alkalmazni.

Ha a gyártó kérésére az interpolációs eljárás kerül alkalmazásra (lásd a 7. al melléklet 3.2.3.2. pontját), akkor további kibocsátásmérést kell végrehajtani az L vizsgálati járművel megállapított kigurulási menetellenállással. A H és az L járműre vonatkozó vizsgálatokat ugyanazzal a vizsgálati járművel kell végrehajtani, az interpolációs járműcsaládon belüli legrövidebb n/v aránnyal ($\pm 1,5$ százalékos tűréssel). Kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád esetében további kibocsátásmérést kell végrehajtani az L_M járműre vonatkozóan, a 4. al melléklet 5.1. pontja szerint számított kigurulási menetellenállással.

Az L és a H járművek kigurulási menetellenállási együtthatói és vizsgálati tömegei származhatnak eltérő kigurulási menetellenállási járműcsaládból mindaddig, amíg az ezen kigurulási menetellenállási járműcsaládok közötti különbség a 4. al melléklet 6.8. pontja alkalmazásának eredménye, és az ezen al melléklet 2.3.2. pontjában foglalt előírásokat fenntartják.

2.3.2. CO₂ interpolációs tartomány

2.3.2.1. Az interpolációs módszer csak akkor használható, ha:

- a) Az alkalmazandó ciklus során a 7. al melléklet A7/1. táblázat 9. lépéséből származó, az L és a H vizsgálati jármű közötti CO₂ különbség az 5 g/km minimális érték és a 2.3.2.2. pontban meghatározott maximális érték között van.;
- b) valamennyi alkalmazandó szakaszérték tekintetében a H járműnek magasabbak a 7. al melléklet A7/1. táblázat 9. lépéséből származó CO₂-értékei, mint az L járműé.

Ha ezeknek a követelményeknek nem felelnek meg, a vizsgálatot érvénytelennek lehet tekinteni és a jóváhagyó hatóság egyetértésével meg lehet ismételni.

▼ M3

- 2.3.2.2. Az alkalmazandó ciklus során a 7. almeléklet A7/1. táblázat 9. lépéséből származó, az L és a H vizsgálati jármű közötti megengedett maximális delta CO₂ érték a H jármű CO₂-kibocsátásának 20 százaléka továbbá 5 g/km, de legalább 15 g/km és legfeljebb 30 g/km.

Ez a korlátozás nem vonatkozik a kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád alkalmazására.

- 2.3.2.3. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével, az interpolációs egyenes a H jármű CO₂-kibocsátási értéke felett és/vagy az L jármű CO₂-kibocsátási értéke alatt legfeljebb 3 g/km értékig extrapolálható. Ez a kiterjesztés csak a 2.3.2.2. pontban meghatározott interpolációs tartomány abszolút határértékein belül érvényes.

Nem engedélyezett az extrapoláció kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád alkalmazására.

Ha két vagy több interpolációs járműcsalád az e melléklet 5.6. pontjának követelményei tekintetében azonos, de különbözők, mert az általános CO₂-tartományuk magasabb, mint a 2.3.2.2. pontban meghatározott maximális delta érték, akkor valamennyi azonos specifikációval (pl. gyártmány, modell, nem kötelező felszerelés) rendelkező egyedi jármű az interpolációs járműcsaládoknak csak az egyikéhez tartozhat.

- 2.3.3. Bejáratás

A járművet jó műszaki állapotban kell vizsgálatra bocsátani. A vizsgálat előtt a járművet 3 000 és 15 000 km közötti futásteljesítménnyel be kell jártni. A motornak, a sebességváltónak és a járműnek a gyártói ajánlásoknak megfelelő bejáratott állapotban kell lennie.

- 2.4. Beállítások

- 2.4.1. A fékpad beállítását és hitelesítését a 4. almeléklet szerint kell elvégezni.

- 2.4.2. Üzemeltetés a fékpadon

- 2.4.2.1. A fékpad üzemeltetése közben valamennyi kiegészítő berendezést le kell kapcsolni vagy le kell tiltani, kivéve, ha azok üzemeltetését jogszabály írja elő.

- 2.4.2.2. Ha a jármű rendelkezik fékpad üzemmóddal, akkor azt a jármű utasításainak megfelelően aktiválni kell (például a kormánykeréken található nyomógombok adott sorrendben történő lenyomásával, a gyártó jármű-diagnosztikai berendezésével vagy egy biztosíték eltávolításával).

A gyártó kötelessége a jóváhagyó hatóság számára átadni a letiltott berendezések felsorolását, valamint a letiltás indoklását. A fékpad üzemmódot a jóváhagyó hatóságnak jóvá kell hagynia, és a fékpad üzemmód alkalmazását szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

- 2.4.2.3. A jármű fékpad üzemmódja nem aktiválhatja, modulálhatja, késleltetheti, illetve nem tilthatja le semmilyen olyan részegység működését sem, amely befolyásolja a kibocsátást és a tüzelőanyag-fogyasztást a vizsgálati feltételek között. Minden olyan berendezést, amely befolyásolja a görgős fékpadon történő üzemeltetését, úgy kell beállítani, hogy megfelelően működjön.

- 2.4.2.4. A fékpad típusának hozzárendelése a vizsgálati járműhöz

▼ M3

- a) a vizsgálati jármű egy meghajtott tengelyűvé átalakított;
 - b) a gyártó igazolja a jóváhagyó hatóság számára, hogy az átalakított jármű CO₂ kibocsátása, tüzelőanyag-fogyasztása és/vagy elektromosenergia-fogyasztása legalább akkora értékű, mint a nem átalakított jármű 4WD üzemmódú fékpádon végzett vizsgálata esetén;
 - c) biztosított a vizsgálat biztonságos lefolytatása (pl. egy biztosíték eltávolításával vagy hajtótengely szétkapcsolásával) és a fékpáda üzemmódjával együtt egy utasítás nyújtására is sor kerül;
 - d) az átalakítást csak a görgős fékpádon vizsgált járműre alkalmazzák, a kigurulási ellenállás meghatározásának eljárását az átalakítás nélküli vizsgálati járművön végzik el.
- 2.4.2.5.2. Ez az egyenértékűség-igazolás az ugyanazon kigurulási menetellenállási járműcsaládba tartozó valamennyi járműre vonatkozik. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság jóváhagyásával ez az egyenértékűség-igazolás kiterjeszthető más kigurulási menetellenállási járműcsaládokra is, annak bizonyításával, hogy vizsgálati járműként a legrosszabb esethez tartozó kigurulási menetellenállási járműcsaládból választottak járművet.
- 2.4.2.6. Valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben fel kell tüntetni az arra vonatkozó információt, hogy a járművet 2WD fékpádon vagy 4WD fékpádon vizsgálták-e és hogy 2WD üzemmódban vagy 4WD üzemmódban működő fékpádon vizsgálták-e. Amennyiben a járművet 2WD üzemmódban működő 4WD fékpádon vizsgálták, akkor az információknak arra is ki kell terjedniük, hogy a nem meghajtott tengelyen forogtak-e a kerekek.
- 2.4.3. A jármű kipufogórendszere nem rendelkezhet olyan szivárgással, amely valószínűsíthetően csökkentené az összegyűjtött kipufogógáz mennyiségét.
- 2.4.4. Az erőátviteli rendszert és a jármű kezelőszerveit a gyártó sorozatgyártású járművekre vonatkozó előírásainak megfelelően kell beállítani.
- 2.4.5. A gumiabroncsoknak a jármű gyártója által megadott eredeti gumiabroncs-típusúnak kell lenniük. A gumiabroncsnyomás 50 százalékkal a 4. melléklet 4.2.2.3. pontjában meghatározott nyomás fölé növelhető. Ugyanazt a gumiabroncsnyomást kell alkalmazni a fékpáda beállítása és az azt követő valamennyi vizsgálat során. A gumiabroncsnyomást szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.
- 2.4.6. Referencia-tüzelőanyag
- A vizsgálathoz a IX. mellékletben meghatározottnak megfelelő referencia-tüzelőanyagot kell használni.
- 2.4.7. A vizsgálati jármű előkészítése
- 2.4.7.1. A vizsgálat alatt a járműnek megközelítőleg vízszintesen kell állnia a tüzelőanyag rendellenes eloszlásának elkerülése érdekében.
- 2.4.7.2. Szükség esetén a gyártónak biztosítania kell az ahhoz szükséges további szerelvényeket és adaptereket, hogy a járműre szerelt tüzelőanyag-tartály(ok) legalacsonyabb pontjáról lehessen tüzelőanyagot leeresztetni és el lehessen végezni a kipufogógázokból történő mintavételt.

▼ M3

2.4.7.3. Olyan vizsgálat során végzett részecsketömeg-mintavételnél, amikor a regeneráló eszköz stabilizált terhelési állapotban van (azaz a jármű nincs regenerációnak alávetve), ajánlatos, hogy a jármű a tervszerű regenerációk közötti futásteljesítményének legalább 1/3-át megtegye, vagy hogy a periodikusan regeneráló eszközt ezzel egyenértékű módon terheljék.

2.5. Előzetes vizsgálati ciklusok

Az előzetes vizsgálati ciklusokat a gyártó kérésére lehet végrehajtani, az előírt határokon belüli sebességörbe mentén.

2.6. A vizsgálati jármű előkondicionálása

2.6.1. A jármű előkészítése

2.6.1.1. A tüzelőanyagtartály töltése

A tüzelőanyag-tartály(oka)t fel kell tölteni az előírt vizsgálati tüzelőanyaggal. Ha a tartály(ok)ban lévő tüzelőanyag nem felel meg az ezen almeléklet 2.4.6. pontjában meghatározott követelményeknek, a feltöltés előtt a meglévő tüzelőanyagot le kell eresztetni. A párolgási kibocsátást szabályozó rendszert nem szabad a normálistól eltérő módon átöblíteni vagy terhelni.

2.6.1.2. Az újratölthető energiatároló rendszer feltöltése

Az előkondicionálási vizsgálati ciklus előtt teljesen fel kell tölteni az újratölthető energiatároló rendszert. A gyártó kérésére a feltöltést el lehet hagyni az előkondicionálás előtt. Az újratölthető energiatároló rendszert nem szabad újra feltölteni a hivatalos vizsgálat előtt.

2.6.1.3. Gumiabroncsnyomás

A meghajtott kerekek gumiabroncsainak nyomását ezen almeléklet 2.4.5. pontjának rendelkezései szerint kell beállítani.

2.6.1.4. Gáz-halmazállapotú tüzelőanyaggal működtethető járművek

LPG-vel vagy földgázzal/biométánnal működő szikragyújtású motorral felszerelt, illetve a benzinnel és LPG-vel vagy földgázzal/biométánnal is üzemeltethető motorral felszerelt járművek esetében az első gáz-halmazállapotú referencia-tüzelőanyaggal és a második gáz-halmazállapotú referencia-tüzelőanyaggal végzett vizsgálat között a járművet a második referencia-tüzelőanyaggal történő vizsgálat előtt előkondicionálni kell. LPG-vel vagy földgázzal/biométánnal működő szikragyújtású motorral felszerelt, illetve a benzinnel és LPG-vel vagy földgázzal/biométánnal is üzemeltethető motorral felszerelt járművek esetében az első gáz-halmazállapotú referencia-tüzelőanyaggal és a második gáz-halmazállapotú referencia-tüzelőanyaggal végzett vizsgálat között a járművet a második referencia-tüzelőanyaggal történő vizsgálat előtt előkondicionálni kell.

2.6.2. Vizsgálati cella

2.6.2.1. Hőmérséklet

Az előkondicionálás során a vizsgálati cella hőmérsékletének meg kell egyeznie az 1. típusú vizsgálat számára meghatározottal (lásd ezen almeléklet 2.2.2.1.1. pontját).

2.6.2.2. Hátér-koncentráció mérés

Olyan vizsgálati létesítményben, ahol egy kevés részecskét kibocsátó jármű vizsgálatát egy sok részecskét kibocsátó járművön végzett korábbi vizsgálatból visszamaradó szennyeződés érheti, a mintavevő berendezés előkondicionálása céljából ajánlatos egy

▼ M3

120 km/h sebességű állandósult állapotú, 20 perces időtartamú menetciklust végrehajtani egy kevés részecskét kibocsátó járművel. A mintavevő berendezés előkondicionálása érdekében szükség esetén hosszabb és/vagy nagyobb sebességű menetciklusok is megengedettek. A hígító alagút háttér-koncentráció méréseit, adott esetben az alagút előkondicionálása után, valamennyi ezt követő járművizsgálat előtt kell elvégezni.

2.6.3. Eljárás

2.6.3.1. A járművet a fékpadra kell vezetni vagy tolni, és az alkalmazandó WLTC ciklusokon végig kell vezetni. A vizsgálati járműnek nem kell hidegnek lennie, és a jármű használható a próbapad terhelésének beállítására.

2.6.3.2. A fékpad terhelését a 4. al melléklet 7. és 8. pontja szerint kell beállítani. Ha a vizsgálathoz 2WD üzemmódban működő fékpadot használnak, a kigurulási menetellenállási beállítást 2WD üzemmódban működő fékpadon kell elvégezni, ha pedig a vizsgálathoz 4WD üzemmódban működő fékpadot használnak, a kigurulási menetellenállási beállítást 4WD üzemmódban működő fékpadon kell elvégezni.

2.6.4. A jármű üzemeltetése

2.6.4.1. Az erőátviteli rendszer indítási folyamatát az erre a célra szolgáló berendezések segítségével, a gyártói utasítások alapján kell végrehajtani.

Ellentétes rendelkezés hiányában az üzemmódok közötti, nem a jármű által kezdeményezett átváltás a vizsgálat során nem engedélyezett.

2.6.4.1.1. Ha az erőátviteli rendszer indítási folyamata nem sikeres, például a motor nem indul el a várt módon, vagy a jármű indítási hibát jelez, akkor a vizsgálat érvénytelen, meg kell ismételni az előkondicionálási vizsgálatokat, majd új vizsgálati menetet kell végrehajtani.

2.6.4.1.2. LPG vagy földgáz/biométán használata esetén megengedhető, hogy a motor benzinüzemben induljon, és egy, a vezető által nem módosítható, előre meghatározott időtartam után automatikusan kapcsoljon át LPG vagy földgáz/biométán üzemmódra. Ez az időtartam legfeljebb 60 másodperc lehet.

A gáz üzemmódban történő működtetés során megengedhető a benzin kizárólagos vagy a gázzal együtt történő használata, amennyiben a gáz energiafelhasználása magasabb, mint az 1. típusú vizsgálat során felhasznált összes energiamennyiség 80 százaléka. Ezt a százalékos értéket az ezen al melléklet 3. függelékében meghatározott módszer szerint kell kiszámítani.

2.6.4.2. A ciklus az erőátviteli rendszer indítási folyamatával kezdődik.

2.6.4.3. Az előkondicionálás érdekében az alkalmazandó WLTC ciklust kell végrehajtani.

A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével további WLTC ciklus is végrehajtható a jármű és vezérlőrendszerei stabilizált állapotba juttatása érdekében.

Bármilyen további előkondicionálás alkalmazását valamennyi vonatkozó vizsgálati íven szerepeltetni kell.

▼ **M3**

- 2.6.4.4. Gyorsítások
- A járművet a sebességgörbe pontos követéséhez szükséges mértékű gázpedál-mozdulattal kell üzemeltetni.
- A járművet finoman, a reprezentatív sebességváltási sebességeket és eljárásokat betartva kell üzemeltetni.
- Kézi kapcsolású sebességváltók esetében a gázpedált minden egyes váltás során fel kell engedni, és a váltást a lehető legrövidebb időn belül végre kell hajtani.
- Ha a jármű képtelen követni a sebességgörbét, akkor a lehető legnagyobb rendelkezésre álló teljesítménnyel kell üzemeltetni mindaddig, míg a jármű sebessége ismét el nem éri az adott célsebességet.
- 2.6.4.5. Lassítás
- A ciklus lassításai közben a járművezetőnek fel kell engednie a gázpedált, de a 2. al melléklet 4. d), 4. e) vagy 4. f) pontjában meghatározott pontig saját elhatározásából nem oldhatja ki a tengelykapcsolót.
- Ha a jármű a sebességgörbe által előírtnál gyorsabban lassul, akkor a gázpedál működtetésével kell biztosítani a sebességgörbe jármű általi pontos követését.
- Ha a jármű az előírt lassulás követéséhez túl lassan lassul, akkor a fék működtetésével kell biztosítani a sebességgörbe lehető legpontosabb követését.
- 2.6.4.6. Fékműködtetés
- A jármű állóhelyzeti/üresjárat szakaszai során a fékeket a hajtott kerekek elfordulásának megakadályozásához megfelelő erővel kell üzemeltetni.
- 2.6.5. A sebességváltó használata
- 2.6.5.1. Kézi kapcsolású sebességváltó
- 2.6.5.1.1. A 2. al mellékletben meghatározott, sebességváltásra vonatkozó előírásokat be kell tartani. A 8. al melléklet szerint vizsgált járműveket ezen al melléklet 1.5. pontjában leírtak szerint kell vezetni.
- 2.6.5.1.2. A fokozatváltást az előírt fokozatváltási ponthoz viszonyítva $\pm 1,0$ másodperc pontossággal kell megkezdeni és befejezni.
- 2.6.5.1.3. A tengelykapcsolót az előírt tengelykapcsoló-működtetési ponthoz viszonyítva $\pm 1,0$ másodperc pontossággal kell lenyomni.
- 2.6.5.2. Automatikus kapcsolású sebességváltó
- 2.6.5.2.1. Az üzemmód-választót a kezdeti beállítást követően, a vizsgálat alatt semmikor sem szabad működtetni. A kezdeti beállítást az első gyorsulás megkezdése előtt 1 másodperccel meg kell tenni.
- 2.6.5.2.2. A kézi üzemmóddal rendelkező automatikus kapcsolású sebességváltóval felszerelt járműveket nem szabad kézi üzemmódban vizsgálni.
- 2.6.6. A járművezető által választható üzemmódok
- 2.6.6.1. Az elsődleges üzemmóddal felszerelt járműveket ebben az üzemmódban kell vizsgálni. A gyártó kérésére a jármű a járművezető által választható üzemmódban is vizsgálható a CO₂-kibocsátások szempontjából legrosszabb esethez tartozó helyzetben.

▼ M3

- 2.6.6.2. A gyártónak bizonyítékot kell átnyújtania a jóváhagyó hatóság számára arra vonatkozóan, hogy létezik olyan, a járművezető által választható üzemmód, amely megfelel ezen melléklet 3.5.9. pontja előírásainak. A jóváhagyó hatóság beleegyezésével megengedett kizárólag csak az elsődleges üzemmód, mint az egyetlen, az adott rendszerhez vagy eszközhöz a járművezető által választható üzemmód használta a kritikus kibocsátás, a CO₂-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás megállapításához.
- 2.6.6.3. Ha a jármű nem rendelkezik elsődleges üzemmóddal, vagy a kért elsődleges üzemmódot a jóváhagyó hatóság nem fogadta el elsődleges üzemmódnak, akkor a járművet a kritikus kibocsátás, a CO₂-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás szempontjából a legjobb esethez és a legrosszabb esethez tartozó, a járművezető által választható üzemmódban is vizsgálni kell. A legjobb és a legrosszabb esethez tartozó üzemmódokat a valamennyi üzemmódban a CO₂-kibocsátásra és a tüzelőanyag-fogyasztásra vonatkozóan benyújtott bizonyítékok alapján kell meghatározni. A CO₂-kibocsátásnak és a tüzelőanyag-fogyasztásnak a két üzemmódbeli vizsgálati eredmények számtani közepét kell tekinteni. Mindkét üzemmódra vonatkozó vizsgálati eredményeket fel kell jegyezni.
- A gyártó kérésére a jármű a járművezető által választható üzemmódban is vizsgálható a CO₂-kibocsátások szempontjából legrosszabb esethez tartozó helyzetben.
- 2.6.6.4. A gyártó által benyújtott, és a jóváhagyó hatóság által elfogadott műszaki bizonyíték alapján, a nagyon különleges, korlátozott célokra szolgáló, járművezető által választható üzemmódokat (például karbantartási üzemmód, kúszó üzemmód) figyelmen kívül lehet hagyni. Az előrehaladásra szolgáló összes fennmaradó, a járművezető által választható üzemmódot figyelembe kell venni és a kritikus kibocsátási határértékeknek valamennyi ilyen üzemmódban teljesülniük kell.
- 2.6.6.5. Ezen al melléklet 2.6.6.1.–2.6.6.4. pontjait a járművezető által választható üzemmódokkal rendelkező valamennyi járműrendszerre alkalmazni kell, beleértve a nem kizárólag az erőátvitelre vonatkozó üzemmódokat is.
- 2.6.7. Az 1. típusú vizsgálat érvénytelenítése és a ciklus befejezése
- Ha a motor váratlanul leáll, akkor az előkondicionálást vagy az 1. típusú vizsgálatot érvénytelennek kell tekinteni.
- A motort a ciklus befejeztével le kell állítani. A járművet nem szabad újra beindítani annak a ciklusnak a kezdetéig, amelyhez a járművet előkondicionálták.
- 2.6.8. A szükséges adatok, minőségellenőrzés
- 2.6.8.1. Sebességmérés
- Az előkondicionálás során a sebességet legalább 1 Hz gyakorisággal a tényleges idő függvényében kell mérni, vagy adatfelvételi rendszerrel gyűjteni, hogy a ténylegesen vezetett sebességet ki lehessen értékelni.
- 2.6.8.2. Megtett távolság
- A jármű által ténylegesen megtett távolságot szerepeltetni kell az egyes WLTC szakaszokhoz tartozó valamennyi vizsgálati íven.
- 2.6.8.3. A sebességgörbe tűrései
- Azokat a járműveket, amelyek nem képesek elérni az alkalmazandó WLTC ciklus folyamán a szükséges gyorsulási és legnagyobb sebességértékeket, a gázpedált teljesen benyomva addig kell működtetni, amíg újra el nem éri az előírt sebességgörbét. A sebességgörbétől való ilyen jellegű eltérések nem érvénytelenítik a vizsgálatot. A menetciklustól való eltéréseket szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

▼ **M3**

2.6.8.3.1. A jármű tényleges sebessége és az alkalmazandó vizsgálati ciklusok előírt sebessége közötti eltérésekre az alábbi tűrésértékek engedhetők meg.

A tűréseket nem szabad megmutatni a járművezető számára:

- Felső határ: a görbe legmagasabb pontjánál 2,0 km/h értékkel magasabb, a hozzá tartozó időpontban $\pm 1,0$ másodperc pontossággal;
- Alsó határ: a görbe legalacsonyabb pontjánál 2,0 km/h értékkel alacsonyabb, a hozzá tartozó időpontban $\pm 1,0$ másodperc pontossággal.

Lásd az A6/2. ábrát.

Az előírtnál nagyobb sebességtűrések megengedettek, feltéve, hogy ezeket a tűréseket egyetlen esetben sem lépik túl 1 másodpercnél tovább.

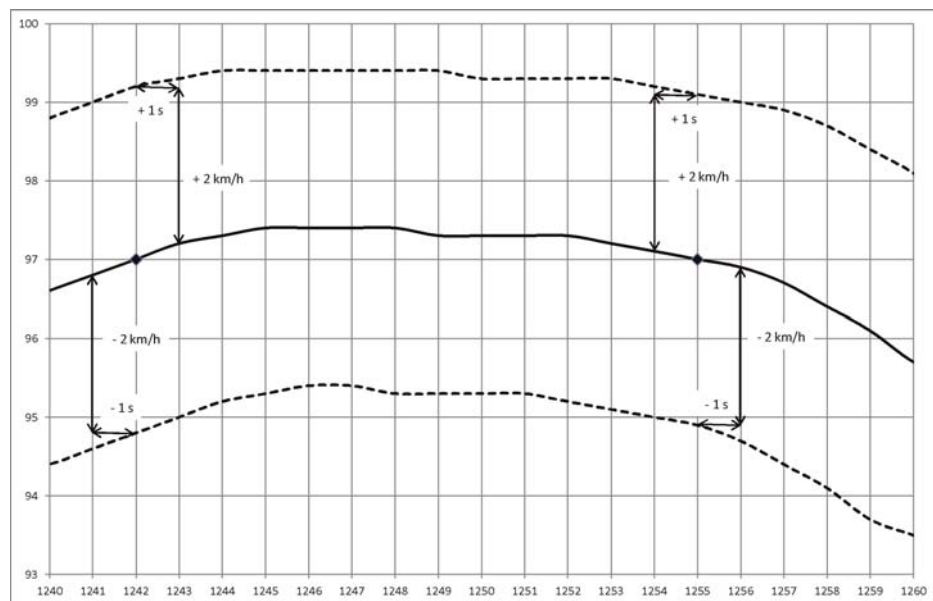
Ilyen eltérés vizsgálati ciklusonként legfeljebb tíz alkalommal fordulhat elő.

2.6.8.3.2. Az IWR és RSSE menetgörbe jellemzőket a 7. al melléklet 7. pontjában található követelményeknek megfelelően kell kiszámítani.

Ha mind az IWR, mind pedig az RMSSE értéke az érvényességi tartományon kívül esik, a menetvizsgálatot érvénytelennek kell tekinteni.

A6/2. ábra

A sebességgörbe tűrései



2.7. Kondicionálás

2.7.1. A járművet az előkondicionálás után, de a vizsgálatot megelőzően olyan helyen kell tárolni, amelynek környezeti feltételei megfelelnek az ezen al melléklet 2.2.2.2. pontja szerinti előírásoknak.

2.7.2. A járművet legalább 6 órán, de legfeljebb 36 órán keresztül kell nyitott vagy zárt motorháztető mellett kondicionálni. Ha az adott járműre vonatkozó egyedi előírások nem tiltják, akkor megengedett a hűtést a beállított hőmérsékletre történő kényszerhűtéssel megvalósítani. A hűtés ventilátorokkal történő felgyorsítása esetén a ventilátorokat úgy kell elhelyezni, hogy a hajtáslánc, a motor és a kipufogógáz-utókezelő rendszer legnagyobb megengedett hűtése egyenletesen történjen.

▼ M3

- 2.8. Kibocsátási és tüzelőanyag-fogyasztási vizsgálat (1. típusú vizsgálat)
- 2.8.1. A vizsgálati cella hőmérsékletének a vizsgálat kezdetén $23\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$ értékűnek kell lennie. A motorolaj hőmérsékletének és adott esetben a hűtőközeg hőmérsékletének $\pm 2\text{ °C}$ pontossággal a beállított 23 °C értékűnek kell lennie.
- 2.8.2. A vizsgálati járművet fel kell tolni a fékpadra.
- 2.8.2.1. A jármű hajtott kerekeit a motor beindítása nélkül kell a fékpadra helyezni.
- 2.8.2.2. A hajtott kerekek gumibroncs-nyomását ezen al melléklet 2.4.5. pontjának rendelkezései szerint kell beállítani.
- 2.8.2.3. A motorháztetőnek zárva kell lennie.
- 2.8.2.4. A kipufogógáz csatlakozócsöveket a jármű kipufogóső kimenetéhez (kimeneteihez) közvetlenül a motor indítása előtt kell csatlakoztatni.
- 2.8.3. Az erőátviteli rendszer indítása és a járműhasználat
- 2.8.3.1. Az erőátviteli rendszer indítási folyamatát az erre a célra szolgáló berendezések segítségével, a gyártói utasítások alapján kell végrehajtani.
- 2.8.3.2. A járművet az ezen al melléklet 2.6.4–2.6.7. pontjában ismertetett módon, az 1. al mellékletben meghatározott alkalmazandó WLTC ciklus mentén kell végigvezetni.
- 2.8.4. Az újratölthető energiatároló rendszer töltési egyensúlyára vonatkozó adatokat a WLTC valamennyi szakasza számára az ezen al melléklet 2. függelékében meghatározottak szerint kell mérni.
- 2.8.5. A jármű tényleges sebességét 10 Hz gyakorisággal kell mintavételezni, és a menetgörbe jellemzőit a 7. al melléklet 7. pontjában ismertetettek szerint kell kiszámítani és dokumentálni.
- 2.8.6. A 10 Hz-es mérési gyakorisággal mintavételezett tényleges járműsebességet a tényleges idővel együtt kell alkalmazni a CO₂ eredmények korrekcióihoz, összevetve a 6b. al mellékletben meghatározott célsebességgel és távolsággal.
- 2.9. Gázhalmazállapotú minták vételezése
- A gázhalmazállapotú mintákat zsákokba kell gyűjteni, és a vegyületeket a vizsgálat vagy a vizsgálati szakasz végén kell elemezni, vagy a vegyületeket folyamatosan is lehet elemezni, és a ciklus mentén integrálni.
- 2.9.1. Minden vizsgálat előtt el kell végezni az alábbi lépéseket:
- 2.9.1.1. Az átszellőztetett, kiürített mintagyűjtő zsákokat csatlakoztatni kell a hígított kipufogógáz- és a hígítólevegő-mintavevő rendszerhez.
- 2.9.1.2. A mérőműszereket a műszerek gyártói utasításainak megfelelően el kell indítani.
- 2.9.1.3. Az állandó térfogatú mintavételi rendszer (esetlegesen beépített) hőcserélőjét az 5. al melléklet 3.3.5.1. pontjában meghatározott tűréssel elő kell melegíteni vagy elő kell hűteni az üzemi hőmérsékletére.
- 2.9.1.4. Az egyes részegységeket, például a mintavezetőket, szűrőket, hűtőket és szivattyúkat szükség szerint addig kell melegíteni vagy hűteni, míg el nem érik a stabilizált üzemi hőmérsékletüket.
- 2.9.1.5. Az állandó térfogatú mintavételi rendszer áramlási sebességeit az 5. al melléklet 3.3.4. pontja szerint be kell állítani, és a mintavételi áramlási sebességeket be kell állítani a megfelelő szintekre.
- 2.9.1.6. Az esetleges elektronikus integráló berendezéseket le kell nullázni, majd bármely ciklusszakasz kezdete előtt ismét le lehet nullázni.

▼ M3

- 2.9.1.7. Valamennyi folyamatos gázelemző berendezés esetében ki kell választani a megfelelő tartományt. Ezeket vizsgálat közben csak akkor szabad átkapcsolni, ha az átkapcsolás a műszer alkalmazott digitális felbontására vonatkozó kalibrálás módosításával együtt jár. A vizsgálati ciklus során nem kapcsolható át a gázelemző készülékek analóg műveleti erősítőinek erősítési tényezője sem.
- 2.9.1.8. Valamennyi folyamatos gázelemző berendezést le kell nullázni és az 5. al melléklet 6. fejezetében szereplő követelményeknek megfelelő gázokkal kalibrálni kell.
- 2.10. Mintavételezés a részecsketömeg meghatározása érdekében
- 2.10.1. Az ezen al melléklet 2.10.1.1–2.10.1.2. pontjában ismertetett lépéseket valamennyi vizsgálat előtt végre kell hajtani.
- 2.10.1.1. Szűrőválasztás
- A teljes alkalmazandó WLTC ciklus alatt egyetlen, egymagában álló, másodlagos szűrő nélküli részecskeszűrőt kell alkalmazni. A ciklusok közötti regionális eltérések figyelembevétele végett megengedett az első három szakaszhoz egy szűrőt, majd a negyedik szakaszhoz egy másik szűrőt használni.
- 2.10.1.2. Szűrő-előkészítés
- 2.10.1.2.1. A vizsgálatok megkezdése előtt legalább 1 órával minden szűrőt portól védett, de a levegőcserét lehetővé tevő Petri-csészébe és azzal együtt egy mérőkamrába (vagy helyiségbe) kell helyezni stabilizálás céljából.
- A szűrőt meg kell mérni a stabilizálási idő végén, és ezt a tömegadatot szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven. A szűrőt ezt követően zárt Petri-csészében vagy légmentesen lezárt szűrőtartóban kell tárolni addig, amíg nem lesz rá szükség a vizsgálatához. A szűrőt a mérőkamrából (vagy helyiségből) történő kivétel után 8 órán belül fel kell használni.
- A szűrőt a vizsgálat után 1 órán belül vissza kell vinni a stabilizáló helyiségbe, és a tömegmérés előtt legalább 1 órán át kondicionálni kell.
- 2.10.1.2.2. A részecskeminta-szűrőt óvatosan kell behelyezni a szűrőtartóba. A szűrőt csak csipesszel vagy fogóval szabad mozgatni. A szűrő durva, vagy kopást okozó mozgatása hibás tömegmeghatározást eredményez. A szűrőtartót olyan mintavételi vezetékbe kell behelyezni, amelyen keresztül nincs áramlás.
- 2.10.1.2.3. Ajánlatos a mikrogramm pontosságú mérleget minden mérési szakasz előtt, a minta tömegmérése előtt 24 órán belül, egy körülbelül 100 mg tömegű etalon segítségével ellenőrizni. Ezt az etalont háromszor kell megmérni, és az eredmények számtani közepét szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven. Ha az eredmények számtani közepe az előző mérési szakaszból származó eredmény $\pm 5 \mu\text{g}$ -os értékhatárán belül van, akkor a mérési fázis és a mérleg hitelesnek tekintendő.
- 2.11. Részecskeszám-mintavétel
- 2.11.1. Az ezen al melléklet 2.11.1.1–2.11.1.2. pontjában ismertetett lépéseket valamennyi vizsgálat előtt végre kell hajtani:
- 2.11.1.1. A részecske sajátosságai szerint meghatározott hígítási rendszert és mérőberendezést el kell indítani és elő kell készíteni a mintavételre;
- 2.11.1.2. A részecske-mintavevő rendszer részecskeszámláló és illékonyrészecske-eltávolító elemének megfelelő működését igazolni kell az ezen al melléklet 2.11.1.2.1–2.11.1.2.4. pontjában felsorolt eljárásokkal.

▼ M3

- 2.11.1.2.1. A teljes részecskeszám-mérőrendszer bemenetéhez illesztett, megfelelő teljesítményű szűrő segítségével végzett szivárgásellenőrzés során az illékonyrészecske-eltávolító és a részecskeszámláló esetében mért koncentráció nem érheti el a 0,5 részecske/cm³ értéket.
- 2.11.1.2.2. A részecskeszámláló esetében minden nap, a részecskeszámláló bemenetéhez illesztett, megfelelő teljesítményű szűrő segítségével végzett nullpont-ellenőrzésnek $\leq 0,2$ részecske/cm³ koncentrációt kell eredményeznie. A szűrő eltávolításakor a részecskeszámlálónak legalább 100 részecske/cm³ értékre növekedett koncentrációt kell mutatnia környezeti levegővel történő mintavételezés esetén, majd a szűrő visszahelyezésekor vissza kell térnie a $\leq 0,2$ részecske/cm³ értékre.
- 2.11.1.2.3. Meg kell győződni arról, hogy a mérőrendszer jelzi-e, hogy az elpárolgató cső – ha van ilyen a rendszerben – elérte a megfelelő üzemi hőmérsékletét.
- 2.11.1.2.4. Meg kell győződni arról, hogy a mérőrendszer jelzi-e, hogy a PND1 részecskeszám-hígító elérte a megfelelő üzemi hőmérsékletét.
- 2.12. Vizsgálat közbeni mintavételezés
- 2.12.1. El kell indítani a hígítórendszert, a mintaszivattyúkat és az adatgyűjtő rendszert.
- 2.12.2. El kell indítani a részecsketömeg- és a részecskeszám-mintavételi rendszert.
- 2.12.3. A részecskeszámot folyamatosan mérni kell. A koncentráció számítani közepét a gázelemző berendezés által az egyes vizsgálati ciklusok alatt adott jelek integrálásával kell meghatározni.
- 2.12.4. A mintavételezést az erőátviteli rendszer beindítási eljárása előtt vagy annak kezdeményezésekor, valamint a ciklus befejezésekor kell megkezdeni.
- 2.12.5. Minták közötti átváltás
- 2.12.5.1. Gáz-halmazállapotú kibocsátás
- A hígított kipufogógázból és a hígító levegőből történő mintavételezés során, az egyik pár mintagyűjtő zsákról a következő pár mintagyűjtő zsákra történő átváltást szükség esetén a végrehajtandó WLTC ciklus egyes szakaszainak végén kell megtenni.
- 2.12.5.2. Részecskék
- Az ezen al melléklet 2.10.1.1. pontja szerint követelmények érvényesek.
- 2.12.6. A fékpadon megtett távolságot szerepeltetni kell az egyes szakaszokhoz tartozó valamennyi vizsgálati íven.
- 2.13. A vizsgálat befejezése
- 2.13.1. A motort közvetlenül a vizsgálat utolsó részének végét követően le kell állítani.
- 2.13.2. Az állandó térfogatú mintavételi rendszert, illetve más szívóberendezéseket ki kell kapcsolni, vagy a kipufogógáz-vezető csövet le kell csatlakoztatni a jármű kipufogócsövének (kipufogócsöveinek) végéről.
- 2.13.3. A járművet el lehet távolítani a fékpadról.
- 2.14. Vizsgálat utáni eljárások
- 2.14.1. A gázelemző ellenőrzése
- A folyamatos hígított mérésre használt elemzőket nullázó gázzal és kalibráló gázzal ellenőrizni kell. A vizsgálatot elfogadhatónak kell tekinteni, ha a vizsgálat előtti és utáni eredmények különbsége kisebb, mint a kalibráló gáz koncentrációjának 2 százaléka.

▼ M3

- 2.14.2. A zsákok elemzése
- 2.14.2.1. A zsákokban található kipufogógázok és hígító levegő elemzését a lehető leghamarabb el kell végezni. A kipufogógázokat minden esetben az egyes ciklusszakaszok végét követő 30 percen belül elemezni kell.
- Figyelembe kell venni a zsákokban lévő vegyületek gáz reaktivitási idejét.
- 2.14.2.2. A gázelemző készüléket, minden egyes elemzés előtt, amint lehetséges, az egyes szennyező anyagokhoz használandó mérési tartományban a megfelelő nullázó gázzal nullára kell állítani.
- 2.14.2.3. A gázelemző készülékek kalibrációs görbét a mérési tartomány 70 és 100 százaléka közötti névleges koncentrációjú kalibráló gázzal be kell állítani.
- 2.14.2.4. A gázelemző készülékek nullapont-beállításait ezt követően újra ellenőrizni kell: ha a leolvasott értékek több mint 2 százalékkal eltérnek az ezen almeléklet 2.14.2.2. pontjában előírt értéktől, akkor a szóban forgó gázelemző készülék esetében a fenti eljárást meg kell ismételni.
- 2.14.2.5. Ezt követően a mintákat elemezni kell.
- 2.14.2.6. Az elemzés után a nulla- és a kalibrálási pontokat ugyanazon gázok alkalmazásával újból ellenőrizni kell. A vizsgálatot elfogadhatónak kell tekinteni, ha a különbség kisebb, mint a kalibráló gáz értékének 2 százaléka.
- 2.14.2.7. A gázelemző berendezéseken áthaladó különböző gázok áramlási sebességének és nyomásának meg kell egyeznie a gázelemző berendezések kalibrálásához alkalmazott gázokéval.
- 2.14.2.8. Az egyes mért vegyületek tartalmát szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven a mérőberendezés stabilitását követően.
- 2.14.2.9. Az összes kibocsátott összetevő tömegét és számát adott esetben a 7. almeléklet szerint kell kiszámítani.
- 2.14.2.10. A kalibrálási és ellenőrzési eljárásokat:
- a) vagy az egyes zsákpárok elemzése előtt és után; vagy
- b) a teljes vizsgálat előtt és után kell végrehajtani.
- A b) esetben a kalibrálási és ellenőrzési lépéseket minden gázelemző berendezésre és a vizsgálat során alkalmazott valamennyi tartományra vonatkozóan végre kell hajtani.
- Mindkét, az a) és a b) esetben is ugyanazt a gázelemző-méréstartományt kell alkalmazni a környezeti levegőt és a kipufogógázt tartalmazó megfelelő zsákok esetében.
- 2.14.3. A részecske-mintavételi szűrő tömegmérése
- 2.14.3.1. A részecske-mintavételi szűrőt a mérés befejezését követő 1 órán belül vissza kell helyezni a mérőkamrába (vagy helyiségbe). A szűrőt legalább 1 órán át portól védett és levegőcserét lehetővé tévő Petri-csészében kell kondicionálni, és azután a tömegét meg kell mérni. A szűrő bruttó tömegét valamennyi vonatkozó vizsgálati íven szerepeltetni kell.
- 2.14.3.2. Legalább két használatlan referenciaszűrőt kell lemérni lehetőleg a mintavevő szűrő lemérésével egy időben, de legkésőbb 8 órán belül. A referenciaszűrők méretének és anyagának ugyanolyannak kell lennie, mint a mintavevő szűrőké.
- 2.14.3.3. Ha bármely referenciaszűrő konkrét tömege a vizsgálati szűrők tömegmérései között $\pm 5 \mu\text{g}$ -nál nagyobb mértékben változik, a vizsgálati szűrőket újra kell kondicionálni a mérőkamrában (vagy helyiségben), majd újra le kell mérni azokat.

▼ M3

- 2.14.3.4. A referenciaszűrő méréseinek összehasonlítását az adott tömegek és a referenciaszűrő adott tömegének göngyöltett számtani közepe között kell elvégezni. A göngyöltett számtani közepet azokból az adott mérési adatokból kell kiszámítani, amelyeket a referenciaszűrők mérőkamrában (vagy helyiségben) történő elhelyezése óta összegyűjtöttek. Az átlagolási időszaknak legalább egy napnak kell lennie, de legfeljebb 15 napig tarthat.
- 2.14.3.5. A mintavevő és referenciaszűrők többszörös újrakondicionálására és újramérésére legfeljebb a kibocsátási vizsgálatból nyert gázméréseket követő 80 óra során van lehetőség. Ha a 80 óra leteltekor vagy azt megelőzően a referenciaszűrők több mint fele teljesíti a $\pm 5 \mu\text{g}$ -os feltételt, akkor a mintavevő szűrő mérlegelését érvényesnek lehet tekinteni. Ha a 80 óra leteltekor két referenciaszűrőt alkalmaznak, és egy szűrő nem felel meg a $\pm 5 \mu\text{g}$ -os feltételnek, akkor a mintavevő szűrő mérése csak azzal a feltétellel tekinthető érvényesnek, hogy a két referenciaszűrő adott értékei és a göngyöltett középértékek abszolút különbsége legfeljebb $10 \mu\text{g}$.
- 2.14.3.6. Amennyiben csak a referenciaszűrők kevesebb, mint fele felel meg a $\pm 5 \mu\text{g}$ -os feltételnek, a mintavevő szűrőt el kell vetni, és a kibocsátási vizsgálatot meg kell ismételni. Valamennyi referenciaszűrőt 48 órán belül el kell vetni és ki kell cserélni. Minden más esetben a referenciaszűrőket legalább harmincnaponként cserélni kell úgy, hogy egyetlen mintavevő szűrőt se mérjenek le olyan referenciaszűrővel való összehasonlítás nélkül, amely legalább egy napig a mérőkamrában (vagy helyiségben) volt.
- 2.14.3.7. Ha a mérőkamrára (vagy helyiségre) vonatkozóan az 5. al melléklet 4.2.2.1. pontjában leírt stabilitási feltételek nem teljesülnek, de a referenciaszűrők mérlegelése megfelel a fenti feltételeknek, akkor a jármű gyártójának lehetősége van elfogadni a mintavevő szűrőkre kapott tömegértékeket, vagy érvénytelennek tekinti a mérést, megjavítja a mérőkamra (vagy helyiség) szabályozórendszerét, és újra lefolytatja a mérést.

▼ M3

6. al melléklet — 1. függelék

Valamennyi periodikusan regeneráló rendszerrel felszerelt járműre vonatkozó kibocsátásmérési eljárás

1. Általános rész
 - 1.1. E függelék az ezen al melléklet 3.8.1. pontja szerinti periodikusan regeneráló rendszerrel felszerelt járművek vizsgálata esetén alkalmazandó különleges rendelkezéseket határozza meg.
 - 1.2. Azokon a ciklusokon belül, amikor regenerálás történik, az előírt kibocsátási határértékek nem alkalmazandók. Ha 1. típusú vizsgálatonként legalább egyszer kerül időszakos regenerációra, és már legalább egyszer előfordult a jármű előkészítése során is, vagy a két egymást követő időszakos regeneráció közötti távolság több mint 4 000 km megismételt 1. típusú vizsgálat során történt járművezetés, akkor nincs szükség különleges vizsgálati eljárásra. Ebben az esetben e függelék nem alkalmazandó és 1,0 értékű K_i tényezőt kell használni.
 - 1.3. E függelék előírásait csak részecske-tömeg-mérési célokra szabad alkalmazni, részecskeszám-mérésre viszont nem.
 - 1.4. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével az időszakos, regeneráló rendszerre vonatkozó külön vizsgálati eljárást nem kell alkalmazni a regeneráló rendszerre, ha a gyártó adatokkal bizonyítja, hogy a kibocsátási értékek a regenerálási ciklusok alatt az adott jármű-kategóriára előírt határértékek alatt maradnak. Ebben az esetben 1,05 értékű rögzített K_i értéket kell használni a CO₂ és a tüzelőanyag-fogyasztás esetén.
 - 1.5. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével, az extra nagy sebességű szakasz kizárható a 2. és a 3. járműosztályba tartozó járművek K_i regenerációs tényezőjének megállapítására szolgáló eljárásból.
2. A vizsgálat menete

A vizsgálati járműnek alkalmasnak kell lennie a regeneráló folyamat megakadályozására vagy engedélyezésére, feltéve hogy ez a művelet nincs hatással a motor eredeti beállítására. A regeneráció megakadályozása csak a regeneráló rendszer betöltése és az előkondicionálási ciklusok alatt megengedett. Nem szabad használni a kibocsátás mérése közben a regenerálási fázis alatt. A kibocsátási vizsgálatot az eredeti gyártó változatlan állapotban levő vezérlőegységével kell elvégezni. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatósággal való megállapodással a K_i meghatározásakor használható olyan „motorvezérlő egység”, amely nincs hatással a motor eredeti beállításaira.

 - 2.1. Két regenerációs eseményt tartalmazó WLTC ciklus közbeni kipufogógáz-kibocsátás mérés
 - 2.1.1. A regenerálási fázisok közötti és a regeneráló rendszer feltöltése alatti kibocsátás számtani középértékét több, megközelítőleg egyenlő távolságú (ha több, mint kettő) 1. típusú vizsgálat számtani középértékéből kell meghatározni. Alternatív megoldásként a gyártó adatokkal bizonyíthatja, hogy a kibocsátás a WLTC ciklusokban állandó marad (± 15 százalékkal) a regenerálási események között. Ebben az esetben az 1. típusú vizsgálat alatt mért kibocsátásértékek használhatók. Minden más esetben a kibocsátás méréséhez legalább kettő 1. típusú ciklust kell elvégezni: az egyiket közvetlenül a regenerálás után (az újabb feltöltés előtt), a másikat pedig a regenerálási fázis előtt a lehető legközelebbi időszakaszban. Valamennyi kibocsátásmérést ezen al melléklet alapján, és valamennyi számítást e függelék 3. pontja alapján kell elvégezni.

▼ M3

- 2.1.2. A feltöltési folyamatot és a K_i meghatározását az 1. típusú menetciklus alatt, a görgős fékpadon vagy motorfékpadon kell elvégezni, egyenértékű vizsgálati ciklus használatával. Ezeket a ciklusokat folyamatosan is végre lehet hajtani (azaz anélkül, hogy a motort leállítanák a ciklusok között). A járművet a görgős fékpadról akármennyi befejezett ciklus után eltávolíthatják, és a vizsgálatot később folytathatják. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével, a gyártó alternatív eljárást is kidolgozhat és igazolhatja annak egyenértékűségét, a szűrő hőmérsékletét, a terhelés mennyiségét és a megtett távolságot is beleértve. Ezt motor-próbapadon vagy görgős fékpadon lehet végrehajtani.
- 2.1.3. A WLTC ciklusok közötti olyan D ciklusok számát, ahol regenerációs eseményre kerül sor, azoknak a ciklusoknak az n számát, amelyek során kibocsátásmérésre kerül sor, valamint az egyes j cikluson belüli, i vegyületre vonatkozó kibocsátott tömeg-méréseket M'_{sij} szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.
- 2.2. Kibocsátásmérés regenerációs esemény alatt
- 2.2.1. A járműnek a regenerálási fázis alatt végzendő kibocsátási vizsgálatához való előkészítése szükség esetén az ezen al melléklet 2.6. pontjában leírt előkondicionálási ciklusok vagy azzal egyenértékű motorfékpadi ciklusok használatával történhet, az e függelék 2.1.2. pontja szerint kiválasztott feltöltési eljárástól függően.
- 2.2.2. Az első érvényes kibocsátásvizsgálat elvégzése előtt az e függelékben az 1. típusú vizsgálatához leírt járműállapot és vizsgálati feltételek lépnek érvénybe.
- 2.2.3. A jármű előkészítése alatt nem történhet regenerálás. Ezt a következő módszerek egyikével lehet elérni:
- 2.2.3.1. Az előkondicionáló ciklusokban „ál-regenerálórendszert” vagy részleges rendszert lehet felszerelni.
- 2.2.3.2. Bármely más módszer, amelyben a gyártó és a jóváhagyó hatóság megegyezett.
- 2.2.4. Hidegindításhoz tartozó, regenerációs folyamatot tartalmazó, kipufogógáz-kibocsátási vizsgálatot kell végrehajtani az alkalmazandó WLTC ciklus alapján.
- 2.2.5. Ha a regenerációs folyamathoz egynél több WLTC ciklus szükséges, akkor valamennyi WLTC ciklust végre kell hajtani. Egyetlen részecske-mintavételi szűrő használata megengedett a teljes regenerációhoz szükséges több ciklushoz.
- Ha egynél több WLTC ciklus szükséges, akkor a soron következő WLTC ciklus(oka)t azonnal, a motor leállítása nélkül végre kell hajtani a teljes mértékű regeneráció eléréséig. Abban az esetben, ha a rendelkezésre állónál nagyobb számú zsák szükséges a több ciklus alatti gáz-halmazállapotú kibocsátási mintavételhez, akkor az új vizsgálati beállításához szükséges időt a lehető legrövidebbre kell csökkenteni. Erre az időtartamra a motort nem szabad leállítani.
- 2.2.6. Az egyes i vegyülethez tartozó, regeneráció alatti kibocsátási értékeket M_{ri} e függelék 3. pontja szerint kell kiszámítani. A teljes regenerációhoz tartozó, mért alkalmazandó ciklusok számát d szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.
3. Számítások
- 3.1. Egyetlen regeneráló rendszer kipufogógáz- és CO_2 kibocsátásának, valamint tüzelőanyag-fogyasztásának számítása

▼ **M3**

$$M_{si} = \frac{\sum_{j=1}^n M'_{sij}}{n} \text{ for } n \geq 1$$

$$M_{ri} = \frac{\sum_{j=1}^d M'_{rij}}{d} \text{ for } d \geq 1$$

$$M_{pi} = \frac{M_{si} \times D + M_{ri} \times d}{D + d}$$

ahol az egyes vizsgált vegyületekre (i) vonatkozóan:

M'_{sij} az i vegyület kibocsátott tömege a j ciklus során, regeneráció nélkül (g/km);

M'_{rij} az i vegyület kibocsátott tömege a j ciklus során, regeneráció közben (g/km) (ha $d > 1$, akkor az első WLTC ciklust hidegen, míg a rákövetkező ciklusokat melegen kell végrehajtani);

M_{si} az i vegyület kibocsátott tömegének átlaga, regeneráció nélkül (g/km);

M_{ri} az i vegyület kibocsátott tömegének átlaga, regeneráció közben (g/km);

M_{pi} az i vegyület kibocsátott tömegének átlaga (g/km);

n azoknak – a regenerációs eseményeket tartalmazó ciklusok közötti – vizsgálati ciklusoknak a száma, amelyek során az 1. típusú WLTC ciklusokra vonatkozó kibocsátás-vizsgálatra kerül sor, ≥ 1 ;

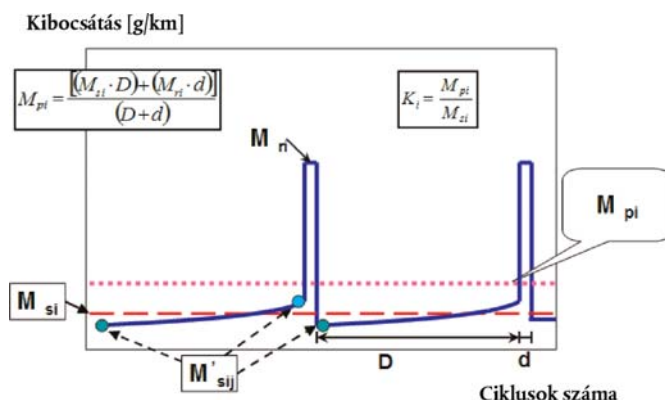
d a regeneráláshoz szükséges teljes alkalmazandó vizsgálati ciklusok száma;

D két, regenerációs eseményt tartalmazó ciklus közötti teljes alkalmazandó vizsgálati ciklusok száma.

A M_{pi} számítási módját az A6.App1/1. ábra grafikusán szemlélteti.

A6.App1/1. ábra

A kibocsátás vizsgálata során mért paraméterek olyan ciklusok alatt és között, ahol regenerálás történik (sematikus példa, a kibocsátás D ciklusszám alatt növekedhet vagy csökkenhet)



3.1.1. Az egyes vizsgált i vegyületekre vonatkozó K_i regenerálási tényező kiszámítása.

A gyártó eldöntheti, hogy az egyes vegyületekre egymástól függetlenül additív korrekciókat vagy szorzótényezőket határoz-e meg.

K_i tényező: $K_i = \frac{M_{pi}}{M_{si}}$

K_i korrekció: $K_i = M_{pi} - M_{si}$

▼ M3

M_{si} , M_{pi} és K_i eredményét, valamint a gyártónak a tényező jellegére vonatkozó választását fel kell jegyezni. A K_i eredményül kapott értékét szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben. Az M_{si} , az M_{pi} és a K_i eredményül kapott értékét szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.

K_i regenerációs esemény előtti, közbeni és utáni méréseket tartalmazó, egyedüli regenerációs folyamat befejezését követően határozható meg, lásd az A6.App1/1. ábrát.

- 3.2. Több időszakosan regeneráló rendszer kipufogógáz- és CO_2 kibocsátásának, valamint tüzelőanyag-fogyasztásának számítása

A kritikus kibocsátások és a CO_2 kibocsátás tekintetében az alábbiakat kell kiszámítani egy 1. típusú menetciklus esetére. Ehhez a számításhoz a 7. al melléklet A7/1. táblázat 3. lépésének eredményeként kapott CO_2 -kibocsátásokat kell használni.

$$M_{sik} = \frac{\sum_{j=1}^{n_k} M'_{sik,j}}{n_k} \text{ a következőhöz : } n_j \geq 1$$

$$M_{rik} = \frac{\sum_{j=1}^{d_k} M'_{rik,j}}{d_k} \text{ for } d \geq 1$$

$$M_{si} = \frac{\sum_{k=1}^x M_{sik} \times D_k}{\sum_{k=1}^x D_k}$$

$$M_{ri} = \frac{\sum_{k=1}^x M_{rik} \times d_k}{\sum_{k=1}^x d_k}$$

$$M_{pi} = \frac{M_{si} \times \sum_{k=1}^x D_k + M_{ri} \times \sum_{k=1}^x d_k}{\sum_{k=1}^x (D_k + d_k)}$$

$$M_{pi} = \frac{\sum_{k=1}^x (M_{sik} \times D_k + M_{rik} \times d_k)}{\sum_{k=1}^x (D_k + d_k)}$$

$$K_i \text{ tényező: } K_i = \frac{M_{pi}}{M_{si}}$$

$$K_i \text{ korrekció: } K_i = M_{pi} - M_{si}$$

ahol:

M_{si} az i vegyület valamennyi k eseményhez tartozó kibocsátott tömegének átlaga, regeneráció nélkül (g/km);

M_{ri} az i vegyület valamennyi k eseményhez tartozó kibocsátott tömegének átlaga, regeneráció közben (g/km);

M_{pi} az i vegyület valamennyi k eseményhez tartozó kibocsátott tömegének átlaga (g/km);

M_{sik} az i vegyület k eseményhez tartozó kibocsátott tömegének átlaga, regeneráció nélkül (g/km);

M_{rik} az i vegyület k eseményhez tartozó kibocsátott tömegének átlaga, regeneráció közben (g/km);

$M'_{sik,j}$ az i vegyület k eseményhez tartozó, kibocsátott tömege, regeneráció nélkül, a j pontban mérve, ahol $1 \leq j \leq n_k$, (g/km);

$M'_{rik,j}$ az i vegyület k eseményhez tartozó, kibocsátott tömege, regeneráció közben (ha $j > 1$, akkor az első 1. típusú vizsgálat hidegen zajlik, míg a rákövetkező ciklusok melegen zajlanak) a j vizsgálati ciklusnál mérve, ahol $1 \leq j \leq d_k$, (g/km);

n_k a k esemény – két regenerációs eseményt tartalmazó ciklusok közötti – olyan teljes vizsgálati ciklusainak száma, amelyek során kibocsátásmérésre (1. típusú WLTC ciklusok vagy egyenértékű motorfékpadi ciklusok) kerül sor, ≥ 2 ;

▼ M3

d_k a k esemény teljes regeneráláshoz szükséges teljes alkalmazandó vizsgálati ciklusainak száma;

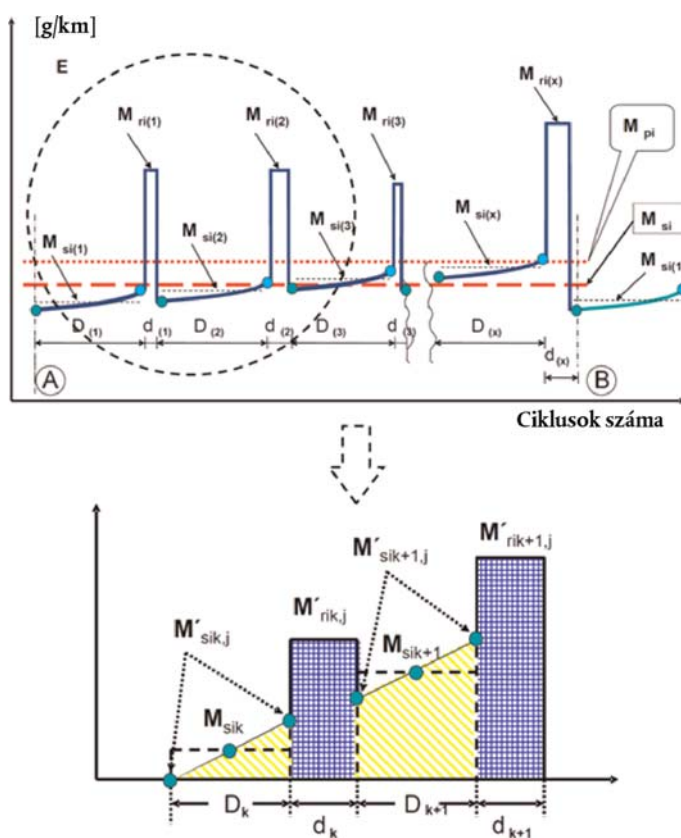
D_k a k esemény két, regenerációs szakaszt tartalmazó ciklus közötti teljes alkalmazandó vizsgálati ciklusainak száma;

x a teljes regenerációs események száma.

M_{pi} számítási módját az A6.App1/2. ábra grafikusan szemlélteti.

A6.App1/2. ábra

A kibocsátás vizsgálata során mért paraméterek olyan ciklusok alatt és között, ahol regenerálás történik (sematikus példa)



Többszörös periodikusan regeneráló rendszerek K_i tényezőjének kiszámítása minden egyes rendszer esetében csak bizonyos számú regenerációs eseményt követően lehetséges.

A teljes eljárás végrehajtása után (A-tól B-ig, lásd az A6.App1/2. ábrát), ismét el kell érni az A eredeti kiindulási feltételt.

- 3.3. A K_i tényezőket (amelyek lehetnek multiplikatívak vagy additívak) négy tizedesjegyre kell kerekíteni a kibocsátási előírás értéke fizikai mértékegységének alapján.

▼ M3

6. al melléklet — 2. függelék

Vizsgálati eljárás az újratölthető energiatároló rendszer ellenőrzésére

1. Általános rész

Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek vizsgálata esetén a 8. al melléklet 2. és 3. függeléke alkalmazandó.

E függelék a kibocsátott CO₂ tömegére vonatkozó vizsgálati eredményeknek a energiamérleg ΔE_{REESS} függvényében történő korrekciójával kapcsolatos különleges rendelkezéseket határozza meg valamennyi újratölthető energiatároló rendszer esetében.

A kibocsátott CO₂ tömegére vonatkozó korrigált értékek nulla értékű energiamérleghez ($\Delta E_{\text{REESS}} = 0$) tartoznak, számításukat az alább meghatározott korrekciós együttható segítségével kell elvégezni.

2. A méréshez szükséges felszerelés és műszerek

2.1. Árammérés

Az újratölthető energiatároló rendszerek lemerítését negatív áramként kell meghatározni.

2.1.1. Az újratölthető energiatároló rendszer áramát (áramait) a vizsgálat közben felcsiptethető vagy zár rendszerű áram-jelátalakítóval kell elvégezni. Az árammérő rendszernek teljesítenie kell az A8/1. táblázatban meghatározott követelményeket. Valamennyi áram-jelátalakítóknak alkalmasnak kell lennie a motorindításkor jelentkező áramcsúcsok, valamint a mérési pontban érvényes hőmérsékleti körülmények kezelésére.

A pontos mérés érdekében a vizsgálat előtt az eszköz gyártójának utasításai szerint nulla beállítást és demagnetizálást kell végezni.

2.1.2. Az áram-jelátalakítókat bármely újratölthető energiatároló rendszer esetében az egyik, közvetlenül az újratölthető energiatároló rendszerhez csatlakozó kábelre kell rögzíteni, és az újratölthető energiatároló rendszer teljes áramát kell mérniük.

Árnyékolt vezetékek esetében alkalmas eljárást kell alkalmazni a jóváhagyó hatáság beleegyezésével.

Annak érdekében, hogy a külső mérőberendezéseket könnyen lehessen használni az újratölthető energiatároló rendszer áramának mérésére, a gyártóknak megfelelő, biztonságos és hozzáférhető elérési pontokat kell a járműbe építeniük. Ha ez nem hiteles, akkor a gyártó köteles a jóváhagyó hatáság számára olyan eszközt biztosítani, melynek segítségével az újratölthető energiatároló rendszer kábeleire a fent ismertetettek szerint csatlakoztatható az áram-jelátalakító.

2.1.3. A mért áramot az idő szerint legalább 20 Hz gyakorisággal integrálni kell, és az így kapott, mért Q értéket amperóraban (Ah) kell kifejezni. A mért áramot az idő szerint integrálni kell, és az így kapott, mért Q értéket amperóraban (Ah) kell kifejezni. Az integrálás az árammérő rendszeren belül is megtörténhet.

2.2. Jármű fedélzeti adatok

2.2.1. Az újratölthető energiatároló rendszer árama alternatív módon, járműadatokat alapján is meghatározható. Ennek a mérési eljárásnak a használata érdekében az alábbi információknak kinyerhetőknak kell lenniük a vizsgálati járműből:

- Az integrált töltési mérleg érték az utolsó indítás óta, Ah mértékegységben;
- Töltési mérlegértékre vonatkozó, integrált fedélzeti adatok, legalább 5 Hz gyakoriságú mintavétel mellett számítva;
- A töltési mérleg érték fedélzeti diagnosztikai csatlakozón keresztül, a SAE J1962 szabványban leírtak szerint.

▼ M3

2.2.2. A jármű fedélzeti rendszeréből származó, az újratölthető energiatároló rendszer töltésére és kisütésére vonatkozó adatok pontosságát a gyártónak igazolnia kell a jóváhagyó hatóság felé.

A gyártó létrehozhat egy újratölthető energiatároló rendszer ellenőrző járműcsaládot annak igazolása érdekében, hogy a jármű fedélzeti rendszeréből származó, az újratölthető energiatároló rendszer töltésére és kisütésére vonatkozó adatok helyesek. Az adatok pontosságát egy reprezentatív járművön kell igazolni.

A járműcsaládra vonatkozóan az alábbi feltételek érvényesek:

- (a) Azonos égési folyamat (azaz szikragyújtású/kompressziós gyújtású; kétütemű, négyütemű);
- b) Azonos töltési és/vagy rekuperációs stratégia (az újratölthető energiatároló rendszer szoftveres adatmodulja);
- c) Fedélzeti adatok hozzáférhetősége;
- d) Az újratölthető energiatároló rendszer adatmodulja által mért azonos töltési mérleg;
- e) Azonos fedélzeti töltési mérleg-szimuláció.

2.2.3. Az ellenőrzésből ki kell zárni minden olyan újratölthető energiatároló rendszert, amely nincs hatással a CO₂-kibocsátásokra.

3. Az újratölthető energiatároló rendszer energiaváltozás-alapú korrekciós eljárása

3.1. Az újratölthető energiatároló rendszer áramának mérése a vizsgálat kezdetekor indul, és azonnal véget ér, amint a jármű a teljes menetciklust megtette.

3.2. Az elektromos áramellátó rendszerben mért Q elektromos mérleget kell alkalmazni az újratölthető energiatároló rendszer energiatartalmának a ciklus végén a ciklus kezdetéhez viszonyítva bekövetkezett különbsége mértékeként. Az elektromos mérleget a teljes vezetett WLTC ciklusra kell meghatározni.

3.3. A vezetett ciklusszakaszokra vonatkozó különálló Q_{phase} értékeket naplózni kell.

3.4. A kibocsátott CO₂ tömeg teljes ciklusra vonatkozó korrekciója a c korrekciós feltétel függvényében

3.4.1. A c korrekciós feltétel kiszámítása

A c korrekciós feltétel a $\Delta E_{\text{REESS},j}$ elektromos energiaváltozás abszolút értéke és a tüzelőanyag energiája közötti arányszám, amelyet az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$c = \left| \frac{\Delta E_{\text{REESS},j}}{E_{\text{fuel}}} \right|$$

ahol:

c a korrekciós feltétel;

$\Delta E_{\text{REESS},j}$ az összes újratölthető energiatároló rendszer j időszak alatti elektromos energiaváltozása ezen melléklet 4.1. pontja alapján (Wh);

j ezen pontban a teljes alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklus;

E_{fuel} a tüzelőanyag energiája az alábbi egyenlet alapján:

$$E_{\text{fuel}} = 10 \times HV \times FC_{\text{nb}} \times d$$

ahol:

E_{fuel} a teljes alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklus alatt fogyasztott tüzelőanyag energiatartalma (Wh);

HV a fűtőérték az A6.App2/1. táblázat alapján (kWh/l);

▼ M3

- FC_{nb} az 1. típusú vizsgálat kiegyensúlyozatlan tüzelőanyag-fogyasztása, a 7. al melléklet 6. pontja szerint meghatározott energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélkül, és az A7/1. táblázat 2. lépésében kiszámított kritikus kibocsátások és CO_2 -kibocsátás eredményeit felhasználva (l/100km);
- d a vonatkozó, alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklus alatt megtett távolság (km);
- 10 átalakítási tényező Wh mértékegységre.

3.4.2. A korrekciót akkor kell alkalmazni, ha ΔE_{REESS} negatív (az újratölthető energiatároló rendszer kisütése tekintetében), és az e függelék 3.4.1. pontja szerint számított c korrekciós feltétel nagyobb, mint az A6.App2/2. táblázat szerinti vonatkozó határérték.

3.4.3. A korrekciót mellőzni kell, és korrekció nélküli értékeket kell alkalmazni, ha az e függelék 3.4.1. pontja szerint számított c korrekciós feltétel kisebb, mint az A6.App2/2. táblázat szerinti vonatkozó határérték.

3.4.4. A korrekció mellőzhető, és korrekció nélküli értékek alkalmazhatók, ha:

- a) ΔE_{REESS} pozitív (az újratölthető energiatároló rendszer töltése tekintetében), és az e függelék 3.4.1. pontja szerint számított c korrekciós feltétel nagyobb, mint az A6.App2/2. táblázat szerinti vonatkozó határérték.
- b) a gyártó méréssel igazolni tudja a jóváhagyó hatóság felé, hogy nincs összefüggés a ΔE_{REESS} és a CO_2 kibocsátott tömeg, illetve a ΔE_{REESS} és a tüzelőanyag-fogyasztás között.

A6.App2/1. táblázat

A tüzelőanyag energiatartalma

Tüzelőanyag	Benzin						Dízel					
Etanol/biodízel tartalom, százalék			E10			E85				B7		
Fűtőérték (kWh/l)			8,64			6,41				9,79		

A6.App2/2. táblázat

Töltési egyensúly-korrekciós határértékek

Ciklus	alacsony + közepes	alacsony + közepes + magas	alacsony + közepes + magas + extramagas
C korrekciós feltétel határértékei	0,015	0,01	0,005

4. A korrekciós függvény alkalmazása

4.1. A korrekciós függvény alkalmazásához ki kell számítani az összes újratölthető energiatároló rendszer j időszak alatti $\Delta T_{REESS,j}$ elektromos energiatárolását a mért áram és a névleges feszültség alapján:

$$\Delta E_{REESS,j} = \sum_{i=1}^n \Delta E_{REESS,j,i}$$

ahol:

$\Delta E_{REESS,j,i}$ az i újratölthető energiatároló rendszer elektromos energiatárolása a vizsgált j időszak alatt (Wh);

▼ M3

valamint:

$$\Delta E_{\text{REESS},j,i} = \frac{1}{3\,600} \times U_{\text{REESS}} \times \int_{t_0}^{t_{\text{end}}} I(t)_{j,i} dt$$

ahol:

U_{REESS}	az újratölthető energiatároló rendszer IEC 60050-482 szabvány szerint meghatározott névleges feszültsége (V);
$I(t)_{j,i}$	az i újratölthető energiatároló rendszer vizsgált j időszak alatti elektromos árama e függelék 2. pontja alapján (A);
t_0	a vizsgált j időszak kezdetének időpontja (s);
t_{end}	a vizsgált j időszak végének időpontja (s).
i	a vizsgált újratölthető energiatároló rendszer sorszáma;
n	az újratölthető energiatároló rendszerek teljes száma;
j	a vizsgált időszak sorszáma, ahol az időszak bármely alkalmazandó ciklusszakasz, ciklusszakaszok kombinációja és az alkalmazandó teljes ciklus;
$\frac{1}{3\,600}$	a Wh mértékegységről Wh mértékegységre való átszámítás szorzótényezője.

- 4.2. A kibocsátott CO₂ tömegének korrekciójához az égési folyamatra jellemző Willans-tényezőket kell alkalmazni az A6.App2/3 táblázat alapján.
- 4.3. A korrekciót a teljes ciklusra és a ciklus szakaszaira külön-külön is el kell végezni és alkalmazni kell, továbbá valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben szerepeltetni kell.
- 4.4. Ehhez a konkrét számításhoz a rögzített elektromos áramellátó rendszer alternátorának hatásfokát kell használni:

$$\eta_{\text{alternator}} = 0.67 \text{ for electric power supply system REESS alternators}$$

- 4.5. A vizsgált j időszakra vonatkozó, eredményül kapott, az alternátornak valamely újratölthető energiatároló rendszer töltése miatti terhelési viselkedése következtében kibocsátott CO₂ tömeg különbséget az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$\Delta M_{\text{CO}_2,j} = 0,0036 \times \Delta E_{\text{REESS},j} \times \frac{1}{\eta_{\text{alternator}}} \times \text{Willans}_{\text{factor}} \times \frac{1}{d_j}$$

ahol:

$\Delta M_{\text{CO}_2,j}$	a j időszak alatt eredményül kapott CO ₂ kibocsátott tömeg (g/km);
$\Delta E_{\text{REESS},j}$	az újratölthető energiatároló rendszer vizsgált j időszak alatti elektromos energiaváltozása ezen melléklet 4.1. pontja alapján (Wh);
d_j	a vizsgált j időszak alatt megtett távolság (km);
j	a vizsgált időszak sorszáma, ahol az időszak bármely alkalmazandó ciklusszakasz, ciklusszakaszok kombinációja és az alkalmazandó teljes ciklus;
0,0036	a Wh mértékegységről MJ mértékegységre való átszámítás átváltási tényezője;
$\eta_{\text{alternator}}$	az alternátor hatásfoka e függelék 4.4. pontja szerint;
$\text{Willans}_{\text{factor}}$	az A6.App2/3. táblázatban meghatározott, az égési folyamatra jellemző Willans-tényező (gCO ₂ /MJ);

- 4.5.1. Az egyes szakaszokhoz és a teljes ciklushoz tartozó CO₂ értékeket az alábbiak szerint kell korrigálni:

$$M_{\text{CO}_2,p,3} = M_{\text{CO}_2,p,1} - \Delta M_{\text{CO}_2,j}$$

▼ **M3**

$$MCO_{2,c,3} = MCO_{2,c,2} - \Delta MCO_{2,j}$$

ahol:

$\Delta MCO_{2,j}$ a j időszakra vonatkozó, ezen függelék 4.5. pontja szerinti eredmény (g/km).

- 4.6. A kibocsátott CO₂ tömegének korrekciójához az A6.App2/3 táblázatban található Willans-tényezőket kell alkalmazni.

A6.App2/3. táblázat

Willans-tényezők

			Atmoszférikus szívás	Feltöltés
Szikragyújtás				
	Benzin (E10)	l/MJ	0,0756	0,0803
		gCO ₂ /MJ	174	184
	Sűrített földgáz (G20)	m ³ /MJ	0,0719	0,0764
		gCO ₂ /MJ	129	137
	Cseppfolyósított szénhidrogéngáz (LPG)	l/MJ	0,0950	0,101
		gCO ₂ /MJ	155	164
	E85	l/MJ	0,102	0,108
		gCO ₂ /MJ	169	179
Kompressziós gyújtású				
	Dízel (B7)	l/MJ	0,0611	0,0611
		gCO ₂ /MJ	161	161

▼ **M3**

6. melléklet — 3. függelék

Gáz-halmazállapotú tüzelőanyagok (LPG és földgáz/biométán) gáz energiahányadosának kiszámítása

1. Az 1. típusú vizsgálati ciklus során elhasznált gáz-halmazállapotú tüzelőanyagok tömegének mérése

Az ciklus során elhasznált gáz tömegét olyan tüzelőanyag-mérő rendszerrel kell megmérni, amely képes a vizsgálat alatt az alábbiak szerint mérni a tartály tömegét:

- a) legalább a vizsgálat elején és végén mért értékek közötti különbség ± 2 százalékának megfelelő mérési pontosság.
- b) a mérési hibák elkerülésére óvintézkedéseket kell tenni.

Az óvintézkedéseknek legalább arra ki kell terjedniük, hogy a mérőeszközöket a műszer gyártójának ajánlása és a helyes műszaki gyakorlat szerinti szereljék be.

- c) más mérési módszerek is megengedettek, amennyiben bizonyítható a pontosságuk egyenértékű volta.

2. A gáz energiahányadosának kiszámítása

A tüzelőanyag-fogyasztás értékét a mérési eredmények alapján meghatározott szénhidrogén-, szén-monoxid- és szén-dioxid-kibocsátásból kell kiszámolni azzal a feltételezéssel élve, hogy a vizsgálat során csak gáz-halmazállapotú tüzelőanyag ég el.

A ciklusban elhasznált energia gázhányadosát az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$G_{\text{gas}} = \left(\frac{M_{\text{gas}} \times cf \times 10^4}{FC_{\text{norm}} \times \text{dist} \times \rho} \right)$$

ahol:

G_{gas} a gáz energiahányadosa, százalékban;

M_{gas} az elhasznált gáz-halmazállapotú tüzelőanyag tömege a ciklusban, kg;

FC_{norm} a 7. al melléklet 6.6. és 6.7. pontja szerint kiszámított tüzelőanyag-fogyasztás (l/100km LPG esetében, m³/100 km földgáz/biométán esetében);

dist a ciklus alatt rögzített távolság (km);

ρ a gázsűrűség:

$\rho = 0,654 \text{ kg/m}^3$ földgáz/biométán esetében;

$\rho = 0,538 \text{ kg/liter}$ LPG esetében;

cf korrekciós tényező, a következő értékeket feltételezve:

cf = 1 LPG vagy G20 referencia tüzelőanyag esetében;

cf = 0,78 a G25 referencia-tüzelőanyag esetében.

▼ M3

6a. al melléklet

Környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat a reprezentatív regionális környezeti feltételek melletti CO₂ kibocsátás megállapítása érdekében

1. Bevezetés

Ezen al melléklet a reprezentatív regionális hőmérsékleti feltételek melletti CO₂-kibocsátás megállapítása érdekében végzett kiegészítő környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálatot (ATCT) ismerteti.

- 1.1. A belső égésű motorral rendelkező járművek és a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek CO₂-kibocsátását, valamint a külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek töltésfenntartási értékét ezen al melléklet követelményei alapján kell korrigálni. Nem szükséges korrekció a töltéslemerítési vizsgálat CO₂ értéke esetében. Nem szükséges korrekció az elektromos hatósugár esetében.

2. Környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati (ATCT) járműcsalád

- 2.1. Ugyanabba a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati (ATCT) járműcsaládba csak azok a járművek tartozhatnak, amelyek azonosak az alábbi jellemzők tekintetében:

- a) az erőátviteli rendszer felépítése (azaz belsőégésű, hibrid hajtású, tüzelőanyag-cellás vagy elektromos);
- b) égési folyamat (azaz kétütemű vagy négyütemű);
- c) hengerek száma és elrendezése;
- d) tüzelőanyag-égetés módja (azaz közvetett vagy közvetlen befecskendezés);
- e) hűtőrendszer típusa (azaz levegő, víz, olaj);
- f) levegőbeszívás módja (azaz természetes szívás vagy feltöltés);
- g) az a tüzelőanyag, amelynek használatára a motort tervezték (azaz benzin, dízel, földgáz, PB-gáz stb.);
- h) katalizátoros átalakító (azaz három gázkomponensre ható katalizátor, NOx-csapda, szelektív redukciós katalizátor, NOx-katalizátor vagy más(ok));
- i) rendelkezik-e részecskeszűrővel; és
- j) kipufogógáz-visszavezetés (van vagy nincs, hűtött vagy nem hűtött).

A járműveknek a fentiekén kívül az alább jellemzők tekintetében is hasonlóknak kell lenniük:

- k) a járművek motor hengerűrtartalma legfeljebb a legkisebb hengerűrtartalmú típus 30 százalékával térhet el; és
- l) a motortér hőszigetelésének anyag, mennyiség és elhelyezés tekintetében hasonlóknak kell lennie. A gyártónak bizonyítékot kell átnyújtania a jövőhagyó hatáság számára (például CAD-tervrajzok formájában) arra vonatkozóan, hogy a járműcsaládba tartozó összes jármű esetében a beszerelésre kerülő hőszigetelő anyag térfogata és tömege meghaladja a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati referenciájárműre vonatkozó megfelelő térfogat és tömeg 90 százalékát.

A hőszigetelő anyag és annak elhelyezkedése vonatkozásában fennálló eltérés azzal a feltétellel fogadható el egyazon hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsalád részeként, ha a vizsgálati jármű igazolhatóan a legrosszabb esethez tartozik a motortér hőszigetelése tekintetében.

▼ M3

2.1.1. Beszerelt aktív hőtároló rendszerek esetében csak az alábbi feltételeknek eleget tevő járművek lehetnek tagjai ugyanazon környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsaládnak:

- i. a rendszerben tárolt entalpiával meghatározott hőkapacitás a vizsgálati jármű entalpiája feletti 0 és 10 százalék közötti tartományon belüli; és
- ii. az eredeti gyártó bizonyítékot tud szolgáltatni a műszaki szolgálat számára, hogy a járműcsaládon belül a hőleadási idő a motor indítása során a vizsgálati jármű hőleadási idejénél 0-10 %-kal kevesebb.

2.1.2. Csak az ezen 6a. al melléklet 3.9.4. pontjában meghatározott feltételeknek eleget tevő járművek tekinthetők ugyanazon környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsalád tagjának.

3. A környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat menete

A 6. al mellékletben meghatározott 1. típusú vizsgálatot a jelen 6a. al melléklet 3.1–3.9. pontjában meghatározott követelmények figyelembevételével kell végrehajtani. Ez szükségessé teszi továbbá a sebességváltási pontok 2. al melléklet szerinti új kiszámítását és alkalmazását, figyelemmel az ezen 6a. al melléklet 3.4. pontjában meghatározott eltérő kigurulási menetellenállásra.

3.1. A környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat környezeti feltételei

3.1.1. A jármű környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat számára történő kondicionálási és vizsgálati hőmérsékletének (T_{reg}) 14 °C értékűnek kell lennie.

3.1.2. A környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat számára történő kondicionálás legrövidebb megengedett időtartama (t_{soak_ATCT}) 9 óra.

3.2. Vizsgálati cella és kondicionálási terület

3.2.1. Vizsgálati cella

3.2.1.1. A vizsgálati cella beállított hőmérsékletének meg kell egyeznie a T_{reg} értékével. A tényleges hőmérséklet a vizsgálat elején legfeljebb ± 3 °C, míg a vizsgálat közben legfeljebb ± 5 °C értékkel térhet el ettől az értéktől.

3.2.1.2. A vizsgálati helyiség levegőjének, illetve a motor által beszívott levegő fajlagos páratartalmának (H) teljesítenie kell az alábbi feltételt:

$$3,0 \leq H \leq 8,1 \quad (\text{g H}_2\text{O/kg száraz levegő})$$

3.2.1.3. A levegő hőmérsékletét és páratartalmát a hűtőventilátor kilépőnyílásánál, 0,1 Hz gyakorisággal kell mérni.

3.2.2. Kondicionálási terület

3.2.2.1. A kondicionálási terület beállított hőmérsékletének meg kell egyeznie a T_{reg} értékével, míg a tényleges érték 5 perces göngyölített számtani közepének ± 3 °C tűréshatáron belül kell lennie, és nem mutathat szisztematikus eltérést a beállított értéktől. A hőmérsékletet folyamatosan, legalább 0,033 Hz gyakorisággal kell mérni.

3.2.2.2. A kondicionálási terület hőmérséklet-érzékelőjét a jármű körüli környezeti hőmérséklet mérése szempontjából reprezentatív módon kell elhelyezni, és a műszaki szolgálattal ellenőriztetni kell.

Az érzékelőt a kondicionálási terület falától legalább 10 cm távolságra kell elhelyezni, és le kell árnyékolni a közvetlen légáramlással szemben.

▼ M3

A kondicionálási helyiségben, a jármű közelében uralkodó levegőáramlási viszonyoknak meg kell felelniük a helyiség méreteivel arányos természetes konvekciós áramlásnak (nem lehet kényszerített konvekció).

3.3. A vizsgálati jármű

3.3.1. A vizsgálni kívánt járműnek reprezentatívnak kell lennie arra a járműcsaládra nézve, amelynek környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati adatait meg kívánják állapítani (az ezen 6a. al melléklet 2.1. pontjában ismertetettek szerint).

3.3.2. Ki kell választani a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsaládból a legkisebb motor hengerűrtartalmú interpolációs járműcsaládot (lásd ezen 6a. al melléklet 2. pontját), és a vizsgálati járműnek ezen a járműcsaládon belül a „H jármű” konfigurációba kell tartoznia.

3.3.3. Adott esetben a legalacsonyabb entalpiájú aktív hőtároló berendezéssel és a leglassabb hőleadású aktív hőtároló rendszerrel rendelkező járművet kell kiválasztani a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsaládból.

3.3.4. A vizsgálati járműnek meg kell felelnie a 6. al melléklet 2.3. pontjában és az ezen 6a. al melléklet 2.1. pontjában részletezett követelményeknek.

3.4. Beállítások

3.4.1. A kigurulási menetellenállásnak és a fékpadbeállításnak a 4. al mellékletben meghatározottak szerintinek kell lennie, beleértve a 23 °C szoba-hőmérsékletre vonatkozó előírást is.

A 14 °C és a 20 °C hőmérsékletű levegő sűrűsége közötti eltérés figyelembevétele érdekében a görgős fékpadot a 4. al melléklet 7. és 8. pontjában meghatározottak szerint kell beállítani, azzal az eltéréssel, hogy az alábbi egyenletben szereplő f_{2_TReg} értéket kell a C_t cél-együtthatóként alkalmazni.

$$f_{2\_TReg} = f_2 \times (T_{ref} + 273)/(T_{reg} + 273)$$

ahol:

f_2 a referenciafeltételeknél érvényes másodrendű kigurulási menetellenállási együttható, $(N/(km/h)^2)$;

T_{ref} az ezen melléklet 3.2.10. pontjában meghatározott kigurulási menetellenállási referencia-hőmérséklet (°C);

T_{reg} a 3.1.1. pontban meghatározott regionális hőmérséklet (°C).

Abban az esetben, ha rendelkezésre áll a 23 °C hőmérséklet melletti vizsgálathoz tartozó hiteles görgős fékpad-beállítás, akkor a C_d másodrendű görgős fékpad-együtthatót az alábbi egyenlet szerint kell módosítani:

$$C_{d\_Treg} = C_d + (f_{2\_TReg} - f_2)$$

3.4.2. A környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálatot és annak kigurulási menetellenállási beállítását 2WD fékpadon kell elvégezni abban az esetben, ha a megfelelő 1. típusú vizsgálatot 2WD fékpadon végezték; 4WD fékpadon pedig abban az esetben kell elvégezni, ha a megfelelő 1. típusú vizsgálatot 4WD fékpadon végezték.

3.5. Előkondicionálás

A gyártó kérésére az előkondicionálást T_{reg} hőmérsékleten is végre lehet hajtani.

A motorhőmérsékletnek és adott esetben a hűtőközeg hőmérsékletének ± 2 °C pontossággal a beállított 23 °C értékűnek kell lennie, attól függően, hogy melyik hőmérsékletet választják az előkondicionáláshoz.

▼ M3

- 3.5.1. A tisztán belső égésű motorral felszerelt jármű előkondicionálását a 6. al melléklet 2.6. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani.
- 3.5.2. A nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek előkondicionálását a 8. al melléklet 3.3.1.1. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani.
- 3.5.3. A külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek előkondicionálását a 8. al melléklet 4. függelékének 2.1.1. vagy 2.1.2. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani.
- 3.6. Kondicionálási eljárás
- 3.6.1. A járművet az előkondicionálás után, de a vizsgálatot megelőzően olyan kondicionálási területen kell tárolni, amelynek környezeti feltételei megfelelnek a 6a. al melléklet 3.2.2. pontjában ismertetetteknek.
- 3.6.2. Az előkondicionálás befejezésétől a T_{reg} időpontban végzett kondicionálásig a járművet nem szabad 10 percnél hosszabb időtartamon át a T_{reg} értékétől eltérő hőmérsékletnek kitenni.
- 3.6.3. A járművet annyi ideig kell a kondicionáló területen tartani, hogy az előkondicionálási vizsgálat végétől a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat kezdetéig t_{soak_ATCT} idő, vagy annál – további 15 perces tűrés-határon belül – több idő teljen el. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével a t_{soak_ATCT} idő legfeljebb 120 percre meghosszabbítható. Ebben az esetben a meghosszabbított időt a 6a. al melléklet 3.9. pontjában meghatározott lehülésre kell fordítani.
- 3.6.4. A kondicionálást hűtőventilátor használata nélkül és úgy kell végrehajtani, hogy valamennyi felépítmény-elem normál rendeltetésszerű parkolási helyzetben legyen. Az előkondicionálás vége és a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat kezdete között eltelt időt fel kell jegyezni.
- 3.6.5. A jármű átvitelét a kondicionálási területről a vizsgálati cellába a lehető leggyorsabban kell végrehajtani. A járművet nem szabad 10 percnél hosszabb időtartamon át a T_{reg} értékétől eltérő hőmérsékletnek kitenni.
- 3.7. Környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat
- 3.7.1. A vizsgálati ciklusnak az adott járműosztályra vonatkozóan az 1. al mellékletben meghatározott WLTC ciklusnak kell lennie.
- 3.7.2. A kibocsátási vizsgálat végrehajtására vonatkozóan a tisztán belső égésű motorral ellátott járművekre a 6. al mellékletben, a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre a 8. al mellékletben meghatározott eljárásokat, a külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre pedig az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálatot kell követni, azzal az eltéréssel, hogy a vizsgálati cella környezeti feltételeire vonatkozóan a 6a. al melléklet 3.2.1. pontjában ismertetetteket kell alkalmazni.
- 3.7.3. Az ATCT-vizsgálaton mért, a tisztán belső égésű motorral ellátott járművek esetén az A7/1. táblázat 1. lépésében és a hibrid elektromos járművek esetében az A8/5. táblázat 2. lépésében meghatározott égéstermék-kibocsátás különösen nem haladhatja meg a vizsgált járműre vonatkozó, a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában szereplő Euro 6 kibocsátási határértékeket.
- 3.8. Számítás és dokumentálás
- 3.8.1. Az FCF járműcsalád-korrekciós tényezőt az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$FCF = MCO_{2,Treg} / MCO_{2,23^{\circ}}$$

▼ M3

ahol

$MCO_{2,23^\circ}$ a H járműnek a 23 °C hőmérsékleten végrehajtott vonatkozó 1. típusú vizsgálatok átlagának teljes WLTC ciklusa alatt kibocsátott CO_2 tömege, a tisztán belső égésű motorral ellátott járművek esetén a 7. almeléklet A7/1. táblázata szerinti 3. lépés után, a külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetén pedig az A8/5. táblázat szerinti 3. lépés után, de további korrekciók nélkül (g/km);

$MCO_{2,Treg}$ a regionális hőmérsékleten végrehajtott vizsgálat teljes WLTC ciklusa alatt kibocsátott CO_2 tömege, a 7. almeléklet A7/1. táblázata szerinti 3. lépés után a tisztán belső égésű motorral ellátott járművek esetén, a külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetén pedig az A8/5. táblázat szerinti 3. lépés után, de további korrekciók nélkül (g/km). Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetén a 8. almeléklet 2. függelékében meghatározott KCO_2 tényezőt kell használni.

Mind az $MCO_{2,23^\circ}$ mind pedig az $MCO_{2,Treg}$ értéket meg kell mérni ugyanazon a vizsgálati járművön.

Az eredményül kapott FCF értéket szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

Az eredményül kapott FCF értéket 4 tizedesjegyre kell kerekíteni.

- 3.8.2. Az (ezen 6a. almeléklet 2.3. pontjában meghatározott) környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsalád egyes tisztán belső égésű motorral ellátott járműveire vonatkozó CO_2 értékeket az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$MCO_{2,c,5} = MCO_{2,c,4} \times FCF$$

$$MCO_{2,p,5} = MCO_{2,p,4} \times FCF$$

ahol

$MCO_{2,c,4}$ és $MCO_{2,p,4}$ a teljes c WLTC ciklus és a p ciklusszakaszok alatt, az előző számítási lépés eredményeként kapott kibocsátott CO_2 tömegértékek (g/km);

$MCO_{2,c,5}$ és $MCO_{2,p,5}$ a teljes c WLTC ciklus és a p ciklusszakaszok alatt kibocsátott CO_2 tömegértékek, a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati korrekcióval, és amelyeket a későbbi korrekciók vagy későbbi számítások során kell alkalmazni (g/km);

- 3.8.3. Az (ezen 6a. almeléklet 2.3. pontjában meghatározott) környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsalád valamennyi külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművére és nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművére vonatkozó CO_2 értékeket az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$MCO_{2,CS,c,5} = MCO_{2,CS,c,4} \times FCF$$

$$MCO_{2,CS,p,5} = MCO_{2,CS,p,4} \times FCF$$

ahol

$MCO_{2,CS,c,4}$ and $MCO_{2,CS,p,4}$ a teljes c WLTC ciklus és a p ciklusszakaszok alatt, az előző számítási lépés eredményeként kapott kibocsátott CO_2 tömegértékek (g/km);

$MCO_{2,CS,c,5}$ and $MCO_{2,CS,p,5}$ a teljes c WLTC ciklus és a p ciklusszakaszok alatt kibocsátott CO_2 tömegértékek, a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati korrekcióval, és amelyeket a későbbi korrekciók vagy későbbi számítások során kell alkalmazni (g/km);

- 3.8.4. Ha az FCF értéke kevesebb mint egy, akkor a legrosszabb forgatókönyv szerint, ezen almeléklet 4.1. pontjának megfelelően egynek kell tekinteni.

- 3.9. Hűtésre vonatkozó előírás

▼ M3

- 3.9.1. A környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsalád referencia-járműveként szolgáló vizsgálati jármű, valamint a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsaládon belüli valamennyi interpolációs járműcsalád H járművének hűtőközege végső hőmérsékletét meg kell mérni a 23 °C hőmérsékleten végrehajtott megfelelő 1. típusú vizsgálat, valamint a 23 °C hőmérsékleten $t_{\text{soak\_ATCT}}$ és további 15 perces tűrés-határon belüli időtartamon át végrehajtott kondicionálás után. Az időtartam mérése az adott 1. típusú vizsgálat végétől történik.
- 3.9.1.1. Abban az esetben, ha a vonatkozó környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálatban a $t_{\text{soak\_ATCT}}$ idő meghosszabbításra került, akkor ugyanazt a kondicionálási időt kell alkalmazni, további 15 perces tűréssel.
- 3.9.2. A hűtési eljárást az 1. típusú vizsgálat befejezése után a lehető leghamarabb, legfeljebb 20 perces késéssel végre kell hajtani. A mért kondicionálási idő a végső hőmérséklet megmérése és a 23 °C hőmérsékleten végzett 1. típusú vizsgálat vége közötti időtartam, és ezt szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven.
- 3.9.3. A kondicionálási területnek az utolsó 3 órában mért hőmérséklete középértékét ki kell vonni a hűtőközegnek a kondicionálási idő 3.9.1. pontban meghatározott végén mért végső hőmérsékletéből. Ennek jelölése Δ_{T_ATCT} , a legközelebbi egész számra kerekítve.
- 3.9.4. Ez az interpolációs járműcsalád csak akkor tekinthető ugyanannak a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsalád tagjának, ha Δ_{T_ATCT} magasabb vagy egyenlő, mint a vizsgálati jármű $\Delta_{T\_ATCT} - 2$ °C.
- 3.9.5. A hűtőközeget a környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati járműcsaládba tartozó valamennyi jármű esetében a hűtőrendszer megegyező pontján kell mérni. Ennek a motorhoz a lehető legközelebb kell elhelyezkednie, hogy a hűtőközeg hőmérséklete a motor hőmérséklete szempontjából a legnagyobb mértékben reprezentatív legyen.
- 3.9.6. A kondicionálási területek hőmérsékletét az ezen 6a. al melléklet 3.2.2.2. pontjában meghatározottak szerint kell mérni.
4. Alternatívák a mérési eljárásban
- 4.1. Jármű lehűtése a legrosszabb forgatókönyv szerinti megközelítésben
- A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság jóváhagyásával az 1. típusú vizsgálat hűtési eljárása alkalmazható az ezen 6a. al melléklet 3.6. pontjában foglalt rendelkezések helyett. Ebből a célból:
- a) a 6. al melléklet 2.7.2. pontjának rendelkezéseit kell alkalmazni egy legalább 9 óra időtartamú minimális temperálási időre vonatkozó kiegészítő követelménnyel együtt.
- b) A környezeti hőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat megkezdése előtt a motorhőmérsékletnek ± 2 °C pontossággal a beállított T_{reg} értékűnek kell lennie. A hőmérsékletet szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati íven. Ebben az esetben a járműcsaládba tartozó összes jármű tekintetében elhagyhatók az ezen 6a. al melléklet 3.9. pontjában leírt hűtésre vonatkozó előírás és a motortér hőszigetelésére vonatkozó feltételek.

Nem engedélyezett ez az alternatíva, ha a jármű aktív hőtároló berendezéssel rendelkezik.

Ezen megközelítés alkalmazását szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

▼ M3

- 4.2. A környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati (ATCT) járműcsalád egy interpolációs járműcsaládból áll

Abban az esetben, ha a környezeti hőmérséklet-korrekciós járműcsalád csak egy interpolációs járműcsaládból áll, elhagyható az ezen 6a. almeléklet 3.9. pontjában leírt hűtésre vonatkozó előírás. Ezt szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

- 4.3. Alternatív motorhőmérséklet-mérés

Amennyiben nem valósítható meg a hűtőközeg hőmérsékletének megmérése, a gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság jóváhagyásával a hűtőközeg hőmérséklete helyett a motorolaj hőmérséklete használható az ezen 6a. almeléklet 3.9. pontjában leírt hűtésre vonatkozó rendelkezés esetében. Ebben az esetben a járműcsaládon belül valamennyi jármű tekintetében a motorolaj hőmérsékletét kell használni.

Ezen eljárás alkalmazását szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben.

▼ M3

6b. al melléklet

A CO₂ eredmények korrekciója a célsebességgel és a távolsággal összevetve

1. Általános rész

Ezen 6b. al melléklet határozza meg a célsebesség és a távolság tűréseivel összevetett CO₂ vizsgálati eredmények korrekciójára vonatkozó egyedi rendelkezéseket.

Ezen 6b. al melléklet csak a tisztán belső égésű motorral felszerelt járművekre vonatkozik.

2. Járműsebesség-mérés

2.1. A görgős fékpad görgősebességéből kapott tényleges/mért járműsebességet (v_{mi} ; km/h) 10 Hz mérési gyakorisággal kell mintavételezni a tényleges sebességnek megfelelő tényleges idővel együtt.2.2. Az 1. al melléklet A1/1–A1/12. táblázataiban lévő időpontok közötti célsebességet (v_i ; km/h) lineáris interpolációs eljárással, 10 Hz gyakoriság mellett kell meghatározni.

3. Korrekciós eljárás

3.1. A kerekeknél számított tényleges/mért és a célteljesítmény kiszámítása

A cél- és a tényleges/mért sebességből a következő egyenletek alkalmazásával kell kiszámítani a kerekeknél számított teljesítményt és erőket:

$$F_i = f_0 + f_1 \times \frac{(V_i + V_{i-1})}{2} + f_2 \times \frac{(V_i + V_{i-1})^2}{4} + (TM + m_r) \times a_i$$

$$P_i = F_i \times \frac{(V_i + V_{i-1})}{3,6 \times 2} \times 0,001$$

$$F_{mi} = f_0 + f_1 \times \frac{(Vm_i + Vm_{i-1})}{2} + f_2 \times \frac{(Vm_i + Vm_{i-1})^2}{4} + (TM + m_r) \times a_{mi}$$

$$P_{mi} = F_{mi} \times \frac{(Vm_i + Vm_{i-1})}{3,6 \times 2} \times 0,001$$

$$a_i = \frac{(V_i - V_{i-1})}{3,6 \times (t_i - t_{i-1})}$$

$$a_{mi} = \frac{(Vm_i - Vm_{i-1})}{3,6 \times (t_i - t_{i-1})}$$

ahol:

F_i az (i – 1) és (i) közötti időszak alatti célhajtóerő (N);

F_{mi} az (i – 1) és (i) közötti időszak alatti tényleges/mért hajtóerő (N);

P_i az (i – 1) és (i) közötti időszak alatti célteljesítmény (kW);

P_{mi} az (i – 1) és (i) közötti időszak alatti tényleges/mért teljesítmény (kW);

f_0, f_1, f_2 a 4. al mellékletből származó kigurulási menetellenállási együtthatók, N, N/(km/h), N/(km/h)²;

V_i az (i) időpontbeli célsebesség (km/h);

Vm_i az (i) időpontbeli tényleges/mért sebesség (km/h);

▼ M3

T_M	a jármű vizsgálati tömege (kg);
m_r	a forgó alkatrészek 4. al melléklet 2.5.1. pontja szerinti egyenértékű tömege (kg);
a_i	az $(i - 1)$ és (i) közötti időszak alatti célgyorsulás (m/s^2);
a_{mi}	az $(i - 1)$ és (i) közötti időszak alatti tényleges/mért gyorsulás (m/s^2);
t_i	az idő, (s).

- 3.2. A következő lépésben a kezdő $P_{OVERRUN,1}$ kiszámítása a következő egyenlet használatával történik:

$$P_{OVERRUN,1} = -0,02 \times P_{RATED}$$

ahol:

$P_{OVERRUN,1}$	a kezdő ráfutó teljesítmény, kW;
P_{RATED}	a névleges járműteljesítmény (kW).

- 3.3. A CO_2 -kibocsátások szempontjából nem releváns negatív értékek kizárása érdekében $P_{OVERRUN,1}$ értékre kell állítani az összes olyan számított P_i és P_{mi} értéket, amely kevesebb, mint $P_{OVERRUN,1}$
- 3.4. A $P_{m,j}$ értékeket a WLTC minden egyes egyedi szakaszához az alábbi egyenlet használatával kell kiszámítani:

$$P_{m,j} = \sum_{t_0}^{t_{end}} P_{mi} / n$$

ahol:

$P_{m,j}$	a vizsgált j szakasz átlagos tényleges/mért teljesítménye (kW);
P_{mi}	az $(i - 1)$ és (i) közötti időszak alatti tényleges/mért teljesítmény (kW);
t_0	a vizsgált j szakasz kezdetének időpontja (s);
t_{end}	a vizsgált j szakasz végének időpontja (s);
n	az időlépések száma a vizsgált szakaszban;
j	a vizsgált szakasz sorszáma.

- 3.5. A vonatkozó WLTC valamennyi szakaszára kiszámított, töltési egyensúly-korrekció utáni átlagosan kibocsátott CO_2 tömegértékeket (g/km) a következő egyenlet használatával kell g/s mértékegységben kifejezni:

$$M_{CO2,j} = M_{CO2,RCB,j} \times \frac{d_{m,j}}{t_j}$$

ahol:

$M_{CO2,j}$	a j szakasz átlagos CO_2 -kibocsátásának tömege (g/s);
$M_{CO2,RCB,j}$	a 7. al melléklet A7/1. táblázatának 1. lépéséből a vizsgált WLTC j szakaszára vonatkozó kibocsátott CO_2 tömegérték, korrigálva a 6. al melléklet 2. függeléke szerint és a töltési egyensúly-korrekció c korrekciós feltétel figyelembevétele nélkül történő alkalmazásának követelményével;
$d_{m,j}$	a vizsgált j időszak alatt ténylegesen megtett távolság (km);
t_j	a vizsgált j szakasz időtartama (s).

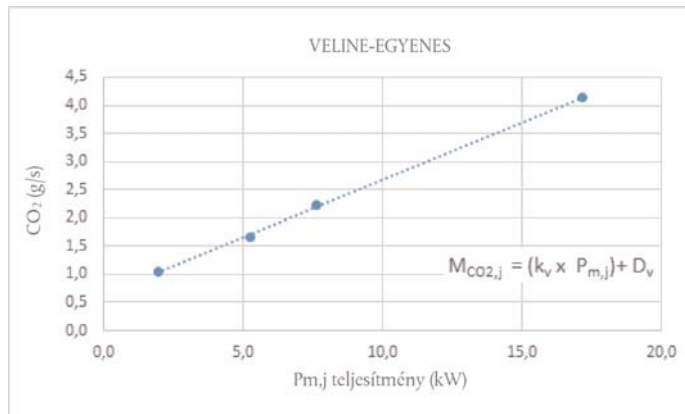
▼ M3

- 3.6. A következő lépésben ezeket a kibocsátott CO₂ tömegértékeket (g/s) a WLTC egyes szakaszai esetében meg kell feleltetni a 6b. al melléklet 3.4. pontja szerint kiszámított átlagos $P_{m,j1}$ értékeknek.

Az adatok legjobb illeszkedését kell kiszámítani a legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszió használatával. E regressziós egyenesre (Veline egyenes) mutat példát a A6b/1. ábra.

A6b/1. ábra

A Veline regressziós egyenesre vonatkozó példa.



- 3.7. Az ezen 6b. al melléklet 3.6. pontjából kiszámított járműspecifikus Veline-egyenlet-1 határozza meg a vizsgált j szakasz CO₂-kibocsátásai (g/s) és az ugyanezen j szakasz esetén a keréknél mért átlagos teljesítmény közötti korrelációt, amit a következő egyenlettel lehet kifejezni:

$$M_{CO2,j} = (k_{v,1} \times P_{m,j1}) + D_{v,1}$$

ahol:

$M_{CO2,j}$ a j szakasz átlagos CO₂-kibocsátásának tömege (g/s);

$P_{m,j1}$ a vizsgált j szakasz $P_{OVERRUN,1}$ használatával kiszámított átlagos tényleges/mért teljesítménye (kW);

$k_{v,1}$ a Veline-egyenlet-1 meredeksége, g CO₂/kWs;

$D_{v,1}$ a Veline-egyenlet-1 állandója, g CO₂/s.

- 3.8. A következő lépésben a második $P_{OVERRUN,2}$ kiszámítása a következő egyenlet használatával történik:

$$P_{OVERRUN,2} = - D_{v,1} / k_{v,1}$$

ahol:

$P_{OVERRUN,2}$ a második ráfutó teljesítmény, kW;

$k_{v,1}$ a Veline-egyenlet-1 meredeksége, g CO₂/kWs;

$D_{v,1}$ a Veline-egyenlet-1 állandója, g CO₂/s.

- 3.9. A CO₂-kibocsátások szempontjából nem releváns negatív értékek kizárása érdekében $P_{OVERRUN,2}$ értékre kell állítani az ezen 6b. al melléklet 3.1. pontjából származó összes olyan számított P_i és P_{mi} értéket, amely kevesebb, mint $P_{OVERRUN,2}$.

- 3.10. A $P_{m,j2}$ értékeket a WLTC minden egyes egyedi szakaszához a 6b. al melléklet 3.4. pontjában meghatározott egyenletek használatával kell ismét kiszámítani.

▼ M3

- 3.11. Az új járműspecifikus Veline-egyenlet-2-t a 6b. al melléklet 3.6. pontjában leírt legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszió használatával kell kiszámítani. A Veline-egyenlet-2 a következő egyenlettel fejezhető ki:

$$M_{CO_2,j} = (k_{v,2} \times P_{m,j2}) + D_{v,2}$$

ahol:

- $M_{CO_2,j}$ a j szakasz átlagos CO₂-kibocsátásának tömege (g/s);
- $P_{m,j2}$ a vizsgált j szakasz $P_{OVERRUN,2}$ használatával kiszámított átlagos tényleges/mért teljesítménye (kW);
- $k_{v,2}$ a Veline-egyenlet-2 meredeksége, g CO₂/kWs;
- $D_{v,2}$ a Veline-egyenlet-2 állandója, g CO₂/s.

- 3.12. A következő lépésben a célsebesség-profilból kapott $P_{i,j}$ értékeket a WLTC minden egyes egyedi szakaszához az alábbi egyenlet használatával kell kiszámítani:

$$P_{i,j2} = \sum_{t_0}^{t_{end}} P_{i,2} / n$$

ahol:

- $P_{i,j2}$ a vizsgált j szakasz $P_{OVERRUN,2}$ használatával kiszámított átlagos célteljesítménye (kW);
- $P_{i,2}$ az (i – 1) és (i) közötti időszak alatti, $P_{OVERRUN,2}$ használatával kiszámított célteljesítmény (kW);
- t_0 a vizsgált j szakasz kezdetének időpontja (s);
- t_{end} a vizsgált j szakasz végének időpontja (s);
- n az időlépések száma a vizsgált szakaszban;
- j a vizsgált WLTC szakasz sorszáma.

- 3.13. A j időszak alatti delta kibocsátott CO₂ tömeg (g/s) ezt követően a következő egyenlettel számítható ki:

$$\Delta CO_{2,j} = k_{v,2} \times (P_{i,j2} - P_{m,j2})$$

ahol:

- $\Delta CO_{2,j}$ a j időszak alatti delta kibocsátott CO₂ tömeg (g/s);
- $k_{v,2}$ a Veline-egyenlet-2 meredeksége, g CO₂/kWs;
- $P_{i,j2}$ a vizsgált j időszak $P_{OVERRUN,2}$ használatával kiszámított átlagos célteljesítménye (kW);
- $P_{m,j2}$ a vizsgált j időszak $P_{OVERRUN,2}$ használatával kiszámított átlagos tényleges/mért teljesítménye (kW);
- j a vizsgált j időszak, és ez lehet akár a ciklus szakasza, akár a teljes ciklus.

- 3.14. A j időszak alatti, a végleges távolsággal és a sebességgel korrigált kibocsátott CO₂ tömeg a következő egyenlettel számítható ki:

$$M_{CO_2,j,2b} = \left(\Delta CO_{2,j} + M_{CO_2,j,1} \times \frac{d_{mj}}{t_j} \right) \times t_j / d_{i,j}$$

ahol:

- $M_{CO_2,j,2b}$ a j időszak alatti, a távolsággal és a sebességgel korrigált kibocsátott CO₂ tömeg (g/km);
- $M_{CO_2,j,1}$ az 1. lépésben a j időszak alatt kibocsátott CO₂ tömege, lásd a 7. al melléklet A7/1. táblázatát (g/km);

▼ M3

$\Delta\text{CO}_{2,j}$	a j időszak alatti delta kibocsátott CO_2 tömeg (g/s);
$M_{\text{CO}_2,j}$	a vizsgált j időszak alatti, ezen 6b. al melléklet 3.7. pontja szerint kiszámított átlagos kibocsátott CO_2 tömeg (g/s);
t_j	a vizsgált j időszak időtartama (s);
$d_{m,j}$	a vizsgált j időszak alatt ténylegesen megtett távolság (km);
$d_{i,j}$	a vizsgált j időszak alatti céltávolság (km);
j	a vizsgált j időszak, amely lehet akár a ciklus szakasza, akár a teljes ciklus.

▼B*7. al melléklet***Számítások**

1. Általános követelmények
- 1.1. A kifejezetten a hibrid hajtású, a tisztán elektromos és a sűrített hidrogén tüzelőanyag-cellás járművekre vonatkozó számítások leírása a 8. al mellékletben található.

▼M3

A vizsgálati eredmények kiszámításának lépésenkénti eljárása a 8. al melléklet 4. pontjában található.

▼B

- 1.2. Az ezen al mellékletben ismertetett számítások a belsőégésű motorral felszerelt járművekre vonatkoznak.
- 1.3. A vizsgálati eredmények kerekítése
- 1.3.1. A számítások közbenső lépései során nem kell kerekítést alkalmazni.
- 1.3.2. A kritikus kibocsátásokra vonatkozó végeredményeket egy lépésben a vonatkozó kibocsátási határértékek plusz egy szignifikáns számjegyre megfelelő tizedes pontosságra kell kerekíteni.
- 1.3.3. A KH NO_x korrekciós tényezőt kettő tizedesjegyre kell kerekíteni.
- 1.3.4. A DF hígítási tényezőt kettő tizedesjegyre kell kerekíteni.
- 1.3.5. A szabványok által nem érintett információk esetében műszakilag megalapozottan kell eljárni.
- 1.3.6. A CO₂ és a tüzelőanyag-fogyasztási eredmények kerekítésének ismertetése ezen al melléklet 1.4. pontjában található.
- 1.4. ► **M3** Lépésenkénti eljárás belsőégésű motorral felszerelt járművek vizsgálati végeredményeinek kiszámításához ◀

Az eredményeket az A7/1. táblázatban megadott sorrendben kell kiszámítani. Az „Eredmény” oszlopban szereplő valamennyi megfelelő eredményt fel kell jegyezni. Az „Eljárás” oszlop a számításokhoz alkalmazandó szakaszokat ismerteti, vagy további számításokat tartalmaz.

Ezen táblázatban az egyenletekben és az eredményeknél az alábbi jelöléseket alkalmazzuk:

- c teljes alkalmazandó ciklus;
- p minden egyes alkalmazandó ciklusszakasz;
- i minden egyes vonatkozó kritikus kibocsátási vegyület, a CO₂ nélkül;

CO₂ CO₂ kibocsátás.

▼ M3

A7/1. táblázat

A vizsgálati végeredmények számítási eljárása

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
6. al melléklet	Nyers vizsgálati eredmények	Kibocsátott tömegek Ezen al melléklet 3–3.2.2. pontja.	$M_{i,p,1}$, g/km; $MCO_{2,p,1}$, g/km.	1
Az 1. lépés eredménye	$M_{i,p,1}$, g/km; $MCO_{2,p,1}$, g/km.	Vegyes ciklusértékek kiszámítása: $M_{i,c,2} = \frac{\sum_p M_{i,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ $MCO_{2,c,2} = \frac{\sum_p MCO_{2,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ ahol: $M_{i,c,2}$ a teljes ciklus során mért kibocsátások; d_p az egyes p ciklusszakaszokban megtett távolságok.	$M_{i,c,2}$, g/km; $MCO_{2,c,2}$, g/km.	2.
Az 1. és a 2. lépés eredménye	$MCO_{2,p,1}$, g/km; $MCO_{2,c,2}$, g/km.	A CO ₂ eredmények korrekciója a célsebességgel és a távolsággal összevetve. 6b. al melléklet Megjegyzés: Mivel a távolságot is korrigálni kell, ettől a számítási ponttól kezdve a megtett távolságra történő minden hivatkozást a céltávolságra való hivatkozás-ként kell értelmezni.	$MCO_{2,p,2b}$, g/km; $MCO_{2,c,2b}$, g/km.	2b.
A 2b. lépés eredménye	$MCO_{2,p,2b}$, g/km; $MCO_{2,c,2b}$, g/km.	Töltési egyensúly-korrekció A 6. al melléklet 2. függeléke.	$MCO_{2,p,3}$, g/km; $MCO_{2,c,3}$, g/km.	3
Eredmény 2. és 3. lépés	$M_{i,c,2}$, g/km; $MCO_{2,c,3}$, g/km.	Valamennyi, periodikusan regeneráló rendszerrel felszerelt járműre vonatkozó kibocsátásmérési eljárás (K_i). A 6. al melléklet 1. függeléke. $M_{i,c,4} = K_i \times M_{i,c,2}$ vagy $M_{i,c,4} = K_i + M_{i,c,2}$ valamint $MCO_{2,c,4} = KCO_2 \times MCO_{2,c,3}$ vagy $MCO_{2,c,4} = KCO_2 + MCO_{2,c,3}$ A K_i meghatározása szerint használandó additív korrekció vagy szorzótényező.	$M_{i,c,4}$, g/km; $MCO_{2,c,4}$, g/km.	4a.

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
		Ha K_i nem alkalmazandó: $M_{i,c,4} = M_{i,c,2}$ $MCO_{2,c,4} = MCO_{2,c,3}$		
A 3. és a 4a lépés eredménye	$MCO_{2,p,3}$, g/km; $MCO_{2,c,3}$, g/km; $MCO_{2,c,4}$, g/km.	Ha K_i alkalmazandó, akkor a CO_2 szakaszértékeket a vegyes ciklusértékhez kell igazítani: $MCO_{2,p,4} = MCO_{2,p,3} \times AF_{Ki}$ minden egyes p ciklusszakaszhoz; ahol: $AF_{Ki} = \frac{MCO_{2,c,4}}{MCO_{2,c,3}}$ Ha K_i nem alkalmazandó: $MCO_{2,p,4} = MCO_{2,p,3}$	$MCO_{2,p,4}$, g/km.	4b.
A 4. lépés eredménye	$M_{i,c,4}$, g/km; $MCO_{2,c,4}$, g/km; $MCO_{2,p,4}$, g/km.	A 6a. almeléklet 3.8.2. pontja szerinti környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati korrekció. A VII. melléklet szerint kiszámított és a kritikus kibocsátási értékekre alkalmazott romlási tényezők.	$M_{i,c,5}$, g/km; $MCO_{2,c,5}$, g/km; $MCO_{2,p,5}$, g/km.	5 Egyetlen vizsgálat eredménye.
Az 5. lépés eredménye	Valamennyi vizsgálat esetében: $M_{i,c,5}$, g/km; $MCO_{2,c,5}$, g/km; $MCO_{2,p,5}$, g/km.	A vizsgálati és a gyártó által megadott értékek átlagolása. A 6. almeléklet 1.2.–1.2.3. pontja.	$M_{i,c,6}$, g/km; $MCO_{2,c,6}$, g/km; $MCO_{2,p,6}$, g/km. $MCO_{2,c,declared}$, g/km.	6
A 6. lépés eredménye	$MCO_{2,c,6}$, g/km; $MCO_{2,p,6}$, g/km. $MCO_{2,c,declared}$, g/km.	A szakaszértékek igazítása. A 6. almeléklet 1.2.4. pontja valamint: $MCO_{2,c,7} = MCO_{2,c,declared}$	$MCO_{2,c,7}$, g/km; $MCO_{2,p,7}$, g/km.	7
A 6. és a 7. lépés eredménye	$M_{i,c,6}$, g/km; $MCO_{2,c,7}$, g/km; $MCO_{2,p,7}$, g/km.	A tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása. Ezen almeléklet 6. pontja. A tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítását az alkalmazandó ciklusra és annak szakaszaira vonatkozóan külön-külön kell elvégezni. Ennek alkalmazásában: a) a vonatkozó szakasz, illetve ciklus CO_2 értékeit kell alkalmazni; b) a teljes ciklusra vonatkozó kritikus kibocsátásokat kell alkalmazni. valamint: $M_{i,c,8} = M_{i,c,6}$ $MCO_{2,c,8} = MCO_{2,c,7}$ $MCO_{2,p,8} = MCO_{2,p,7}$	$FC_{c,8}$, l/100 km; $FC_{p,8}$, l/100 km; $M_{i,c,8}$, g/km; $MCO_{2,c,8}$, g/km; $MCO_{2,p,8}$, g/km.	8 Vizsgálati jármű 1. típusú vizsgálati eredménye.

▼ **M3**

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
8. lépés	Minden egyes H és L vizsgálati járműre: $M_{i,c,8}$, g/km; $MCO_{2,c,8}$, g/km; $MCO_{2,p,8}$, g/km; $FC_{c,8}$, l/100 km; $FC_{p,8}$, l/100 km.	Ha a H vizsgálati járművön kívül L vizsgálati jármű vizsgálatára is sor került, akkor a kettő érték közül a nagyobbat kell tekinteni az eredményül kapott kritikus kibocsátási értéknek, jelölése pedig $M_{i,c}$ legyen. Vegyes THC+NO _x kibocsátások esetében a VH és a VL összegek közül a nagyobbik értéket kell figyelembe venni. Ellenkező esetben pedig, ha L jármű vizsgálatára nem került sor, $M_{i,c} = M_{i,c,8}$ CO ₂ és FC esetében a 8. lépésben kiszámított értékeket kell alkalmazni, és a CO ₂ értékeket két tizedesjegyre kell kerekíteni, míg az FC értékeket három tizedesjegyre.	$M_{i,c}$, g/km; $MCO_{2,c,H}$, g/km; $MCO_{2,p,H}$, g/km; $FC_{c,H}$, l/100 km; $FC_{p,H}$, l/100 km; ha L jármű vizsgálatára sor került: $MCO_{2,c,L}$, g/km; $MCO_{2,p,L}$, g/km; $FC_{c,L}$, l/100 km; $FC_{p,L}$, l/100 km.	9 Interpolációs járműcsalád eredménye. Kritikus kibocsátás végeredménye.
9. lépés	$MCO_{2,c,H}$, g/km; $MCO_{2,p,H}$, g/km; $FC_{c,H}$, l/100 km; $FC_{p,H}$, l/100 km; ha L jármű vizsgálatára sor került: $MCO_{2,c,L}$, g/km; $MCO_{2,p,L}$, g/km; $FC_{c,L}$, l/100 km; $FC_{p,L}$, l/100 km.	A valamely interpolációs járműcsaládba tartozó egyes járművek tüzelőanyag-fogyasztására és CO ₂ -kibocsátására vonatkozó számítások. Ezen al melléklet 3.2.3. pontja. A CO ₂ -kibocsátásokat gramm/kilométer (g/km) mértékegységben kell kifejezni, és a legközelebbi egész számra kell kerekíteni; Az FC értékeket egy tizedesjegyre kell kerekíteni, és l/100 km mértékegységben kell kifejezni.	$MCO_{2,c,ind}$ g/km; $MCO_{2,p,ind}$ g/km; $FC_{c,ind}$ l/100 km; $FC_{p,ind}$ l/100 km.	10 Az egyes járművek eredményei. CO ₂ és FC végeredménye.

▼ **B**

2. A hígított kipufogógáz térfogatának meghatározása
- 2.1. Térfogatszámítás állandó és változó áramlási sebességgel való üzemelésre is alkalmas változó hígítású berendezések esetében

▼ **M3**

A térfogatáramot folyamatosan kell mérni. A teljes térfogatot a vizsgálat időtartamára kell mérni.

▼ **B**

- 2.2. Térfogatszámítás térfogat-kiszorításos szivattyúval üzemelő változó hígítású berendezések esetében
- 2.2.1. A térfogatot az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$V = V_0 \times N$$

ahol:

V a hígított kipufogógáz térfogata liter/vizsgálat mértékegységben (korrekció előtt);

▼B

V_0 a térfogat-kiszorításos szivattyú által a vizsgálati feltételek között szállított gáz térfogata, liter/szivattyú-fordulatban kifejezve;

N a vizsgálatonként megtett fordulatok száma.

2.2.1.1. A térfogat korrigálása a normál feltételekre

A hígított kipufogógáz V térfogatát az alábbi egyenlet segítségével kell a normál feltételekre korrigálni:

$$V_{\text{mix}} = V \times K_1 \times \left(\frac{P_B - P_1}{T_p} \right)$$

ahol:

$$K_1 = \frac{273,15(K)}{101,325(kPa)} = 2,6961$$

P_B a légköri nyomás a vizsgálati helyiségben (kPa);

P_1 a vákuum a térfogat-kiszorításos szivattyú bemeneti nyílásánál, a környezeti légköri nyomáshoz viszonyítva (kPa);

T_p a térfogat-kiszorításos szivattyúba bevezetett hígított kipufogógáz hőmérsékletének középértéke a vizsgálat alatt, Kelvin mértékegységgel kifejezve (K).

3. Kibocsátott tömegek

3.1. Általános követelmények

3.1.1. Összenyomhatósági hatások feltételezése nélkül, a motor beszívási, égési és kipufogási folyamataiban részt vevő valamennyi gázt az Avogadro-törvény szerint ideálisnak lehet tekinteni.

3.1.2. A jármű által a vizsgálat során kibocsátott gáz-halmazállapotú vegyületek M tömegét a szóban forgó gáz térfogat-koncentrációjának és a hígított kipufogógáz térfogatának szorzataként kell meghatározni, a 273,15 K (0 °C) és 101,325 kPa értékkel jellemzett referenciakörülmények melletti alábbi sűrűségek figyelembevételével:

Szén-monoxid (CO) $\rho = 1,25\text{g/l}$

Széndioxid (CO₂) $\rho = 1,964\text{g/l}$

Szénhidrogének:

benzin (E10) esetében (C₁H_{1,93}O_{0,033}) $\rho = 0,646\text{g/l}$

dízel (B7) esetében (C₁H_{1,86}O_{0,007}) $\rho = 0,625\text{g/l}$

PB-gáz esetében (C₁H_{2,525}) $\rho = 0,649\text{g/l}$

földgáz/biométán esetében (CH₄) $\rho = 0,716\text{g/l}$

etanol (E85) esetében (C₁H_{2,74}O_{0,385}) $\rho = 0,934\text{g/l}$

Nitrogénoxidok (NO_x) $\rho = 2,05\text{g/l}$

▼B

A metántól különböző szénhidrogének tömegének kiszámításához használt sűrűség egyenlő az összes szénhidrogén 273,15 K (0 °C) és 101,325 kPa melletti sűrűségével, és függ a tüzelőanyagtól. A propángáz tömegének kiszámításához (lásd az 5. al melléklet 3.5. pontját) használt sűrűség értéke normál állapotban 1,967 g/l.

Ha valamely tüzelőanyag-fajta ezen pontban nem került felsorolásra, akkor az illető tüzelőanyag sűrűségét az ezen al melléklet 3.1.3. pontjában megadott egyenlet segítségével kell kiszámítani.

- 3.1.3. Az egyes, $C_xH_yO_z$ átlagos összetételű referencia-tüzelőanyagok összes szénhidrogén sűrűségének kiszámítására az alábbi általános egyenlet szolgál:

$$\rho_{\text{THC}} = \frac{MW_C + \frac{H}{C} \times MW_H + \frac{O}{C} \times MW_O}{V_M}$$

ahol:

ρ_{THC} az összes szénhidrogén és a metántól különböző szénhidrogének sűrűsége (g/l);

MW_C a szén móltömege (12,011 g/mól);

MW_H a hidrogén móltömege (1,008 g/mól);

MW_O az oxigén móltömege (15,999 g/mól);

V_M ideális gáz móltérfogata 273,15 K (0 °C) hőmérsékleten és 101,325 kPa nyomáson (22,413 l/mól);

H/C az adott $C_xH_yO_z$ tüzelőanyag hidrogén-szén aránya;

O/C az adott $C_xH_yO_z$ tüzelőanyag oxigén-szén aránya.

- 3.2. Kibocsátott tömeg kiszámítása

- 3.2.1. A gáz-halmazállapotú vegyületek ciklusszakaszonként kibocsátott tömegét az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$M_{i,\text{phase}} = \frac{V_{\text{mix,phase}} \times \rho_i \times KH_{\text{phase}} \times C_{i,\text{phase}} \times 10^{-6}}{d_{\text{phase}}}$$

ahol:

M_i az i vegyület vizsgálatonként vagy szakaszonként kibocsátott tömege (g/km);

V_{mix} a hígított kipufogógáz térfogata vizsgálatonként vagy szakaszonként liter/vizsgálat vagy liter/szakasz mértékegységben kifejezve, és a normál állapotra (273,15 K (0 °C) és 101,325 kPa) korrigálva;

ρ_i az i vegyület sűrűsége gramm/liter mértékegységben normál hőmérsékleten és nyomáson (273,15 K (0 °C) és 101,325 kPa);

KH csak a nitrogénoxidok (NO_2 és NO_x) vizsgálatonként vagy szakaszonként kibocsátott tömege esetében alkalmazandó páratartalom-korrekciós tényező;

▼B

C_i az i vegyület koncentrációja vizsgálatonként vagy fázisonként a hígított kipufogógázban ppm mértékegységben kifejezve és a hígító levegőben lévő i vegyület mennyiségével korrigálva;

d az alkalmazandó WLTC ciklus alatt megtett távolság (km);

n az alkalmazandó WLTC ciklus szakaszainak száma.

3.2.1.1. A gáz-halmazállapotú vegyület hígított kipufogógázban lévő koncentrációját a hígító levegőben lévő vegyület mennyiségével az alábbi egyenlet segítségével kell korrigálni:

$$C_i = C_e - C_d \times \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

ahol:

C_i az i gáz-halmazállapotú vegyület koncentrációja a hígított kipufogógázban, a hígító levegőben lévő i gáz-halmazállapotú vegyület mennyiségével korrigálva (ppm);

C_e az i gáz-halmazállapotú vegyületnek a hígított kipufogógázban mért koncentrációja (ppm);

C_d az i gáz-halmazállapotú vegyület koncentrációja a hígító levegőben (ppm);

DF a hígítási tényező.

3.2.1.1.1. A DF hígítási tényezőt az adott tüzelőanyag esetében az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$DF = \frac{13.4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{benzin (E10) esetében}$$

$$DF = \frac{13.5}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{dízel (B7) esetében}$$

$$DF = \frac{11.9}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{PB-gáz esetében}$$

$$DF = \frac{9.5}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{földgáz/biométán esetében}$$

$$DF = \frac{12.5}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{etanol (E85) esetében}$$

$$DF = \frac{35.03}{C_{H_2O} - C_{H_2O-DA} + C_{H_2} \times 10^{-4}} \quad \text{hidrogén esetében}$$

A hidrogénre vonatkozó egyenletben:

C_{H_2O} a H_2O koncentrációja a mintavevő zsákban lévő hígított kipufogógázban, térfogatszázalékban kifejezve;

C_{H_2O-DA} a H_2O koncentrációja a hígító levegőben, térfogatszázalékban kifejezve;

C_{H_2} a H_2 koncentrációja a mintavevő zsákban lévő hígított kipufogógázban, ppm mértékegységben kifejezve;

Ha valamely tüzelőanyag-fajta ezen pontban nem került felsorolásra, akkor az illető tüzelőanyag DF tényezőjét az ezen almeléklet 3.2.1.1.2. pontjában megadott egyenletek segítségével kell kiszámítani.

▼B

Ha a gyártó több szakaszra is vonatkozó DF tényezőt alkalmaz, akkor a DF értékét a gáz-halmazállapotú vegyületek érintett szakaszokbeli átlagos koncentrációjának alkalmazásával kell kiszámítani.

A gáz-halmazállapotú vegyületek átlagos koncentrációját az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$\bar{C}_i = \frac{\sum_{\text{phase}=1}^n (C_{i,\text{phase}} \times V_{\text{mix,phase}})}{\sum_{\text{phase}=1}^n V_{\text{mix,phase}}}$$

ahol:

C_i a gáz-halmazállapotú vegyület átlagos koncentrációja;

$C_{i,\text{phase}}$ a koncentráció az egyes szakaszokban;

$V_{\text{mix,phase}}$ az adott szakasz V_{mix} értéke;

3.2.1.1.2. Az egyes, $C_xH_yO_z$ számtani középértékű összetétellel rendelkező referencia-tüzelőanyagok DF hígítási tényezőjének kiszámítására az alábbi általános egyenlet szolgál:

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

ahol:

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

C_{CO_2} a CO_2 koncentrációja a mintavevő zsákban lévő hígított kipufogógázban, térfogatszázalékban kifejezve;

C_{HC} a szénhidrogén-koncentráció a mintavevő zsákban lévő hígított kipufogógázban, ppm, C-egyenértékben kifejezve;

C_{CO} a CO koncentrációja a mintavevő zsákban lévő hígított kipufogógázban, ppm mértékegységben kifejezve.

3.2.1.1.3. Metán-mérés

3.2.1.1.3.1. Lángionizációs detektoros gázkromatográffal végzett metán-mérés esetén a metántól különböző szénhidrogéneket az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

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

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 összes szénhidrogén 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;

▼ M3

R_{fCH_4} a lángionizációs detektor választényezője a metán esetében, az 5. al melléklet 5.4.3.2. pontjában meghatározottak és megjelöltek szerint.

3.2.1.1.3.2. Metán kiválasztóval felszerelt lángionizációs detektorral végzett metán mérés esetén a metántól különböző szénhidrogének számítási módszere a nullázási/kalibrálási beállításhoz használt kalibráló gáztól és módszertől függ.

Az összes szénhidrogén mérésére használt lángionizációs detektort (a metán kiválasztó nélkül) propán és levegő keverékével kell kalibrálni a szokásos módon.

Metán kiválasztóval sorba kapcsolt lángionizációs detektor kalibrálásához a következő módszerek használhatók:

- a) a propánból és levegőből álló kalibráló gáz kikerüli az NMC-t;
- b) a metánból és levegőből álló kalibráló gáz áthalad az NMC-n.

Erősen ajánlott a lángionizációs detektor kalibrálását a metán kiválasztón áthaladó metán-levegő keverékkel elvégezni.

Az a) pont esetében a CH_4 és a metántól különböző szénhidrogének koncentrációját az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$C_{CH_4} = \frac{C_{HC(w/NMC)} - C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{R_{fCH_4} \times (E_E - E_M)}$$

$$C_{NMHC} = \frac{C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - C_{HC(w/NMC)}}{E_E - E_M}$$

Ha $R_{fCH_4} < 1,05$, akkor elhagyható a C_{CH_4} fenti egyenletéből.

A b) pont esetében a CH_4 és a metántól különböző szénhidrogének koncentrációját az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$C_{CH_4} = \frac{C_{HC(w/NMC)} \times R_{fCH_4} \times (1 - E_M) - C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{R_{fCH_4} \times (E_E - E_M)}$$

$$C_{NMHC} = \frac{C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - C_{HC(w/NMC)} \times R_{fCH_4} \times (1 - E_M)}{E_E - E_M}$$

ahol:

$C_{HC(w/NMC)}$ a szénhidrogén-koncentráció, ha a mintagáz átáramlik a metán kiválasztón (ppm C);

$C_{HC(w/oNMC)}$ a szénhidrogén-koncentráció, ha a mintagáz elkerüli a metán kiválasztót (ppm C);

R_{fCH_4} a metán választényező az 5. al melléklet 5.4.3.2. pontjában meghatározottak szerint;

E_M a metán hatásfok az ezen al melléklet 3.2.1.1.3.3.1. pontjában meghatározottak szerint;

▼M3

E_E az etán hatásfok az ezen al melléklet 3.2.1.1.3.3.2. pontjában meghatározottak szerint.

Ha $R_{CH_4} < 1,05$, akkor a b) esetben elhagyható a fenti C_{CH_4} és C_{NMHC} egyenletből.

▼B

3.2.1.1.3.3. A metánkiválasztó átalakítási hatásfokai

A nemmetán-kiválasztó a nem metán szénhidrogéneknek a mintagázból való eltávolítására szolgál azért, hogy a metánon kívül minden szénhidrogént oxidál. Ideális esetben az átalakulás metánra 0 százalék, és az etán által képviselt összes többi szénhidrogénre 100 százalék. A metántól különböző szénhidrogének pontos méréséhez meg kell határozni a két hatásfokot, és fel kell használni azokat a metántól különböző szénhidrogének kibocsátásának kiszámításához.

3.2.1.1.3.3.1. A metánátalakítás hatásfoka (E_M)

A metánt és levegőt tartalmazó kalibráló gázt a lángionizációs detektorhoz a metánkiválasztón átvezetve, illetve a metánkiválasztót elkerülve kell áramoltatni, és a két koncentrációt fel kell jegyezni. A hatásfokot az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$E_M = 1 - \frac{C_{HC(w/NMC)}}{C_{HC(w/oNMC)}}$$

ahol:

$C_{HC(w/NMC)}$ a szénhidrogén-koncentráció, ha a CH_4 átáramlik a metánkiválasztón (ppm C);

$C_{HC(w/oNMC)}$ a szénhidrogén-koncentráció, ha a CH_4 megkerüli a metánkiválasztót (ppm C).

3.2.1.1.3.3.2. Az etánátalakítás hatásfoka (E_E)

Az etánt és levegőt tartalmazó kalibráló gázt a lángionizációs detektorhoz a metánkiválasztón átvezetve, illetve a metánkiválasztót elkerülve kell áramoltatni, és a két koncentrációt fel kell jegyezni. A hatásfokot az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$E_E = 1 - \frac{C_{HC(w/NMC)}}{C_{HC(w/oNMC)}}$$

ahol:

$C_{HC(w/NMC)}$ a szénhidrogén-koncentráció, ha a C_2H_6 átáramlik a metánkiválasztón (ppm C);

$C_{HC(w/oNMC)}$ a szénhidrogén-koncentráció, ha a C_2H_6 megkerüli a metánkiválasztót (ppm C).

Ha metánkiválasztó etánátalakítási hatásfoka legalább 0,98 értékű, akkor az E_E értéket a további számítások során 1-nek kell venni.

3.2.1.1.3.4. Ha a metán lángionizációs detektor kalibrálása a metánkiválasztón keresztül történik, akkor az E_M értékét 0-nak kell venni.**▼M3**

A C_{CH_4} kiszámítására szolgáló, ezen al melléklet 3.2.1.1.3.2. pontjában található egyenlet (b) eset) új alakja az alábbi lesz:

▼B

$$C_{CH4} = C_{HC(w/NMC)}$$

A C_{NMHC} kiszámítására szolgáló, ezen al melléklet 3.2.1.1.3.2. pontjában található egyenlet (b) eset) új alakja az alábbi lesz:

$$C_{NMHC} = C_{HC(w/oNMC)} - C_{HC(w/NMC)} \times r_h$$

A metántól különböző szénhidrogének tömegének kiszámításához használt sűrűség egyenlő az összes szénhidrogén 273,15 K (0 °C) és 101,325 kPa melletti sűrűségével, és függ a tüzelőanyagtól.

3.2.1.1.4. A koncentráció áramlás szerint súlyozott számtani közepének kiszámítása

Az alábbi számítási eljárást csak hőcserélővel fel nem szerelt állandó térfogatú mintavételi rendszerek, illetve olyan állandó térfogatú mintavételi rendszerek esetében kell alkalmazni, amelyek rendelkeznek hőcserélővel, de nem felelnek meg az 5. al melléklet 3.3.5.1. szakaszának.

Ha az qvcvs állandó térfogatú mintavételi rendszer áramlási sebessége a vizsgálat közben ± 3 százaléknál nagyobb mértékben eltér az áramlási sebesség számtani közepétől, akkor valamennyi folyamatos hígítású mérés esetén áramlás szerint súlyozott számtani középértéket kell alkalmazni, a részecskeszám-mérést is beleértve:

$$C_e = \frac{\sum_{i=1}^n qvcvs(i) \times \Delta t \times C(i)}{V}$$

ahol:

C_e a koncentráció áramlás szerint súlyozott számtani középértéke;

$qvcvs(i)$ az állandó térfogatú mintavételi rendszer $t = i \times \Delta t$, időpontbeli áramlási sebessége m^3/min ;

$C(i)$ a időpontbeli koncentráció (ppm); $t = i \times \Delta t$, ppm;

Δt mintavételi időköz (s);

V az állandó térfogatú mintavételi rendszer teljes térfogata (m^3).

3.2.1.2. A páratartalomra vonatkozó korrekciós tényező kiszámítása NO_x esetében

A páratartalomnak a nitrogénoxid-tartalom mérési eredményeire gyakorolt hatását a következő számításokkal kell korrigálni:

$$KH = \frac{1}{1 - 0,0329 \times (H - 10,71)}$$

ahol:

$$H = \frac{6,211 \times R_a \times P_d}{P_B - P_d \times R_a \times 10^{-2}}$$

valamint:

H a fajlagos páratartalom, vízgőz-gramm / száraz levegő-kilogramm mértékegységben;

▼B

R_a a környezeti levegő relatív páratartalma, százalékban meghatározva;

P_d a telített gőznyomás a környezeti hőmérsékleten (kPa);

P_B a légköri nyomás a helyiségben (kPa).

A KH tényezőt a vizsgálati ciklus minden egyes szakaszára ki kell számítani.

A környezeti hőmérsékletet és a relatív páratartalmat az egyes szakaszok közben folyamatosan mért értékek számtani közepéként kell meghatározni.

3.2.2. A kibocsátott szénhidrogének tömegének meghatározása kompressziós gyújtású motorok esetében

3.2.2.1. A kompressziós gyújtású motorok által kibocsátott szénhidrogén tömegének megállapításához az alábbi egyenlet segítségével ki kell számítani a szénhidrogén-koncentráció számtani középértékét:

$$C_e = \frac{\int_{t_1}^{t_2} C_{HC} dt}{t_2 - t_1}$$

ahol:

$\int_{t_1}^{t_2} C_{HC} dt$ a fűtött lángionizációs detektor regisztrált értékeinek vizsgálat alatti (t_1 és t_2 közötti) integrálja;

C_e a C_i hígított kipufogógázban mért, ppm mértékegységben kifejezett szénhidrogén-koncentráció, amelyet valamennyi vonatkozó egyenletben a C_{HC} helyére be kell helyettesíteni.

3.2.2.1.1. A szénhidrogén hígítólevegő-koncentrációját a hígító levegőt tartalmazó zsákok alapján kell meghatározni. El kell végezni az ezen al melléklet 3.2.1.1. pontja szerinti korrekciót.

3.2.3. A valamely interpolációs járműcsaládba tartozó egyes járművek tüzelőanyag-fogyasztására és CO_2 kibocsátására vonatkozó számítások

▼M3

3.2.3.1. Tüzelőanyag-fogyasztás és CO_2 -kibocsátás az interpolációs eljárás alkalmazása nélkül (azaz csak a H jármű használatával)

Az ezen al melléklet 3.2.1.–3.2.1.1.2. pontja szerint kiszámított CO_2 érték és az ezen al melléklet 6. pontja szerint kiszámított tüzelőanyag-fogyasztás vonatkozik az interpolációs járműcsaládon belüli minden egyes járműre, és az interpolációs eljárás nem alkalmazandó.

▼B

3.2.3.2. Tüzelőanyag-fogyasztás és CO_2 kibocsátás az interpolációs eljárás alkalmazásával

Az interpolációs járműcsaládba tartozó egyes járművek CO_2 kibocsátása és tüzelőanyag-fogyasztása kiszámítható az ezen al melléklet 3.2.3.2.1–3.2.3.2.5. pontjában ismertetett interpolációs eljárással.

3.2.3.2.1. Az L és a H vizsgálati jármű tüzelőanyag-fogyasztása és CO_2 kibocsátása

Az L és a H jármű alábbi számításokbeli M_{CO_2-L} , és M_{CO_2-H} kibocsátott CO_2 tömegeként, valamint p szakaszához tartozó $M_{CO_2-L,p}$ és $M_{CO_2-H,p}$ értékeként az A7/1. táblázat 9. lépésében kapott eredményt kell alkalmazni.

▼B

A tüzelőanyag-fogyasztásra vonatkozó $FC_{L,p}$ és $FC_{H,p}$ értékek is az A7/1. táblázat 9. lépésében kapott eredményt kell alkalmazni.

▼M3

3.2.3.2.2. Egyes járművek kigurulási menetellenállásának kiszámítása

Amennyiben az interpolációs járműcsalád egy vagy több kigurulási menetellenállási járműcsaládból származtatott, az egyedi kigurulási menetellenállás kiszámítását csak az adott egyedi járműre vonatkozó kigurulási menetellenállási családon belül kell elvégezni.

▼B

3.2.3.2.2.1. Az egyes járművek tömege

A H és az L jármű vizsgálati tömegét kell alkalmazni az interpolációs eljárás bemeneteként.

A kg mértékegységben meghatározott TM_{ind} a jármű ezen melléklet 3.2.25. pontja szerinti egyes vizsgálati tömegei.

Ha az L és a H jármű esetében ugyanaz a vizsgálati tömeg kerül alkalmazásra, akkor TM_{ind} értékeként a H jármű tömegét kell alkalmazni az interpolációs eljáráshoz.

▼M3

3.2.3.2.2.2. Az egyes jármű gördülési ellenállása

3.2.3.2.2.2.1. Az L vizsgálati jármű számára választott gumiabroncsok RR_L tényleges gördülési ellenállási együtthatóját és a H vizsgálati jármű számára választott gumiabroncsok RR_H tényleges gördülési ellenállási együtthatóját kell bemenetként alkalmazni az interpolációs eljáráshoz. Lásd a 4. al melléklet 4.2.2.1. pontját.

Ha az L vagy a H jármű első és hátsó tengelyére szerelt gumiabroncsok gördülési ellenállási együtthatója eltérő értékű, akkor ezen al melléklet 3.2.3.2.2.2.3. pontjában meghatározott egyenlet segítségével kell kiszámítani a gördülési ellenállások súlyozott átlagát.

3.2.3.2.2.2.2. Egy adott járműre felszerelt gumiabroncsok esetében az RR_{ind} gördülési ellenállási együttható értékét az alkalmazandó gumiabroncs energiahatékonysági osztály 4. al melléklet A4/2. táblázata szerinti gördülési ellenállási együttható értékére kell beállítani.

Abban az esetben, ha az egyes járműveket a szabványos kerekek és gumiabroncsok teljes készletével, valamint teljes téli gumiabroncskészlettel is szállíthatják (amelyet három hegycsúcs és egy hópehely [3 Peak Mountain Snow Flake, 3PMS] jelöl) kerekekkel vagy anélkül, a kiegészítő kerekek/gumiabroncsok nem tekinthetők nem kötelező berendezésnek.

Ha az első és a hátsó tengelyre szerelt gumiabroncsok különböző energiahatékonysági osztályba tartoznak, akkor az ezen al melléklet 3.2.3.2.2.2.3. pontjában található egyenlettel kiszámított súlyozott átlagot kell alkalmazni.

Ha az L és a H járműre azonos gumiabroncsok vagy azonos gördülési ellenállási együtthatóval rendelkező gumiabroncsok vannak felszerelve, akkor az interpolációs eljárásbeli RR_{ind} értéket az RR_H értékére kell beállítani.

3.2.3.2.2.2.3. A gördülési ellenállások súlyozott átlagának kiszámítása

$$RR_x = (RR_{x,FA} \times mp_{x,FA}) + (RR_{x,RA} \times (1 - mp_{x,FA}))$$

▼ M3

ahol:

x	az L, a H vagy egy adott járművet jelöl.
$RR_{L,FA}$ és $RR_{H,FA}$	az L és H járművek megfelelő első tengelyein található gumibroncsok tényleges gördülési ellenállási együtthatói (RRC) (kg/tonna);
$RR_{ind,FA}$	az egyedi jármű első tengelyén található gumibroncsok alkalmazandó gumibroncs energiahatékonysági osztály 4. al melléklet A4/2. táblázata szerinti gördülési ellenállási együtthatójának értéke (kg/tonna);
$RR_{L,RA}$ és $RR_{H,RA}$	az L és H járművek megfelelő hátsó tengelyein található gumibroncsok tényleges gördülési ellenállási együtthatói (RRC) (kg/tonna);
$RR_{ind,RA}$	az egyedi jármű hátsó tengelyén található gumibroncsok alkalmazandó gumibroncs energiahatékonysági osztály 4. al melléklet A4/2. táblázata szerinti gördülési ellenállási együtthatójának értéke (kg/tonna);
$mp_{x,FA}$	a menetkész jármű tömegének az első tengelyre eső hányada;

Az RR_x érték nem kerekíthető és nem sorolható be gumibroncs energiahatékonysági osztályokba.

3.2.3.2.2.3. Az egyes jármű aerodinamikus légellenállása

3.2.3.2.2.3.1. Nem kötelező felszerelések aerodinamikai hatásának meghatározása

Az aerodinamikus légellenállást valamennyi, az aerodinamikus légellenállást befolyásoló nem kötelező felszerelés és felépítmény-alak esetében a 4. al melléklet 3.2. pontjában ismertetett követelményeknek eleget tevő, és a jóváhagyó hatóság által hitelesített szélcsatornában meg kell mérni.

3.2.3.2.2.3.2. Nem kötelező felszerelések aerodinamikai hatásának meghatározására szolgáló alternatív módszer

A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság hozzájárulásával alternatív eljárás (például szimuláció, a 4. al melléklet feltételeinek nem megfelelő szélcsatorna) is alkalmazható a $\Delta(C_D \times A_f)$ meghatározására, ha az alábbi feltételek teljesülnek:

a) Az alternatív eljárásnak a $\Delta(C_D \times A_f)$ esetében $\pm 0,015 \text{ m}^2$ értékű pontosságot kell teljesítenie, valamint szimuláció használata esetén a numerikus áramlástanai módszert (CFD) olyan részletességgel kell hitelesíteni, hogy a felépítmény körüli tényleges levegőáramlási mintázatok, az áramlási sebességek, erők, illetve nyomások nagyságrendjét is beleértve, megfeleljenek a hitelesítési vizsgálat eredményeinek.

▼ M3

- b) Az alternatív eljárás csak azon aerodinamikus hatással rendelkező alkatrészek (például kerek, felépítmény-alakok, hűtőrendszer) esetében alkalmazható, amelyekre vonatkozóan az egyenértékűség igazolt.
- c) Az egyenértékűség igazolását az egyes kigurulási menetellenállási járműcsaládok vonatkozásában minden olyan esetben előre be kell mutatni a jóváhagyó hatóságnak, amikor matematikai eljárás kerül alkalmazásra, vagy négy évente be kell mutatni matematikai eljárás alkalmazása esetén, és minden esetben az ezen melléklet követelményeinek eleget tevő szélcsatornában végzett mérésekkel kell alátámasztani;
- d) Ha a $\Delta(C_D \times A_f)$ valamely nem kötelező felszerelés adott elemében több mint kétszeresen meghaladja az azzal a nem kötelező felszereléssel mért értéket, amelyre vonatkozóan a bizonyíték benyújtásra került, akkor az aerodinamikus légellenállás nem határozható meg az alternatív eljárással; és
- e) ismételt hitelesítés szükséges abban az esetben, ha a szimulációs modell módosul.

3.2.3.2.2.3.3. Az egyedi járműre gyakorolt aerodinamikai hatás alkalmazása

$\Delta(C_D \times A_f)_{ind}$ az aerodinamikus légellenállási együttható és az egyes jármű, illetve az L vizsgálati jármű homlokfelülete szorzata közötti abból adódó különbség, hogy a jármű az L vizsgálati járműtől eltérő nem kötelező felszerelésekkel és felépítmény-alakokkal rendelkezik (m^2).

Ezeket a $\Delta(C_D \times A_f)$ aerodinamikus légellenállást érintő különbségeket $\pm 0,015 m^2$ pontossággal kell meghatározni.

A $\Delta(C_D \times A_f)_{ind}$ a nem kötelező felszerelések és felépítmény-alakok összegzésével, az alábbi egyenlettel is kiszámítható, a $\pm 0,015 m^2$ értékű pontosság megtartásával:

$$\Delta(C_D \times A_f)_{ind} = \sum_{i=1}^n \Delta(C_D \times A_f)_i$$

ahol:

C_D az aerodinamikus légellenállási együttható;

A_f a jármű homlokfelülete (m^2);

n a járművön lévő – az egyes jármű és az L vizsgálati jármű esetében eltérő – nem kötelező felszerelések száma;

$\Delta(C_D \times A_f)_i$ az aerodinamikus légellenállási együttható és a homlokfelület szorzatának a járműre felszerelt egyes i jellemzők miatti különbsége, melynek értéke pozitív, amennyiben a nem kötelező felszerelés az aerodinamikus légellenállást növeli az L vizsgálati járműhöz viszonyítva, és fordítva (m^2).

Az L és a H vizsgálati jármű közötti valamennyi $\Delta(C_D \times A_f)_i$ különbség összege $\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$.

3.2.3.2.2.3.4. A H és L járművek közötti teljes aerodinamikai delta érték meghatározása

▼ **M3**

$\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ az aerodinamikus légellenállási együttható és a homlokfelület szorzatának az L és a H vizsgálati járművek közötti teljes különbsége, amit szerepeltetni valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben (m^2).

3.2.3.2.2.3.5. Az aerodinamikus hatások dokumentálása

Az aerodinamikus légellenállási együttható és a homlokfelület $\Delta(C_D \times A_f)$ kifejezéssel leírt szorzatának valamennyi olyan, az interpolációs járműcsaládbeli valamennyi nem kötelező felszerelés és felépítmény-alak miatti növekedését vagy csökkenését:

- a) amely hatással van a jármű aerodinamikus légellenállására; és
- b) amelyet figyelembe kell venni az interpolációban,

szerepeltetni kell valamennyi vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvben (m^2).

3.2.3.2.2.3.6. Az aerodinamikus hatásokra vonatkozó kiegészítő rendelkezések

A H jármű aerodinamikus légellenállását kell a teljes interpolációs járműcsaládra alkalmazni, és a $\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ értékét nullára kell beállítani, ha:

- a) a szélcsatorna létesítmény nem alkalmas a $\Delta(C_D \times A_f)$ pontos meghatározására; vagy
- b) nincs olyan, a légellenállást befolyásoló nem kötelező felszerelés a H és az L vizsgálati jármű között, amelyet figyelembe kellene venni az interpolációs eljárásban.

3.2.3.2.2.4. Az egyes járművek kigurulási menetellenállási együtthatóinak kiszámítása

A H és az L vizsgálati jármű (4. al mellékletben meghatározott) f_0 , f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együtthatója az $f_{0,H}$, $f_{1,H}$ és $f_{2,H}$, illetve az $f_{0,L}$, $f_{1,L}$ és $f_{2,L}$ jelölést kapja. Az L vizsgálati jármű módosított kigurulási menetellenállási görbéje az alábbiak szerint határozható meg:

$$F_L(v) = f_{0,L}^* + f_{1,H} \times v + f_{2,L}^* \times v^2$$

▼ **B**

A legkisebb négyzetek módszerén alapuló regresszióanalízist a vonatkoztatási sebességpontok tartományára alkalmazva, az $f_{0,L}^*$ és $f_{2,L}^*$ shall be determined for $F_L(v)$ módosított kigurulási menetellenállási együtthatót az számára az $f_{1,L}^*$ lineáris együttható $f_{1,H}$ értékére állításával kell meghatározni. Az interpolációs járműcsalád egyes járműveinek $f_{0,ind}$, $f_{1,ind}$ és $f_{2,ind}$ kigurulási menetellenállási együtthatóját az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$f_{0,ind} = f_{0,H} - \Delta f_0 \times \frac{(TM_H \times RR_H - TM_{ind} \times RR_{ind})}{(TM_H \times RR_H - TM_L \times RR_L)}$$

vagy, ha $(TM_H \times RR_H - TM_L \times RR_L) = 0$, akkor $f_{0,ind}$ vonatkozásában az alábbi egyenletet kell alkalmazni:

$$f_{0,ind} = f_{0,H} - \Delta f_0$$

▼ B

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

$$f_{2,ind} = f_{2,H} - \Delta f_2 \frac{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH} - \Delta[C_d \times A_f]_{ind})}{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH})}$$

vagy, ha $\Delta(C_d \times A_f)_{LH} = 0$, akkor $F_{2,ind}$ vonatkozásában az alábbi egyenletet kell alkalmazni:

$$f_{2,ind} = f_{2,H} - \Delta f_2$$

ahol:

$$\Delta f_0 = f_{0,H} - f_{0,L}^*$$

$$\Delta f_2 = f_{2,H} - f_{2,L}^*$$

Kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád esetében az egyes járművek f_0 , f_1 és f_2 kigurulási menetellenállási együtthatóit a 4. al melléklet 5.1.1. pontjában található egyenletek alapján kell kiszámítani.

3.2.3.2.3. A ciklus energiaigényének kiszámítása

Az alkalmazandó WLTC ciklus E_k energiaigényét és az alkalmazandó ciklusszakaszok $E_{k,p}$ energiaigényét az ezen al melléklet 5. pontjában ismertetett eljárással kell kiszámítani a kigurulási menetellenállási együtthatók és tömegek alábbi k készleteire:

$$k=1: f_0 = f_{0,L}^*, f_1 = f_{1,H}, f_2 = f_{2,L}^*, m = TM_L$$

(L vizsgálati jármű)

$$k=2: f_0 = f_{0,H}, f_1 = f_{1,H}, f_2 = f_{2,H}, m = TM_H$$

(H vizsgálati jármű)

$$k=3: f_0 = f_{0,ind}, f_1 = f_{1,H}, f_2 = f_{2,ind}, m = TM_{ind}$$

(az interpolációs járműcsalád egyes járművei)

▼ M3

Ez a három kigurulási menetellenállási csoport különböző kigurulási menetellenállási járműcsaládokból származtatható.

▼ B

3.2.3.2.4. Az interpolációs járműcsalád egyes járműveinek CO₂ értékét az interpolációs eljárással kell kiszámítani.

Az alkalmazandó ciklus egyes p ciklusfázisaira vonatkozóan az alábbi egyenlettel kell kiszámítani az egyes járművek g/km mértékegységben megadott kibocsátott CO₂ tömegét:

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

Az egyes járművek teljes ciklusra értelmezett, g/km mértékegységben megadott, kibocsátott CO₂ tömegét az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$M_{CO_2-ind} = M_{CO_2-L} + \left(\frac{E_3 - E_1}{E_2 - E_1} \right) \times (M_{CO_2-H} - M_{CO_2-L})$$

▼ M3

Az $E_{1,p}$, $E_{2,p}$ és $E_{3,p}$, illetve az E_1 , E_2 és E_3 értékeket az ezen al melléklet 3.2.3.2.3. pontjában meghatározott módon kell kiszámítani.

▼B

- 3.2.3.2.5. Az interpolációs járműcsalád egyes járműveinek FC tüzelőanyag-fogyasztási értékét az interpolációs eljárással kell kiszámítani.

Az alkalmazandó ciklus egyes p ciklusfázisaira vonatkozóan az alábbi egyenlettel kell kiszámítani az egyes járművek l/100 km mértékegységben megadott tüzelőanyag-fogyasztását:

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

Az egyes járművek teljes ciklusra értelmezett, l/100 km mértékegységben megadott tüzelőanyag-fogyasztását az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$FC_{ind} = FC_L + \left(\frac{E_3 - E_1}{E_2 - E_1} \right) \times (FC_H - FC_L)$$

▼M3

Az $E_{1,p}$, $E_{2,p}$ és $E_{3,p}$, illetve az E_1 , E_2 és E_3 értékeket az ezen al melléklet 3.2.3.2.3. pontjában meghatározott módon kell kiszámítani.

- 3.2.3.2.6. Az eredeti gyártó megnövelheti az ezen al melléklet 3.2.3.2.4. pontja szerint meghatározott egyedi CO₂ értéket. Ilyen esetekben:

- A CO₂ szakaszértékeit meg kell növelni a megnövelt CO₂ érték és a számított CO₂ érték hányadosának mértékével;
- A tüzelőanyag-fogyasztási értékeket meg kell növelni a megnövelt CO₂ érték és a számított CO₂ érték hányadosának mértékével;

Ez nem teszi hatálytalanná azokat a műszaki elemeket, amelyek ténylegesen előírják a járműnek az interpolációs járműcsaládból való kizárását.

▼B

- 3.2.4. A valamely kigurulási menetellenállási mátrix járműcsaládba tartozó egyes járművek tüzelőanyag-fogyasztására és CO₂ kibocsátására vonatkozó számítások

A kigurulási menetellenállási mátrix járműcsaládba tartozó egyes járművek CO₂ kibocsátását és tüzelőanyag-fogyasztását az ezen al melléklet 3.2.3.2.3–3.2.3.2.5. pontjában ismertetett interpolációs eljárással kell kiszámítani. Az L és/vagy H járműre történő hivatkozásokat adott esetben az L_M és/vagy H_M járműre történő hivatkozásokkal kell helyettesíteni.

- 3.2.4.1. Az L_M és a H_M jármű tüzelőanyag-fogyasztásának és CO₂ kibocsátásának meghatározása

Az L_M és a H_M jármű kibocsátott M_{CO2} CO₂ tömegét az ezen al melléklet 3.2.1. pontjában ismertetett számítások szerint kell meghatározni az alkalmazandó WLTC egyes p ciklusszakaszaira, és ezekre az M_{CO2-LM,p} illetve az M_{CO2-HM,p} kifejezés hivatkozik. Az alkalmazandó WLTC ciklus egyes fázisszakaszaira vonatkozó tüzelőanyag-fogyasztást ezen al melléklet 6. pontja alapján kell meghatározni, és ezekre az FC_{LM,p}, illetve az FC_{HM,p} kifejezés hivatkozik.

▼B

- 3.2.4.1.1. Egyes járművek kigurulási menetellenállásának kiszámítása
- A kigurulási menetellenállási erőt a 4. al melléklet 5.1. pontjában ismertetett eljárással kell kiszámítani.
- 3.2.4.1.1.1. Az egyes járművek tömege
- A H_M és az L_M jármű 4. al melléklet 4.2.1.4. pontja szerint megválasztott vizsgálati tömegét kell bemenetként használni.
- A kg mértékegységben meghatározott TM_{ind} értéket kell az egyes járművek vizsgálati tömegeként alkalmazni az ezen melléklet 3.2.25. pontja szerinti, vizsgálati tömegre vonatkozó meghatározás alapján.
- Ha az L_M és a H_M jármű esetében ugyanaz a vizsgálati tömeg kerül alkalmazásra, akkor TM_{ind} értékeként a H_M jármű tömegét kell alkalmazni a kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád eljárásához.

▼M3

- 3.2.4.1.1.2. Az egyes jármű gördülési ellenállása
- 3.2.4.1.1.2.1. Az L_M jármű RR_{LM} és a H_M jármű RR_{HM} gördülési ellenállási együtthatójának (RRC) a 4. al melléklet 4.2.1.4. pontjában megválasztott értékét kell bemenetként használni.
- Ha az L_M vagy a H_M jármű első és hátsó tengelyére szerelt gumibroncsok gördülési ellenállási együtthatója eltérő értékű, akkor ezen al melléklet 3.2.4.1.1.2.3. pontjában meghatározott egyenlet segítségével kell kiszámítani a gördülési ellenállások súlyozott átlagát:
- 3.2.4.1.1.2.2. Egy adott járműre felszerelt gumibroncsok esetében az RR_{ind} gördülési ellenállási együttható értékét az alkalmazandó gumibroncs energiahatékonysági osztály 4. al melléklet A4/2. táblázata szerinti gördülési ellenállási együttható értékére kell beállítani.
- Abban az esetben, ha az egyes járműveket a szabványos kerekek és gumibroncsok teljes készletével, valamint teljes téli gumibroncskészlettel is szállíthatják (amelyet három hegycsúcs és egy hópehely [3 Peak Mountain Snow Flake, 3PMS] jelöl) kerekekkel vagy anélkül, a kiegészítő kerekek/gumibroncsok nem tekinthetők nem kötelező berendezésnek.
- Ha az első és a hátsó tengelyre szerelt gumibroncsok különböző energiahatékonysági osztályba tartoznak, akkor az ezen al melléklet 3.2.4.1.1.2.3. pontjában található egyenlettel kiszámított súlyozott átlagot kell alkalmazni.
- Ha az L_M és a H_M jármű esetében ugyanaz a gördülési ellenállás kerül alkalmazásra, akkor RR_{HM} értékeként az RR_{ind} értéket kell alkalmazni a kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád eljárásához.
- 3.2.4.1.1.2.3. A gördülési ellenállások súlyozott átlagának kiszámítása

$$RR_x = (RR_{x,FA} \times mp_{x,FA}) + (RR_{x,RA} \times (1 - mp_{x,FA}))$$

▼M3

ahol:

x	az L, a H vagy egy adott járművet jelöl;
$RR_{LM,FA}$ és $RR_{HM,FA}$	az L és H járművek megfelelő első tengelyein található gumiabroncsok tényleges gördülési ellenállási együtthatói (RRC) (kg/tonna);
$RR_{ind,FA}$	az egyedi jármű első tengelyén található gumiabroncsok alkalmazandó gumiabroncs energiahatékonysági osztály 4. al melléklet A4/2. táblázata szerinti gördülési ellenállási együtthatójának értéke (kg/tonna);
$RR_{LM,RA}$ és $RR_{HM,RA}$	az L és H járművek megfelelő hátsó tengelyein található gumiabroncsok tényleges gördülési ellenállási együtthatói (RRC) (kg/tonna);
$RR_{ind,RA}$	az egyedi jármű hátsó tengelyén található gumiabroncsok alkalmazandó gumiabroncs energiahatékonysági osztály 4. al melléklet A4/2. táblázata szerinti gördülési ellenállási együtthatójának értéke (kg/tonna);
$mp_{x,FA}$	a menetkész jármű tömegének az elülső tengelyre eső hányada.

Az RR_x érték nem kerekíthető és nem sorolható be gumiabroncs energiahatékonysági osztályokba.

▼B

3.2.4.1.1.3. Az egyes járművek homlokfelülete

Az L_M jármű A_{fLM} homlokfelületének és a H_M jármű A_{fHM} homlokfelületének a 4. al melléklet 4.2.1.4. pontjában megválasztott értékét kell bemenetként használni.

$A_{f,ind}$ (m^2) az egyes járművek homlokfelületét jelöli.

Ha az L_M és a H_M jármű esetében ugyanaz a homlokfelület kerül alkalmazásra, akkor $A_{f,ind}$ értékeként a H_M jármű homlokfelületét kell alkalmazni a kigurulási menetellenállási mátrix járműcsalád eljárásához.

3.3. PM

3.3.1. Számítás

A részecsketömeget az alábbi két egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$PM = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \times P_e}{V_{ep} \times d}$$

▼ B

ha a kipufogógázokat a mérőalagúton kívülre vezetik

valamint:

$$PM = \frac{V_{\text{mix}} \times P_e}{V_{\text{ep}} \times d}$$

ha a kipufogógázokat visszavezetik a mérőalagútba;

ahol:

V_{mix} a hígított kipufogógázok térfogata (lásd ezen al melléklet 2. pontját) normál állapotban;

V_{ep} a részecske-mintavételi szűrőn áthaladó hígított kipufogógáz térfogata normál állapotban;

P_e az egy vagy több mintavevő szűrő által gyűjtött részecsketömeg (mg);

d a vizsgálati ciklus alapján megtett távolság (km).

3.3.1.1. Ha a hígítórendszerből származó részecskék háttér-koncentrációja tekintetében korrekciót végeztek, akkor ezt a ►**M3** 6. al melléklet 2.1.3.1. pontja ◀ szerint kell meghatározni. Ebben az esetben a részecsketömeget (mg/km) az alábbi egyenletekkel kell kiszámítani:

$$PM = \left\{ \frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left[\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \times \left(1 - \frac{1}{DF} \right) \right] \right\} \times \frac{(V_{\text{mix}} + V_{\text{ep}})}{d}$$

abban az esetben, ha a kipufogógázokat a mérőalagúton kívülre vezetik;

valamint:

$$PM = \left\{ \frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left[\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \times \left(1 - \frac{1}{DF} \right) \right] \right\} \times \frac{V_{\text{mix}}}{d}$$

abban az esetben, ha a kipufogógázokat visszavezetik a mérőalagútba;

ahol:

V_{ap} a részecskeszűrőn átáramló mérőalagút-levegő térfogata normál állapotban;

P_a a hígító levegőből vagy a hígító alagút háttérlevegőjéből származó, a ►**M3** 6. al melléklet 2.1.3.1. pontjában ◀ ismertetett eljárások egyike szerint meghatározott részecsketömeg;

DF az ezen al melléklet 3.2.1.1.1. pontjában meghatározott hígítási tényező.

Ha a háttér-koncentráció miatti korrekció alkalmazása negatív eredményt ad, akkor azt nulla mg/km értékűnek kell tekinteni.

▼ B

3.3.2. A részecsketömeg számítása kétszeres hígítási eljárással

$$V_{ep} = V_{set} - V_{ssd}$$

ahol:

V_{ep} a részecske-mintavevő szűrőn átáramló hígított kipufogógáz térfogata normál állapotban;

V_{set} a részecske-mintavevő szűrőkön átáramló kétszeresen hígított kipufogógáz térfogata normál állapotban;

V_{ssd} a másodlagos hígító levegő térfogata normál állapotban.

Ha a másodlagosan hígított gázminta nem kerül részecsketömeg-mérés céljából visszavezetésre az alagútba, akkor az állandó térfogatú mintavételi rendszer térfogatát az egyszeres hígításnál alkalmazottak szerint kell kiszámítani, azaz:

$$V_{mix} = V_{mix\ indicated} + V_{ep}$$

ahol:

$V_{mix\ indicated}$ a hígítórendszerben lévő hígított kipufogógáz mért térfogata a részecsketömeg-méréshez vett minta leválasztását követően, normál állapotban.

▼ M3

4. A részecskeszám meghatározása

A részecskeszámot az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$PN = \frac{V \times k \times (\overline{C_s} \times \overline{f_r} - C_b \times \overline{f_{rb}}) \times 10^3}{d}$$

ahol:

PN a kibocsátott részecskék száma (részecske/kilométer);

V a hígított kipufogógáz térfogata liter/vizsgálat mértékegységben (kizárólag kétszeres hígítás esetén az elsődleges hígítás után) és a normál állapotra (273,15 K (0 °C) és 101,325 kPa) korrigálva;

k kalibrációs tényező a részecskeszámláló-méréseknek a referenciaeszköz szintjére történő kiigazításához, amennyiben a tényezőt nem alkalmazzák eleve a részecskeszámlálóban. Ha a részecskeszámlálóban alkalmazásra kerül kalibrálási tényező, akkor a kalibrálási tényező értéke 1 legyen;

$\overline{C_s}$ a hígított kipufogógázból származó részecskék korrigált koncentrációja a menetciklus teljes időtartamát magában foglaló kibocsátási vizsgálatból származó részecskék egy köbcentiméterre jutó számának számtani középértékeként kifejezve. Ha a részecskeszámlálóban származó átlagos térfogatú koncentráció értékek $\overline{C}$ nem normál állapot mellett (273,15 K (0 °C) és 101,325 kPa) mérésből származnak, akkor a koncentrációkat ezekhez a feltételekhez kell igazítani ($\overline{C_s}$);

▼M3

C_b a jóváhagyó hatóság által engedélyezettak szerint, vagy a hígító levegő vagy a hígító alagút háttér részecskeszám-koncentrációja, részecske/köbcentiméterben kifejezve, koincidenziára és normál állapotra (273,15 K (0 °C) és 101,325 kPa) korrigálva;

$\bar{f}_r$ a vizsgálathoz használt hígítási elrendezésbe beépített illékonyrészecske-eltávolító átlagos részecskekoncentráció-csökkenési tényező;

$\bar{f}_{rb}$ a háttér-koncentráció méréshez használt hígítási elrendezésbe beépített illékonyrészecske-eltávolító átlagos részecskekoncentráció-csökkenési tényező;

d az alkalmazandó vizsgálati ciklus alapján megtett távolság (km).

$\bar{C}$ kigurulási idő középértékét az alábbi egyenlet használatával kell kiszámítani:

$$\bar{C} = \frac{\sum_{i=1}^n C_i}{n}$$

ahol:

C_i a részecskeszámlálóból származó hígított kipufogógáz részecske-koncentrációjának diszkrét mérése; köbcentiméterenkénti részecskeszám, koincidenziára korrigálva;

n az alkalmazandó vizsgálati ciklus során elvégzett diszkrét részecskeszám-koncentráció mérések teljes száma, amelyet az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$n = t \times f$$

ahol:

t az alkalmazandó vizsgálati ciklus időtartama (s);

f a részecskeszámláló adatnaplózási gyakorisága (Hz).

▼B

5. A ciklus energiaigényének kiszámítása

A számítást ellentétes rendelkezés hiányában a diszkrét időminta-vételi pontokban megadott cél-sebességörbe alapján kell elvégezni.

A számítás szempontjából minden egyes időminta időszakként értelmezett. Ezeknek az időszakoknak a Δt időtartamát ellentétes rendelkezés hiányában 1 másodpercre kell venni.

A teljes ciklus vagy egy adott ciklusszakasz E teljes energiaigényét az E_i értékeknek a megfelelő t_{start} és t_{end} közötti ciklusidő mentén történő összegzésével, az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$E = \sum_{t_{\text{start}}}^{t_{\text{end}}} E_i$$

▼B

ahol:

$$E_i = F_i \times d_i \text{ ha } F_i > 0$$

$$E_i = 0 \text{ ha } F_i \leq 0$$

valamint:

t_{start} a szóban forgó vizsgálati ciklus vagy szakasz kezdetének időpontja (s);

t_{end} a szóban forgó vizsgálati ciklus vagy szakasz végének időpontja (s);

E_i az (i-1) és (i) közötti időszak alatti energiaigény (Ws);

F_i az (i-1) és (i) közötti időszak alatti hajtóerő (N);

d_i az (i-1) és (i) közötti időszak alatt megtett távolság (m);

$$F_i = f_0 + f_1 \times \left(\frac{v_i + v_{i-1}}{2} \right) + f_2 \times \frac{(v_i + v_{i-1})^2}{4} + (1.03 \times TM) \times a_i$$

ahol:

F_i az (i-1) és (i) közötti időszak alatti hajtóerő (N);

▼M3

v_i a cél-sebesség a t_i időpontban (km/h);

▼B

TM a vizsgálati tömeg (kg);

a_i az (i-1) és (i) közötti időszak alatti gyorsulás (m/s^2);

f_0 , f_1 , f_2 a szóban forgó vizsgálati jármű (TM_L , TM_H vagy TM_{ind}) kigurulási menetellenállási együtthatói N, N/km/h, illetve $\text{N}/(\text{km/h})^2$ mértékegységben.

$$d_i = \frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3,6} \times (t_i - t_{i-1})$$

ahol:

d_i az (i-1) és (i) közötti időszak alatt megtett távolság (m);

▼M3

v_i a cél-sebesség a t_i időpontban (km/h);

▼B

t_i az idő (s).

$$a_i = \frac{v_i - v_{i-1}}{3,6 \times (t_i - t_{i-1})}$$

ahol:

a_i az (i-1) és (i) közötti időszak alatti gyorsulás (m/s^2);

▼M3

v_i a cél-sebesség a t_i időpontban (km/h);

▼B

t_i az idő (s).

▼B

6. A tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása
- 6.1. A tüzelőanyag-fogyasztási értékek kiszámításához szükséges tüzelőanyag-jellemzőket a IX. melléklet tartalmazza.
- 6.2. A tüzelőanyag-fogyasztási értékeket az A7/1. táblázat 6. lépése szerint kiszámított kritikus kibocsátási értékek, valamint 7. lépés szerint kiszámított CO₂ értékek figyelembevételével, a szénhidrogén-, a szénmonoxid- és a széndioxid-kibocsátások alapján kell kiszámítani.

▼M3

- 6.2.1. A tüzelőanyag-fogyasztás kiszámításához az ezen almeléklet 6.12. pontjában meghatározott, a H/C és O/C arányokat figyelembe vevő általános egyenletet kell alkalmazni.

▼B

- 6.2.2. Az ezen almeléklet 6. pontjában szereplő valamennyi egyenlet esetében:

Tüzelőanyag-fogyasztás	a tüzelőanyag-fogyasztás az adott tüzelőanyagból, l/100 km mértékegységben (vagy m ³ /100 km mértékegységben földgáz esetében, illetve kg/100 km mértékegységben hidrogén esetében);
H/C	az adott C _x H _y O _z tüzelőanyag hidrogén-szén aránya;
O/C	az adott C _x H _y O _z tüzelőanyag oxigén-szén aránya.
MW _C	a szén móltömege (12,011 g/mól);
MW _H	a hidrogén móltömege (1,008 g/mól);
MW _O	az oxigén móltömege (15,999 g/mól);
ρ _{fuel}	a vizsgálati tüzelőanyag sűrűsége (kg/l). Gáz-halmazállapotú tüzelőanyagok esetében a 15 °C hőmérsékleten érvényes tüzelőanyag-sűrűség;
HC	a szénhidrogén-kibocsátás (g/km);
CO	a szénmonoxid-kibocsátás (g/km);
CO ₂	a széndioxid-kibocsátás (g/km);
H ₂ O	a vízkibocsátás (g/km);
H ₂	a hidrogén-kibocsátás (g/km);
p ₁	a tüzelőanyag-tartálybeli gáznyomás az alkalmazandó vizsgálati ciklus előtt (Pa);
p ₂	a tüzelőanyag-tartálybeli gáznyomás az alkalmazandó vizsgálati ciklus után (Pa);
T ₁	a tüzelőanyag-tartálybeli gázhőmérséklet az alkalmazandó vizsgálati ciklus előtt (K);
T ₂	a tüzelőanyag-tartálybeli gázhőmérséklet az alkalmazandó vizsgálati ciklus után (K);
Z ₁	gáz-halmazállapotú tüzelőanyag kompresszibilitási tényezője p ₁ nyomáson és T ₁ hőmérsékleten;

▼B

Z_2 gáz-halmazállapotú tüzelőanyag kompresszibilitási tényezője p_2 nyomáson és T_2 hőmérsékleten;

V a gáz-halmazállapotú tüzelőanyag tartályának belső térfogata (m^3);

d az alkalmazandó szakasz vagy ciklus elméleti hossza (km).

6.3. Fenntartva

6.4. Fenntartva

6.5. Szikragyújtású benzinmotorral (E10) felszerelt járművek esetében

$$FC = \left(\frac{0,1206}{\rho_{\text{fuel}}} \right) \times [(0,829 \times HC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

6.6. PB-gáz-üzemű, szikragyújtású motorral felszerelt járművek esetében

$$FC_{\text{norm}} = \left(\frac{0,1212}{0,538} \right) \times [(0,825 \times HC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

6.6.1. Amennyiben a vizsgálathoz használt tüzelőanyag összetétele különbözik az átlagfogyasztás kiszámításához feltételezett összetételtől, akkor a gyártó kérésére egy cf korrekciós tényezőt lehet alkalmazni, az alábbi egyenlettel:

$$FC_{\text{norm}} = \left(\frac{0,1212}{0,538} \right) \times cf \times [(0,825 \times HC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

Az alkalmazandó cf korrekciós tényezőt az alábbi egyenlet segítségével kell meghatározni:

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

ahol:

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

6.7. Földgáz/biometán-üzemű, szikragyújtású motorral felszerelt járművek esetében

$$FC_{\text{norm}} = \left(\frac{0,1336}{0,654} \right) \times [(0,749 \times HC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

6.8. Fenntartva

6.9. Fenntartva

6.10. Kompressziós gyújtású dízelmotorral (B7) felszerelt járművek esetében

$$FC = \left(\frac{0,1165}{\rho_{\text{fuel}}} \right) \times [(0,858 \times HC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

▼B

- 6.11. Etanol-üzemű (E85), szikragyújtású motorral felszerelt járművek esetében

$$FC = \left(\frac{0,1743}{\rho_{\text{fuel}}} \right) \times [(0,574 \times \text{HC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

- 6.12. A tüzelőanyag-fogyasztás bármely vizsgálati tüzelőanyag esetében kiszámítható az alábbi egyenlettel:

$$FC = \frac{MW_C + \frac{H}{C} \times MW_H + \frac{O}{C} \times MW_O}{MW_C \times \rho_{\text{fuel}} \times 10} \times \left(\frac{MW_C}{MW_C + \frac{H}{C} \times MW_H + \frac{O}{C} \times MW_O} \times \text{HC} + \frac{MW_C}{MW_{\text{CO}}} \times \text{CO} + \frac{MW_C}{MW_{\text{CO}_2}} \times \text{CO}_2 \right)$$

- 6.13. Tüzelőanyag-fogyasztás hidrogén-üzemű, szikragyújtású motorral felszerelt járművek esetében:

$$FC = 0,024 \times \frac{V}{d} \times \left(\frac{1}{Z_1} \times \frac{p_1}{T_1} - \frac{1}{Z_2} \times \frac{p_2}{T_2} \right)$$

▼M3

A gáz-halmazállapotú vagy folyékony hidrogén-üzemű járművek esetében a jóváhagyó hatóság engedélyével a gyártó eldöntheti, hogy a tüzelőanyag-fogyasztást az FC értéket meghatározó alábbi egyenlettel, vagy valamely szabványos eljárással, mint például az SAE J2572 szabvány szerinti, számítja ki.

▼B

$$FC = 0,1 \times \left(0,1119 \times \text{H}_2\text{O} + \text{H}_2 \right)$$

A Z kompresszibilitási tényezőt az alábbi táblázatból kell meghatározni:

A7/2. táblázat

Z kompresszibilitási tényező

		T (K)									
		5	100	200	300	400	500	600	700	800	900
p (bar)	33	0,859	1,051	1,885	2,648	3,365	4,051	4,712	5,352	5,973	6,576
	53	0,965	0,922	1,416	1,891	2,338	2,765	3,174	3,57	3,954	4,329
	73	0,989	0,991	1,278	1,604	1,923	2,229	2,525	2,810	3,088	3,358
	93	0,997	1,042	1,233	1,470	1,711	1,947	2,177	2,400	2,617	2,829
	113	1,000	1,066	1,213	1,395	1,586	1,776	1,963	2,146	2,324	2,498
	133	1,002	1,076	1,199	1,347	1,504	1,662	1,819	1,973	2,124	2,271
	153	1,003	1,079	1,187	1,312	1,445	1,580	1,715	1,848	1,979	2,107
	173	1,003	1,079	1,176	1,285	1,401	1,518	1,636	1,753	1,868	1,981
	193	1,003	1,077	1,165	1,263	1,365	1,469	1,574	1,678	1,781	1,882
	213	1,003	1,071	1,147	1,228	1,311	1,396	1,482	1,567	1,652	1,735
	233	1,004	1,071	1,148	1,228	1,312	1,397	1,482	1,568	1,652	1,736
	248	1,003	1,069	1,141	1,217	1,296	1,375	1,455	1,535	1,614	1,693

▼B

		T (K)									
		5	100	200	300	400	500	600	700	800	900
	263	1,003	1,066	1,136	1,207	1,281	1,356	1,431	1,506	1,581	1,655
	278	1,003	1,064	1,130	1,198	1,268	1,339	1,409	1,480	1,551	1,621
	293	1,003	1,062	1,125	1,190	1,256	1,323	1,390	1,457	1,524	1,590
	308	1,003	1,060	1,120	1,182	1,245	1,308	1,372	1,436	1,499	1,562
	323	1,003	1,057	1,116	1,175	1,235	1,295	1,356	1,417	1,477	1,537
	338	1,003	1,055	1,111	1,168	1,225	1,283	1,341	1,399	1,457	1,514
	353	1,003	1,054	1,107	1,162	1,217	1,272	1,327	1,383	1,438	1,493

Ha a szükséges p és T érték nem szerepel a táblázatban, akkor azt lineáris interpolációval kell meghatározni a táblázatban szereplő, a keresett kompresszibilitási tényezővel szomszédos értékekből.

▼M3

7. Menetgörbe-jelzőszámok

7.1. Általános követelmények

Az A1/1–A1/12 táblázatokban lévő időpontok között előírt sebességet lineáris interpolációval, 10 Hz gyakoriság mellett kell meghatározni.

A gázpedál teljes mértékű lenyomása esetén a jármű tényleges sebessége helyett az előírt sebességet kell alkalmazni a menetgörbe ilyen üzemi időszakokra vonatkozó jellemzőinek kiszámítása során.

Tisztán elektromos járművek esetében a menetgörbe-jelzőszámok magukban foglalják a 8. al melléklet 3.2.4.5. pontjában meghatározott megszakadási feltétel bekövetkezése előtt befejezett valamennyi WLTC ciklust és szakaszt.

7.2. A menetgörbe jellemzőinek kiszámítása

Az SAE J2951(2014. januárban felülvizsgált) szabvány értelmében az alábbi jellemzőket kell kiszámítani:

- a) IWR: Tehetetlenségi besorolás (százalék);
- b) RMSSE: Négyzetes sebességhiba-középérték (km/h).

7.3. Menetgörbe-jelzőszámok kritériumai

Típusjóváahagyási vizsgálatok esetén a jelzőszámoknak meg kell felelniük az alábbi feltételeknek:

- a) az IWR a – 2,0 és + 4,0 százalék közötti tartományba esik;
- b) az RMSSE kevesebb, mint 1,3 km/h.

8. N/V arányok kiszámítása

Az n/v arányokat az alábbi egyenlet használatával kell kiszámítani:

▼ **M3**

$$\left(\frac{n}{v}\right)_i = (r_i \times r_{\text{axle}} \times 60\,000) / (U_{\text{dyn}} \times 3,6)$$

ahol:

n a motorfordulatszám (min^{-1});

v a jármű sebessége (km/h);

r_i az áttételi viszonyszám i sebességfokozatban;

r_{axle} a tengely áttételi viszonyszáma.

U_{dyn} a hajtott tengely gumibroncsainak dinamikus gördülőkörlete, amit a következő egyenlet használatával kell kiszámítani:

$$U_{\text{dyn}} = 3,05 \times \left(2 \left(\frac{H/W}{100} \right) \times W + (R \times 25,4) \right)$$

ahol:

H/W a gumibroncs profilaránya, pl. „45” egy 225/45 R17 gumibroncs esetében;

W a gumibroncs szélessége (mm); pl. „225” egy 225/45 R17 gumibroncs esetében;

R a kerék átmérője (inch); pl. „17” egy 225/45 R17 gumibroncs esetében;

Az U_{dyn} értékeket egész milliméterre kell kerekíteni.

Ha az U_{dyn} érték eltér az első és a hátsó tengelyek esetében, akkor a fő meghajtott tengely n/v értékét kell alkalmazni. Kérés esetén a jóváhagyó hatóság részére biztosítani kell az e választással kapcsolatos szükséges információkat.

▼B8. *almelléklet***Tiszta elektromos, hibrid hajtású elektromos és sűrített hidrogén tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek**

1. Általános követelmények

Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek, külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek vizsgálata esetén a 6. al melléklet 2. függeléke helyett ezen al melléklet 2. és 3. függelékét kell alkalmazni.

Ellentétes rendelkezés hiányában ezen al melléklet valamennyi követelménye egyaránt vonatkozik járművezető által választható üzemmódokkal rendelkező és nem rendelkező járművekre. Amennyiben ezen al melléklet kifejezetten másként nem rendelkezik, akkor a 6. al mellékletben meghatározott követelmények és eljárások továbbra is érvényesek a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre, a külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre, a nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművekre és a tiszta elektromos hajtású járművekre.

▼M3

1.1. Elektromos paraméterek mértékegységei, pontossága és felbontása

A mérési mértékegységek, pontosságok és felbontás az A8/1. táblázatban megadottak szerintiek.

*A8/1. táblázat***Mérési paraméterek, mértékegységek, pontosságok és felbontás**

Paraméter	Mértékegységek	Pontosság	Felbontás
Elektromos energia ⁽¹⁾	Wh	± 1 százalék	0,001 kWh ⁽²⁾
Elektromos áramerősség	A	± 0,3 százalék (teljes skálára értelmezve) vagy a leolvasott érték ± 1 százaléka ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	0,1 A
Elektromos feszültség	V	± 0,3 százalék (teljes skálára értelmezve) vagy a leolvasott érték ± 1 százaléka ⁽³⁾	0,1 V

⁽¹⁾ Berendezések: statikus mérőműszer aktív energia méréséhez.

⁽²⁾ Váltakozó áramú wattórámérő, az IEC 62053-21 szabvány szerinti 1. osztályú vagy azzal egyenértékű.

⁽³⁾ A nagyobbik érték.

⁽⁴⁾ Az áramintegrálási frekvencia értéke legalább 20 Hz.

1.2. Kibocsátás és tüzelőanyag-fogyasztás vizsgálat

A paramétereknek, a mértékegységeknek és a mérési pontosságoknak a tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek esetében előírtakkal megegyezőnek kell lenniük.

▼B

1.3. A vizsgálati végeredmények mértékegysége és ismételhetősége

A végeredmények közzététele során a mértékegységeket és azok ismételhetőségét az A8/2. táblázatban megadottak szerint kell alkalmazni. Az ezen al melléklet 4. pontja szerinti számításokat kerekítés nélküli értékekkel kell végezni.

▼ **M3**

A8/2. táblázat

A vizsgálati végeredmények mértékegysége és ismételhetősége

Paraméter	Mértékegységek	A vizsgálati végeredmények ismételhetősége
$PER_{(p)}^{(2)}$, PER_{city} , $AER_{(p)}^{(2)}$, AER_{city} , $EAER_{(p)}^{(2)}$, $EAER_{city}$, $R_{CDA}^{(1)}$, R_{CDC}	km	A következő egész számra kerekítve
$FC_{CS(p)}^{(2)}$, FC_{CD} , $FC_{weighted}$ hibrid elektromos járművek esetében	l/100km	Az első tizedesjegyre kerekítve
$FC_{CS(p)}^{(2)}$ tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek esetében	kg/100km	A második tizedesjegyre kerekítve
$MC_{O2,CS(p)}^{(2)}$, $MC_{O2,CD}$, $MC_{O2,súlyozott}$	g/km	A következő egész számra kerekítve
$EC_{(p)}^{(2)}$, EC_{city} , $EC_{AC,CD}$, $EC_{AC,weighted}$	Wh/km	A következő egész számra kerekítve
E_{AC}	kWh	Az első tizedesjegyre kerekítve

(1) nem egyedi jármű-paraméter.

(2) (p) a vizsgált időszakot jelenti, amely egy szakasz, szakaszok kombinációja vagy az egész ciklus lehet.

▼ **B**

1.4. A járművek kategorizálása

Valamennyi külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművet, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművet, tiszta elektromos hajtású járművet és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművet 3. osztályú járműnek kell besorolni. Az 1. típusú vizsgálati eljárás során alkalmazandó vizsgálati ciklust ezen al melléklet 1.4.2. pontja szerint, az ezen al melléklet 1.4.1. pontjában ismertetett megfelelő referencia-vizsgálati ciklus alapján kell meghatározni.

1.4.1. Referencia-vizsgálati ciklus

▼ **M3**

1.4.1.1. A 3. osztályú járművek referencia-vizsgálati ciklusa az 1. al melléklet 3.3. pontjában került meghatározásra.

1.4.1.2. Tiszta elektromos hajtású járművek esetében az 1. al melléklet 8.2.3. és 8.3. pontja szerinti redukálási eljárást az 1. al melléklet 3.3. pontja szerint a vizsgálati ciklusokra a névleges teljesítmény helyett a legnagyobb hasznos teljesítmény figyelembevételével lehet alkalmazni a 85. sz. ENSZ EGB-előírás szerint. Ilyen esetben a redukált ciklus a referencia-vizsgálati ciklus.

▼ **B**

1.4.2. Alkalmazandó vizsgálati ciklus

1.4.2.1. Alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus

Az ezen al melléklet 1.4.1. pontja szerinti referencia-vizsgálati ciklust kell az 1. típusú vizsgálati eljárás esetében az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusnak (WLTC) tekinteni.

Abban az esetben, ha az ezen al melléklet 1.4.1. pontjában ismertetett referencia-vizsgálati ciklus alapján az 1. al melléklet 9. pontja kerül alkalmazásra, akkor ezt a módosított vizsgálati ciklust kell az 1. típusú vizsgálati eljárás esetében az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusnak (WLTC) tekinteni.

▼ M3

- 1.4.2.2. Alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus
- A 3. osztályú WLTC city vizsgálati ciklus (WLTC_{city}) az 1. almel-
léklet 3.5. pontjában kerül meghatározásra.
- 1.5. Kézi kapcsolású sebességváltóval felszerelt külső feltöltésű hibrid
hajtású elektromos járművek, nem külső feltöltésű hibrid hajtású
elektromos járművek és tiszta elektromos hajtású járművek
- A járművet úgy kell vezetni, ahogy azt a sebességváltást jelző
műszer jelzi, ha az rendelkezésre áll, vagy a gyártói kézikönyvben
foglalt utasítások szerint.
2. A vizsgálati jármű bejáratása
- Az e melléklet szerint vizsgált járművet jó műszaki állapotban kell
vizsgálatra bocsátani és a gyártó ajánlásainak megfelelően kell bejá-
ratni. Abban az esetben, ha az újratölthető energiatároló rendszerek
a szokásos üzemi hőmérséklet-tartomány felett üzemelnek, akkor az
üzemeltetőnek be kell tartania a jármű gyártója által ajánlott eljárást
az újratölthető energiatároló rendszer hőmérsékletének a szokásos
üzemi tartományban tartása érdekében. A gyártónak igazolnia kell,
hogy az újratölthető energiatároló rendszer hőszabályozó rendszere
nincs letiltva, és nem csökkentett módban üzemel.
- 2.1. A külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járműveket és a nem
külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járműveket a 6. almel-
léklet 2.3.3. pontjában foglalt előírások szerint kell bejáratni.
- 2.2. A nem külső feltöltésű, tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járműveket
a tüzelőanyag-cellájuk és az újratölthető energiatároló rendszerük
beépítését követően legalább 300 km távolságon kell bejáratni.
- 2.3. A tiszta elektromos hajtású járműveket legalább 300 km-en vagy
egy teljes töltési távolságon kell bejáratni, attól függően, hogy
melyik a hosszabb.
- 2.4. Az ellenőrzésből ki kell zárni minden olyan újratölthető energiatá-
roló rendszert, amely nincs hatással a CO₂-kibocsátásokra vagy a H₂
felhasználásra.

▼ B

3. A vizsgálat menete
- 3.1. Általános követelmények
- 3.1.1. Valamennyi külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos jármű, nem
külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos jármű, tiszta elektromos
hajtású jármű és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid
hajtású jármű esetében adott esetben az alábbiak érvényesek:
- 3.1.1.1. A járműveket az ezen almeléklet 1.4.2. pontjában ismertetett alkal-
mazandó vizsgálati ciklusok szerint kell vizsgálni.

▼ M3

- 3.1.1.2. Ha a jármű nem tudja az alkalmazandó vizsgálati ciklust a sebes-
séggörbére vonatkozó, a 6. almeléklet 2.6.8.3. pontja szerinti tűré-
seken belül követni, akkor a gázpedált ellentétes utasítás hiányában
teljesen le kell nyomni az előírt sebességgörbe újbóli eléréséig.

▼B

- 3.1.1.3. Az erőátviteli rendszer indítási folyamatát az erre a célra szolgáló berendezések segítségével, a gyártói utasítások alapján kell végrehajtani.
- 3.1.1.4. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és tiszta elektromos hajtású járművek esetében a kipufogógáz-kibocsátás mintavételezését és az elektromos energiafogyasztás mérését valamennyi alkalmazandó vizsgálati ciklus esetében a jármű indítási eljárása előtt vagy annak időpontjában kell megkezdeni, és az egyes alkalmazandó vizsgálati ciklusok befejezéséig kell végezni.
- 3.1.1.5. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetében a kibocsátott gáz-halmazállapotú vegyületeket minden egyes vizsgálati szakasz esetében elemezni kell. Az adott szakaszra vonatkozó elemzés kihagyható olyan szakaszok esetében, amelyek közben a belsőégésű motor nem üzemel.
- 3.1.1.6. A részecskeszámot minden egyes szakaszra vonatkozóan elemezni kell, és a részecske-kibocsátást minden egyes alkalmazandó vizsgálati ciklusra vonatkozóan elemezni kell.

▼M3

- 3.1.2. A 6. al melléklet 2.7.2. pontjában ismertetett kényszerhűtést csak külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek ezen al melléklet 3.2. pontja szerinti 1. típusú töltésfenntartási vizsgálata, illetve nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek ezen al melléklet 3.3. pontja szerinti vizsgálata esetén szabad alkalmazni.

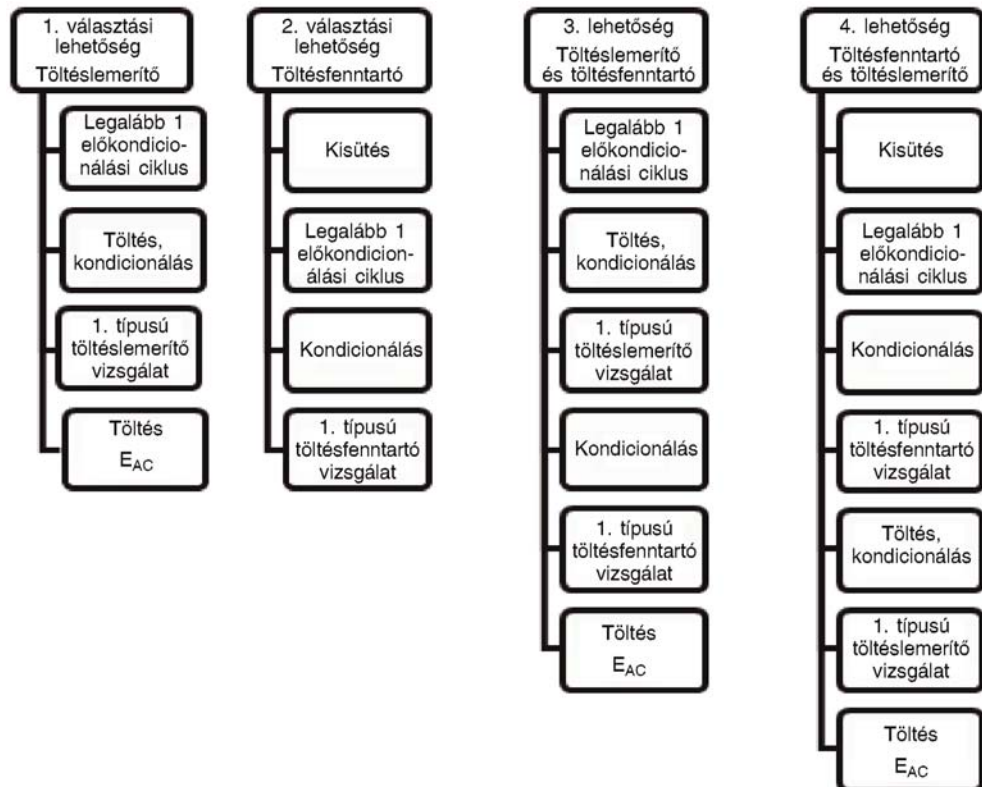
▼B

- 3.2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek
- 3.2.1. A járműveket töltéslemerítő üzemállapotban (CD üzemállapot) és töltésfenntartó üzemállapotban (CS üzemállapot) kell vizsgálni.
- 3.2.2. A járműveket négy vizsgálati program szerint lehet vizsgálni:
- 3.2.2.1. 1. lehetőség: 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat, azt követő 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat nélkül.
- 3.2.2.2. 2. lehetőség: 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat, azt követő 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat nélkül.
- 3.2.2.3. 3. lehetőség: 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat, azt követő 1. típusú töltésfenntartási vizsgálattal.
- 3.2.2.4. 4. lehetőség: 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat, azt követő 1. típusú töltéslemerítési vizsgálattal.



A8/1. ábra

Lehetséges vizsgálati programok külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek vizsgálata esetén



3.2.3. A járművezető által választható üzemmódokat a vizsgálati programok (az 1. lehetőségtől a 4. lehetőségig) alábbi leírásai szerint kell beállítani.

3.2.4. 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat, azt követő 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat nélkül (1. lehetőség)

Az 1. lehetőség szerinti, az ezen al melléklet 3.2.4.1–3.2.4.7. pontjában ismertetett vizsgálati program, valamint az újratölthető energiatároló rendszer hozzá tartozó töltöttségi szint-görbéje ezen al melléklet 1. függelékének A8.App1/1. ábráján látható.

3.2.4.1. Előkondicionálás

A járművet az ezen al melléklet 4. függelékének 2.2. pontjában ismertetett eljárás alapján kell előkészíteni.

3.2.4.2. Vizsgálati feltételek

3.2.4.2.1. A vizsgálatot az ezen al melléklet 4. függelékének 2.2.3. pontjában ismertetett feltöltési követelményeknek megfelelően teljesen feltöltött újratölthető energiatároló rendszerrel kell végrehajtani, és a járművet az ezen al melléklet 3.3.5. pontjában meghatározott töltéslemerítő üzemállapotban kell üzemeltetni.

3.2.4.2.2. Járművezető által választható üzemmód kiválasztása

Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező járművek esetében az üzemmódot ezen al melléklet 6. függelékének 2. pontjának megfelelően kell kiválasztani az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat-hoz.

▼B

- 3.2.4.3. Az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat menete
- 3.2.4.3.1. Az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat több egymást követő szakaszból áll, amelyeket a töltésfenntartó üzemállapot eléréséig tartó, de legfeljebb 30 perc időtartamú kondicionálások követnek.

- 3.2.4.3.2. Az egyes vizsgálati ciklusok közötti kondicionálás során az erőátviteli rendszert le kell kapcsolni, és az újratölthető energiatároló rendszert nem szabad külső elektromos energiaforrásról újratölteni. Az összes újratölthető energiatároló rendszer elektromos áramának mérése, valamint az összes újratölthető energiatároló rendszer elektromos feszültségének az ezen al melléklet 3. függeléke szerinti meghatározására szolgáló műszereket nem szabad kikapcsolni a vizsgálati ciklus szakaszai között. Amperóramérős mérés esetén az integrálásnak a teljes vizsgálat alatt, egészen a vizsgálat befejezéséig aktívnak kell maradnia.

A járművet a kondicionálás utáni újraindítást követően az ezen al melléklet 3.2.4.2.2. pontja szerinti, járművezető által választható üzemmódban kell üzemeltetni.

- 3.2.4.3.3. Az 5. al melléklet 5.3.1. pontjától eltérően, de az 5. al melléklet 5.3.1.2. pontjának sérelme nélkül, az elemző berendezések kalibrálását és nullapont-ellenőrzését az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat előtt és után is el lehet végezni.

- 3.2.4.4. Az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat vége
- Az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat akkor tekinthető a végéhez érkezettnek, amikor az ezen al melléklet 3.2.4.5. pontja szerinti megszakítási feltétel az első alkalommal bekövetkezik. A megszakítási feltétel első alkalommal történő bekövetkeztéig – és azt is beleértve – eltelt alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok számát $n+1$ értékűnek kell venni.

Az n -edik alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklus meghatározása az átmeneti ciklus.

Az $(n+1)$ -edik alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklus meghatározása az igazolási ciklus.

▼M3

Olyan járművek esetében, amelyek töltésfenntartási képessége nem elegendő a teljes alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklushoz, az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat akkor érkezik el a végéhez, amikor vezető a szabványos fedélzeti műszerektől jelzést kap a jármű megállítására, vagy amikor a jármű legalább 4 másodpercen át folyamatosan eltér az előírt sebességgörbe tűréshatártól. A gázpedált fel kell engedni, és a járművet 60 másodpercen belül álló helyzetűre kell fékezn.

▼B

- 3.2.4.5. Megszakítási feltétel

▼B

- 3.2.4.5.1. Ki kell értékelni, hogy a megszakítási feltétel minden egyes végrehajtott alkalmazandó ciklus során bekövetkezett-e.
- 3.2.4.5.2. Az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat megszakítási feltétele akkor következik be, amikor az alábbi egyenlettel kiszámított $REEC_i$ relatív elektromos energiaváltozás értéke kisebb, mint 0,04.

$$REEC_i = \frac{|\Delta E_{REESS,i}|}{E_{cycle} \times \frac{1}{3\,600}}$$

ahol:

$REEC_i$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat szóban forgó alkalmazandó vizsgálati ciklusának relatív elektromos energiaváltozása;

$\Delta E_{REESS,i}$ az összes újratölthető energiatároló rendszernek a vizsgált i 1. típusú töltéslemerítési vizsgálati ciklusra ezen al melléklet 4.3. pontja szerint kiszámított elektromos energiaváltozása (Wh);

E_{cycle} a szóban forgó alkalmazott WLTP vizsgálati ciklus 7. al melléklet 5. pontja szerint számított ciklus-energiaigénye (Ws);

i a szóban forgó alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus sorszáma;

$\frac{1}{3\,600}$ a ciklus energiaigényének Wh mértékegységre való átszámításához tartozó átváltási tényező.

- 3.2.4.6. Az újratölthető energiatároló rendszer töltése és az újratöltött elektromos energia mérése

- 3.2.4.6.1. A járművet az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat megszakítási feltételének első alkalommal történő bekövetkeztéhez tartozó, $(n+1)$ sorszámú alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus után 120 percen belül csatlakoztatni kell az elektromos hálózathoz.

Az újratölthető energiatároló rendszer akkor teljesen feltöltött, ha bekövetkezik az ezen al melléklet 4. függelékének 2.2.3.2. pontjában meghatározott töltés-befejezési feltétel.

- 3.2.4.6.2. A villamos fővezetékéből származó E_{AC} újratöltött elektromos energiát, valamint a töltés időtartamát a jármű töltője és az elektromos hálózat aljzata között elhelyezett elektromos energiamérő berendezéssel kell mérni. Az elektromos energia mérése akkor állítható le, ha bekövetkezik az ezen al melléklet 4. függelékének 2.2.3.2. pontjában meghatározott töltés-befejezési feltétel.

▼M3

- 3.2.4.7. Az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálaton belüli minden egyes alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusnak teljesítenie kell a 6. al melléklet 1.2. pontja szerinti vonatkozó kritikus kibocsátási határértékeket.

▼B

- 3.2.5. 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat, azt követő 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat nélkül (2. lehetőség)
- A 2. lehetőség szerinti, ezen al melléklet 3.2.5.1–3.2.5.3.3. pontjában ismertetett vizsgálati program, valamint az újratölthető energiatároló rendszer hozzá tartozó töltöttségi szint-görbéje ezen al melléklet 1. függelékének A8.App1/2. ábráján látható.
- 3.2.5.1. Előkondicionálás és kondicionálás
- A járművet az ezen al melléklet 4. függelékének 2.1. pontjában ismertetett eljárás alapján kell előkészíteni.
- 3.2.5.2. Vizsgálati feltételek
- 3.2.5.2.1. A vizsgálatokat a járművet az ezen al melléklet 3.3.6. pontjában meghatározott töltésfenntartó üzem állapotban üzemeltetve kell végrehajtani.
- 3.2.5.2.2. Járművezető által választható üzemmód kiválasztása
- Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező járművek esetében az üzemmódot ezen al melléklet 6. függelék 3. pontjának megfelelően kell kiválasztani az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat-hoz.
- 3.2.5.3. 1. típusú vizsgálat menete
- 3.2.5.3.1. A járműveket a 6. al mellékletben ismertetett 1. típusú vizsgálati eljárások szerint kell vizsgálni.
- 3.2.5.3.2. A kibocsátott CO₂ tömeget szükség esetén ezen al melléklet 2. függelékének megfelelően korrigálni kell.

▼M3

- 3.2.5.3.3. Az ezen al melléklet 3.2.5.3.1. pontja szerinti vizsgálatnak teljesítenie kell a 6. al melléklet 1.2. pontja szerinti vonatkozó kritikus kibocsátási határértékeket.

▼B

- 3.2.6. 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat, azt követő 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat (3. lehetőség)
- A 3. lehetőség szerinti, ezen al melléklet 3.2.6.1–3.2.6.3. pontjában ismertetett vizsgálati program, valamint az újratölthető energiatároló rendszer hozzá tartozó töltöttségi szint-görbéje ezen al melléklet 1. függelékének A8.App1/3. ábráján látható.
- 3.2.6.1. Az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálatra vonatkozóan az ezen al melléklet 3.2.4.1–3.2.4.5. pontjában, valamint 3.2.4.7. pontjában ismertetett vizsgálati programot kell követni.
- 3.2.6.2. Ezt követően, az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálatra vonatkozóan az ezen al melléklet 3.2.5.1–3.2.5.3. pontjában ismertetett vizsgálati programot kell követni. Az ezen al melléklet 4. függelékének 2.1.1–2.1.2. pontja nem alkalmazandó.
- 3.2.6.3. Az újratölthető energiatároló rendszer töltése és az újratöltött elektromos energia mérése

▼B

- 3.2.6.3.1. A járművet az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat befejezését követően 120 percen belül csatlakoztatni kell az elektromos hálózathoz.

Az újratölthető energiatároló rendszer akkor teljesen feltöltött, ha bekövetkezik az ezen al melléklet 4. függelékének 2.2.3.2. pontjában meghatározott töltés-befejezési feltétel.

- 3.2.6.3.2. A villamos fővezetékéből származó E_{AC} újratöltött elektromos energiát, valamint a töltés időtartamát a jármű töltője és az elektromos hálózat aljzata között elhelyezett energiamérő berendezéssel kell mérni. Az elektromos energia mérése akkor állítható le, ha bekövetkezik az ezen al melléklet 4. függelékének 2.2.3.2. pontjában meghatározott töltés-befejezési feltétel.

- 3.2.7. 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat, azt követő 1. típusú töltéslemerítési vizsgálattal (4. lehetőség)

A 4. lehetőség szerinti, ezen al melléklet 3.2.7.1–3.2.7.2. pontjában ismertetett vizsgálati program, valamint az újratölthető energiatároló rendszer hozzá tartozó töltöttségi szint-görbéje ezen al melléklet 1. függelékének A8.App1/4. ábráján látható.

- 3.2.7.1. Az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálatra vonatkozóan az ezen al melléklet 3.2.5.1–3.2.5.3. pontjában, valamint ezen al melléklet 3.2.6.3.1. pontjában ismertetett vizsgálati programot kell követni.

- 3.2.7.2. Ezt követően, az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálatra vonatkozóan az ezen al melléklet 3.2.4.2–3.2.4.7. pontjában ismertetett vizsgálati programot kell követni.

- 3.3. Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek

Az ezen al melléklet 3.3.1–3.3.3. pontjában ismertetett vizsgálati program, valamint az újratölthető energiatároló rendszer hozzá tartozó töltöttségi szint-görbéje ezen al melléklet 1. függelékének A8.App1/5. ábráján látható.

- 3.3.1. Előkondicionálás és kondicionálás

▼M3

- 3.3.1.1. A jármű előkondicionálását a 6. al melléklet 2.6. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani.

A 6. al melléklet 2.6. szakaszának követelményein felül, az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszer töltési szintje a töltésfenntartási vizsgálathoz az előkondicionálás előtt a gyártói ajánlásoknak megfelelően beállítható annak érdekében, hogy a vizsgálatot töltésfenntartó üzemállapotban el lehessen végezni.

- 3.3.1.2. A jármű kondicionálását a 6. al melléklet 2.7. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani.

▼B

- 3.3.2. Vizsgálati feltételek

- 3.3.2.1. A járműveket az ezen melléklet 3.3.6. pontjában meghatározottak szerinti töltésfenntartó üzemállapotban kell vizsgálni.

▼B

- 3.3.2.2. Járművezető által választható üzemmód kiválasztása
- Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező járművek esetében az üzemmódot ezen al melléklet 6. függeléke 3. pontjának megfelelően kell kiválasztani az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat-hoz.
- 3.3.3. 1. típusú vizsgálat menete
- 3.3.3.1. A járműveket a 6. al mellékletben ismertetett 1. típusú vizsgálati eljárás szerint kell vizsgálni.
- 3.3.3.2. A kibocsátott CO₂ tömeget szükség esetén ezen al melléklet 2. függelékének megfelelően korrigálni kell.

▼M3

- 3.3.3.3. Az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálatnak teljesítenie kell a 6. al melléklet 1.2. pontja szerinti vonatkozó kritikus kibocsátási határértékeket.

▼B

- 3.4. Tiszta elektromos hajtású járművek

▼M3

- 3.4.1. Általános előírások
- A tisztán elektromos hatósugár és az elektromosenergia-fogyasztás megállapítására szolgáló vizsgálati eljárást a vizsgálati jármű becsült tisztán elektromos hatósugara (PER) alapján az A8/3. táblázat segítségével kell megválasztani. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az alkalmazandó vizsgálati eljárást az adott interpolációs járműcsalád H járművének tisztán elektromos hatósugara alapján kell megválasztani.

A8/3. táblázat

A tisztán elektromos hatósugár és az elektromosenergia-fogyasztás megállapítására szolgáló eljárások

Alkalmazandó vizsgálati ciklus	A becsült tisztán elektromos hatósugár	Vonatkozó vizsgálati eljárás
Az ezen al melléklet 1.4.2.1. pontja szerinti vizsgálati ciklus.	...rövidebb, mint 3 alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus hossza.	Egymást követő ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati eljárás (ezen al melléklet 3.4.4.1. pontja szerint)
	...3 alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus hosszával megegyező vagy hosszabb.	Lerövidített 1. típusú vizsgálati eljárás (ezen al melléklet 3.4.4.2. pontja szerint).
Az ezen al melléklet 1.4.2.2. pontja szerinti városi ciklus.	...nem áll rendelkezésre a teljes alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus alatt.	Egymást követő ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati eljárás (ezen al melléklet 3.4.4.1. pontja szerint).

A gyártónak a vizsgálat előtt a becsült tisztán elektromos hatósugárra vonatkozó bizonyítékkal kell szolgálnia a jóváhagyó hatóság felé. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az alkalmazandó vizsgálati eljárást az interpolációs járműcsalád H járművének becsült tisztán elektromos hatósugara alapján kell meghatározni. Az alkalmazott vizsgálati eljárás révén megállapított tisztán elektromos hatósugárnak igazolnia kell, hogy a megfelelő vizsgálati eljárás került kiválasztásra.

▼ M3

Az egymást követő ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati eljárás ezen al melléklet 3.4.2., 3.4.3. és 3.4.4.1. pontjában ismertetett vizsgálati programja, valamint az újratölthető energiatároló rendszer hozzá tartozó töltöttségi szint-görbéje ezen al melléklet 1. függelékének A8.App1/6. ábráján látható.

A lerövidített 1. típusú vizsgálati eljárás ezen al melléklet 3.4.2., 3.4.3. és 3.4.4.2. pontjában ismertetett vizsgálati programja, valamint az újratölthető energiatároló rendszer hozzá tartozó töltöttségi szint-görbéje ezen al melléklet 1. függelékének A8.App1/7. ábráján látható.

▼ B

3.4.2. Előkondicionálás

A járművet az ezen al melléklet 4. függelékének 3. pontjában ismertetett eljárás alapján kell előkészíteni.

▼ M3

3.4.3. Járművezető által választható üzemmód kiválasztása

Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező járművek esetében az üzemmódot ezen al melléklet 6. függeléké 4. pontjának megfelelően kell kiválasztani a vizsgálathoz.

▼ B

3.4.4. Tiszta elektromos hajtású járművek 1. típusú vizsgálati eljárásai

3.4.4.1. Egymást követő ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati eljárás

3.4.4.1.1. Sebességgörbe és szünetek

A vizsgálatot az alkalmazandó vizsgálati ciklusok egymást követő végrehajtásával kell végezni egészen addig, míg az ezen al melléklet 3.4.4.1.3. pontja szerinti megszakítási feltétel nem jelentkezik.

▼ M3

Szünet a járművezető és/vagy a gépkezelő számára csak a vizsgálati ciklusok között, és legfeljebb 10 perc teljes szünet-időtartamig megengedett. Az erőátviteli rendszert szünet alatt le kell kapcsolni.

▼ B

3.4.4.1.2. Az újratölthető energiatároló rendszer áramának és feszültségének mérése

A vizsgálat kezdetétől a megszakítási feltétel bekövetkeztéig az összes újratölthető energiatároló rendszer elektromos áramát az ezen al melléklet 3. függeléké szerint mérni kell, valamint meg kell határozni az elektromos feszültségét ezen al melléklet 3. függeléké szerint.

▼ M3

3.4.4.1.3. Megszakítási feltétel

A megszakítási feltétel akkor következik be, amikor a jármű legalább 4 másodpercen keresztül folyamatosan meghaladja a sebességgörbe 6. al melléklet 2.6.8.3. pontjában meghatározott tűrését. A gázpedált fel kell engedni. A járművet 60 másodpercen belül álló helyzetűre kell fékezni.

▼ B

3.4.4.2. Lerövidített 1. típusú vizsgálati eljárás

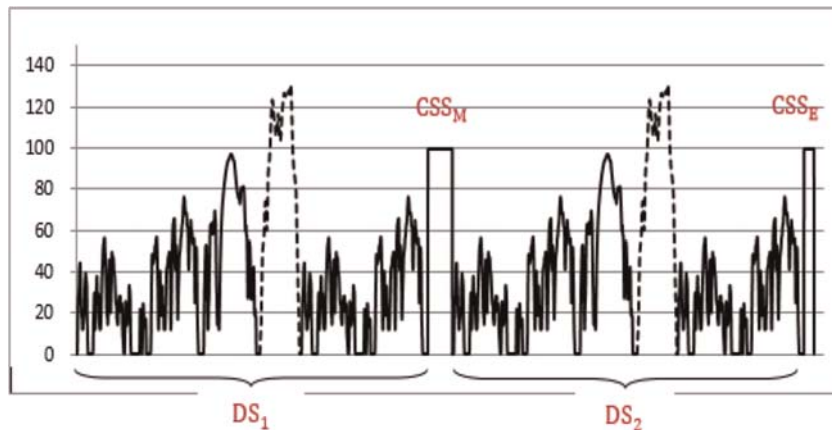
3.4.4.2.1. Sebességgörbe

A lerövidített 1. típusú vizsgálati eljárás két dinamikus szakasz (DS_1 és DS_2) és két állandó sebességű szakasz (CSS_M és CSS_E) kombinációjából áll az A8/2. ábrán bemutatottak szerint.

▼ B

A8/2. ábra

A lerövidített 1. típusú vizsgálati eljárás sebességgörbéje

▼ M3

A DS_1 és a DS_2 dinamikus szakasz a vizsgált szakasz, az alkalmazandó WLTP városi ciklus és az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus energiafogyasztásának meghatározására szolgál.

▼ B

A CSS_M és a CSS_E állandó sebességű szakasz célja a vizsgálat időtartamának csökkentése az újratölthető energiatároló rendszernek az egymást követő ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati eljárásbeli gyorsabb ütemű lemerítése révén.

▼ M3

3.4.4.2.1.1. Dinamikus szakaszok

A DS_1 és a DS_2 dinamikus szakasz is egy-egy ezen al melléklet 1.4.2.1. szakasza szerinti alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusból, és egy-egy azt követő, ezen al melléklet 1.4.2.2. szakasza szerinti alkalmazandó WLTP városi vizsgálati ciklusból áll.

▼ B

3.4.4.2.1.2. Állandó sebességű szakaszok

▼ M3

A CSS_M és a CSS_E szakasz alatti állandó sebességnek megegyezőnek kell lennie. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az interpolációs járműcsaládon belül ugyanazt az állandó sebességet kell alkalmazni.

▼ B

a) Sebességre vonatkozó előírások

Az állandó sebességű szakaszok legkisebb megengedett sebessége 100 km/h. A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság engedélyével, magasabb állandó sebesség is választható az állandó sebességű szakaszok számára.

Az állandó sebességszintre történő gyorsulást finoman, a dinamikus szakaszok befejezését követő 1 percen belül, továbbá az A8/4. táblázat szerinti fékezés esetén az erőátviteli rendszer indítási eljárásának kezdeményezését követően kell végrehajtani.

Ha a jármű legnagyobb sebessége alacsonyabb, mint az állandó sebességű szakaszok sebessége számára az ezen szakaszbeli, sebességre vonatkozó előírások szerint megengedett legalacsonyabb sebesség, akkor az állandó sebességű szakaszokra előírt sebességnek a jármű legnagyobb sebességével egyenlőnek kell lennie.

▼Bb) A CSS_E és a CSS_M szakaszhoz tartozó távolság meghatározása

A CSS_E állandó sebességű szakasz hosszát az újratölthető energiatároló rendszerben az ezen al melléklet 4.4.2.1. pontja szerint rendelkezésre álló energia (UBE_{STP}) százalékos mértéke alapján kell meghatározni. A DS₂ dinamikus sebességű szakasz után az újratölthető meghajtóenergia-tároló rendszerben maradó energia mennyisége legfeljebb az UBE_{STP} 10 százalékát érheti el. A gyártónak a vizsgálat után igazolnia kell a jóváhagyó hatóság felé, hogy ez a követelmény teljesült.

A CSS_M állandó sebességű szakasz hossza az alábbi egyenlettel számítható ki:

$$d_{\text{CSSM}} = \text{PER}_{\text{est}} - d_{\text{DS1}} - d_{\text{DS2}} - d_{\text{CSSE}}$$

ahol:

PER_{est} a vizsgált tiszta elektromos hajtású jármű becsült tisztán elektromos hatósugara (km);

d_{DS1} az 1. dinamikus sebességű szakasz hossza (km);

d_{DS2} a 2. dinamikus sebességű szakasz hossza (km);

d_{CSSE} a CSS_E állandó sebességű szakasz hossza (km).

3.4.4.2.1.3. Szünetek

A járművezetőnek és/vagy a gépkezelőnek szünet csak az állandó sebességű szakaszok alatt megengedett az A8/4. táblázatban ismertetettek szerint.

A8/4. táblázat

Szünet a járművezető és/vagy a vizsgálati gépkezelő számára

▼M3**▼B**

A CSS _M állandó sebességű szakaszon megtett távolság (km)	Megengedett teljes szünet-időtartam (perc)
100-ig	10
150-ig	20
200-ig	30
300-ig	60
300 felett	a gyártó ajánlásai alapján

Megjegyzés: Az erőátviteli rendszert a szünetek alatt le kell kapcsolni.

3.4.4.2.2. Az újratölthető energiatároló rendszer áramának és feszültségének mérése

A vizsgálat kezdetétől a megszakítási feltétel bekövetkeztéig az összes újratölthető energiatároló rendszer elektromos áramát, valamint az összes újratölthető energiatároló rendszer elektromos feszültségét ezen al melléklet 3. függeléke szerint kell meghatározni.

▼ M3

3.4.4.2.3. Megszakítási feltétel

A megszakítási feltétel akkor következik be, amikor a jármű a második állandó sebességű szakaszban legalább 4 másodpercen keresztül folyamatosan eltér a 6. al melléklet 2.6.8.3. pontjában meghatározott sebességgörbe tűréshatártól. CSS_E A gázpedált fel kell engedni. A járművet 60 másodpercen belül álló helyzetűre kell fékezni.

▼ B

3.4.4.3. Az újratölthető energiatároló rendszer töltése és az újratöltött elektromos energia mérése

3.4.4.3.1. Miután a jármű egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati eljárás esetén ezen al melléklet 3.4.4.1.3. pontja, illetve rövidített 1. típusú vizsgálati eljárás esetén ezen al melléklet 3.4.4.2.3. pontja alapján álló helyzetbe került, a járművet 120 percen belül az elektromos hálózatra kell csatlakoztatni.

Az újratölthető energiatároló rendszer akkor teljesen feltöltött, ha bekövetkezik az ezen al melléklet 4. függelékének 2.2.3.2. pontjában meghatározott töltés-befejezési feltétel.

3.4.4.3.2. A villamos fővezetékéből származó E_{AC} újratöltött elektromos energiát, valamint a töltés időtartamát a jármű töltője és az elektromos hálózat aljzata között elhelyezett energiamérő berendezéssel kell mérni. Az elektromos energia mérése akkor állítható le, ha bekövetkezik az ezen al melléklet 4. függelékének 2.2.3.2. pontjában meghatározott töltés-befejezési feltétel.

3.5. Nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek

Az ezen al melléklet 3.5.1–3.5.3. pontjában ismertetett vizsgálati program, valamint az újratölthető energiatároló rendszer hozzá tartozó töltöttségi szint-görbéje ezen al melléklet 1. függelékének A8.App1/5. ábráján látható.

3.5.1. Előkondicionálás és kondicionálás

A járművet ezen al melléklet 3.3.1. pontja szerint kell előkondicionálni és kondicionálni.

3.5.2. Vizsgálati feltételek

3.5.2.1. A járműveket az ezen melléklet 3.3.6. pontjában meghatározottak szerinti töltésfenntartó üzemmódotban kell vizsgálni.

3.5.2.2. Járművezető által választható üzemmód kiválasztása

Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező járművek esetében az üzemmódot ezen al melléklet 6. függelék 3. pontjának megfelelően kell kiválasztani az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat-hoz.

3.5.3. 1. típusú vizsgálat menete

3.5.3.1. A járműveket a 6. al mellékletben ismertetett 1. típusú vizsgálati eljárás szerint kell vizsgálni, a tüzelőanyag-fogyasztást pedig ezen al melléklet 7. függelék szerint kell kiszámítani.

▼ B

3.5.3.2. A tüzelőanyag-fogyasztást szükség esetén ezen al melléklet 2. függelékének megfelelően kell korrigálni.

4. Hibrid hajtású elektromos, tiszta elektromos hajtású és sűrített hidrogén tüzelőanyag-cellás járművek

4.1. A gáz-halmazállapotú kibocsátott vegyületek, a kibocsátott részecsketömeg és a kibocsátott részecskeszám kiszámítása

4.1.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek töltésfenntartó üzemiállapotához tartozó gáz-halmazállapotú kibocsátott vegyületek, kibocsátott részecsketömeg és kibocsátott részecskeszám

A PM_{CS} töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó kibocsátott részecsketömeget a 7. al melléklet 3.3. pontja szerint kell kiszámítani.

A PN_{CS} töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó kibocsátott részecskeszámot a 7. al melléklet 4. pontja szerint kell kiszámítani.

4.1.1.1. ► **M3** Lépésenkénti eljárás nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. típusú töltésfenntartási vizsgálati végeredményeinek kiszámításához ◀

Az eredményeket az A8/5. táblázatban megadott sorrendben kell kiszámítani. Az „Eredmény” oszlopban szereplő valamennyi megfelelő eredményt fel kell jegyezni. Az „Eljárás” oszlop a számításához alkalmazandó szakaszokat ismerteti, vagy további számításokat tartalmaz.

Ezen táblázatban az egyenletekben és az eredményeknél az alábbi jelöléseket alkalmazzuk:

c teljes alkalmazandó vizsgálati ciklus;

p minden egyes alkalmazandó ciklusszakasz;

i vonatkozó kritikus kibocsátási vegyület (CO_2 kivételével);

CS töltésfenntartó

CO_2 kibocsátott CO_2 tömeg.

▼ M3*A8/5. táblázat*

Töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó gáz-halmazállapotú kibocsátási értékek végeredményének kiszámítása

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
6. al melléklet	Nyers vizsgálati eredmények	Töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó kibocsátott tömegek A 7. al melléklet 3.–3.2.2. pontja.	$M_{i,CS,p,1}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,1}$, g/km.	1

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Ezen táblázat 1. lépésének eredménye.	$M_{i,CS,p,1}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,1}$, g/km.	Vegyes töltésfenntartási ciklus-értékek kiszámítása: $M_{i,CS,e,2} = \frac{\sum_p M_{i,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ $M_{CO_2,CS,e,2} = \frac{\sum_p M_{CO_2,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ ahol: $M_{i,CS,e,2}$ a töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó, a teljes ciklus alatt kibocsátott tömeg eredménye; $M_{CO_2,CS,e,2}$ a töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó, a teljes ciklus alatt kibocsátott CO ₂ -tömeg eredménye; d_p az egyes p ciklusszakaszokban megtett távolságok.	$M_{i,CS,e,2}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,2}$, g/km.	2.
Ezen táblázat 1. és 2. lépésének eredménye.	$M_{CO_2,CS,p,1}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,2}$, g/km.	Az újratölthető energiatároló rendszer elektromos energiaváltozáskorrekciója Ezen al melléklet 4.1.1.2.–4.1.1.5. pontja.	$M_{CO_2,CS,p,3}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,3}$, g/km.	3
Ezen táblázat 2. és 3. lépésének eredménye.	$M_{i,CS,e,2}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,3}$, g/km.	Valamennyi időszakos regeneráló rendszerrel felszerelt jármű töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott tömeg-korrekciója (K_i) a 6. al melléklet 1. függeléké alapján. $M_{i,CS,e,4} = K_i \times M_{i,CS,e,2}$ vagy $M_{i,CS,e,4} = K_i + M_{i,CS,e,2}$ és $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} \times M_{CO_2,CS,e,3}$ vagy $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} + M_{CO_2,CS,e,3}$ A K_i meghatározása szerint használandó additív korrekció vagy szorzótényező. Ha K_i nem alkalmazandó: $M_{i,CS,e,4} = M_{i,CS,e,2}$ $M_{CO_2,CS,e,4} = M_{CO_2,CS,e,3}$	$M_{i,CS,e,4}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,4}$, g/km.	4a.

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Ezen táblázat 3. és 4a. lépésének eredménye.	$M_{CO_2,CS,p,3}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,3}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,4}$, g/km.	Ha K_i alkalmazandó, akkor a CO_2 szakaszértékeket a vegyes ciklus-értékhez kell igazítani: $M_{CO_2,CS,p,4} = M_{CO_2,CS,p,3} \times AF_{Ki}$ minden egyes p ciklusszakaszhoz; ahol: $AF_{Ki} = \frac{M_{CO_2,CS,e,4}}{M_{CO_2,CS,e,3}}$ Ha K_i nem alkalmazandó: $M_{CO_2,CS,p,4} = M_{CO_2,CS,p,3}$	$M_{CO_2,CS,p,4}$, g/km.	4b.
Ezen táblázat 4. lépésének eredménye.	$M_{i,CS,e,4}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,4}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,4}$, g/km;	A 6a. al melléklet 3.8.2. pontja szerinti környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálati korrekció. A VII. melléklet szerint kiszámított és alkalmazott romlási tényezők.	$M_{i,CS,e,5}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,5}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,5}$, g/km.	5 Egyetlen vizsgálat eredménye.
Ezen táblázat 5. lépésének eredménye.	Valamennyi vizsgálat esetében: $M_{i,CS,e,5}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,5}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,5}$, g/km.	A vizsgálati és a gyártó által megadott adatok átlagolása a 6. al melléklet 1.2–1.2.3. pontja szerint.	$M_{i,CS,e,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,declared}$, g/km.	6 $M_{i,CS}$ a vizsgálati jármű 1. típusú vizsgálati eredményei.
Ezen táblázat 6. lépésének eredménye.	$M_{CO_2,CS,e,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,declared}$, g/km.	A szakaszértékek igazítása. A 6. al melléklet 1.2.4. pontja, valamint: $M_{CO_2,CS,e,7} = M_{CO_2,CS,e,declared}$	$M_{CO_2,CS,e,7}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,7}$, g/km.	7 $M_{CO_2,CS}$ a vizsgálati jármű 1. típusú vizsgálati eredményei.
Ezen táblázat 6. és 7. lépésének eredménye.	Minden egyes H és L vizsgálati járműre: $M_{i,CS,e,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,7}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,7}$, g/km.	Ha a H vizsgálati járművön kívül L vizsgálati jármű, és adott esetben M jármű vizsgálatára is sor került, akkor a kritikus kibocsátási érték végeredményének a két, vagy adott esetben három érték közül a nagyobbat kell választani, és az $M_{i,CS,e}$ kifejezéssel kell jelölni. Vegyes THC + NO _x kibocsátások esetében a H járműre vagy az L járműre vagy, adott esetben az M járműre vonatkozó összegek közül a nagyobbik értéket kell figyelembe venni. Ellenkező esetben, ha L jármű vagy, adott esetben M jármű vizsgálatára nem került sor: $M_{i,CS,e} = M_{i,CS,e,6}$ CO ₂ esetében az ezen táblázat 7. lépésében kapott értékeket kell alkalmazni. A CO ₂ értékeket kettő tizedesjegyre kell kerekíteni.	$M_{i,CS,e}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,H}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,H}$, g/km; Ha L jármű vizsgálatára sor került: $M_{CO_2,CS,e,L}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,L}$, g/km; és ha, adott esetben M jármű vizsgálatára sor került: $M_{CO_2,CS,e,M}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,M}$, g/km;	8 Interpolációs járműcsalád eredménye. Kritikus kibocsátás végeredménye.

▼ **M3**

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Ezen táblázat 8. lépésének eredménye.	$M_{CO_2,CS,e,H}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,H}$, g/km; Ha L jármű vizsgálatára sor került: $M_{CO_2,CS,e,L}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,L}$, g/km és ha, adott esetben M jármű vizsgálatára sor került: $M_{CO_2,CS,e,M}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,M}$, g/km;	Az ezen al melléklet 4.5.4.1. pontja szerinti kibocsátott CO_2 tömegszámítás valamely interpolációs járműcsalád egyes járműveire vonatkozóan. A CO_2 értékeket az A8/2. táblázat szerint kell kerekíteni.	$M_{CO_2,CS,e,ind}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,ind}$, g/km.	9 Az egyes járművek eredményei. CO_2 végeredménye.

▼ **B**

- 4.1.1.2. Abban az esetben, ha nem került sor az ezen al melléklet 2. függelékének 1.1.4. pontja szerinti korrekcióra, akkor az alábbi, töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömegértékeket kell alkalmazni:

$$M_{CO_2,CS} = M_{CO_2,CS,nb}$$

ahol:

$M_{CO_2,CS}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömegértéke az A8/5. táblázat 3. lépése alapján (g/km);

$M_{CO_2,CS,nb}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó, az A8/5. táblázat 2. lépése alapján megállapított, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli kiegyensúlyozatlan kibocsátott CO_2 tömegértéke (g/km).

- 4.1.1.3. Ha a töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömeg ezen al melléklet 2. függelékének 1.1.3. pontja szerinti korrekciója szükséges, vagy ha az ezen al melléklet 2. függelékének 1.1.4. pontja szerinti korrekcióra sor került, akkor a kibocsátott CO_2 tömegkorrekciós együtthatót ezen al melléklet 2. függelékének 2. pontja szerint kell meghatározni. A töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó korrigált kibocsátott CO_2 tömeget az alábbi egyenlettel kell meghatározni:

$$M_{CO_2,CS} = M_{CO_2,CS,nb} - K_{CO_2} \times EC_{DC,CS}$$

ahol:

▼ **M3**

$M_{CO_2,CS}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömegértéke az A8/5. táblázat 3. lépése alapján (g/km);

▼ **B**

$M_{CO_2,CS,nb}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat A8/5. táblázat 2. lépése alapján megállapított, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli kiegyensúlyozatlan kibocsátott CO_2 tömegértéke (g/km);

▼ B

$EC_{DC,CS}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat ezen al melléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

K_{CO_2} az ezen al melléklet 2. függelékének 2.3.2. pontja szerinti kibocsátott CO_2 tömeg-korrekciós együttható ((g/km)/(Wh/km)).

- 4.1.1.4. Abban az esetben, ha a szakaszokra vonatkozó kibocsátott CO_2 tömeg-korrekciós együtthatók nem kerültek meghatározásra, akkor a szakaszra vonatkozó kibocsátott CO_2 tömeget az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$M_{CO_2,CS,p} = M_{CO_2,CS,nb,p} - K_{CO_2} \times EC_{DC,CS,p}$$

ahol:

▼ M3

$M_{CO_2,CS,p}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat p szakaszának töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömegértéke az A8/5. táblázat 3. lépése alapján (g/km);

$M_{CO_2,CS,nb,p}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat p szakaszának A8/5. táblázat 1. lépése alapján megállapított, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli kiegyensúlyozatlan kibocsátott CO_2 tömegértéke (g/km);

▼ B

$EC_{DC,CS,p}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat p szakaszának ezen al melléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

K_{CO_2} az ezen al melléklet 2. függelékének 2.3.2. pontja szerinti kibocsátott CO_2 tömeg-korrekciós együttható ((g/km)/(Wh/km)).

- 4.1.1.5. Abban az esetben, ha a szakaszokra vonatkozó kibocsátott CO_2 tömeg-korrekciós együtthatók meghatározásra kerültek, akkor a szakaszra vonatkozó kibocsátott CO_2 tömeget az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$M_{CO_2,CS,p} = M_{CO_2,CS,nb,p} - K_{CO_2,p} \times EC_{DC,CS,p}$$

ahol:

$M_{CO_2,CS,p}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat p szakaszának töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömegértéke az A8/5. táblázat 3. lépése alapján (g/km);

▼ M3

$M_{CO_2,CS,nb,p}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat p szakaszának A8/5. táblázat 1. lépése alapján megállapított, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli kiegyensúlyozatlan kibocsátott CO_2 tömegértéke (g/km);

▼B

$EC_{DC,CS,p}$	az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat p szakaszának ezen al melléklet 4.3. pontja szerint meghatározott elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);
$K_{CO_2,p}$	az ezen al melléklet 2. függelékének 2.3.2.2. pontja szerinti kibocsátott CO_2 tömeg-korrekciós együttható ((g/km)/(Wh/km));
p	az alkalmazandó WLTP vizsgálati cikluson belüli egyes szakaszok sorszáma.

- 4.1.2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömege

Az $M_{CO_2,CD}$ töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó használati tényező szerint súlyozott kibocsátott CO_2 tömeget az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$M_{CO_2,CD} = \frac{\sum_{j=1}^k (UF_j \times M_{CO_2,CD,j})}{\sum_{j=1}^k UF_j}$$

ahol:

$M_{CO_2,CD}$	a használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömeg (g/km);
$M_{CO_2,CD,j}$	az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j szakaszához tartozó, a 7. al melléklet 3.2.1. pontja szerint meghatározott kibocsátott CO_2 tömeg (g/km);
UF_j	a j szakasz ezen al melléklet 5. függeléke szerinti használati tényezője;
j	a vizsgált szakasz sorszáma;
k	az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti átmeneti ciklus végéig megtett szakaszok száma.

▼M3

Interpolációs módszer alkalmazása esetén a k értékét az L jármű átmeneti ciklusának végéig megtett szakaszok számának kell venni n_{veh_L} .

Ha a H jármű által megtett átmeneti ciklus száma, n_{veh_H} illetve ha adott esetben az interpolációs járműcsalád egyes járművei által megtett átmeneti ciklus száma n_{veh_ind} alacsonyabb, mint az L járművel megtett átmeneti ciklus száma, n_{veh_L} akkor a H jármű és adott esetben az egyes járművek igazolási ciklusát is bele kell vonni a számításba. Az igazolási ciklus egyes szakaszaihoz tartozó kibocsátott CO_2 tömeget ezt követően $EC_{DC,CD,j} = 0$ az ezen al melléklet 2. függeléke szerinti CO_2 korrekciós együttható segítségével kell korrigálni az értékű nulla elektromosenergia-fogyasztáshoz.

▼B

- 4.1.3. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek kibocsátott gáz-halmazállapotú vegyületeinek használati tényező szerint súlyozott tömege, kibocsátott részecsketömege és kibocsátott részecskeszáma

▼B

- 4.1.3.1. A kibocsátott gáz-halmazállapotú vegyületek használati tényező szerint súlyozott tömegét az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$M_{i,\text{weighted}} = \sum_{j=1}^k (UF_j \times M_{i,\text{CD},j}) + (1 - \sum_{j=1}^k UF_j) \times M_{i,\text{CS}}$$

ahol:

$M_{i,\text{weighted}}$ a kibocsátott i vegyület használati tényező szerint súlyozott tömege (g/km);

i a vizsgálat gáz-halmazállapotú vegyület sorszáma;

UF_j a j szakasz ezen al melléklet 5. függeléke szerinti használati tényezője;

$M_{i,\text{CD},j}$ a kibocsátott i gáz-halmazállapotú vegyület 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j szakaszához tartozó, a 7. al melléklet 3.2.1. pontja szerint meghatározott tömege (g/km);

$M_{i,\text{CS}}$ a kibocsátott i gáz-halmazállapotú vegyület 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tömegértéke az A8/5. táblázat 7. lépése alapján (g/km);

j a vizsgált szakasz sorszáma;

k az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti átmeneti ciklus végéig megtett szakaszok száma.

▼M3

$i = \text{CO}_2$ interpolációs módszer alkalmazása esetén a k értékét az L jármű átmeneti ciklusának végéig megtett szakaszok számának kell venni $n_{\text{veh},L}$.

Ha a H jármű által megtett átmeneti ciklus száma, $n_{\text{veh},H}$ illetve ha adott esetben az interpolációs járműcsalád egyes járművei által megtett átmeneti ciklus száma $n_{\text{veh},ind}$ alacsonyabb, mint az L járművel megtett átmeneti ciklus száma, $n_{\text{veh},L}$ akkor a H jármű és adott esetben az egyes járművek igazolási ciklusát is bele kell vonni a számításba. Az igazolási ciklus egyes szakaszaihoz tartozó kibocsátott CO_2 tömeget ezt követően $EC_{\text{DC},\text{CD},j} = 0$ az ezen al melléklet 2. függeléke szerinti CO_2 korrekció együttható segítségével kell korrigálni az értékű nulla elektromosenergia-fogyasztáshoz.

▼B

- 4.1.3.2. A használati tényező szerint súlyozott kibocsátott részecskeszámot az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$PN_{\text{weighted}} = \sum_{j=1}^k (UF_j \times PN_{\text{CD},j}) + (1 - \sum_{j=1}^k UF_j) \times PN_{\text{CS}}$$

ahol:

PN_{weighted} a használati tényező szerint súlyozott kibocsátott részecskeszám (részecske/kilométer);

▼ B

UF_j	a j szakasz ezen al melléklet 5. függeléké szerinti használati tényezője;
$PN_{CD,j}$	az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j szakasza alatt kibocsátott, a 7. al melléklet 4. pontja alapján meghatározott részecskeszám (részecske/kilométer);
PN_{CS}	az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat alatt kibocsátott, ezen al melléklet 4.1.1. pontja alapján meghatározott részecskeszám (részecske/kilométer);
j	a vizsgált szakasz sorszáma;
k	az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti n átmeneti ciklus végéig megtett szakaszok száma.

- 4.1.3.3. A használati tényező szerint súlyozott kibocsátott részecske tömeget az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$PM_{\text{weighted}} = \sum_{c=1}^{n_c} (UF_c \times PM_{CD,c}) + (1 - \sum_{c=1}^{n_c} UF_c) \times PM_{CS}$$

ahol:

PM_{weighted}	a használati tényező szerint súlyozott kibocsátott részecske tömeg (mg/km);
UF_c	a c ciklus ezen al melléklet 5. függeléké szerinti használati tényezője;
$PM_{CD,c}$	az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat c ciklusa alatt kibocsátott, a 7. al melléklet 3.3. pontja alapján meghatározott, töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott részecske tömeg (mg/km);
PM_{CS}	az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat ezen al melléklet 4.1.1. pontja szerinti kibocsátott részecske tömege (mg/km);
c	a vizsgált ciklus sorszáma;
n_c	az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti n átmeneti ciklus végéig megtett alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok száma.

- 4.2. A tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása
- 4.2.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztás
- 4.2.1.1. A külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztást az A8/6. táblázat szerinti lépésekkel kell kiszámítani.



A8/6. táblázat

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek töltésfenntartó üzemállapotához tartozó tüzelőanyag-fogyasztás végeredményének kiszámítása

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az ezen al melléklet A8/5. táblázata 6. és 7. lépésének eredménye.	$M_{i,CS,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,7}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,7}$, g/km;	A tüzelőanyag-fogyasztás 7. al melléklet 6. pontja szerinti kiszámítása. A tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítását az alkal mazandó ciklusra és annak szakaszaira vonatkozóan külön-külön kell elvégezni. Ebből a célból: a) a vonatkozó szakasz, illetve ciklus CO_2 értékeit kell alkalmazni; b) a teljes ciklusra vonatkozó kritikus kibocsátásokat kell alkalmazni.	$FC_{CS,c,1}$, l/100 km; $FC_{CS,p,1}$, l/100 km;	1 „vizsgálati jármű 1. típusú vizsgálati eredményei (FC_{CS})”
Ezen táblázat 1. lépése.	A H és az L vizsgálati járműre is: $FC_{CS,c,1}$, l/100 km; $FC_{CS,p,1}$, l/100 km;	FC értékeként az ezen táblázat 1. lépésében kapott értékeket kell alkalmazni. Az FC értékeket kettő tizedesjegyre kell kerekíteni.	$FC_{CS,c,H}$, l/100 km; $FC_{CS,p,H}$, l/100 km; ha L jármű vizsgálatára sor került: $FC_{CS,c,L}$, l/100 km; $FC_{CS,p,L}$, l/100 km;	2 „interpolációs járműcsalád eredménye” kritikus kibocsátás végeredménye
Ezen táblázat 2. lépése.	$FC_{CS,c,H}$, l/100 km; $FC_{CS,p,H}$, l/100 km; ha L jármű vizsgálatára sor került: $FC_{CS,c,L}$, l/100 km; $FC_{CS,p,L}$, l/100 km;	Az ezen al melléklet 4.5.5.1. pontja szerinti tüzelőanyag-fogyasztás számítás valamely interpolációs járműcsalád egyes járműveire vonatkozóan. Az FC értékeket az A8/2. táblázat szerint kell kerekíteni.	$FC_{CS,c,ind}$, l/100 km; $FC_{CS,p,ind}$, l/100 km;	3 „az egyes járművek eredményei” FC végeredménye

▼B

4.2.1.2. Nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek töltésfenntartó üzemállapotához tartozó tüzelőanyag-fogyasztás

▼M3

4.2.1.2.1. Lépésenkénti eljárás nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek 1. típusú töltésfenntartási vizsgálati tüzelőanyag-fogyasztási végeredményeinek kiszámításához

▼B

Az eredményeket az A8/7. táblázatban megadott sorrendben kell kiszámítani. Az „Eredmény” oszlopban szereplő valamennyi megfelelő eredményt fel kell jegyezni. Az „Eljárás” oszlop a számításhoz alkalmazandó szakaszokat ismerteti, vagy további számításokat tartalmaz.

Ezen táblázatban az egyenletekben és az eredményeknél az alábbi jelöléseket alkalmazzuk:

c: teljes alkalmazandó vizsgálati ciklus;

p: minden egyes alkalmazandó ciklusszakasz;

CS: töltésfenntartó

A8/7. táblázat

Nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellák hibrid hajtású járművek töltésfenntartó üzemállapotához tartozó tüzelőanyag-fogyasztás végeredményének kiszámítása

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Ezen almellet 7. függelék.	töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kiegyensúlyozatlan tüzelőanyag-fogyasztás $FC_{CS,nb}$, kg/100 km	Az ezen almellet 7. függelékének 2.2.6. pontja szerinti, töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztás	$FC_{CS,c,1}$, kg/100 km;	1
Ezen táblázat 1. lépésének eredménye.	$FC_{CS,c,1}$, kg/100 km;	Az újratölthető energiatároló rendszer elektromos energiaváltozáskorrekciója 8. almellet, az ezen almellet 4.2.1.2.2–4.2.1.2.3. pontja	$FC_{CS,c,2}$, kg/100 km;	2

▼ B▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Ezen táblázat 2. lépésének eredménye.	$FC_{CS,c,2}$, kg/100 km.	$FC_{CS,c,3} = FC_{CS,c,2}$	$FC_{CS,c,3}$, kg/100 km.	3 Egyetlen vizsgálat eredménye
Ezen táblázat 3. lépésének eredménye.	Valamennyi vizsgálat esetében: $FC_{CS,c,3}$, kg/100 km.	A vizsgálati és a gyártó által megadott adatok átlagolása a 6. al melléklet 1.2–1.2.3. pontja szerint.	$FC_{CS,c,4}$, kg/100 km.	4
Ezen táblázat 4. lépésének eredménye.	$FC_{CS,c,4}$, kg/100 km; $FC_{CS,c,declared}$, kg/100 km	A szakaszértékek igazítása. A 6. al melléklet 1.1.2.4. pontja. Valamint: $FC_{CS,c,5} = FC_{CS,c,declared}$	$FC_{CS,c,5}$, kg/100 km;	5 „vizsgálati jármű 1. típusú vizsgálati eredményei (FC_{CS})”

▼ B

4.2.1.2.2. Abban az esetben, ha nem került sor az ezen al melléklet 2. függelékének 1.1.4. pontja szerinti korrekcióra, akkor az alábbi, töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztást kell alkalmazni:

$$FC_{CS} = FC_{CS,nb}$$

ahol:

FC_{CS} az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztás az A8/7. táblázat 2. lépése alapján (kg/100 km);

$FC_{CS,nb}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó, az A8/7. táblázat 1. lépése szerinti, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli kiegyensúlyozatlan tüzelőanyag-fogyasztás (kg/100 km).

▼B

- 4.2.1.2.3. Ha a tüzelőanyag-fogyasztás ezen almeléklet 2. függelékének 1.1.3. pontja szerinti korrekciója szükséges, vagy ha az ezen almeléklet 2. függelékének 1.1.4. pontja szerinti korrekció került alkalmazásra, akkor a tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós együtthatót ezen almeléklet 2. függelékének 2. pontja alapján kell meghatározni. A töltés-fenntartó üzemállapothoz tartozó korrigált tüzelőanyag-fogyasztást az alábbi egyenlettel kell meghatározni:

$$FC_{CS} = FC_{CS,nb} - K_{fuel,FCHV} \times EC_{DC,CS}$$

ahol:

FC_{CS} az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztás az A8/7. táblázat 2. lépése alapján (kg/100 km);

$FC_{CS,nb}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat A8/7. táblázat 1. lépése szerinti, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli kiegyensúlyozatlan tüzelőanyag-fogyasztása (kg/100 km).

$EC_{DC,CS}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat ezen almeléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

$K_{fuel,FCHV}$ az ezen almeléklet 2. függelékének 2.3.1. pontja szerinti tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós együttható ((kg/100 km)/(Wh/km)).

- 4.2.2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztása

A használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztást (FC_{CD}) az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$FC_{CD} = \frac{\sum_{j=1}^k (UF_j \times FC_{CD,j})}{\sum_{j=1}^k UF_j}$$

ahol:

FC_{CD} a használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km);

$FC_{CD,j}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j szakaszának 7. almeléklet 6. pontja szerint meghatározott tüzelőanyag-fogyasztása (l/100 km);

UF_j a j szakasz ezen almeléklet 5. függeléke szerinti használati tényezője;

▼ B

- j a vizsgált szakasz sorszáma;
- k az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti átmeneti ciklus végéig megtett szakaszok száma.

▼ M3

Interpolációs módszer alkalmazása esetén a k értékét az L jármű átmeneti ciklusának végéig megtett szakaszok számának kell venni n_{veh_L} .

Ha a H jármű által megtett átmeneti ciklus száma, n_{veh_H} illetve ha adott esetben az interpolációs járműcsalád egyes járművei által megtett átmeneti ciklus száma n_{veh_ind} alacsonyabb, mint az L járművel megtett átmeneti ciklus száma, n_{veh_L} akkor a H jármű és adott esetben az egyes járművek igazolási ciklusát is bele kell vonni a számításba. Az igazolási ciklus egyes szakaszaihoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztást a 7. al melléklet 6. pontja szerint kell kiszámítani a teljes igazolási ciklusra vonatkozó kritikus kibocsátásokkal és a vonatkozó CO₂ szakaszértékkel, amelyet az ezen al melléklet 2. függeléké szerinti CO₂ tömegkorrekciós együttható (KCO₂) segítségével kell korrigálni az $EC_{DC,CD,j} = 0$ értékű nulla elektromos-energia-fogyasztáshoz.

▼ B

- 4.2.3. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek használati tényező szerint súlyozott tüzelőanyag-fogyasztása

Az 1. típusú töltéslemerítő és töltésfenntartási vizsgálat használati tényező szerint súlyozott tüzelőanyag-fogyasztását az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$FC_{weighted} = \sum_{j=1}^k (UF_j \times FC_{CD,j}) + (1 - \sum_{j=1}^k UF_j) \times FC_{CS}$$

ahol:

$FC_{weighted}$ a használati tényező szerint súlyozott tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km);

UF_j a j szakasz ezen al melléklet 5. függeléké szerinti használati tényezője;

$FC_{CD,j}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j szakaszának 7. al melléklet 6. pontja szerint meghatározott tüzelőanyag-fogyasztása (l/100 km);

FC_{CS} az A8/6. táblázat 1. lépése szerint meghatározott tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km);

j a vizsgált szakasz sorszáma;

k az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti átmeneti ciklus végéig megtett szakaszok száma.

▼ M3

Interpolációs módszer alkalmazása esetén a k értékét az L jármű átmeneti ciklusának végéig megtett szakaszok számának kell venni n_{veh_L} .

Ha a H jármű által megtett átmeneti ciklus száma, n_{veh_H} illetve ha adott esetben az interpolációs járműcsalád egyes járművei által megtett átmeneti ciklus száma n_{veh_ind} alacsonyabb, mint az L járművel megtett átmeneti ciklus száma, n_{veh_L} akkor a H jármű és adott esetben az egyes járművek igazolási ciklusát is bele kell vonni a számításba.

▼ M3

Az igazolási ciklus egyes szakaszaihoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztást a 7. al melléklet 6. pontja szerint kell kiszámítani a teljes igazolási ciklusra vonatkozó kritikus kibocsátásokkal és a vonatkozó CO₂ szakaszértékkel, amelyet az ezen al melléklet 2. függeléke szerinti CO₂ tömegkorrekciós együttható (KCO₂) segítségével kell korrigálni az EC_{DC,CD,j} = 0 értékű nulla elektromosenergia-fogyasztáshoz.

▼ B

4.3. Az elektromosenergia-fogyasztás kiszámítása

Az elektromosenergia-fogyasztás ezen al melléklet 3. függeléke szerint megállapított áram- és feszültségértékek alapján történő meghatározásához az alábbi egyenleteket kell alkalmazni:

$$EC_{DC,j} = \frac{\Delta E_{REESS,j}}{d_j}$$

ahol:

EC_{DC,j} a vizsgált j szakaszbeli elektromosenergia-fogyasztás az újratölthető energiatároló rendszer lemerítése alapján (Wh/km);

ΔE_{REESS,j} az összes újratölthető energiatároló rendszer elektromos energiaváltozása a vizsgált j időszak alatt (Wh);

d_j a vizsgált j időszak alatt megtett távolság (km);

valamint

$$\Delta E_{REESS,j} = \sum_{i=1}^n \Delta E_{REESS,j,i}$$

ahol:

ΔE_{REESS,j,i} az i újratölthető energiatároló rendszer elektromos energiaváltozása a vizsgált j időszak alatt (Wh);

valamint

$$\Delta E_{REESS,j,i} = \frac{1}{3600} \times \int_{t_0}^{t_{end}} U(t)_{REESS,j,i} \times I(t)_{j,i} dt$$

ahol:

U(t)_{REESS,j,i} az i újratölthető energiatároló rendszer vizsgált j időszak alatti, ezen al melléklet 3. függeléke alapján meghatározott feszültsége (V);

t₀ a vizsgált j időszak kezdetének időpontja (s);

t_{end} a vizsgált j időszak végének időpontja (s);

I(t)_{j,i} az i újratölthető energiatároló rendszer vizsgált j időszak alatti, ezen al melléklet 3. függeléke alapján meghatározott elektromos árama (A);

▼B

- i a vizsgált újratölthető energiatároló rendszer sorszáma;
- n az újratölthető energiatároló rendszerek teljes száma;
- j a vizsgált időszak sorszáma, ahol az időszakok szakaszok, illetve ciklusok bármilyen kombinációját jelenthetik.
- $\frac{1}{3600}$ a Ws mértékegységről Wh mértékegységre való átszámítás szorzótényezője.

▼M3

- 4.3.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek használati tényező szerint súlyozott, töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz származó újratöltött elektromos energia alapján

A használati tényező szerint súlyozott, töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó elektromosenergia-fogyasztást az elektromos hálózathoz származó újratöltött elektromos energia alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC_{AC,CD} = \frac{\sum_{j=1}^k (UF_j \times EC_{AC,CD,j})}{\sum_{j=1}^k UF_j}$$

ahol:

- $EC_{AC,CD}$ a használati tényező szerint súlyozott, töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó elektromosenergia-fogyasztás az elektromos hálózathoz származó újratöltött elektromos energia alapján (Wh/km);
- UF_j a j szakasz ezen al melléklet 5. függelék szerinti használati tényezője;
- $EC_{AC,CD,j}$ a j szakaszbeli elektromosenergia-fogyasztás az elektromos hálózathoz származó újratöltött elektromos energia alapján (Wh/km);

valamint

$$EC_{AC,CD,j} = EC_{DC,CD,j} \times \frac{E_{AC}}{\sum_{j=1}^k \Delta E_{REESS,j}}$$

ahol:

- $EC_{DC,CD,j}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j szakaszának ezen al melléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása az újratölthető energiatároló rendszer lemerítése alapján (Wh/km);
- E_{AC} az elektromos hálózathoz származó, ezen al melléklet 3.2.4.6. pontja szerint meghatározott újratöltött elektromos energia (Wh);
- $\Delta E_{REESS,j}$ az összes újratölthető energiatároló rendszer j szakasz alatti elektromos energiaváltozása ezen al melléklet 4.3. pontja alapján (Wh);
- j a vizsgált szakasz sorszáma;
- k az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti átmeneti ciklus végéig megtett szakaszok száma.

Interpolációs módszer alkalmazása esetén a k értékét az $L_{n_{veh\_L}}$ átmeneti ciklusának végéig megtett szakaszok számának kell venni.

▼B

- 4.3.2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek használati tényező szerint súlyozott elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz tartozó újratöltött elektromos energia alapján

A használati tényező szerint súlyozott elektromosenergia-fogyasztást az elektromos hálózathoz tartozó újratöltött elektromos energia alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC_{AC,weighted} = \sum_{j=1}^k (UF_j \times EC_{AC,CD,j})$$

ahol:

$EC_{AC,weighted}$ a használati tényező szerint súlyozott elektromosenergia-fogyasztás az elektromos hálózathoz tartozó újratöltött elektromos energia alapján (Wh/km);

UF_j a j szakasz ezen almeléklet 5. függeléke szerinti használati tényezője;

$EC_{AC,CD,j}$ a j szakaszbeli elektromosenergia-fogyasztás az elektromos hálózathoz tartozó újratöltött elektromos energia alapján, ezen almeléklet 4.3.1. pontja szerint (Wh/km);

j a vizsgált szakasz sorszáma;

▼M3

k az ezen almeléklet 3.2.4.4. pontja szerinti átmeneti ciklus végéig megtett szakaszok száma.

interpolációs módszer alkalmazása esetén a k értékét az L , n_{veh_L} jármű átmeneti ciklusának végéig megtett szakaszok számának kell venni.

▼B

- 4.3.3. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek elektromosenergia-fogyasztása

- 4.3.3.1. A ciklusokra vonatkozó elektromosenergia-fogyasztás meghatározása

Az elektromosenergia-fogyasztást az elektromos hálózathoz tartozó újratöltött elektromos energia és az egyenértékű teljesen elektromos hatósugár alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC = \frac{E_{AC}}{EAER}$$

ahol:

EC az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz tartozó újratöltött elektromos energia és az egyenértékű teljesen elektromos hatósugár alapján (Wh/km);

E_{AC} az elektromos hálózathoz tartozó, ezen almeléklet 3.2.4.6. pontja szerinti újratöltött elektromos energia (Wh);

$EAER$ az ezen almeléklet 4.4.4.1. pontja szerinti egyenértékű teljesen elektromos hatósugár (km).

▼B

- 4.3.3.2. A szakaszokra vonatkozó elektromosenergia-fogyasztás meghatározása

A szakaszra vonatkozó elektromosenergia-fogyasztást az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia és a szakaszra vonatkozó egyenértékű teljesen elektromos hatósugár alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC_p = \frac{E_{AC}}{EAER_p}$$

ahol:

EC_p : a szakaszra vonatkozó elektromosenergia-fogyasztás az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia és az egyenértékű teljesen elektromos hatósugár alapján (Wh/km);

E_{AC} : az elektromos hálózathoz tartozó, ezen almeléklet 3.2.4.6. pontja szerinti újrátöltött elektromos energia (Wh);

$EAER_p$: az ezen almeléklet 4.4.4.2. pontja szerinti szakaszra vonatkozó egyenértékű teljesen elektromos hatósugár (km).

- 4.3.4. Tiszta elektromos hajtású járművek elektromosenergia-fogyasztása

▼M3

- 4.3.4.1. Az ezen pontban meghatározott elektromosenergia-fogyasztást csak akkor kell kiszámítani, ha a jármű a teljes vizsgált időszak alatt képes volt az alkalmazandó vizsgálati ciklus mentén a sebességgörbére vonatkozó, 6. almeléklet 2.6.8.3. pontja szerinti tűrőhatárokon belül végighaladni.

▼B

- 4.3.4.2. Az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus elektromosenergia-fogyasztásának meghatározása

Az alkalmazandó WLTP ciklus elektromosenergia-fogyasztását az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia és a tisztán elektromos hatósugár alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC_{WLTC} = \frac{E_{AC}}{PER_{WLTC}}$$

ahol:

EC_{WLTC} az alkalmazandó WLTP ciklus elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia és az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus tisztán elektromos hatósugara alapján (Wh/km);

E_{AC} az elektromos hálózathoz tartozó, ezen almeléklet 3.4.4.3. pontja szerinti újrátöltött elektromos energia (Wh);

PER_{WLTC} az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus annak függvényében az ezen almeléklet 4.4.2.1.1. pontja vagy 4.4.2.2.1. pontja szerint kiszámított tisztán elektromos hatósugara, hogy melyik tiszta elektromos hajtású jármű-vizsgálati eljárást kell alkalmazni (km).

▼B**4.3.4.3. Az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus elektromosenergia-fogyasztásának meghatározása**

Az alkalmazandó WLTP city ciklus elektromosenergia-fogyasztását az elektromos hálózatról származó újratöltött elektromos energia és az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus tisztán elektromos hatósugara alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC_{\text{city}} = \frac{E_{\text{AC}}}{PER_{\text{city}}}$$

ahol:

EC_{city} az alkalmazandó WLTP city ciklus elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózatról származó újratöltött elektromos energia és az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus tisztán elektromos hatósugara alapján (Wh/km):

E_{AC} az elektromos hálózatról származó, ezen al melléklet 3.4.4.3. pontja szerinti újratöltött elektromos energia (Wh);

PER_{city} az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus annak függvényében az ezen al melléklet 4.4.2.1.2. pontja vagy 4.4.2.2.2. pontja szerint kiszámított tisztán elektromos hatósugara, hogy melyik tiszta elektromos hajtású jármű-vizsgálati eljárást kell alkalmazni (km).

4.3.4.4. A szakaszokra vonatkozó elektromosenergia-fogyasztási értékek meghatározása

Az egyes szakaszok elektromosenergia-fogyasztását az elektromos hálózatról származó újratöltött elektromos energia és az adott szakaszra vonatkozó tisztán elektromos hatósugár alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC_p = \frac{E_{\text{AC}}}{PER_p}$$

ahol:

EC_p az egyes p szakaszok elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózatról származó újratöltött elektromos energia és az adott szakaszra vonatkozó tisztán elektromos hatósugár alapján (Wh/km);

E_{AC} az elektromos hálózatról származó, ezen al melléklet 3.4.4.3. pontja szerinti újratöltött elektromos energia (Wh);

PER_p az adott szakaszra vonatkozó, annak függvényében az ezen al melléklet 4.4.2.1.3. pontja vagy 4.4.2.2.3. pontja szerint kiszámított tisztán elektromos hatósugár, hogy melyik tiszta elektromos hajtású jármű-vizsgálati eljárást kell alkalmazni (km).

4.4. Az elektromos hatósugarak kiszámítása**4.4.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek AER és AER_{city} teljesen elektromos hatósugara****4.4.1.1. AER teljesen elektromos hatósugár**

▼B

A külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek AER teljesen elektromos hatósugarát az 1. lehetőség szerinti vizsgálati program részeként az ezen al melléklet 3.2.4.3. pontjában ismertetett és az ezen al melléklet 3.2.6.1. pontjában a 3. lehetőség szerinti vizsgálati program részeként hivatkozott 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat alapján kell meghatározni, az ezen al melléklet 1.4.2.1. pontja szerinti alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklus végrehajtásával. Az AER teljesen elektromos hatósugár meghatározása szerint az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat megkezdésétől addig az időpontig megtett távolság, amikor a belsőégésű motor elkezd tüzelőanyagot fogyasztani.

4.4.1.2. Városi (city) teljesen elektromos hatósugár AER_{city}

4.4.1.2.1. A külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek AER_{city} városi teljesen elektromos hatósugarát az 1. lehetőség szerinti vizsgálati program részeként az ezen al melléklet 3.2.4.3. pontjában ismertetett és az ezen al melléklet 3.2.6.1. pontjában a 3. lehetőség szerinti vizsgálati program részeként hivatkozott 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat alapján kell meghatározni, az ezen al melléklet 1.4.2.2. pontja szerinti alkalmazandó WLTC city vizsgálati ciklus végrehajtásával. Az AER_{city} városi teljesen elektromos hatósugár meghatározása szerint az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat megkezdésétől addig az időpontig megtett távolság, amikor a belsőégésű motor elkezd tüzelőanyagot fogyasztani.

4.4.1.2.2. Az ezen al melléklet 4.4.1.2.1. pontjának alternatívájaként az AER_{city} városi teljesen elektromos hatósugár az ezen al melléklet 3.2.4.3. pontjában ismertetett 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat alapján is meghatározható, az ezen al melléklet 1.4.2.1. pontja szerinti alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklusok végrehajtásával. Ebben az esetben az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus végrehajtásával elvégzendő 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat elmarad, és az AER_{city} városi teljesen elektromos hatósugarat az alábbi egyenlettel kell meghatározni:

$$AER_{city} = \frac{UBE_{city}}{EC_{DC,city}}$$

ahol:

UBE_{city} az újratölthető elektromos energiatároló rendszerben rendelkezésre álló energia az ezen al melléklet 3.2.4.3. pontjában ismertetett, az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok végrehajtásával elvégzett 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat kezdetétől addig az időpontig, amikor a belsőégésű motor elkezd tüzelőanyagot fogyasztani (Wh);

$EC_{DC,city}$ az ezen al melléklet 3.2.4.3. pontjában ismertetett, az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus(ok) végrehajtásával elvégzett 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat tisztán elektromos üzemben végrehajtott alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusainak súlyozott elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

valamint

▼M3

$$UBE_{city} = \sum_{j=1}^{k+1} \Delta E_{REESS,j}$$

ahol:

▼ M3

$\Delta E_{REESS,j}$ az összes újratölthető energiatároló rendszer elektromos energiaváltozása a j szakasz alatt (Wh);

j a vizsgált szakasz sorszáma;

k + 1 a vizsgálat kezdetétől azon időpontig eltelt szakaszok száma, amikor a belsőégésű motor elkezd tüzelőanyagot fogyasztani;

▼ B

valamint

$$EC_{DC,city} = \sum_{j=1}^{n_{city,pe}} EC_{DC,city,j} \times K_{city,j}$$

ahol:

$EC_{DC,city,j}$ az ezen al melléklet 3.2.4.3. pontjában ismertetett, az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok végrehajtásával elvégzett 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j-edik tisztán elektromos üzemben végrehajtott alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

$K_{city,j}$ az ezen al melléklet 3.2.4.3. pontjában ismertetett, az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok végrehajtásával elvégzett 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j-edik tisztán elektromos üzemben végrehajtott alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának súlyozó tényezője;

j a tisztán elektromos üzemben végrehajtott alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus sorszáma;

$n_{city,pe}$ a tisztán elektromos üzemben végrehajtott alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusok száma;

valamint

$$K_{city,1} = \frac{\Delta E_{REESS,city,1}}{UBE_{city}}$$

ahol:

$\Delta E_{REESS,city,1}$ az összes újratölthető energiatároló rendszernek az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat első alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusa alatti elektromos energiaváltozása (Wh);

valamint

$$K_{city,j} = \frac{1 - K_{city,1}}{n_{city,pe} - 1} j = 2 \text{ to } n_{city,pe}$$

esetében

▼ M3

4.4.2. Tiszta elektromos hajtású járművek tisztán elektromos hatósugara

Az ezen pontban meghatározott tartományokat csak akkor kell kiszámítani, ha a jármű a teljes vizsgált időszak alatt képes volt az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus mentén a sebességgörbére vonatkozó, 6. al melléklet 2.6.8.3. pontja szerinti tőrészhatárokon belül végighaladni.

▼ B

4.4.2.1. Tisztán elektromos hatósugarak meghatározása rövidített 1. típusú vizsgálati program alkalmazása esetén

▼ B

- 4.4.2.1.1. A tiszta elektromos hajtású járművek alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó PER_{WLTC} tisztán elektromos hatósugarát az ezen almeléklet 3.4.4.2. pontjában ismertetett rövidített 1. típusú vizsgálat alapján, az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$PER_{WLTC} = \frac{UBE_{STP}}{EC_{DC,WLTC}}$$

ahol:

UBE_{STP} az újratölthető energiatároló rendszerben a rövidített 1. típusú vizsgálati program kezdetétől az ezen almeléklet 3.4.4.2.3. pontjában meghatározott megszakítási feltétel bekövetkeztéig meghatározott rendelkezésre álló energia (Wh);

$EC_{DC,WLTC}$ a rövidített 1. típusú vizsgálati program szerinti 1. típusú vizsgálat DS_1 és DS_2 szakaszának alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusához tartozó súlyozott elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

valamint

$$UBE_{STP} = \Delta E_{REESS,DS_1} + \Delta E_{REESS,DS_2} + \Delta E_{REESS,CSS_M} + \Delta E_{REESS,CSS_E}$$

ahol:

$\Delta E_{REESS,DS_1}$ az összes újratölthető energiatároló rendszer rövidített 1. típusú vizsgálati program DS_1 szakasza alatti elektromos energiaváltozása (Wh);

$\Delta E_{REESS,DS_2}$ az összes újratölthető energiatároló rendszer rövidített 2. típusú vizsgálati program DS_1 szakasza alatti elektromos energiaváltozása (Wh);

$\Delta E_{REESS,CSS_M}$ az összes újratölthető energiatároló rendszer rövidített 1. típusú vizsgálati program CSS_M szakasza alatti elektromos energiaváltozása (Wh);

$\Delta E_{REESS,CSS_E}$ az összes újratölthető energiatároló rendszer rövidített 1. típusú vizsgálati program CSS_E szakasza alatti elektromos energiaváltozása (Wh);

valamint

$$EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^2 EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}$$

valamint

▼ M3

$EC_{DC,WLTC,j}$ a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS_j szakasza alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusának ezen almeléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

▼ B

$k_{WLTC,j}$ a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS_j szakasza alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusának súlyozó tényezője;

▼B

valamint

$$K_{\text{WLTC},1} = \frac{\Delta E_{\text{REESS,WLTC},1}}{U_{\text{BESTP}}} \text{ and } K_{\text{WLTC},2} = 1 - K_{\text{WLTC},1}$$

valamint

$K_{\text{WLTC},j}$ a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS_j szakasza alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusának súlyozó tényezője;

$\Delta E_{\text{REESS,WLTC},1}$ az összes újratölthető energiatároló rendszernek a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS₁ szakaszának alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusa alatti elektromos energiaváltozása (Wh);

- 4.4.2.1.2. A tiszta elektromos hajtású járművek alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusra vonatkozó PER_{city} tisztán elektromos hatósugarát az ezen al melléklet 3.4.4.2. pontjában ismertetett rövidített 1. típusú vizsgálati program alapján, az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$\text{PER}_{\text{city}} = \frac{U_{\text{BESTP}}}{\text{EC}_{\text{DC},\text{city}}}$$

ahol:

U_{BESTP} az újratölthető energiatároló rendszer ezen al melléklet 4.4.2.1.1. pontja szerinti rendelkezésre álló elektromos energiája (Wh);

$\text{EC}_{\text{DC},\text{city}}$ a rövidített 1. típusú vizsgálati program szerinti DS₁ és DS₂ szakasz alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusához tartozó súlyozott elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

valamint

$$\text{EC}_{\text{DC},\text{city}} = \sum_{j=1}^4 \text{EC}_{\text{DC},\text{city},j} \times K_{\text{city},j}$$

valamint

$\text{EC}_{\text{DC},\text{city},j}$ az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus ezen al melléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása, ahol a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS₁ szakasza első alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának jelölése $j = 1$, a DS₁ szakasz második alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának jelölése $j = 2$, a DS₂ szakasz első alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának jelölése $j = 3$, és a DS₂ szakasz második alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának jelölése $j = 4$ (Wh/km);

$K_{\text{city},j}$ az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus súlyozó tényezője, ahol a DS₁ szakasz első alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának jelölése $j = 1$, a DS₁ szakasz második alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának jelölése $j = 2$, a DS₂ szakasz első alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának jelölése $j = 3$, és a DS₂ szakasz második alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának jelölése $j = 4$,

▼ B

valamint

$$K_{\text{city},1} = \frac{\Delta E_{\text{REESS},\text{city},1}}{U_{\text{BE},\text{STP}}} \text{ and } K_{\text{city},j} = \frac{1 - K_{\text{city},1}}{3} \text{ for } j = 2 \dots 4$$

valamint

$\Delta E_{\text{REESS},\text{city},1}$ az összes újratölthető energiatároló rendszernek a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS₁ szakaszának első alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusa alatti energiaváltozása (Wh);

- 4.4.2.1.3. A tiszta elektromos hajtású járművek szakaszokra vonatkozó PER_p tisztán elektromos hatósugarát az ezen almeléklet 3.4.4.2. pontjában ismertetett 1. típusú vizsgálat alapján, az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$\text{PER}_p = \frac{U_{\text{BE},\text{STP}}}{EC_{\text{DC},p}}$$

ahol:

▼ M3

$U_{\text{BE},\text{STP}}$ az újratölthető energiatároló rendszer ezen almeléklet 4.4.2.1.1. pontja szerinti rendelkezésre álló elektromos energiája (Wh);

▼ B

$EC_{\text{DC},p}$ a rövidített 1. típusú vizsgálati program szerinti DS₁ és DS₂ szakasz egyes fázisaihoz tartozó súlyozott elektromosenergia-fogyasztás (Wh/km);

Abban az esetben, ha a p szakasz = alacsony és a p szakasz = közepes sebességű, akkor az alábbi egyenleteket kell alkalmazni:

$$EC_{\text{DC},p} = \sum_{j=1}^4 EC_{\text{DC},p,j} \times K_{p,j}$$

valamint

$EC_{\text{DC},p,j}$ a p szakasz ezen almeléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása, ahol a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS₁ szakasza első p szakaszának jelölése j = 1, a DS₁ szakasz második p szakaszának jelölése j = 2, a DS₂ szakasz első p szakaszának jelölése j = 3, és a DS₂ szakasz második p szakaszának jelölése j = 4 (Wh/km);

$K_{p,j}$ a p szakasz súlyozó tényezője, ahol a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS₁ szakasza első p szakaszának jelölése j = 1, a DS₁ szakasz második p szakaszának jelölése j = 2, a DS₂ szakasz első p szakaszának jelölése j = 3, és a DS₂ szakasz második p szakaszának jelölése j = 4 (Wh/km);

valamint

$$K_{p,1} = \frac{\Delta E_{\text{REESS},p,1}}{U_{\text{BE},\text{STP}}} \text{ and } K_{p,j} = \frac{1 - K_{p,1}}{3} \text{ for } j = 2 \dots 4$$

valamint

$\Delta E_{\text{REESS},p,1}$: az összes újratölthető energiatároló rendszernek a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS₁ szakaszának első p szakasza alatti energiaváltozása (Wh);

▼B

Abban az esetben, ha a p szakasz = nagy és a p szakasz = extra nagy sebességű, akkor az alábbi egyenleteket kell alkalmazni:

$$EC_{DC,p} = \sum_{j=1}^2 EC_{DC,p,j} \times K_{p,j}$$

valamint

$EC_{DC,p,j}$ a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS_j szakasza p szakaszának ezen al melléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

$k_{p,j}$ a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS_j szakasza p szakaszának súlyozó tényezője;

valamint

$$K_{p,1} = \frac{\Delta E_{REESS,p,1}}{UBE_{STP}} \text{ and } K_{p,2} = 1 - K_{p,1}$$

valamint

$\Delta E_{REESS,p,1}$ az összes újratölthető energiatároló rendszernek a rövidített 1. típusú vizsgálati program DS_1 szakaszának első p szakasza alatti elektromos energiaváltozása (Wh).

4.4.2.2. Tisztán elektromos hatósugarak meghatározása egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program alkalmazása esetén

4.4.2.2.1. A tiszta elektromos hajtású járművek alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó PER_{WLTP} tisztán elektromos hatósugarát az ezen al melléklet 3.4.4.1. pontjában ismertetett 1. típusú vizsgálat alapján, az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$PER_{WLTC} = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,WLTC}}$$

ahol:

UBE_{CCP} az újratölthető energiatároló rendszerben az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program kezdetétől az ezen al melléklet 3.4.4.1.3. pontja szerinti megszakítási feltétel bekövetkeztéig meghatározott rendelkezésre álló energia (Wh);

$EC_{DC,WLTC}$ az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusnak az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program teljesen végrehajtott alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusai alapján meghatározott elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

valamint

$$UBE_{CCP} = \sum_{j=1}^k \Delta E_{REESS,j}$$

▼B

ahol:

$\Delta E_{REESS,j}$ az összes újratölthető energiatároló rendszernek az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program j szakasza alatti elektromos energiaváltozása (Wh);

j a vizsgált szakasz sorszáma;

k a vizsgálat kezdetétől addig a szakaszig eltelt szakaszok száma, a szóban forgó szakaszt is beleszámolva, amikor a megszakítási feltétel bekövetkezett;

valamint

$$EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^{n_{WLTC}} EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}$$

valamint

$EC_{DC,WLTC,j}$ az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program j alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusának ezen almeléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

$K_{WLTC,j}$ az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program j alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusának súlyozó tényezője;

j az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus sorszáma;

n_{WLTC} az összes végrehajtott alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus száma;

valamint

$$K_{WLTC,1} = \frac{\Delta E_{REESS,WLTC,1}}{UBE_{CCP}} \text{ and } K_{WLTC,j} = \frac{1 - K_{WLTC,1}}{n_{WLTC} - 1} \text{ for } j = 2 \dots n_{WLTC}$$

valamint

$\Delta E_{REESS,WLTC,1}$ az összes újratölthető energiatároló rendszernek az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program első alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusa alatti elektromos energiaváltozása (Wh).

4.4.2.2.2. A tiszta elektromos hajtású járművek WLTP city vizsgálati ciklusra vonatkozó PER_{city} tisztán elektromos hatósugarát az ezen almeléklet 3.4.4.1. pontjában ismertetett 1. típusú vizsgálat alapján, az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$PER_{city} = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,city}}$$

ahol:

UBE_{CCP} az újratölthető energiatároló rendszer ezen almeléklet 4.4.2.2.1. pontja szerinti rendelkezésre álló elektromos energiája (Wh);

▼B

$EC_{DC,city}$ az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusnak az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program teljesen végrehajtott alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusai alapján meghatározott elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

valamint

$$EC_{DC,city} = \sum_{j=1}^{n_{city}} EC_{DC,city,j} \times K_{city,j}$$

valamint

$EC_{DC,city,j}$ az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program j alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának ezen almeléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

$K_{city,j}$ az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program j alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusának súlyozó tényezője;

j az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus sorszáma;

n_{city} az összes végrehajtott alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklus száma;

valamint

$$K_{city,1} = \frac{\Delta E_{REESS,city,1}}{UBE_{CCP}} \text{ and } K_{city,j} = \frac{1 - K_{city,1}}{n_{city} - 1} \text{ for } j = 2 \dots n_{city}$$

valamint

ahol $\Delta E_{REESS,city,1}$ az összes újratölthető energiatároló rendszernek az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program első alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklusa alatti elektromos energiaváltozása (Wh).

4.4.2.2.3. A tiszta elektromos hajtású járművek szakaszokra vonatkozó PER_p tisztán elektromos hatósugarát az ezen almeléklet 3.4.4.1. pontjában ismertetett 1. típusú vizsgálat alapján, az alábbi egyenletek segítségével kell kiszámítani:

$$PER_p = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,p}}$$

ahol:

UBE_{CCP} az újratölthető energiatároló rendszer ezen almeléklet 4.4.2.2.1. pontja szerinti rendelkezésre álló elektromos energiája (Wh);

$EC_{DC,p}$ a szóban forgó p szakasznak az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program teljesen végrehajtott p szakaszai alapján meghatározott elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

▼ B

valamint

$$EC_{DC,p} = \sum_{j=1}^{n_p} EC_{DC,p,j} \times K_{p,j}$$

valamint

$EC_{DC,p,j}$ az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program szóban forgó p szakaszának ezen al melléklet 4.3. pontja szerinti j-edik elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

$k_{p,j}$ az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program szóban forgó p szakaszának j-edik súlyozó tényezője;

j a szóban forgó p szakasz sorszáma;

n_p az összes végrehajtott p WLTP szakasz száma;

valamint

$$K_{p,1} = \frac{\Delta E_{REESS,p,1}}{UBE_{CCP}} \text{ and } K_{p,j} = \frac{1 - K_{p,1}}{n_p - 1} \text{ for } j = 2 \dots n_p$$

ahol:

$\Delta E_{REESS,p,1}$ az összes újratölthető energiatároló rendszernek az egymás utáni ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati program első végrehajtott p szakasza alatti elektromos energiaváltozása (Wh).

4.4.3. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek töltéslemerítési ciklusához tartozó hatósugara

Az R_{CDC} töltéslemerítési ciklushoz tartozó hatósugarat az 1. lehetőség szerinti vizsgálati program részeként az ezen al melléklet 3.2.4.3. pontjában ismertetett és az ezen al melléklet 3.2.6.1. pontjában a 3. lehetőség szerinti vizsgálati program részeként hivatkozott 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat alapján kell meghatározni. Az R_{CDC} az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat kezdetétől az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti átmeneti ciklus végéig megtett távolság.

4.4.4. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyenértékű teljesen elektromos hatósugara

4.4.4.1. Ciklusra vonatkozó egyenértékű teljesen elektromos hatósugár meghatározása

A ciklusra vonatkozó egyenértékű teljesen elektromos hatósugarat az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$EAER = \left(\frac{M_{CO2,CS} - M_{CO2,CD,avg}}{M_{CO2,CS}} \right) \times R_{CDC}$$

ahol:

EAER a ciklusra vonatkozó egyenértékű teljesen elektromos hatósugár (km);

▼ B

$M_{CO_2,CS}$ a töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömegértéke az A8/5. táblázat 7. lépése alapján (g/km);

$M_{CO_2,CD,avg}$ a töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömeg számtani középértéke az alábbi egyenlet alapján (g/km);

R_{CDC} a töltéslemerítési ciklus hatósugara ezen al melléklet 4.4.2. pontja alapján (km);

valamint

$$M_{CO_2,CD,avg} = \frac{\sum_{j=1}^k (M_{CO_2,CD,j} \times d_j)}{\sum_{j=1}^k d_j}$$

ahol:

$M_{CO_2,CD,avg}$ a töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömeg számtani középértéke (g/km);

$M_{CO_2,CD,j}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j szakaszához tartozó, a 7. al melléklet 3.2.1. pontja szerint meghatározott kibocsátott CO_2 tömeg (g/km);

d_j az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat j szakasza alatt megtett távolság (km);

j a szóban forgó szakasz sorszáma;

k az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti n átmeneti ciklus végéig megtett szakaszok száma;

▼ M3

4.4.4.2. Szakaszra vonatkozó és városival egyenértékű teljesen elektromos hatósugár meghatározása

A szakaszra vonatkozó és városival egyenértékű teljesen elektromos hatósugarat az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$EAER_p = \left(\frac{M_{CO_2,CS,p} - M_{CO_2,CD,avg,p}}{M_{CO_2,CS,p}} \right) \times \frac{\sum_{j=1}^k \Delta E_{REESS,j}}{EC_{DC,CD,p}}$$

ahol:

$EAER_p$ a vizsgált p időszakbeli egyenértékű teljesen elektromos hatósugár (km);

$M_{CO_2,CS,p}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat vizsgált p időszakanak az A8/5. táblázat 7. lépése alapján megállapított szakaszra vonatkozó kibocsátott CO_2 tömegértéke (g/km);

$\Delta E_{REESS,j}$ az összes újratölthető energiatároló rendszer elektromos energiaváltozása a vizsgált j szakasz alatt (Wh);

$EC_{DC,CD,p}$ a vizsgált p időszakbeli elektromosenergia-fogyasztás az újratölthető energiatároló rendszer lemerítése alapján (Wh/km);

j a vizsgált szakasz sorszáma;

▼ **M3**

k az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti n átmeneti ciklus végéig megtett szakaszok száma;

és

$$M_{\text{CO}_2, \text{CD}, \text{avg}, p} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c} (M_{\text{CO}_2, \text{CD}, p, c} \times d_{p, c})}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p, c}}$$

ahol:

$M_{\text{CO}_2, \text{CD}, \text{avg}, p}$ a vizsgált p időszak alatt a töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO₂ tömeg számtani középértéke (g/km);

$M_{\text{CO}_2, \text{CD}, p, c}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat c ciklusának p időszakához tartozó, a 7. al melléklet 3.2.1. pontja szerint meghatározott kibocsátott CO₂ tömeg (g/km);

$d_{p, c}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat c ciklusának vizsgált p időszaka alatt megtett távolság (km);

c a vizsgált alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus sorszáma;

p az alkalmazandó WLTP vizsgálati cikluson belüli egyes időszakok sorszáma;

n_c az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti n átmeneti ciklus végéig megtett alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok száma;

és

$$EC_{\text{DC}, \text{CD}, p} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c} EC_{\text{DC}, \text{CD}, p, c} \times d_{p, c}}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p, c}}$$

ahol:

$EC_{\text{DC}, \text{CD}, p}$ a vizsgált p időszakbeli elektromosenergia-fogyasztás az újratölthető energiatároló rendszer 1. típusú töltéslemerítési vizsgálatbeli lemerítése alapján (Wh/km);

$EC_{\text{DC}, \text{CD}, p, c}$ a c ciklus vizsgált p időszakához tartozó, az ezen al melléklet 4.3. pontja szerinti elektromosenergia-fogyasztás az újratölthető energiatároló rendszer 1. típusú töltéslemerítési vizsgálatbeli lemerítése alapján (Wh/km);

$d_{p, c}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat c ciklusának vizsgált p időszaka alatt megtett távolság (km);

c a vizsgált alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus sorszáma;

p az alkalmazandó WLTP vizsgálati cikluson belüli egyes időszakok sorszáma;

n_c az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti n átmeneti ciklus végéig megtett alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok száma.

A szóban forgó értékeket az alacsony, a közepes, a nagy, az extra nagy sebességű szakaszhoz és a városi (city) menetciklushoz kell meghatározni.

▼B**4.4.5. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek tényleges töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó hatásugara**

A tényleges töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó hatásugarat az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$R_{CDA} = \sum_{c=1}^{n-1} d_c + \left(\frac{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,n,cycle}}{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,CD,avg,n-1}} \right) \times d_n$$

ahol:

R_{CDA} a tényleges töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó hatásugár (km);

$M_{CO_2,CS}$ a töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömegértéke az A8/5. táblázat 7. lépése alapján (g/km);

$M_{CO_2,n,cycle}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat alkalmazandó n WLTP vizsgálati ciklusának kibocsátott CO_2 tömegértéke (g/km);

$M_{CO_2,CD,avg,n-1}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat kibocsátott CO_2 tömegének számtani középértéke a vizsgálat kezdetétől az (n-1) számú alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusig, azt is beleértve (g/km);

d_c az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat c alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusa alatt megtett távolság (km);

d_n az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat n alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusa alatt megtett távolság (km);

c a vizsgált alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus sorszáma;

n az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti átmeneti ciklust is beleértve megtett alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok száma;

valamint

$$M_{CO_2,CD,avg,n-1} = \frac{\sum_{c=1}^{n-1} (M_{CO_2,CD,c} \times d_c)}{\sum_{c=1}^{n-1} d_c}$$

ahol:

$M_{CO_2,CD,avg,n-1}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat kibocsátott CO_2 tömegének számtani középértéke a vizsgálat kezdetétől az (n-1) számú alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusig, azt is beleértve (g/km);

▼B

$M_{CO_2,CD,c}$	az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat c ciklusának alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusához tartozó, a 7. al melléklet 3.2.1. pontja szerint meghatározott kibocsátott CO_2 tömeg (g/km);
d_c	az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat c alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusa alatt megtett távolság (km);
c	a vizsgált alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus sorszáma;
n	az ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerinti átmeneti ciklust is beleértve megtett alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok száma;

4.5. Az egyes járművekhez tartozó értékek interpolációja

4.5.1. Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek interpolációs tartománya

▼M3

Az interpolációs eljárást csak akkor szabad használni, ha az L és a H vizsgálati jármű A8/5. táblázat 8. lépése szerint számított $M_{CO_2,CS}$ töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömege közötti különbség legalább 5 g/km és legfeljebb 20 százalék plusz 5 g/km az A8/5. táblázat 8. lépése szerint számított $M_{CO_2,CS}$ töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 -tömeg a H jármű esetében, de legalább 15 g/km és legfeljebb 20 g/km.

A gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével, az interpolációs módszernek a járműcsaládon belüli egyes járművekre vonatkozó értékekre történő alkalmazása kibővíthető, ha az extrapoláció felfelé legfeljebb a H jármű töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó CO_2 -kibocsátási tömegértéke felett 3 g/km mértékű és/vagy lefelé az L jármű töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó CO_2 -kibocsátási tömegértéke alatt legfeljebb 3 g/km mértékű. Ez a kiterjesztés csak az ezen pontban meghatározott interpolációs tartomány abszolút határértékein belül érvényes.

▼B

Az L és a H jármű közötti töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó CO_2 kibocsátási tömegérték különbségére a 20 g/km érték vagy a H jármű töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó CO_2 kibocsátási tömegértékének 20 százaléka közül a kisebbik értéknek megfelelő legnagyobb megengedett abszolút határérték 10 g/km értékkel kibővíthető, ha M jármű vizsgálatára is sor kerül. Az M jármű az interpolációs járműcsaládon belüli olyan jármű, melynek ciklus energiaigénye az L és a H járműre vonatkozó érték számtani közepétől ± 10 százaléknál kisebb mértékben tér el.

Az M jármű töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó CO_2 kibocsátási tömegértékének linearitását igazolni kell az L és a H jármű töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó CO_2 kibocsátási tömegértéke közötti lineáris interpolációval.

Az M járműre vonatkozó linearitási feltétel akkor tekinthető teljesültnek, ha az M jármű mérésből származó töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó CO_2 kibocsátási tömegértéke, valamint az L és a H jármű interpolált töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó CO_2 kibocsátási tömegértéke közötti eltérés 1 g/km alatti. Ha ez az eltérés

▼ B

nagyobb, akkor a linearitási feltétel akkor tekinthető teljesültnek, ha ez az eltérés megfelel a 3 g/km érték és az M jármű interpolált töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó CO₂ kibocsátási tömegértékének 3 százaléka közül a kisebbik értéknek.

▼ M3

Ha a linearitási feltétel teljesül, akkor az interpolációs módszer alkalmazható az interpolációs járműcsalád L és a H jármű közötti minden egyes járművére.

▼ B

Ha a linearitási feltétel nem teljesül, akkor az interpolációs járműcsaládot oly módon fel kell osztani kettő jármű-alcsaládra, hogy az egyikbe az L és az M jármű közötti értékű ciklus energiaigényű, míg a másikba az M és a H jármű közötti értékű ciklus energiaigényű járművek kerüljenek.

▼ M3

Az L és az M jármű közötti értékű ciklus energiaigényű járművek esetében a H járműnek az egyes külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre vagy nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre vonatkozó értékek tekintetében az interpolációs módszer alkalmazásához szükséges valamennyi paraméterét az M jármű megfelelő paraméterével kell helyettesíteni.

„Az M és a H jármű közötti értékű ciklus energiaigényű járművek esetében az L járműnek az egyes külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre vagy nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművekre vonatkozó értékek tekintetében az interpolációs módszer alkalmazásához szükséges valamennyi paraméterét az M jármű megfelelő paraméterével kell helyettesíteni.

▼ B

4.5.2. Időszakonkénti energiaigény kiszámítása

Az interpolációs járműcsalád egyes járműveire érvényes, p időszakra vonatkozó $E_{k,p}$ energiaigényt és $d_{c,p}$ megtett távolságot a 7. almeléklet 5. pontjában ismertetett eljárás szerint kell kiszámítani a 7. almeléklet 3.2.3.2.3. pontja szerinti k kigurulási menetellenállási együttható-készletek és tömegek alapján.

4.5.3. Az egyes járművek interpolációs együtthatójának kiszámítása $K_{ind,p}$

A $K_{ind,p}$ időszakonkénti interpolációs együtthatót az egyes vizsgált p időszakokra vonatkozóan az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$K_{ind,p} = \frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}}$$

ahol:

▼ M3

$K_{ind,p}$ a vizsgált egyes járművek p időszakra vonatkozó interpolációs együtthatója;

$E_{1,p}$ az L jármű vizsgált időszakra vonatkozó, 7. almeléklet 5. pontja szerint számított energiaigénye (Ws);

▼ M3

- $E_{2,p}$ a H jármű vizsgált időszakra vonatkozó, 7. al melléklet 5. pontja szerint számított energiaigénye (Ws);
- $E_{3,p}$ az egyes járművek vizsgált időszakra vonatkozó, 7. al melléklet 5. pontja szerint számított energiaigénye (Ws);
- p az alkalmazandó vizsgálati cikluson belüli egyes időszakok sorszáma.

▼ B

Abban az esetben, ha a vizsgált p időszak az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus, akkor a $K_{ind,p}$ helyett a K_{ind} jelölést kell alkalmazni.

- 4.5.4. A kibocsátott CO₂ tömeg interpolációja az egyes járművek esetére
- 4.5.4.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyes töltésfenntartó üzemiállapotokhoz tartozó kibocsátott CO₂ tömege

Az egyes járművek töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó kibocsátott CO₂ tömegét az alábbi egyenlettel kell meghatározni:

$$M_{CO_2-ind,CS,p} = M_{CO_2-L,CS,p} + K_{ind,d} \times (M_{CO_2-H,CS,p} - M_{CO_2-L,CS,p})$$

ahol:

- $M_{CO_2-ind,CS,p}$ az egyes járművek töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó, vizsgált p időszakbeli kibocsátott CO₂ tömegértéke az A8/5. táblázat 9. lépése alapján (g/km);
- $M_{CO_2-L,CS,p}$ az L jármű töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó, vizsgált p időszakbeli kibocsátott CO₂ tömegértéke az A8/5. táblázat 8. lépése szerint (g/km);
- $M_{CO_2-H,CS,p}$ a H jármű töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó, vizsgált p időszakbeli kibocsátott CO₂ tömegértéke az A8/5. táblázat 8. lépése szerint (g/km);
- $K_{ind,d}$ a vizsgált egyes járművek p időszakra vonatkozó interpolációs együtthatója;
- p az alkalmazandó WLTP vizsgálati cikluson belüli egyes időszakok sorszáma.

▼ M3

A szóban forgó szakaszok az alacsony, a közepes, a nagy, az extra nagy sebességű szakasz és az alkalmazandó WLTP városi (city) vizsgálati ciklus.

▼B

- 4.5.4.2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyes használati tényezők szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO₂ tömege

Az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO₂ tömegét az alábbi egyenlettel kell meghatározni:

$$M_{\text{CO}_2\text{-ind,CD}} = M_{\text{CO}_2\text{-L,CD}} + K_{\text{ind}} \times (M_{\text{CO}_2\text{-H,CD}} - M_{\text{CO}_2\text{-L,CD}})$$

ahol:

$M_{\text{CO}_2\text{-ind,CD}}$ az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO₂ tömege (g/km);

$M_{\text{CO}_2\text{-L,CD}}$ az L jármű használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO₂ tömege (g/km);

$M_{\text{CO}_2\text{-H,CD}}$ a H jármű használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO₂ tömege (g/km);

K_{ind} a vizsgált egyes járművek alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó interpolációs együtthatója.

- 4.5.4.3. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyedi használati tényező szerint súlyozott kibocsátott CO₂ tömege

Az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott kibocsátott CO₂ tömegét az alábbi egyenlettel kell meghatározni:

$$M_{\text{CO}_2\text{-ind,weighted}} = M_{\text{CO}_2\text{-L,weighted}} + K_{\text{ind}} \times (M_{\text{CO}_2\text{-H,weighted}} - M_{\text{CO}_2\text{-L,weighted}})$$

ahol:

$M_{\text{CO}_2\text{-ind,weighted}}$ az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott kibocsátott CO₂ tömege (g/km);

$M_{\text{CO}_2\text{-L,weighted}}$ az L jármű használati tényező szerint súlyozott kibocsátott CO₂ tömege (g/km);

▼B

$M_{CO_2-H,weighted}$ a H jármű használati tényező szerint súlyozott kibocsátott CO_2 tömege (g/km);

K_{ind} a vizsgált egyes járművek alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó interpolációs együtthatója.

4.5.5. A tüzelőanyag-fogyasztás interpolációja az egyes járművek esetére

4.5.5.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyes töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztása

Az egyes járművek töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztását az alábbi egyenlettel kell meghatározni:

$$FC_{ind,CS,p} = FC_{L,CS,p} + K_{ind,p} \times (FC_{H,CS,p} - FC_{L,CS,p})$$

ahol:

$FC_{ind,CS,p}$ az egyes járművek töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó, vizsgált p időszaki tüzelőanyag-fogyasztása az A8/6. táblázat 3. lépése szerint (l/100 km);

$FC_{L,CS,p}$ az L jármű töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó, vizsgált p időszaki tüzelőanyag-fogyasztása az A8/6. táblázat 2. lépése szerint (l/100 km);

$FC_{H,CS,p}$ a H jármű töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó, vizsgált p időszaki tüzelőanyag-fogyasztása az A8/6. táblázat 2. lépése szerint (l/100 km);

$K_{ind,p}$ a vizsgált egyes járművek p időszakra vonatkozó interpolációs együtthatója;

p az alkalmazandó WLTP vizsgálati cikluson belüli egyes időszakok sorszáma.

▼M3

A szóban forgó szakaszok az alacsony, a közepes, a nagy, az extra nagy sebességű szakasz és az alkalmazandó WLTP városi (city) vizsgálati ciklus.

▼B

4.5.5.2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyedi használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemiállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztása

Az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemiállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztását az alábbi egyenlettel kell meghatározni:

$$FC_{ind,CD} = FC_{L,CD} + K_{ind} \times (FC_{H,CD} - FC_{L,CD})$$

▼B

ahol:

$FC_{ind,CD}$ az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztása (l/100 km);

$FC_{L,CD}$ az L jármű használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztása (l/100 km);

$FC_{H,CD}$ a H jármű használati tényező szerint súlyozott töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztása (l/100 km);

K_{ind} a vizsgált egyes járművek alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó interpolációs együtthatója.

4.5.5.3. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyes használati tényezők szerint súlyozott tüzelőanyag-fogyasztása

Az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott tüzelőanyag-fogyasztását az alábbi egyenlettel kell meghatározni:

$$FC_{ind,weighted} = FC_{L,weighted} + K_{ind} \times (FC_{H,weighted} - FC_{L,weighted})$$

ahol:

$FC_{ind,weighted}$ az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott tüzelőanyag-fogyasztása (l/100 km);

$FC_{L,weighted}$ az L jármű használati tényező szerint súlyozott tüzelőanyag-fogyasztása (l/100 km);

$FC_{H,weighted}$ a H jármű használati tényező szerint súlyozott tüzelőanyag-fogyasztása (l/100 km);

K_{ind} a vizsgált egyes járművek alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó interpolációs együtthatója.

4.5.6 Az elektromosenergia-fogyasztás interpolációja az egyes járművek esetére

4.5.6.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyes használati tényezők szerint súlyozott, töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz származó újratöltött elektromos energia alapján

Az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott, töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó elektromosenergia-fogyasztását az újratöltött elektromos energia alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC_{AC-ind,CD} = EC_{AC-L,CD} + K_{ind} \times (EC_{AC-H,CD} - EC_{AC-L,CD})$$

ahol:

$EC_{AC-ind,CD}$ az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott, töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz származó újratöltött elektromos energia alapján (Wh/km);

▼B

$EC_{AC-L,CD}$ az L jármű használati tényező szerint súlyozott, töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó elektromos-energia-fogyasztása az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia alapján (Wh/km);

$EC_{AC-H,CD}$ a H jármű használati tényező szerint súlyozott, töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó elektromos-energia-fogyasztása az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia alapján (Wh/km);

K_{ind} a vizsgált egyes járművek alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó interpolációs együtthatója.

- 4.5.6.2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyes használati tényezők szerint súlyozott elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia alapján

Az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott elektromos-energia-fogyasztását az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia alapján az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC_{AC-ind,weighted} = EC_{AC-L,weighted} + K_{ind} \times (EC_{AC-H,weighted} - EC_{AC-L,weighted})$$

ahol:

$EC_{AC-ind,weighted}$ az egyes járművek használati tényező szerint súlyozott elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia alapján (Wh/km);

$EC_{AC-L,weighted}$ az L jármű használati tényező szerint súlyozott elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia alapján (Wh/km);

$EC_{AC-H,weighted}$ a H jármű használati tényező szerint súlyozott elektromosenergia-fogyasztása az elektromos hálózathoz tartozó újrátöltött elektromos energia alapján (Wh/km);

K_{ind} a vizsgált egyes járművek alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó interpolációs együtthatója.

- 4.5.6.3. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és tiszta elektromos hajtású járművek egyedi elektromosenergia-fogyasztása

Az egyes járművek elektromosenergia-fogyasztását külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetében ezen almeléklet 4.3.3. pontja szerint, míg a tiszta elektromos hajtású járművek esetében ezen almeléklet 4.3.4. pontja szerint, az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$EC_{ind,p} = EC_{L,p} + K_{ind,p} \times (EC_{H,p} - EC_{L,p})$$

▼B

ahol:

$EC_{ind,p}$ az egyes járművek vizsgált p időszakbeli elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

$EC_{L,p}$ az L jármű vizsgált p időszakbeli elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

$EC_{H,p}$ a H jármű vizsgált p időszakbeli elektromosenergia-fogyasztása (Wh/km);

$K_{ind,p}$ a vizsgált egyes járművek p időszakra vonatkozó interpolációs együtthatója;

p az alkalmazandó vizsgálati cikluson belüli egyes időszakok sorszáma.

▼M3

A szóban forgó szakaszok az alacsony, a közepes, a nagy, az extra nagy sebességű szakasz, az alkalmazandó WLTP városi (city) vizsgálati ciklus és az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus.

▼B

4.5.7 Az elektromos hatósugarak interpolációja az egyes járművek esetére

4.5.7.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyedi teljesen elektromos hatósugara

Ha az alábbi feltétel:

$$\left| \frac{AER_L}{R_{CDA,L}} - \frac{AER_H}{R_{CDA,H}} \right| \leq 0,1$$

ahol:

AER_L : az L jármű alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó teljesen elektromos hatósugara (km);

AER_H : a H jármű alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra vonatkozó teljesen elektromos hatósugara (km);

$R_{CDA,L}$: az L jármű tényleges töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó hatósugara (km);

$R_{CDA,H}$: a H jármű tényleges töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó hatósugara (km);

teljesül, akkor az egyes járművek teljesen elektromos hatósugarát az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$AER_{ind,p} = AER_{L,p} + K_{ind,p} \times (AER_{H,p} - AER_{L,p})$$

ahol:

$AER_{ind,p}$ az egyes járművek vizsgált p időszakbeli teljesen elektromos hatósugara (km);

▼ B

$AER_{L,p}$ az L jármű vizsgált p időszakbeli teljesen elektromos hatósugara (km);

$AER_{H,p}$ a H jármű vizsgált p időszakbeli teljesen elektromos hatósugara (km);

$K_{ind,p}$ a vizsgált egyes járművek p időszakra vonatkozó interpolációs együtthatója;

p az alkalmazandó vizsgálati cikluson belüli egyes időszakok sorszáma.

A vizsgált időszakoknak az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklust és az alkalmazandó WLTP ciklust kell tekinteni.

Ha az ezen pontban meghatározott feltétel nem teljesül, akkor a H jármű teljesen elektromos hatósugarát kell alkalmazni az interpolációs járműcsalád valamennyi járművére.

4.5.7.2. Tiszta elektromos hajtású járművek egyedi tisztán elektromos hatósugara

Az egyes járművek tisztán elektromos hatósugarát az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$PER_{ind,p} = PER_{L,p} + K_{ind,p} \times (PER_{H,p} - PER_{L,p})$$

ahol:

$PER_{ind,p}$ az egyes járművek vizsgált p időszakbeli tisztán elektromos hatósugara (km);

$PER_{L,p}$ az L jármű vizsgált p időszakbeli tisztán elektromos hatósugara (km);

$PER_{H,p}$ a H jármű vizsgált p időszakbeli tisztán elektromos hatósugara (km);

$K_{ind,p}$ a vizsgált egyes járművek p időszakra vonatkozó interpolációs együtthatója;

p az alkalmazandó vizsgálati cikluson belüli egyes időszakok sorszáma.

▼ M3

A szóban forgó szakaszok az alacsony, a közepes, a nagy, az extra nagy sebességű szakasz, az alkalmazandó WLTP városi (city) vizsgálati ciklus és az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus.

▼ B

4.5.7.3. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek egyedi egyenértékű teljesen elektromos hatósugara

Az egyes járművek egyedi teljesen elektromos hatósugarát az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

$$EAER_{ind,p} = EAER_{L,p} + K_{ind,p} \times (EAER_{H,p} - EAER_{L,p})$$

▼ B

ahol:

$EAER_{ind,p}$ az egyes járművek vizsgált p időszakbeli egyenértékű teljesen elektromos hatósugara (km);

$EAER_{L,p}$ az L jármű vizsgált p időszakbeli egyenértékű teljesen elektromos hatósugara (km);

$EAER_{H,p}$ a H jármű vizsgált p időszakbeli egyenértékű teljesen elektromos hatósugara (km);

$K_{ind,p}$ a vizsgált egyes járművek p időszakra vonatkozó interpolációs együtthatója;

p az alkalmazandó vizsgálati cikluson belüli egyes időszakok sorszáma.

A vizsgált időszakoknak az alacsony, a közepes, a nagy, az extra nagy sebességű szakaszokat, az alkalmazandó WLTP city vizsgálati ciklust és az alkalmazandó WLTP ciklust kell tekinteni.

▼ M3

4.6. Lépésenkénti eljárás külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek vizsgálati végeredményeinek kiszámításához

A kibocsátott gáz-halmazállapotú vegyületek ezen al melléklet 4.1.1.1. pontja szerinti és a tüzelőanyag-fogyasztás ezen al melléklet 4.2.1.1. pontja szerinti végleges töltésfenntartó vizsgálati eredményeinek kiszámítására vonatkozó lépésenkénti eljárás mellett ezen al melléklet 4.6.1. és 4.6.2. pontjai meghatározzák a végleges töltéslemerítő, valamint a végleges töltésfenntartó és töltéslemerítő súlyozott vizsgálati eredmények lépésenkénti kiszámítását.

4.6.1. Lépésenkénti eljárás külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. típusú töltéslemerítési vizsgálati végeredményeinek kiszámításához

Az eredményeket az A8/8. táblázatban megadott sorrendben kell kiszámítani. Az „Eredmény” oszlopban szereplő valamennyi megfelelő eredményt fel kell jegyezni. Az „Eljárás” oszlop a számításokhoz alkalmazandó szakaszokat ismerteti, vagy további számításokat tartalmaz.

Az A8/8. táblázatban az egyenletekben és az eredményeknél az alábbi jelöléseket alkalmazzuk:

c teljes alkalmazandó vizsgálati ciklus;

p minden egyes alkalmazandó ciklusszakasz;

i vonatkozó kritikus kibocsátási vegyület;

CS töltésfenntartó;

CO₂ kibocsátott CO₂ tömeg.

▼ M3

A8/8. táblázat

A végső töltéslemerítési értékek kiszámítása

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
8. almel- léklet	Töltéslemerítési vizsgálati eredmé- nyek	Az ezen almeléklet 3. függeléke szerint mért eredmények, ezen almeléklet 4.3. pontja szerint előzetesen kiszámítva. Az akkumulátor ezen almeléklet 4.4.1.2.2. pontja szerinti rendelkezésre álló elektromos energiája. Az ezen almeléklet 3.2.4.6. pontja szerinti újratöltött elektromos energia. A 7. almeléklet 5. pontja szerinti ciklusenergia. A 7. almeléklet 3.2.1. pontja szerinti kibocsátott CO₂ tömeg. A 7. almeléklet 3.2.1. pontja szerinti kibocsátott gáz-halmazállapotú i vegyület tömege. A 7. almeléklet 4. pontja szerinti részecskeszám-kibocsátások. A 7. almeléklet 3.3. pontja szerinti kibocsátott részecsketömeg. Ezen almeléklet 4.4.1.1. pontja szerinti teljesen elektromos hatósugár. Amennyiben az alkalmazandó WLTC city vizsgálati ciklust tették meg: az ezen almeléklet 4.4.1.2.1. pontja szerinti teljesen elektromos városi hatósugár. Ezen almeléklet 2. függeléke szerint szükséges lehet a kibocsátott CO₂ tömeg KCO₂ korrekciós együtthatója. Minden egyes vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény (KCO₂ kivételével) rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j, km; UBE_{city}, Wh; E_{AC}, Wh; E_{cycle}, Wh; $MCO_{2,CD,j}$, g/km; $M_{i,CD,j}$, g/km; $PN_{CD,j}$, kilométerenkénti részecskeszám; $PM_{CD,c}$, mg/km; AER, km; AER_{city}, km. KCO_2, (g/km)/ (Wh/km).	1

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az 1. lépés eredménye	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; E_{cycle} , Ws.	Valamennyi ciklus relatív elektromos energiaváltozásának kiszámítása ezen al melléklet 3.2.4.5.2. pontja szerint. Az eredmény rendelkezésre áll valamennyi vizsgálathoz és alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklushoz. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.	$REEC_i$.	2.
A 2. lépés eredménye	$REEC_i$.	Az átmeneti és az igazolási ciklus meghatározása ezen al melléklet 3.2.4.4. pontja szerint. Amennyiben egy járműhöz egynél több töltéslemerítő vizsgálat áll rendelkezésre, akkor az átlagolás érdekében valamennyi vizsgálat ugyanazt az n_{veh} átmeneti ciklus-számot kapja. A töltéslemerítő ciklustartomány meghatározása ezen al melléklet 4.4.3. pontja szerint. Minden egyes vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.	n_{veh} ; R_{CDC} (km)	3
A 3. lépés eredménye	n_{veh} ;	Interpolációs módszer használata esetén az átmeneti ciklust meg kell állapítani a H járműre, az L járműre és, adott esetben az M járműre. Ellenőrizni kell, hogy teljesül-e az ezen al melléklet 5.6.2. pont d) alpontja szerinti interpolációs feltétel.	$n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$; adott esetben $n_{veh,M}$.	4
Az 1. lépés eredménye	$M_{i,CD,j}$, g/km; $PM_{CD,c}$, mg/km; $PN_{CD,j}$, kilométerenkénti részecskeszám.	Az n_{veh} ciklusok kibocsátásai kombinált értékeinek kiszámítása; interpoláció esetén $n_{veh,L}$ ciklusra valamennyi jármű esetében. Minden egyes vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.	$M_{i,CD,c}$, g/km; $PM_{CD,c}$, mg/km; $PN_{CD,c}$, kilométerenkénti részecskeszám.	5

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az 5. lépés eredménye	$M_{i,CD,c}$, g/km; $PM_{CD,c}$, mg/km; $PN_{CD,c}$, kilométerenkénti részecskeszám.	A vizsgálatok kibocsátási értékeinek átlagolása a töltéslemerítő 1. típusú vizsgálaton belüli minden egyes alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusra, és a határértékekkel történő összevetés a 6. al melléklet A6/2. táblázata szerint.	$M_{i,CD,c,ave}$, g/km; $PM_{CD,c,ave}$, mg/km; $PN_{CD,c,ave}$, kilométerenkénti részecskeszám.	6
Az 1. lépés eredménye	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; UBE_{city} , Wh.	Amennyiben az AER_{city} az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusok megtételével végzett 1. típusú vizsgálatból származik, az értéket ezen al melléklet 4.4.1.2.2. pontja szerint kell kiszámítani. Egynél több vizsgálat esetén, $n_{city,pe}$ egyenlő mindegyik vizsgálat esetében. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. AER_{city} átlagolása. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.	AER_{city} , km; $AER_{city,ave}$, km.	7
Az 1. lépés eredménye A 3. lépés eredménye A 4. lépés eredménye	d_j , km; $n_{veh,i}$ $n_{veh,L,i}$	A használati tényező (UF) szakaszspecifikus és ciklusspecifikus kiszámítása. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.	$UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$.	8
Az 1. lépés eredménye A 3. lépés eredménye A 4. lépés eredménye A 8. lépés eredménye	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; E_{AC} , Wh; $n_{veh,i}$ $n_{veh,L,i}$ $UF_{phase,j}$	Az elektromosenergia-fogyasztás kiszámítása az újratöltött elektromos energia alapján, ezen al melléklet 4.3.1. és 4.3.2. pontja szerint. Interpoláció esetén $n_{veh,L}$ számú ciklust kell használni. Ezért, a kibocsátott CO ₂ tömeg szükséges korrekciója következtében, az igazolási ciklus és szakaszainak elektromosenergia-fogyasztását nullára kell állítani. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.	$EC_{AC,weighted}$, Wh/km; $EC_{AC,CD}$, Wh/km;	9

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az 1. lépés eredménye	$MCO_{2,CD,j}$, g/km; KCO_2 , (g/km)/ (Wh/km); $\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km;	A töltéslemerítő kibocsátott CO_2 tömeg kiszámítása ezen almeléklet 4.1.2. pontja szerint. Az interpolációs módszer alkalmazása esetén $n_{veh,L}$ számú ciklust kell használni. Ezen almeléklet 4.1.2. pontjára történő hivatkozással, az igazolási ciklust ezen almeléklet 2. függeléke szerint korrigálni kell. Minden egyes vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény.	$MCO_{2,CD}$, g/km;	10
A 3. lépés eredménye	n_{veh} ;	Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.		
A 4. lépés eredménye	$n_{veh,L}$;			
A 8. lépés eredménye	$UF_{phase,j}$			
Az 1. lépés eredménye	$MCO_{2,CD,j}$, g/km; $M_{i,CD,j}$, g/km; KCO_2 , (g/km)/ (Wh/km).	A töltéslemerítő üzemmódban történő tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása ezen almeléklet 4.2.2. pontja szerint. Az interpolációs módszer alkalmazása esetén $n_{veh,L}$ számú ciklust kell használni. Ezen almeléklet 4.1.2. pontjára történő hivatkozással, az igazolási ciklus $MCO_{2,CD,j}$ értékét ezen almeléklet 2. függeléke szerint korrigálni kell. Az $FC_{CD,j}$ szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztást a korrigált kibocsátott CO_2 tömeg használatával kell kiszámítani a 7. almeléklet 6. pontja szerint.	$FC_{CD,j}$, l/100 km; FC_{CD} , l/100 km.	11
A 3. lépés eredménye	n_{veh} ;	Minden egyes vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény.		
A 4. lépés eredménye	$n_{veh,L}$;	Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.		
A 8. lépés eredménye	$UF_{phase,j}$;			
Az 1. lépés eredménye	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km;	Az első alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus elektromosenergia-fogyasztásának kiszámítása. Minden egyes vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre.	$EC_{DC,CD,first}$, Wh/km	12

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
A 9. lépés eredménye	$EC_{AC,weighted}$, Wh/km; $EC_{AC,CD}$, Wh/km;	Az egyes járművek vizsgálatának átlagolása. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre.	$EC_{AC,weighted,ave}$, Wh/km; $EC_{AC,CD,ave}$, Wh/km; $MCO_{2,CD,ave}$, g/km; $FC_{CD,ave}$, l/100 km; $EC_{DC,CD,first,ave}$, Wh/km	13
A 10. lépés eredménye	$MCO_{2,CD}$, g/km;			
A 11. lépés eredménye	FC_{CD} , l/100 km;			
A 12. lépés eredménye	$EC_{DC,CD,first}$, Wh/km.			
A 13. lépés eredménye	$EC_{AC,CD,ave}$, Wh/km; $MCO_{2,CD,ave}$, g/km.	Nyilatkozat valamennyi jármű töltéslemerítő elektromosenergia-fogyasztásáról és a kibocsátott CO ₂ tömegéről. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre.	$EC_{AC,CD,dec}$, Wh/km; $MCO_{2,CD,dec}$, g/km.	14
A 12. lépés eredménye	$EC_{DC,CD,first}$, Wh/km;	Az elektromosenergia-fogyasztás kiigazítása a gyártásmegfelelőség céljára. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre.	EC_{DC,CD,CO_P} , Wh/km;	15
A 13. lépés eredménye	$EC_{AC,CD,ave}$, Wh/km;			
A 14. lépés eredménye	$EC_{AC,CD,dec}$, Wh/km;			
A 15. lépés eredménye	EC_{DC,CD,CO_P} , Wh/km;	Köztes kerekítés. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre.	$EC_{DC,CD,CO_P,final}$, Wh/km;	16
A 14. lépés eredménye	$EC_{AC,CD,dec}$, Wh/km; $MCO_{2,CD,dec}$, g/km;		$EC_{AC,CD,final}$, Wh/km; $MCO_{2,CD,final}$, g/km; $EC_{AC,weighted,final}$, Wh/km; $FC_{CD,final}$, l/100 km;	
A 13. lépés eredménye	$EC_{AC,weighted,ave}$, Wh/km; $FC_{CD,ave}$, l/100 km;			

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
A 16. lépés eredménye	$EC_{DC,CD,CO_P,final}$, Wh/km; $EC_{AC,CD,final}$, Wh/km; $MCO_{2,CD,final}$, g/km; $EC_{AC,weighted,final}$, Wh/km; $FC_{CD,final}$, l/100 km;	Az L, M és H járművekből származó egyedi bemenetei értékek interpolációja, és a végleges kerekítés. Az egyedi járművek adatai rendelkezésre állnak.	$EC_{DC,CD,CO_P,ind}$, Wh/km; $EC_{AC,CD,ind}$, Wh/km; $MCO_{2,CD,ind}$, g/km; $EC_{AC,weighted,ind}$, Wh/km; $FC_{CD,ind}$, l/100 km;	17

4.6.2. Lépésenkénti eljárás az 1. típusú töltésfenntartó és töltéslemerítési vizsgálat súlyozott végeredményeinek kiszámításához

Az eredményeket az A8/9. táblázatban megadott sorrendben kell kiszámítani. Az „Eredmény” oszlopban szereplő valamennyi megfelelő eredményt fel kell jegyezni. Az „Eljárás” oszlop a számításhoz alkalmazandó szakaszokat ismerteti, vagy további számításokat tartalmaz.

Ezen táblázatban az egyenletekben és az eredményeknél az alábbi jelöléseket alkalmazzuk:

c a vizsgált időszak a teljes alkalmazandó vizsgálati ciklus;

p a vizsgált időszak az alkalmazandó vizsgálati szakasz;

i vonatkozó kritikus kibocsátási vegyület (CO₂ kivételével);

j a vizsgált időszak jelzőszáma;

CS töltésfenntartó;

CD töltéslemerítési;

CO₂ kibocsátott CO₂ tömeg;

REESS újratölthető energiatároló rendszer.

▼ M3

A8/9. táblázat

A végső töltéslemerítési és töltésfenntartó értékek kiszámítása

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az 1. lépés eredménye, A8/8. táblázat	$M_{i,CD,j}$, g/km; $PN_{CD,j}$, kilométerenkénti részecskeszám; $PM_{CD,c}$, mg/km; $MCO_{2,CD,j}$, g/km; $\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; AER , km; E_{AC} , Wh;	Töltéslemerítő (CD) és töltésfenntartó (CS) utófeldolgozásból származó bemenet.	$M_{i,CD,j}$, g/km; $PN_{CD,j}$, kilométerenkénti részecskeszám; $PM_{CD,c}$, mg/km; $MCO_{2,CD,j}$, g/km; $\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; AER , km; E_{AC} , Wh; $AER_{city,ave}$, km;	1
A 7. lépés eredménye, A8/8. táblázat	$AER_{city,ave}$, km;		n_{veh} ; R_{CDC} , km; $n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$; $UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$;	
A 3. lépés eredménye, A8/8. táblázat	n_{veh} ; R_{CDC} , km;		$M_{i,CS,c,6}$, g/km; $MCO_{2,CS}$, g/km;	
A 4. lépés eredménye, A8/8. táblázat	$n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$;			
A 8. lépés eredménye, A8/8. táblázat	$UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$;			
A 6. lépés eredménye, A8/5. táblázat	$M_{i,CS,c,6}$, g/km;			
A 7. lépés eredménye, A8/5. táblázat	$MCO_{2,CS}$, g/km;			
		Kimenet, amennyiben a töltéslemerítés valamennyi töltéslemerítő vizsgálathoz rendelkezésre áll. Kimenet, amennyiben a töltésfenntartás egyszer áll rendelkezésre a töltésfenntartó vizsgálat átlagolt értékei következtében.		

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
	KCO_2 , (g/km)/(Wh/km).	Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény (KCO_2 kivételével) rendelkezésre áll az L járműre, a H járműre és, adott esetben az M járműre. Ezen almeléklet 2 függeléke szerint szükséges lehet a kibocsátott CO_2 tömeg KCO_2 korrekciós együtthatója.	KCO_2 , (g/km)/(Wh/km).	
Az 1. lépés eredménye,	$M_{i,CD,j}$, g/km; $PN_{CD,j}$, kilométerenkénti részecskeszám; $PM_{CD,c}$, mg/km; n_{veh} ; $n_{veh,L}$; $UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$; $M_{i,CS,c,6}$, g/km;	A súlyozott kibocsátási összetevők (kivéve $MCO_{2,weighted}$) kiszámítása ezen almeléklet 4.1.3.1.–4.1.3.3. pontja szerint. Megjegyzés: $M_{i,CS,c,6}$ magában foglalja a következőket: $PN_{CS,c}$ és $PM_{CS,c}$. Minden egyes töltéslemerítő vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre.	$M_{i,weighted}$, g/km; $PN_{weighted}$, kilométerenkénti részecskeszám; $PM_{weighted}$, mg/km;	2.
Az 1. lépés eredménye,	$MCO_{2,CD,j}$, g/km; $\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; n_{veh} ; R_{CDC} , km $MCO_{2,CS}$, g/km;	Az egyenértékű teljesen elektromos hatósugár ezen almeléklet 4.4.4.1. és 4.4.4.2. pontja, és a tényleges töltéslemerítő üzemállapothoz tartozó hatósugár ezen almeléklet 4.4.5. pontja szerinti kiszámítása. Minden egyes töltéslemerítő vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre.	EAER, km; EAER _p , km; R _{CDA} , km.	3
Az 1. lépés eredménye A 3. lépés eredménye	AER, km; R _{CDA} , km.	Minden egyes töltéslemerítő vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén ellenőrizni kell az AER-interpoláció rendelkezésre állását az L jármű, a H jármű és, adott esetben az M jármű között ezen almeléklet 4.5.7.1. pontja szerint. Interpolációs módszer használata esetén valamennyi vizsgálatnak teljesítenie kell az előírást.	AER-interpoláció rendelkezésre állása.	4

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az 1. lépés eredménye	AER, km.	Az AER és az AER-nyilatkozat átlagolása. A megadott AER-t az A6/1. táblázat szerint kell kerekíteni. Interpolációs módszer alkalmazása esetén, amennyiben teljesül az AER-interpoláció rendelkezésre állására vonatkozó felétel, az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre. Ha a feltétel nem teljesül, a H jármű AER értékét kell a teljes interpolációs járműcsaládra alkalmazni.	AER_{ave}, km; AER_{dec}, km.	5
Az 1. lépés eredménye	M_{i,CD,j}, g/km; MCO_{2,CD,j}, g/km; n_{veh,i}; n_{veh,L}; UF_{phase,j}; M_{i,CS,c,6}, g/km; MCO_{2,CS}, g/km.	A súlyozott kibocsátott CO₂ tömeg és tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása ezen almeléklet 4.1.3.1. és 4.2.3. pontja szerint. Minden egyes töltéslemerítő vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény. Az interpolációs módszer alkalmazása esetén n_{veh,L} számú ciklust kell használni. Ezen almeléklet 4.1.2. pontjára történő hivatkozással, az igazolási ciklus MCO_{2,CD,j} értékét ezen almeléklet 2. függeléke szerint korrigálni kell. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre.	MCO_{2,weighted}, g/km; FC_{weighted}, l/100 km;	6
Az 1. lépés eredménye A 3. lépés eredménye	E_{AC}, Wh; EAER, km; EAER_p, km;	Az elektromosenergia-fogyasztás kiszámítása az EAER alapján, ezen almeléklet 4.3.3.1. és 4.3.3.2. pontja szerint. Minden egyes töltéslemerítő vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre.	EC, Wh/km; EC_p, Wh/km;	7

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az 1. lépés eredménye	$AER_{city, ave}$, km;	Átlagolás and köztes kerekítés. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll valamennyi L járműre, H járműre és, adott esetben M járműre.	$AER_{city, final}$, km;	8
A 6. lépés eredménye	$MCO_{2, weighted}$, g/km; $FC_{weighted}$, l/100 km;		$MCO_{2, weighted, final}$, g/km; $FC_{weighted, final}$, l/100 km; EC_{final} , Wh/km; $EC_{p, final}$, Wh/km; $EAER_{final}$, km; $EAER_{p, final}$, km.	
A 7. lépés eredménye	EC , Wh/km; EC_p , Wh/km;			
A 3. lépés eredménye	$EAER$, km; $EAER_p$, km.			
Az 5. lépés eredménye	AER_{ave} , km;	Alacsony, közepes és magas széndioxid-kibocsátású járművekből származó bemeneti adatok egyedi értékeinek interpolációja ezen al melléklet 4.5. pontja szerint, és végső kerekítés. Az AER_{ind} -t az A8/2. táblázat szerint kell kerekíteni. Az egyedi járművek adatai rendelkezésre állnak.	AER_{ind} , km;	9
A 8. lépés eredménye	$AER_{city, final}$, km; $MCO_{2, weighted, final}$, g/km; $FC_{weighted, final}$, l/100 km; EC_{final} , Wh/km; $EC_{p, final}$, Wh/km; $EAER_{final}$, km; $EAER_{p, final}$, km;		$AER_{city, ind}$, km; $MCO_{2, weighted, ind}$, g/km; $FC_{weighted, ind}$, l/100 km; EC_{ind} , Wh/km; $EC_{p, ind}$, Wh/km; $EAER_{ind}$, km; $EAER_{p, ind}$, km.	
A 4. lépés eredménye	AER-interpoláció rendelkezésre állása.			

4.7. Lépésenkénti eljárás tisztán elektromos járművek vizsgálati végeredményeinek kiszámításához

Egymást követő szakaszokból álló vizsgálati program esetén az eredményeket az A8/10. táblázatban, lerövidített vizsgálati eljárás esetén pedig az A8/11. táblázatban megadott sorrendben kell kiszámítani. Az „Eredmény” oszlopban szereplő valamennyi megfelelő eredményt fel kell jegyezni. Az „Eljárás” oszlop a számításhoz alkalmazandó szakaszokat ismerteti, vagy további számításokat tartalmaz.

4.7.1. Lépésenkénti eljárás tisztán elektromos járművek vizsgálati végeredményeinek kiszámításához egymást követő szakaszokból álló vizsgálati program esetén

Ezen táblázatban a kérdésekben és az eredményeknél az alábbi jelöléseket alkalmazzuk:

j a vizsgált időszak jelzőszáma.

▼ M3

A8/10. táblázat

Tisztán elektromos jármű (PEV) végleges értékeinek kiszámítása az egymást követő ciklusokból álló 1. típusú vizsgálati eljárás alkalmazásával

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
8. almel-léklet	Vizsgálati eredmények	Az ezen almel-léklet 3. függeléke szerint mért és ezen almel-léklet 4.3. pontja szerint előzetesen kiszámított eredmények. Az akkumulátor ezen almel-léklet 4.4.2.2.1. pontja szerinti rendelkezésre álló elektromos energiája. Az ezen almel-léklet 3.4.4.3. pontja szerinti újratöltött elektromos energia. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll a H járműre és az L járműre.	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; UBE_{CCP} , Wh; E_{AC} , Wh.	1
Az 1. lépés eredménye	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; UBE_{CCP} , Wh.	A teljes egészében megtett alkalmazandó WLTC szakaszok és ciklusok számának meghatározása ezen almel-léklet 4.4.2.2. pontja szerint. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll a H járműre és az L járműre.	n_{WLTC} ; n_{city} ; n_{low} ; n_{med} ; n_{high} ; n_{exHigh} .	2.
Az 1. lépés eredménye A 2. lépés eredménye	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; UBE_{CCP} , Wh. n_{WLTC} ; n_{city} ; n_{low} ; n_{med} ; n_{high} ; n_{exHigh} .	A súlyozási tényezők ezen almel-léklet 4.4.2.2. pontja szerinti kiszámítása. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll a H járműre és az L járműre.	$K_{WLTC,1}$ $K_{WLTC,2}$ $K_{WLTC,3}$ $K_{WLTC,4}$ $K_{city,1}$ $K_{city,2}$ $K_{city,3}$ $K_{city,4}$ $K_{low,1}$ $K_{low,2}$ $K_{low,3}$ $K_{low,4}$ $K_{med,1}$ $K_{med,2}$ $K_{med,3}$ $K_{med,4}$ $K_{high,1}$ $K_{high,2}$ $K_{high,3}$ $K_{high,4}$ $K_{exHigh,1}$ $K_{exHigh,2}$ $K_{exHigh,3}$	3

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az 1. lépés eredménye	$\Delta E_{\text{REESS},j}$, Wh; d_j , km; UBE_{CCP} , Wh.	Az újratölthető energiatároló rendszereknél felmerülő elektromosenergia-fogyasztás kiszámítása ezen almel-léklet 4.4.2.2. pontja szerint. $EC_{\text{DC},\text{COP},1}$ Minden egyes vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény.	$EC_{\text{DC},\text{WLTC}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{city}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{low}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{med}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{high}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{exHigh}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{COP},1}$, Wh/km.	4
A 2. lépés eredménye	n_{WLTC} ; n_{city} ; n_{low} ; n_{med} ; n_{high} ; n_{exHigh} .	Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll a H járműre és az L járműre.		
A 3. lépés eredménye	Valamennyi súlyozási tényező			
Az 1. lépés eredménye	UBE_{CCP} , Wh;	A tisztán elektromos hatósugár kiszámítása ezen almel-léklet 4.4.2.2. pontja szerint. Minden egyes vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény.	PER_{WLTC} , km; PER_{city} , km; PER_{low} , km; PER_{med} , km; PER_{high} , km; PER_{exHigh} , km.	5
A 4. lépés eredménye	$EC_{\text{DC},\text{WLTC}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{city}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{low}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{med}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{high}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{exHigh}}$, Wh/km.	Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll a H járműre és az L járműre.		
Az 1. lépés eredménye	E_{AC} , Wh;	Az elektromos hálózathoz felmerülő elektromosenergia-fogyasztás kiszámítása ezen almel-léklet 4.3.4. pontja szerint. Minden egyes vizsgálathoz rendelkezésre áll az eredmény.	EC_{WLTC} , Wh/km; EC_{city} , Wh/km; EC_{low} , Wh/km; EC_{med} , Wh/km; EC_{high} , Wh/km; EC_{exHigh} , Wh/km.	6
Az 5. lépés eredménye	PER_{WLTC} , km; PER_{city} , km; PER_{low} , km; PER_{med} , km; PER_{high} , km; PER_{exHigh} , km.	Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll a H járműre és az L járműre.		

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az 5. lépés eredménye	PER_{WLTC} , km; PER_{city} , km; PER_{low} , km; PER_{med} , km; PER_{high} , km; PER_{exHigh} , km;	Az összes bemeneti érték vizsgálatának átlagolása. $EC_{DC,COP,ave}$ $PER_{WLTC,dec}$ és $EC_{WLTC,dec}$ meghatározása $PER_{WLTC,ave}$ és $EC_{WLTC,ave}$ alapján A $PER_{WLTC,dec}$ -t és az $EC_{WLTC,dec}$ -t az A6/1. táblázat szerint kell kerekíteni. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll a H járműre és az L járműre.	$PER_{WLTC,dec}$, km; $PER_{WLTC,ave}$, km; $PER_{city,ave}$, km; $PER_{low,ave}$, km; $PER_{med,ave}$, km; $PER_{high,ave}$, km; $PER_{exHigh,ave}$, km;	7
A 6. lépés eredménye	EC_{WLTC} , Wh/km; EC_{city} , Wh/km; EC_{low} , Wh/km; EC_{med} , Wh/km; EC_{high} , Wh/km; EC_{exHigh} , Wh/km.		$EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, Wh/km; $EC_{city,ave}$, Wh/km; $EC_{low,ave}$, Wh/km; $EC_{med,ave}$, Wh/km; $EC_{high,ave}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,ave}$, Wh/km.	
A 4. lépés eredménye	$EC_{DC,COP,1}$, Wh/km.			
A 7. lépés eredménye	$EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,ave}$, Wh/km.	A módosító tényező meghatározása és alkalmazása az $EC_{DC,COP,ave}$ értékre. Például: $AF = \frac{EC_{WLTC,dec}}{EC_{WLTC,ave}}$ $EC_{DC,COP} = EC_{DC,COP,ave} \times AF$ Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll a H járműre és az L járműre.	$EC_{DC,COP}$, Wh/km.	8

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
A 7. lépés eredménye	$PER_{city,ave}$, km; $PER_{low,ave}$, km; $PER_{med,ave}$, km; $PER_{high,ave}$, km; $PER_{exHigh,ave}$, km; $EC_{city,ave}$, Wh/km; $EC_{low,ave}$, Wh/km; $EC_{med,ave}$, Wh/km; $EC_{high,ave}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, Wh/km;	Köztes kerekítés. $EC_{DC,COP,final}$	$PER_{city,final}$, km; $PER_{low,final}$, km; $PER_{med,final}$, km; $PER_{high,final}$, km; $PER_{exHigh,final}$, km; $EC_{city,final}$, Wh/km; $EC_{low,final}$, Wh/km; $EC_{med,final}$, Wh/km; $EC_{high,final}$, Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, Wh/km;	9
A 8. lépés eredménye	$EC_{DC,COP}$, Wh/km.		$EC_{DC,COP,final}$, Wh/km.	
A 7. lépés eredménye	$PER_{WLTC,dec}$, km;	Ezen al melléklet 4.5. pontja szerinti interpoláció és végső kerekítés az A8/2. táblázat szerint. $EC_{DC,COP,ind}$	$PER_{WLTC,ind}$, km; $PER_{city,ind}$, km; $PER_{low,ind}$, km; $PER_{med,ind}$, km; $PER_{high,ind}$, km; $PER_{exHigh,ind}$, km;	10
A 9. lépés eredménye	$EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $PER_{city,final}$, km; $PER_{low,final}$, km; $PER_{med,final}$, km; $PER_{high,final}$, km; $PER_{exHigh,final}$, km; $EC_{city,final}$, Wh/km; $EC_{low,final}$, Wh/km; $EC_{med,final}$, Wh/km; $EC_{high,final}$, Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,final}$, Wh/km.			
			$EC_{WLTC,ind}$, Wh/km; $EC_{city,ind}$, Wh/km; $EC_{low,ind}$, Wh/km; $EC_{med,ind}$, Wh/km; $EC_{high,ind}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ind}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,ind}$, Wh/km.	

▼ M3

4.7.2. Lépésenkénti eljárás tisztán elektromos járművek vizsgálati végeredményeinek kiszámításához lerövidített vizsgálati program esetén

Ezen táblázatban a kérdésekben és az eredményeknél az alábbi jelöléseket alkalmazzuk:

j a vizsgált időszak jelzőszáma.

A8/11. táblázat

Tisztán elektromos jármű (PEV) végleges értékeinek kiszámítása a lerövidített 1. típusú vizsgálati eljárás alkalmazásával

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
8. almel-léklet	Vizsgálati eredmények	Az ezen almel-léklet 3. függeléke szerint mért és ezen almel-léklet 4.3. pontja szerint előzetesen kiszámított eredmények. Az akkumulátor ezen almel-léklet 4.4.2.1.1. pontja szerinti rendelkezésre álló elektromos energiája. Az ezen almel-léklet 3.4.4.3. pontja szerinti újratöltött elektromos energia. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre és a H járműre.	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; UB_{ESTP} , Wh; E_{AC} , Wh.	1
Az 1. lépés eredménye	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; UB_{ESTP} , Wh.	A súlyozási tényezők ezen almel-léklet 4.4.2.1. pontja szerinti kiszámítása. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre és a H járműre.	$K_{WLTC,1}$ $K_{WLTC,2}$ $K_{city,1}$ $K_{city,2}$ $K_{city,3}$ $K_{city,4}$ $K_{low,1}$ $K_{low,2}$ $K_{low,3}$ $K_{low,4}$ $K_{med,1}$ $K_{med,2}$ $K_{med,3}$ $K_{med,4}$ $K_{high,1}$ $K_{high,2}$ $K_{exHigh,1}$ $K_{exHigh,2}$	2.

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
Az 1. lépés eredménye A 2. lépés eredménye	$\Delta E_{\text{REESS},j}$, Wh; d_j, km; UB_{STP}, Wh. Valamennyi súlyozási tényező	Az újratölthető energiátároló rendszereknél felmerülő elektromosenergia-fogyasztás kiszámítása ezen almel-léklet 4.4.2.1. pontja szerint. $EC_{\text{DC},\text{CO}_{\text{P},1}}$ Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre és a H járműre.	$EC_{\text{DC},\text{WLTC}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{city}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{low}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{med}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{high}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{exHigh}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{CO}_{\text{P},1}}$, Wh/km.	3
Az 1. lépés eredménye A 3. lépés eredménye	UB_{STP}, Wh; $EC_{\text{DC},\text{WLTC}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{city}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{low}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{med}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{high}}$, Wh/km; $EC_{\text{DC},\text{exHigh}}$, Wh/km.	A tisztán elektromos hatósugár kiszámítása ezen almel-léklet 4.4.2.1. pontja szerint. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre és a H járműre.	PER_{WLTC}, km; PER_{city}, km; PER_{low}, km; PER_{med}, km; PER_{high}, km; PER_{exHigh}, km.	4
Az 1. lépés eredménye A 4. lépés eredménye	E_{AC}, Wh; PER_{WLTC}, km; PER_{city}, km; PER_{low}, km; PER_{med}, km; PER_{high}, km; PER_{exHigh}, km.	Az elektromos hálózatról felmerülő elektromosenergia-fogyasztás kiszámítása ezen almel-léklet 4.3.4. pontja szerint. Minden egyes vizsgálatához rendelkezésre áll az eredmény. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre és a H járműre.	EC_{WLTC}, Wh/km; EC_{city}, Wh/km; EC_{low}, Wh/km; EC_{med}, Wh/km; EC_{high}, Wh/km; EC_{exHigh}, Wh/km.	5

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
A 4. lépés eredménye	PER_{WLTC} , km; PER_{city} , km; PER_{low} , km; PER_{med} , km; PER_{high} , km; PER_{exHigh} , km;	Az összes bemeneti érték vizsgálatának átlagolása. $EC_{DC}, CO_{P,ave}$ $PER_{WLTC,dec}$ és $EC_{WLTC,dec}$ meghatározása $PER_{WLTC,ave}$ és $EC_{WLTC,ave}$ alapján A $PER_{WLTC,dec}$ -t és az $EC_{WLTC,dec}$ -t az A6/1. táblázat szerint kell kerekíteni. Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre és a H járműre.	$PER_{WLTC,dec}$, km; $PER_{WLTC,ave}$, km; $PER_{city,ave}$, km; $PER_{low,ave}$, km; $PER_{med,ave}$, km; $PER_{high,ave}$, km; $PER_{exHigh,ave}$, km; $EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, Wh/km; $EC_{city,ave}$, Wh/km; $EC_{low,ave}$, Wh/km; $EC_{med,ave}$, Wh/km; $EC_{high,ave}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, Wh/km; $EC_{DC}, CO_{P,ave}$, Wh/km.	6
Az 5. lépés eredménye	EC_{WLTC} , Wh/km; EC_{city} , Wh/km; EC_{low} , Wh/km; EC_{med} , Wh/km; EC_{high} , Wh/km; EC_{exHigh} , Wh/km.			
A 3. lépés eredménye	$EC_{DC}, CO_{P,1}$, Wh/km.			
A 6. lépés eredménye	$EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, Wh/km; $EC_{DC}, CO_{P,ave}$, Wh/km.	A módosító tényező meghatározása és alkalmazása az $EC_{DC}, CO_{P,ave}$ értékre. Például: $AF = \frac{EC_{WLTC,dec}}{EC_{WLTC,ave}}$ $EC_{DC,COP} = EC_{DC,COP,ave} \times AF$ Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre és a H járműre.	$EC_{DC}, CO_{P,ave}$, Wh/km.	7

▼ M3

Forrás	Bemenet	Eljárás	Eredmény	Lépés száma
A 6. lépés eredménye	$PER_{city,ave}$, km; $PER_{low,ave}$, km; $PER_{med,ave}$, km; $PER_{high,ave}$, km; $PER_{exHigh,ave}$, km; $EC_{city,ave}$, Wh/km; $EC_{low,ave}$, Wh/km; $EC_{med,ave}$, Wh/km; $EC_{high,ave}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, Wh/km;	Köztes kerekítés. $EC_{DC}, CO_{P,final}$ Interpolációs módszer alkalmazása esetén az eredmény rendelkezésre áll az L járműre és a H járműre.	$PER_{city,final}$, km; $PER_{low,final}$, km; $PER_{med,final}$, km; $PER_{high,final}$, km; $PER_{exHigh,final}$, km; $EC_{city,final}$, Wh/km; $EC_{low,final}$, Wh/km; $EC_{med,final}$, Wh/km; $EC_{high,final}$, Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, Wh/km;	8
A 7. lépés eredménye	EC_{DC}, CO_P , Wh/km.		$EC_{DC}, CO_{P,final}$, Wh/km.	
A 6. lépés eredménye	$PER_{WLTC,dec}$, km; $EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $PER_{city,final}$, km; $PER_{low,final}$, km; $PER_{med,final}$, km; $PER_{high,final}$, km; $PER_{exHigh,final}$, km;	Ezen almeléklet 4.5. pontja szerinti interpoláció és végső kerekítés az A8/2. táblázat szerint. $EC_{DC}, CO_{P,ind}$ Valamennyi egyedi járműhöz rendelkezésre áll az eredmény.	$PER_{WLTC,ind}$, km; $PER_{city,ind}$, km; $PER_{low,ind}$, km; $PER_{med,ind}$, km; $PER_{high,ind}$, km; $PER_{exHigh,ind}$, km;	9
A 8. lépés eredménye	$EC_{city,final}$, Wh/km; $EC_{low,final}$, Wh/km; $EC_{med,final}$, Wh/km; $EC_{high,final}$, Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, Wh/km; $EC_{DC}, CO_{P,final}$, Wh/km.		$EC_{WLTC,ind}$, Wh/km; $EC_{city,ind}$, Wh/km; $EC_{low,ind}$, Wh/km; $EC_{med,ind}$, Wh/km; $EC_{high,ind}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ind}$, Wh/km; $EC_{DC}, CO_{P,ind}$, Wh/km.	

▼B

8. al melléklet

1. függelék

Az újratölthető energiatároló rendszer töltöttségi szint-görbéje

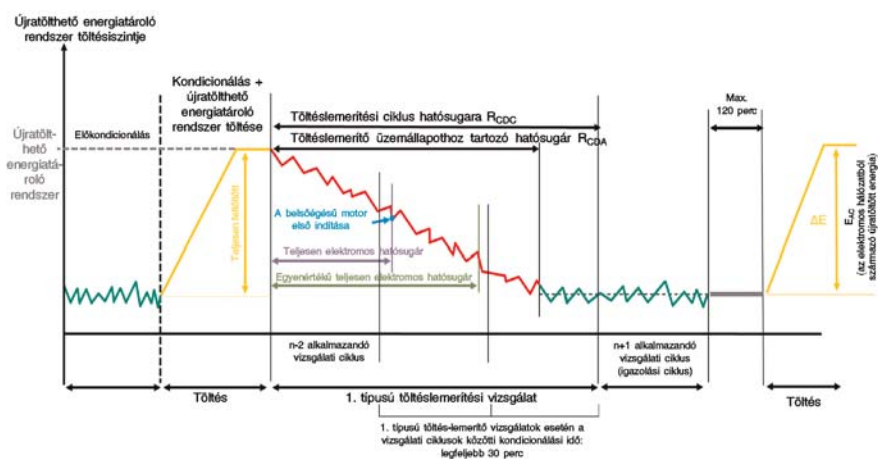
1. Vizsgálati programok és újratölthető energiatároló rendszerek görbéi: Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek töltéslemerítő és töltésfenntartási vizsgálata

- 1.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. lehetőség szerinti vizsgálati programja:

1. típusú töltéslemerítési vizsgálat, azt követő 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat nélkül (A8.App1/1)

A8.App1/1. ábra

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. típusú töltéslemerítési vizsgálata

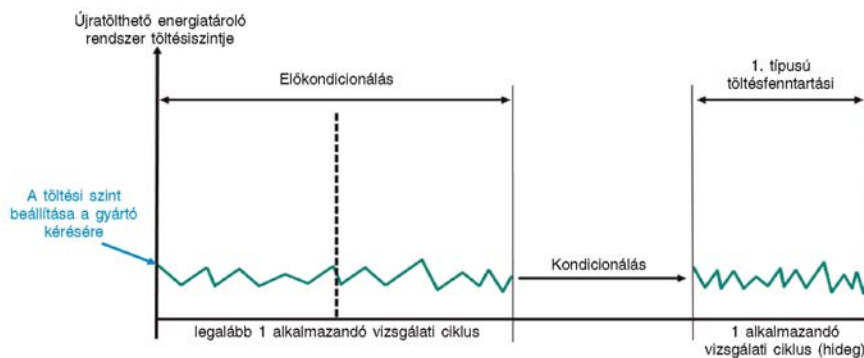


- 1.2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 2. lehetőség szerinti vizsgálati programja:

1. típusú töltésfenntartási vizsgálat, azt követő 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat nélkül (A8.App1/2)

A8.App1/2. ábra

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. típusú töltésfenntartási vizsgálata



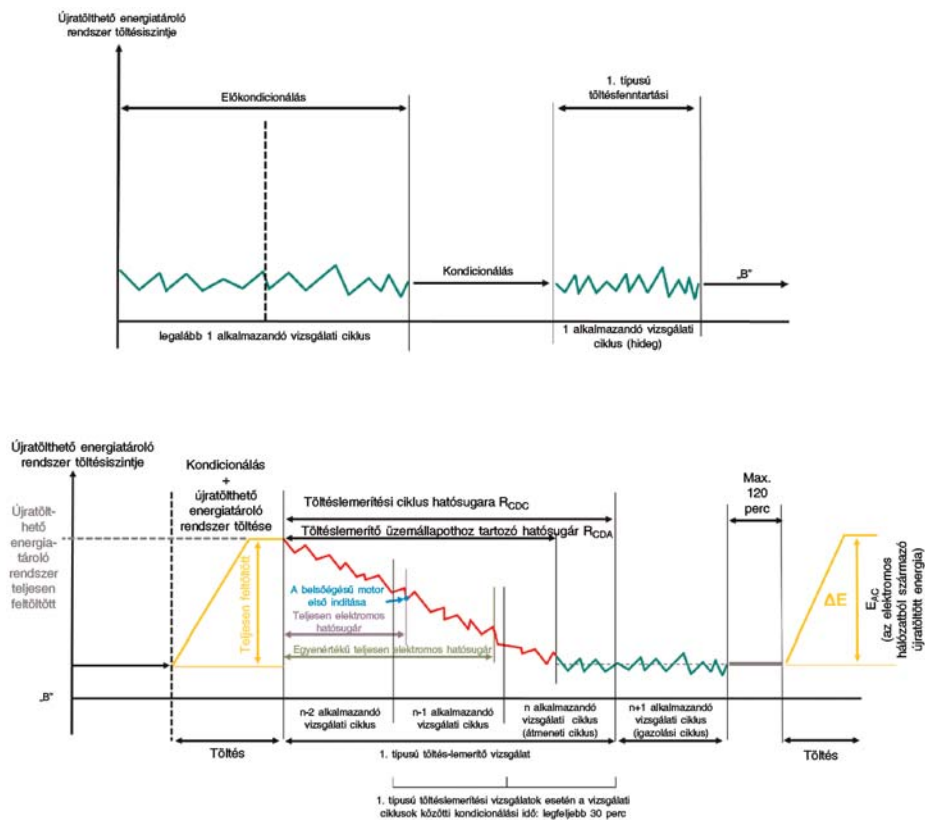
▼ **M3**

1.4. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 4. lehetőség szerinti vizsgálati programja

1. típusú töltésfenntartási vizsgálat, azt követő 1. típusú töltéslemerítési vizsgálattal (A8.App1/4. ábra)

A8.App1/4. ábra

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek 1. típusú töltésfenntartási vizsgálatait az azt követő 1. típusú töltéslemerítési vizsgálatokkal

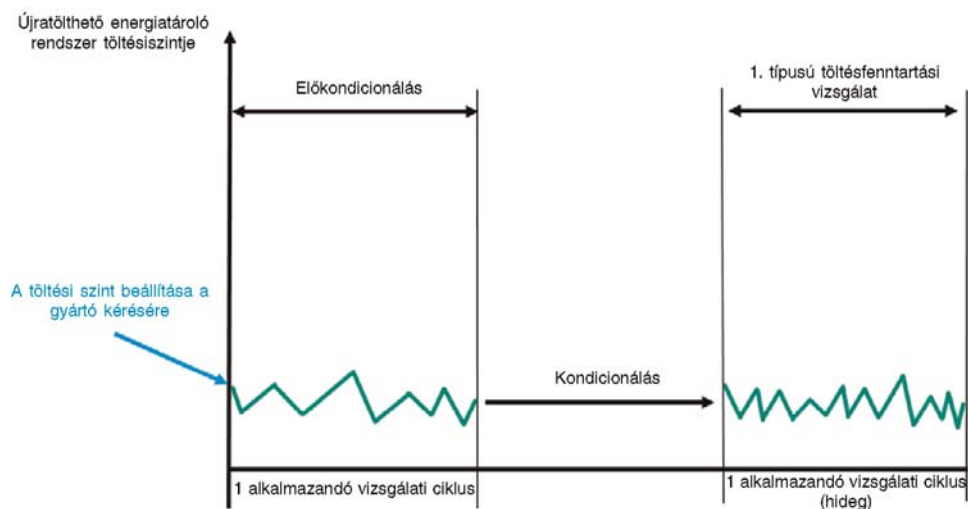
▼ **B**

▼ **B**

2. Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek vizsgálati programja
 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat

A8.App1/5. ábra

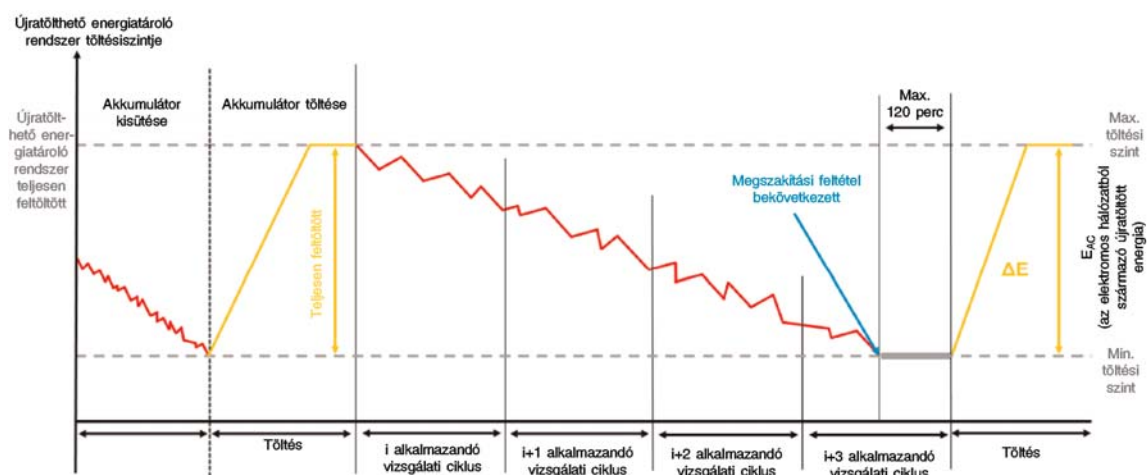
Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek 1. típusú töltésfenntartási vizsgálata



3. Tiszta elektromos hajtású járművek vizsgálati programja
 - 3.1. Egymást követő szakaszokból álló vizsgálati program

A8.App1/6. ábra

Tiszta elektromos hajtású járművek egymás utáni ciklusokból álló vizsgálati programja

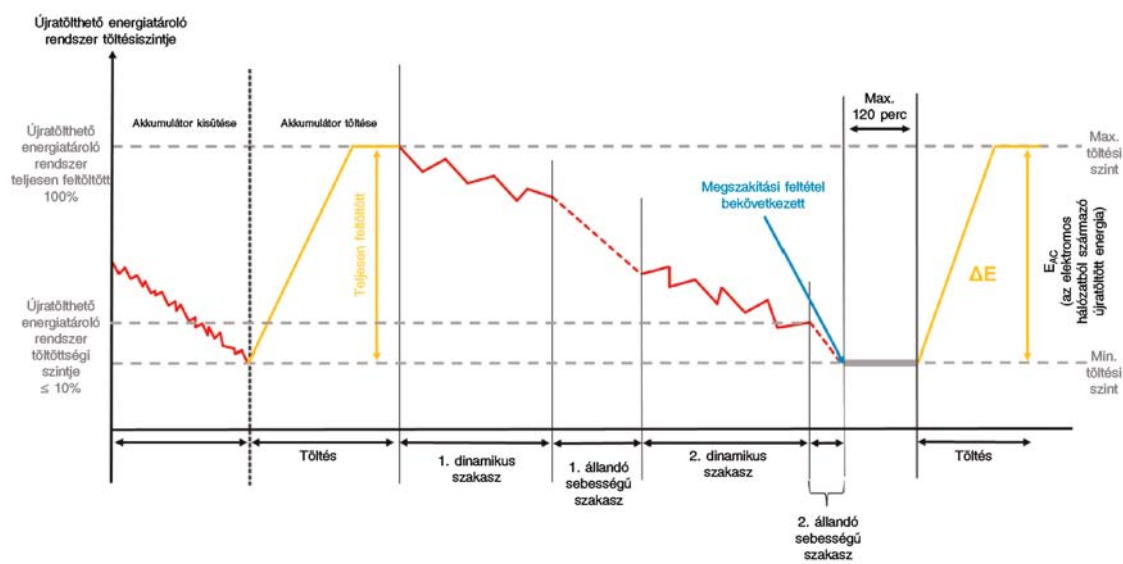


▼ B

3.2. Rövidített vizsgálati program

A8.App1/7. ábra

Tiszta elektromos hajtású járművek rövidített vizsgálati programja



▼B8. *almelléklet*2. *függelék***Az újratölthető energiatároló rendszer energiaváltozás-alapú korrekciós eljárása**

E függelék a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és a külső feltöltésű hibrid hajtású járművek 1. típusú töltésfenntartási vizsgálata szerinti kibocsátott CO₂ tömegének, valamint a nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek tüzelőanyag-fogyasztásának az összes újratölthető energiatároló rendszer elektromos energiaváltozásának függvényében történő korrekcióját ismerteti.

1. Általános követelmények
 - 1.1. E függelék alkalmazása
 - 1.1.1. A nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek tüzelőanyag-fogyasztását, valamint a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és a külső feltöltésű hibrid hajtású járművek kibocsátott CO₂ tömegét korrigálni kell.
 - 1.1.2. Abban az esetben, ha a nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek tüzelőanyag-fogyasztásának korrekciója, illetve a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és a külső feltöltésű hibrid hajtású járművek teljes ciklus alatt mért kibocsátott CO₂ tömegének korrekciója e függelék 1.1.3. pontja vagy 1.1.4. pontja szerint kerül végrehajtásra, akkor ezen almellet 4.3. pontját kell alkalmazni az újratölthető energiatároló rendszer 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat alatti töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó $\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ energiaváltozásának kiszámításához. Az ezen almellet 4.3. pontjában alkalmazott vizsgált j időszakot az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat határozza meg.

▼M3

- 1.1.3. A korrekciót akkor kell alkalmazni, ha $\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ negatív, ami az újratölthető energiatároló rendszer kisütésének felel meg, és az e függelék 1.2. pontja szerint számított c korrekciós feltétel nagyobb, mint az A8.App2/1. táblázat szerinti vonatkozó határérték.
- 1.1.4. A korrekció mellőzhető, és korrekció nélküli értékek alkalmazhatók, ha:
 - a) $\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ pozitív, ami az újratölthető energiatároló rendszer töltésének felel meg, és az e függelék 1.2. pontja szerint számított c korrekciós feltétel nagyobb, mint az A8.App2/1. táblázat szerinti vonatkozó határérték;
 - b) Az e függelék 1.2. pontja szerint számított c korrekciós feltétel kisebb, mint az A8.App2/1. táblázat szerinti vonatkozó határérték;
 - c) A gyártó mérésel igazolni tudja a jóváhagyó hatóság felé, hogy nincs összefüggés a $\Delta b_{\text{REESS,CS}}$ és a töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO₂ tömeg, illetve a $\Delta m_{\text{REESS,CS}}$ és a tüzelőanyag-fogyasztás között.

▼B

- 1.2. A c korrekciós feltétel az újratölthető energiatároló rendszer $\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ elektromos energiaváltozásának abszolút értéke és a tüzelőanyag energiája közötti arányszám, amelyet az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$c = \frac{|\Delta E_{\text{REESS,CS}}|}{E_{\text{fuel,CS}}}$$

ahol:

$\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ az újratölthető energiatároló rendszer e függelék 1.1.2. pontja szerinti töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó energiaváltozása (Wh);

▼M3

$E_{\text{fuel,CS}}$ a felhasznált tüzelőanyag töltésfenntartó energiatartalma nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetében e függelék 1.2.1. szakasza szerint, míg nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek esetében e függelék 1.2.2. szakasza szerint (Wh).

▼B

1.2.1. Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-energiája

A nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és a külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek által fogyasztott tüzelőanyag töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó energiatartalmát az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$E_{\text{fuel,CS}} = 10 \times HV \times FC_{\text{CS,nb}} \times d_{\text{CS}}$$

ahol:

$E_{\text{fuel,CS}}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusa alatt fogyasztott tüzelőanyag töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó energiatartalma (Wh);

HV a fűtőérték az A6.App2/1. táblázat alapján (kWh/l);

$FC_{\text{CS,nb}}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó, a gáz-halmazállapotú vegyületek A8/5. táblázat 2. lépése szerinti kibocsátási értékei alapján a 7. al melléklet 6. pontja szerint meghatározott, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli kiegyensúlyozatlan tüzelőanyag-fogyasztás (l/100 km);

d_{CS} a vonatkozó, alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklus alatt megtett távolság (km);

10 átalakítási tényező Wh mértékegységre.

1.2.2. Nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek töltésfenntartó üzemállapotához tartozó tüzelőanyag-energiája

A nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek által fogyasztott tüzelőanyag töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó energiatartalmát az alábbi egyenlettel kell kiszámítani:

$$E_{\text{fuel,CS}} = \frac{1}{0,36} \times 121 \times FC_{\text{CS,nb}} \times d_{\text{CS}}$$

$E_{\text{fuel,CS}}$ az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálat alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusa alatt fogyasztott tüzelőanyag töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó energiatartalma (Wh);

121 a hidrogén alsó fűtőértéke (MJ/kg);

$FC_{\text{CS,nb}}$ az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó, az A8/7. táblázat 1. lépése szerint meghatározott, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli kiegyensúlyozatlan tüzelőanyag-fogyasztás (kg/100 km);

d_{CS} a vonatkozó, alkalmazandó WLTC vizsgálati ciklus alatt megtett távolság (km);

$\frac{1}{0,36}$ átalakítási tényező Wh mértékegységre.

▼ **M3**

A8.App2/1. táblázat

Töltési egyensúly-korrekciós határértékek

Alkalmazandó 1. típusú vizsgálati ciklus	Alacsony + Közepes	Alacsony + Közepes + Magas	Alacsony + Közepes + Magas + Extra magas
C korrekciós feltétel határértékei	0,015	0,01	0,005

▼ **B**

2. A korrekciós együtthatók kiszámítása
- 2.1. A K_{CO_2} kibocsátott CO_2 tömeg korrekciós együtthatót, a $K_{fuel,FCHV}$ tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós együtthatókat, valamint ha a gyártó szükségesnek tartja, akkor a szakaszra vonatkozó $K_{CO_2,p}$ és $K_{fuel,FCHV,p}$ korrekciós együtthatókat az alkalmazandó 1. típusú töltésfenntartási vizsgálati ciklusok alapján kell levezetni.

Abban az esetben, ha nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek kibocsátott CO_2 tömeg korrekciós együtthatójának levezetéséhez a H járművet vizsgálták, akkor ez az együttható a teljes interpolációs járműcsaládra vonatkozóan alkalmazható.

- 2.2. A korrekciós együtthatókat az e függelék 3. pontja szerinti 1. típusú töltésfenntartási vizsgálatok alapján kell meghatározni. A gyártó által végrehajtott vizsgálatok számának legalább ötnek kell lennie.

A gyártó kérheti, hogy a vizsgálat előtt a gyártói ajánlásoknak megfelelően és az e függelék 3. pontjában ismertetett módon beállítsa az újratölthető energiatároló rendszer töltési szintjét. Ezt az eljárást a jövőhagyó hatóság beleegyezésével és csak annak érdekében szabad alkalmazni, hogy az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat ellenőrzés előjelű $\Delta E_{REESS,CS}$ értéket eredményezzen.

A méréseknek meg kell felelniük az alábbi feltételeknek:

▼ **M3**

- a) A készletnek legalább egy vizsgálatot kell tartalmaznia az $\Delta E_{REESS,CS,n} \leq 0$ -vel és legalább egy vizsgálatot az $\Delta E_{REESS,CS,n} > 0$ -vel. $\Delta E_{REESS,CS,n}$ az összes újratölthető energiatároló rendszer n vizsgálat alatti, ezen al melléklet 4.3. pontja alapján kiszámított elektromos energiaváltozásának összege.

▼ **B**

- b) A legnagyobb negatív elektromos energiaváltozást eredményező vizsgálat és a legnagyobb pozitív elektromos energiaváltozást eredményező vizsgálat $M_{CO_2,CS}$ értéke közötti különbségnek legalább 5 g/km értékűnek kell lennie. Ez a feltétel nem vonatkozik a $K_{fuel,FCHV}$ meghatározására.

A K_{CO_2} meghatározása során a szükséges vizsgálatok száma három vizsgálatra csökkenthető, ha az a) és a b) feltételen kívül az alábbi feltételek is kivétel nélkül teljesülnek:

- c) bármely két egymás utáni mérés esetében a vizsgálat alatt az elektromos energiaváltozásra vonatkozó $M_{CO_2,CS}$ érték eltérése nem haladhatja meg a 10 g/km értéket.
- d) a b) feltételen felül, a legnagyobb negatív elektromos energiaváltozást eredményező vizsgálat és a legnagyobb pozitív elektromos energiaváltozást eredményező vizsgálat nem eshet az alábbiak szerint meghatározott tartományba:

$$-0,01 \leq \frac{\Delta E_{REESS}}{E_{fuel}} \leq +0,01,$$

▼ B

ahol:

E_{fuel} a fogyasztott tüzelőanyag e függelék 1.2. pontja szerint számított energiatartalma (Wh).

▼ M3

- e) Az $M_{\text{CO}_2, \text{CS}}$ legnagyobb negatív elektromos energiaváltozást eredményező vizsgálat és a középpont közötti eltérésének, valamint az $M_{\text{CO}_2, \text{CS}}$ középpont és a legnagyobb pozitív elektromos energiaváltozást eredményező vizsgálat közötti eltérésének hasonlónak kell lennie. A középpontnak lehetőleg a d) feltétel által meghatározott tartományon belül kell lennie. Ha ez az előírás nem kivitelezhető, a jóváhagyó hatóság dönt arról, hogy szükséges-e megismételt vizsgálat.

A gyártó által meghatározott korrekciós együtthatókat az alkalmazásukat megelőzően a jóváhagyó hatóságnak ellenőriznie kell és el kell fogadnia.

Ha legalább öt vizsgálat nem teljesíti az a) vagy a b) vagy mindkét feltételt, akkor a gyártónak igazolnia kell a jóváhagyó hatóság felé, hogy a jármű miért nem alkalmas az egyik vagy mindkét feltétel teljesítésére. Ha a jóváhagyó hatóság nem fogadja el az igazolást, akkor további vizsgálatok végrehajtását rendelheti el. Ha a feltételek a további vizsgálatok után sem teljesülnek, akkor a jóváhagyó hatóság a mérések alapján egy konzervatív korrekciós együtthatót határoz meg.

▼ B

2.3. A $K_{\text{fuel, FCHV}}$ és a K_{CO_2} korrekciós együttható kiszámítása

2.3.1. A $K_{\text{fuel, FCHV}}$ tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós együttható meghatározása

Nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek esetében az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálatok végrehajtásával meghatározott $K_{\text{fuel, FCHV}}$ tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós együtthatót az alábbi egyenlettel kell megállapítani:

$$K_{\text{fuel, FCHV}} = \frac{\sum_{n=1}^{n_{\text{CS}}} \left((EC_{\text{DC, CS, n}} - EC_{\text{DC, CS, avg}}) \times (FC_{\text{CS, nb, n}} - FC_{\text{CS, nb, avg}}) \right)}{\sum_{n=1}^{n_{\text{CS}}} (EC_{\text{DC, CS, n}} - EC_{\text{DC, CS, avg}})^2}$$

ahol:

$K_{\text{fuel, FCHV}}$ a tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós együttható ((kg/100 km)/(Wh/km));

$EC_{\text{DC, CS, n}}$ az n vizsgálat alábbi egyenlet szerinti töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó elektromos energiafogyasztása az újratölthető energiatároló rendszer lemerítése alapján (Wh/km)

$EC_{\text{DC, CS, avg}}$ az n_{CS} vizsgálatok alábbi egyenlet szerinti töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó átlagos elektromos energiafogyasztása az újratölthető energiatároló rendszer lemerítése alapján (Wh/km)

$FC_{\text{CS, nb, n}}$ az n vizsgálat A8/7. táblázat 1. lépése szerinti, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli, töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztása (kg/100 km);

$FC_{\text{CS, nb, avg}}$ az n_{CS} vizsgálatoknak az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli, töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztásának alábbi egyenlet szerinti számtani közepe a tüzelőanyag-fogyasztás alapján (kg/100 km);

▼ B

n a szóban forgó vizsgálat sorszáma;

n_{cs} a vizsgálatok teljes száma;

valamint:

$$EC_{DC,CS,avg} = \frac{1}{n_{cs}} \times \sum_{n=1}^{n_{cs}} EC_{DC,CS,n}$$

valamint:

$$FC_{CS,nb,avg} = \frac{1}{n_{cs}} \times \sum_{n=1}^{n_{cs}} FC_{CS,nb,n}$$

valamint:

$$EC_{DC,CS,n} = \frac{\Delta E_{REESS,CS,n}}{d_{CS,n}}$$

ahol:

$\Delta E_{REESS,CS,n}$ az újratölthető energiatároló rendszer n vizsgálat alatti, e függelék 1.1.2. pontja szerinti töltésfenntartó üzemiállapothoz tartozó elektromos energiaváltozása (Wh);

$d_{CS,n}$ a megfelelő n 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat alatt megtett távolság (km).

A tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós együtthatót négy szignifikáns számjegynek megfelelő tizedes pontosságra kell kerekíteni. A tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós együttható statisztikai jelentését a jóváhagyó hatóságnak kell kiértékelnie.

2.3.1.1. A teljes alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus részét képező vizsgálatok segítségével levezetett tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós együttható egyes szakaszok korrekciójára történő használata megengedett.

2.3.1.2. E függelék 2.2. pontjának követelményei sérelme nélkül, a gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével külön $K_{fuel,FCHV,p}$ tüzelőanyag-fogyasztási korrekciós tényezők vezethetők le az egyes szakaszok számára. Ebben az esetben az e függelék 2.2. pontjában ismertetettekkel azonos feltételeknek kell teljesülniük minden egyes szakaszban, és minden egyes szakaszra az e függelék 2.3.1. pontjában ismertetett eljárást kell alkalmazni az egyes szakaszokra jellemző korrekciós tényező meghatározásához.

2.3.2. A K_{CO_2} kibocsátott CO_2 tömeg korrekciós együttható meghatározása

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetében az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálatok végrehajtásával meghatározott K_{CO_2} kibocsátott CO_2 tömeg korrekciós együtthatót az alábbi egyenlettel kell megállapítani:

$$K_{CO_2} = \frac{\sum_{n=1}^{n_{cs}} \left((EC_{DC,CS,n} - EC_{DC,CS,avg}) \times (M_{CO_2,CS,nb,n} - M_{CO_2,CS,nb,avg}) \right)}{\sum_{n=1}^{n_{cs}} (EC_{DC,CS,n} - EC_{DC,CS,avg})^2}$$

▼B

ahol:

K_{CO_2} a kibocsátott CO_2 tömeg korrekciós együttható ((g/km)/(Wh/km));

$EC_{DC,CS,n}$ az n vizsgálatnak az e függelék 2.3.1. pontja szerinti töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó elektromos energiafogyasztása az újratölthető energiatároló rendszer lemerítése alapján (Wh/km);

$EC_{DC,CS,avg}$ az n_{cs} vizsgálatok e függelék 2.3.1. pontja szerinti töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó elektromos energiafogyasztásának számtani közepe az újratölthető energiatároló rendszer lemerítése alapján (Wh/km);

$M_{CO_2,CS,nb,n}$ az n vizsgálat A8/5. táblázat 2. lépése szerint számított, az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli, töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömege (g/km);

$M_{CO_2,CS,nb,avg}$ az n_{cs} vizsgálatoknak az energiamérleg figyelembevételével történő korrekció nélküli, töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó kibocsátott CO_2 tömegének alábbi egyenlet szerinti számtani közepe a kibocsátott CO_2 tömeg alapján (g/km);

n a szóban forgó vizsgálat sorszáma;

n_{cs} a vizsgálatok teljes száma;

valamint:

$$M_{CO_2,CS,nb,avg} = \frac{1}{n_{cs}} \times \sum_{n=1}^{n_{cs}} M_{CO_2,CS,nb,n}$$

A kibocsátott CO_2 tömeg korrekciós együtthatót négy szignifikáns számjegynek megfelelő tizedes pontosságra kell kerekíteni. A kibocsátott CO_2 tömeg korrekciós együttható statisztikai jelentését a jóváhagyó hatóságnak kell kiértékelnie.

2.3.2.1. A teljes alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklus részét képező vizsgálatok segítségével levezetett kibocsátott CO_2 tömeg korrekciós együttható egyes szakaszok korrekciójára történő használata megengedett.

2.3.2.2. E függelék 2.2. pontjának követelményei sérelme nélkül, a gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével külön $K_{CO_2,p}$ kibocsátott CO_2 tömeg korrekciós tényezők vezethetők le az egyes szakaszok számára. Ebben az esetben az e függelék 2.2. pontjában ismertetettekkel azonos feltételeknek kell teljesülniük minden egyes szakaszban, és minden egyes szakaszra az e függelék 2.3.2. pontjában ismertetett eljárást kell alkalmazni az egyes szakaszokra jellemző korrekciós tényezők meghatározásához.

3. A korrelációs együtthatók meghatározására szolgáló vizsgálat menete

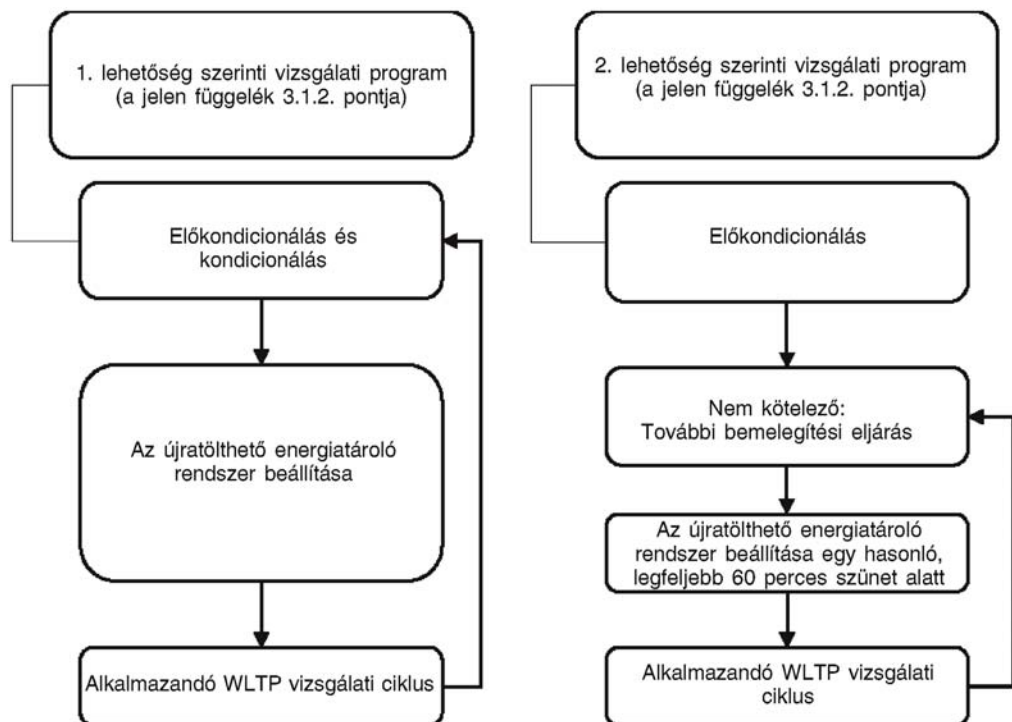
3.1. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetében az A8.App2/1. ábra szerinti egyik vizsgálati programot kell alkalmazni az e függelék 2. pontja szerinti korrelációs együtthatók meghatározásához szükséges összes érték mérésére.

▼ B

A8.App2/1. ábra

Külső feltöltésű hibrid hajtású járművek vizsgálati programjai



3.1.1. 1. lehetőség szerinti vizsgálati program

3.1.1.1. Előkondicionálás és kondicionálás

Az előkondicionálást és a kondicionálást az ezen al melléklet 4. függelékének 2.1. pontjában ismertetett eljárás szerint kell elvégezni.

▼ M3

3.1.1.2. Az újratölthető energiatároló rendszer beállítása

A vizsgálati eljárás előtt a gyártó ezen függelék 3.1.1.3. pontja szerint beállíthatja az újratölthető energiatároló rendszert. A gyártónak igazolnia kell, hogy ezen függelék 3.1.1.3. pontja szerinti, a vizsgálat megkezdésére vonatkozó feltételek teljesültek.

▼ B

3.1.1.3. A vizsgálat menete

3.1.1.3.1. A járművezető által választható üzemmódot ezen al melléklet 6. függelékének 3. pontjának megfelelően kell kiválasztani az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklushoz.

3.1.1.3.2. A vizsgálat során az ezen al melléklet 1.4.2. pontja szerinti alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklust kell végrehajtani.

3.1.1.3.3. Ha e függelék nem tartalmaz ellentétes utasítást, akkor a járművet a 6. al mellékletben ismertetett 1. típusú vizsgálati eljárás szerint kell vizsgálni.

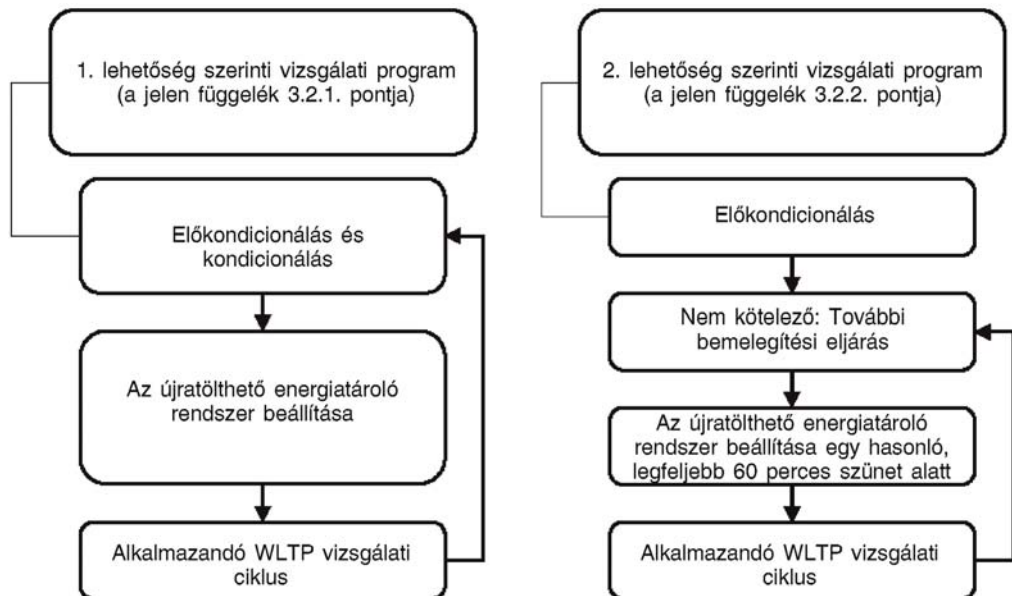
3.1.1.3.4. A korrekciós együtthatók meghatározásához szükséges alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklussorozat megvalósítása érdekében a vizsgálat után az e függelék 2.2. pontja által előírt, az e függelék 3.1.1.1–3.1.1.3. pontjában ismertetett lépésekből álló program egymás után több alkalommal is végrehajtható.

▼B

- 3.1.2. 2. lehetőség szerinti vizsgálati program
- 3.1.2.1. Előkondicionálás
- A vizsgálati jármű előkondicionálását az ezen al melléklet 4. függelékének 2.1.1. pontjában vagy 2.1.2. pontjában ismertetett eljárás szerint kell elvégezni.
- 3.1.2.2. Az újratölthető energiatároló rendszer beállítása
- Az előkondicionálást követően ki kell hagyni az ezen al melléklet 4. függelékének 2.1.3. pontja szerinti kondicionálást, és egy legfeljebb 60 perc időtartamú szünet alatt megengedett az újratölthető energiatároló rendszer beállítása. Hasonló szünetet kell tartani minden vizsgálat előtt. Közvetlenül a szünet vége után végre kell hajtani az e függelék 3.1.2.3. pontjában előírt műveleteket.
- A gyártó kérésére az újratölthető energiatároló rendszer beállítása előtt egy további bemelegítési eljárás is végrehajtható a korrekciós együttműködő meghatározásához hasonló kezdeti feltételek biztosítása érdekében. Ha a gyártó kéri ezt a további bemelegítési eljárást, akkor a vizsgálati programon belül mindig ugyanazt a bemelegítési eljárást kell megismételni.
- 3.1.2.3. A vizsgálat menete
- 3.1.2.3.1. A járművezető által választható üzemmódot ezen al melléklet 6. függelék 3. pontjának megfelelően kell kiválasztani az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklushoz.
- 3.1.2.3.2. A vizsgálat során az ezen al melléklet 1.4.2. pontja szerinti alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklust kell végrehajtani.
- 3.1.2.3.3. Ha e függelék nem tartalmaz ellentétes utasítást, akkor a járművet a 6. al mellékletben ismertetett 1. típusú vizsgálati eljárás szerint kell vizsgálni.
- 3.1.2.3.4. A korrekciós együttműködő meghatározásához szükséges alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklussorozat megvalósítása érdekében a vizsgálat után az e függelék 2.2. pontja által előírt, az e függelék 3.1.2.2–3.1.2.3. pontjában ismertetett lépésekből álló program egymás után több alkalommal is végrehajtható.
- 3.2. Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek
- Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek esetében az A8.App2/2. ábra szerinti egyik vizsgálati programot kell alkalmazni az e függelék 2. pontja szerinti korrelációs együttműködő meghatározásához szükséges összes érték mérésére.

▼ B

A8.App2/2. ábra

Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek vizsgálati programja

3.2.1. 1. lehetőség szerinti vizsgálati program

3.2.1.1. Előkondicionálás és kondicionálás

A vizsgálati járművet ezen al melléklet 3.3.1. pontja szerint kell előkondicionálni és kondicionálni.

3.2.1.2. Az újratölthető energiatároló rendszer beállítása

A vizsgálati eljárás előtt a gyártó a 3.2.1.3. szakasz szerint beállíthatja az újratölthető energiatároló rendszert. A gyártónak igazolnia kell, hogy a 3.2.1.3. szakasz szerinti, a vizsgálat megkezdésére vonatkozó feltételek teljesültek.

3.2.1.3. A vizsgálat menete

3.2.1.3.1. A járművezető által választható üzemmódot ezen al melléklet 6. függelékének 3. pontjának megfelelően kell kiválasztani.

3.2.1.3.2. A vizsgálat során az ezen al melléklet 1.4.2. pontja szerinti alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklust kell végrehajtani.

3.2.1.3.3. Ha e függelék nem tartalmaz ellentétes utasítást, akkor a járművet a 6. al mellékletben ismertetett 1. típusú töltésfenntartási vizsgálati eljárás szerint kell vizsgálni.

3.2.1.3.4. A korrekciós együtthatók meghatározásához szükséges alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklussorozat megvalósítása érdekében a vizsgálat után az e függelék 2.2. pontja által előírt, az e függelék 3.2.1.1–3.2.1.3. pontjában ismertetett lépésekből álló program egymás után több alkalommal is végrehajtható.

3.2.2. 2. lehetőség szerinti vizsgálati program

3.2.2.1. Előkondicionálás

A vizsgálati járművet ezen al melléklet 3.3.1.1. pontja szerint kell előkondicionálni.

▼B**3.2.2.2. Az újratölthető energiatároló rendszer beállítása**

Az előkondicionálást követően ki kell hagyni az ezen al melléklet 3.3.1.2. pontja szerinti kondicionálást, és egy legfeljebb 60 perc időtartamú szünet alatt megengedett az újratölthető energiatároló rendszer beállítása. Hasonló szünetet kell tartani minden vizsgálat előtt. Közvetlenül a szünet vége után végre kell hajtani az e függelék 3.2.2.3. pontjában előírt műveleteket.

A gyártó kérésére az újratölthető energiatároló rendszer beállítása előtt egy további bemelegítési eljárás is végrehajtható a korrekciós együttműködő meghatározásához hasonló kezdeti feltételek biztosítása érdekében. Ha a gyártó kéri ezt a további bemelegítési eljárást, akkor a vizsgálati programon belül mindig ugyanazt a bemelegítési eljárást kell megismételni.

3.2.2.3. A vizsgálat menete

3.2.2.3.1. A járművezető által választható üzemmódot ezen al melléklet 6. függelékének 3. pontjának megfelelően kell kiválasztani az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklushoz.

3.2.2.3.2. A vizsgálat során az ezen al melléklet 1.4.2. pontja szerinti alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklust kell végrehajtani.

3.2.2.3.3. Ha e függelék nem tartalmaz ellentétes utasítást, akkor a járművet a 6. al mellékletben ismertetett 1. típusú vizsgálati eljárás szerint kell vizsgálni.

3.2.2.3.4. A korrekciós együttműködő meghatározásához szükséges alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklussorozat megvalósítása érdekében a vizsgálat után az e függelék 2.2. pontja által előírt, az e függelék 3.2.2.2–3.2.2.3. pontjában ismertetett lépésekből álló program egymás után több alkalommal is végrehajtható.

▼B8. *almelléklet*3. *függelék*

Az újratölthető energiatároló rendszer áramának és feszültségének meghatározása nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek, külső feltöltésű hibrid hajtású járművek, tiszta elektromos hajtású járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek esetében

1. Bevezetés
 - 1.1. E függelék a nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek, a külső feltöltésű hibrid hajtású járművek, a tiszta elektromos hajtású járművek és a nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek újratölthető energiatároló rendszere áramának és feszültségének meghatározási módszerét és az ahhoz szükséges műszerezettséget ismerteti.
 - 1.2. Az újratölthető energiatároló rendszer áramának és feszültségének mérése a vizsgálat kezdetekor indul, és azonnal véget ér, amint a jármű a befejezte a vizsgálatot.
 - 1.3. Az újratölthető energiatároló rendszer áramát és feszültségét minden egyes szakaszra meg kell határozni.
 - 1.4. A gyártónak át kell nyújtania a jóváhagyó hatóság számára az általa az újratölthető energiatároló rendszer áramának és feszültségének méréséhez:
 - a) az ezen almelldéklet 3. pontja szerinti 1. típusú vizsgálat,
 - b) a korrekciós együtthatók meghatározására szolgáló, ezen almelldéklet 2. függeléké szerinti eljárás (adott esetben),
 - c) a 6a almelldéklet szerinti környezeti hőmérséklet-korrekciós vizsgálat során használt műszerek felsorolását (a műszerek gyártóját, típuskódját, gyári számát és (adott esetben) utolsó kalibrálásának dátumát is beleértve).
2. Az újratölthető energiatároló rendszer árama

Az újratölthető energiatároló rendszerek lemerítését negatív áramnak kell tekinteni.

 - 2.1. Az újratölthető energiatároló rendszer áramának külső mérése
 - 2.1.1. Az újratölthető energiatároló rendszer áramát (áramait) a vizsgálat közben felcsiptethető vagy zár rendszerű áram-jelátalakítóval kell elvégezni. Az árammérő rendszernek teljesítenie kell az ezen almelldéklet A8/1. táblázatában meghatározott követelményeket. Valamennyi áram-jelátalakítónak alkalmasnak kell lennie a motorindításkor jelentkező áramcsúcsok, valamint a mérési pontban érvényes hőmérsékleti körülmények kezelésére.

▼M3

A pontos mérés érdekében a vizsgálat előtt az eszköz gyártójának utasításai szerint nulla beállítást és demagnetizálást kell végezni.

▼B

- 2.1.2. Az áram-jelátalakítókat bármely újratölthető energiatároló rendszer esetében az egyik, közvetlenül az újratölthető energiatároló rendszerhez csatlakozó kábelre kell rögzíteni, és az újratölthető energiatároló rendszer teljes áramát kell mérniük.

Árnyékolt vezetékek esetében alkalmas eljárást kell alkalmazni a jóváhagyó hatóság beleegyezésével.

Annak érdekében, hogy a külső mérőberendezésekkel könnyen lehessen mérni az újratölthető energiatároló rendszer áramát, a gyártónak megfelelő, biztonságos és hozzáférhető elérési pontokat kell biztosítani a járműben. Ha ez nem hiteles, akkor a gyártó köteles a jóváhagyó hatóság számára olyan eszközt biztosítani, amelynek segítségével az újratölthető energiatároló rendszer egyik kábeléhez az ezen pontban fentebb ismertetettek szerint közvetlenül csatlakoztatható az áram-jelátalakító.

▼B

2.1.3. Az áram-jelátalakító kimeneti jelét legalább 20 Hz gyakorisággal kell mintavételezni. A mért áramot az idő szerint integrálni kell, és az így kapott, mért Q értéket amperóraban (Ah) kell kifejezni. Az integrálás az árammérő rendszeren belül is megtörténhet.

2.2. Az újratölthető energiatároló rendszer áramára vonatkozó jármű fedélzeti adatok

E függelék 2.1. pontjának alternatívájaként a gyártó a fedélzeti árammérési adatokat is használhatja. Ezeknek az adatoknak a pontosságát igazolni kell a jóváhagyó hatóság felé.

3. Az újratölthető energiatároló rendszer feszültsége

3.1. Az újratölthető energiatároló rendszer feszültségének külső mérése

Az újratölthető energiatároló rendszer feszültségét az ezen almeléklet 3. pontjában ismertetett vizsgálatok közben az ezen almeléklet 1.1. pontjában meghatározott berendezésekkel és pontossági követelményeknek megfelelően kell mérni. Az újratölthető energiatároló rendszer feszültségének külső mérőberendezéssel történő méréséhez a gyártónak újratölthető energiatároló rendszer feszültség-mérő pontokat kell biztosítani a jóváhagyó hatóság számára.

▼M3

3.2. Az újratölthető energiatároló rendszer névleges feszültsége

Nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek, nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek és külső feltöltésű hibrid hajtású járművek esetében az újratölthető energiatároló rendszer e függelék 3.1. pontja szerint mért feszültségének használata helyett az újratölthető energiatároló rendszer IEC 60050-482 szabvány szerint meghatározott névleges feszültsége is használható.

▼B

3.3. Az újratölthető energiatároló rendszer feszültségére vonatkozó jármű fedélzeti adatok

E függelék 3.1. pontjának és 3.2. pontjának alternatívájaként a gyártó a fedélzeti feszültségmérési adatokat is használhatja. Ezeknek az adatoknak a pontosságát igazolni kell a jóváhagyó hatóság felé.

▼B8. *almelléklet*4. *függelék***Tiszta elektromos hajtású járművek és külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek előkondicionálási, kondicionálási és újratölthető energiatároló rendszer-feltöltési feltételei**

1. E függelék az újratölthető energiatároló rendszer és a belsőégésű motor alábbi eljárásokhoz való előkészítése érdekében végzett előkondicionálását ismerteti:
 - a) Elektromos hatósugár, töltéslemerítési és töltésfenntartási mérések külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek vizsgálata során; valamint
 - b) Elektromos hatósugár-mérések és elektromosenergia-fogyasztás mérések tiszta elektromos hajtású járművel vizsgálata során.
2. Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek előkondicionálása és kondicionálása
 - 2.1. Előkondicionálás és kondicionálás abban az esetben, ha a vizsgálati eljárás töltésfenntartási vizsgálattal indul
 - 2.1.1. A belsőégésű motor előkondicionálása érdekében a járművet legalább egy alkalmazandó WLTP vizsgálati cikluson végig kell vezetni. Az újratölthető energiatároló rendszer töltési mérlegét minden egyes végrehajtott előkondicionálási ciklus alatt meg kell határozni. Az előkondicionálást annak az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusnak a végén kell leállítani, amely alatt teljesült az ezen almellet 3.2.4.5. pontja szerinti megszakítási feltétel.
 - 2.1.2. E függelék 2.1.1. pontjának alternatívaként, a gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével, az újratölthető energiatároló rendszer töltési szintje az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálat számára a gyártói ajánlásoknak megfelelően beállítható annak érdekében, hogy a vizsgálatot töltésfenntartó üzemállapotban el lehessen végezni.

▼M3

Ilyen esetben például a tisztán belső égésű motorral felszerelt járművek esetében alkalmazandó, a 6. almellet 2.6. pontjában ismertetett előkondicionálási eljárást kell alkalmazni.

- 2.1.3. A jármű kondicionálását a 6. almellet 2.7. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani.

▼B

- 2.2. Előkondicionálás és kondicionálás abban az esetben, ha a vizsgálati eljárás töltéslemerítési vizsgálattal indul
 - 2.2.1. A külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járműveket legalább egy alkalmazandó WLTP vizsgálati cikluson végig kell vezetni. Az újratölthető energiatároló rendszer töltési mérlegét minden egyes végrehajtott előkondicionálási ciklus alatt meg kell határozni. Az előkondicionálást annak az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusnak a végén kell leállítani, amely alatt teljesült az ezen almellet 3.2.4.5. pontja szerinti megszakítási feltétel.

▼M3

- 2.2.2. A jármű kondicionálását a 6. almellet 2.7. pontjában leírtak szerint kell végrehajtani. 1. típusú vizsgálathoz előkondicionált járművek esetében nem szabad kényszerhűtést alkalmazni. Az újratölthető energiatároló rendszert a kondicionálás közben az e függelék 2.2.3. pontjában meghatározott üzemszerű töltési eljárással kell tölteni.

▼B

2.2.3. Üzemszerű töltés alkalmazása

2.2.3.1. ►**M3** Az újratölthető energiatároló rendszer töltését a 6. al melléklet 2.2.2.2. pontjában meghatározott környezeti hőmérsékleten vagy: ◀

a) a fedélzeti töltővel, ha van; vagy

b) a gyártó által javasolt külső töltővel, az üzemszerű töltéshez előírt töltési karakterisztikával kell elvégezni.

Az e szakaszbeli eljárások kizárnak minden olyan különleges töltési típust, amely automatikusan vagy kézzel indítható, mint például a kiegyenlítő töltés vagy gyorsöltés. A gyártónak nyilatkoznia kell arról, hogy a vizsgálat alatt nem alkalmaztak különleges töltési eljárást.

2.2.3.2. A töltés befejezésének feltételei

A töltés befejezésének feltétele akkor következik be, ha a fedélzeti vagy a külső műszerek azt jelzik, hogy az újratölthető energiatároló rendszer teljesen feltöltött.

3. Tiszta elektromos hajtású jármű előkondicionálása

3.1. Az újratölthető energiatároló rendszer kezdeti töltése

Az újratölthető energiatároló rendszer kezdeti töltése az újratölthető energiatároló rendszer kisütéséből, majd üzemszerű töltéséből áll.

3.1.1. Az újratölthető energiatároló rendszer kisütése

A kisütési eljárást a gyártói ajánlásoknak megfelelően kell végrehajtani. A gyártónak biztosítania kell, hogy az újratölthető energiatároló rendszer a kisütési eljárás révén lehetséges módon teljesen lemerüljön.

3.1.2. Üzemszerű töltés alkalmazása

Az újratölthető energiatároló rendszert ezen al melléklet 2.2.3.1. pontja szerint kell tölteni.

▼ **M3**

8. al melléklet — 5. függelék

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek használati tényezői

1. Fenntartva
2. A használati tényező görbéjének a járműhasználati statisztikákra alapuló meghatározásához ajánlott módszertant a SAE J2841 (2010. szeptemberi változat, kiadva: 2009-03, felülvizsgálva: 2010-09) írja le.
3. A j időszak súlyozásához az UF_j részhasználati tényező kiszámítására az alábbi egyenletet kell alkalmazni az A8.App5/1. táblázatból származó együtthatók felhasználásával.

$$UF_j(d_j) = 1 - \exp \left\{ - \left(\sum_{i=1}^k C_i \times \left(\frac{d_j}{d_n} \right)^i \right) \right\} - \sum_{l=1}^{j-1} UF_l$$

ahol:

UF_j a j időszak használati tényezője;

d_j a j időszak végén mért megtett távolság (km);

C_i i-edik együttható (lásd az A8.App5/1. táblázatot);

d_n normalizált távolság (lásd az A8.App5/1. táblázatot) (km);

k a kitevőben lévő kifejezések és együtthatók száma;

j a vizsgált időszak száma;

i a vizsgált kifejezés/együttható száma;

$\sum_{l=1}^{j-1} UF_l$ a (j - 1) időszakig kiszámolt használati tényezők összege.

A8.App5/1. táblázat

A részhasználati tényezők meghatározására szolgáló paraméterek

Paraméter	Érték
d_n	800 km
C_1	26,25
C_2	– 38,94

▼ **M3**

Paraméter	Érték
C3	– 631,05
C4	5 964,83
C5	– 25 095
C6	60 380,2
C7	– 87 517
C8	75 513,8
C9	– 35 749
C10	7 154,94

▼B8. *almelléklet*6. *függelék***Járművezető által választható üzemmódok kiválasztása**

1. Általános követelmények

▼M3

- 1.1. A gyártónak az 1. típusú vizsgálati eljáráshoz az e függelék 2–4. pontjában meghatározottak szerint kell kiválasztania azt a járművezető által választható üzemmódot, amely lehetővé teszi, hogy a jármű a szóban forgó vizsgálati cikluson a sebességgörbére vonatkozó, 6. al melléklet 2.6.8.3. pontja szerinti tűrések betartásával tudjon végighaladni. Ezt a járművezető által választható üzemmódokkal rendelkező valamennyi járműrendszerre alkalmazni kell, beleértve a nem kizárólag az erőátvitelre vonatkozó üzemmódokat is.
- 1.2. A gyártónak az alábbiakra vonatkozóan bizonyítékot kell benyújtania a jóváhagyó hatóság felé:
 - a) elsődleges üzemmód rendelkezésre állása a szóban forgó feltételek mellett;
 - b) a szóban forgó jármű legnagyobb sebessége;

és kérésre:

 - c) az összes üzemmódbeli tüzelőanyag-fogyasztásra, és adott esetben kibocsátott CO₂ tömegre vonatkozó bizonyítékok alapján azonosított legjobb és legrosszabb esethez tartozó üzemmód. Lásd a 6. al melléklet 2.6.6.3. pontját;
 - d) a legmagasabb elektromosenergia-fogyasztáshoz tartozó üzemmód;
 - e) a ciklus energiaigény (a 7. al melléklet 5. pontja szerint, ahol a célsebesség helyett a tényleges sebesség szerepel).
- 1.3. A nagyon különleges, nem normál napi használatra, hanem különleges, korlátozott célokra szolgáló, járművezető által választható üzemmódokat, például „hegymeneti üzemmód” vagy „karbantartási üzemmód”, nem kell figyelembe venni.

▼B

2. Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos jármű töltéslemerítő üzemállapotban

Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező járművek esetében az üzemmódot az alábbi feltételek szerint kell kiválasztani az 1. típusú töltéslemerítési vizsgálatához.

▼M3

Az A8.App6/1. ábrán látható folyamatábra szemlélteti az üzemmód e pont szerinti kiválasztását.

▼B

- 2.1. Ha létezik olyan elsődleges üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltéslemerítő üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor ezt az üzemmódot kell kiválasztani.
- 2.2. Ha nincs elsődleges üzemmód, vagy létezik elsődleges üzemmód, de az nem teszi lehetővé, hogy a jármű töltéslemerítő üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor az üzemmódot az alábbi feltételek alapján kell kiválasztani a vizsgálatához:
 - a) Ha csak egy üzemmód létezik, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltéslemerítő üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor ezt az üzemmódot kell kiválasztani;

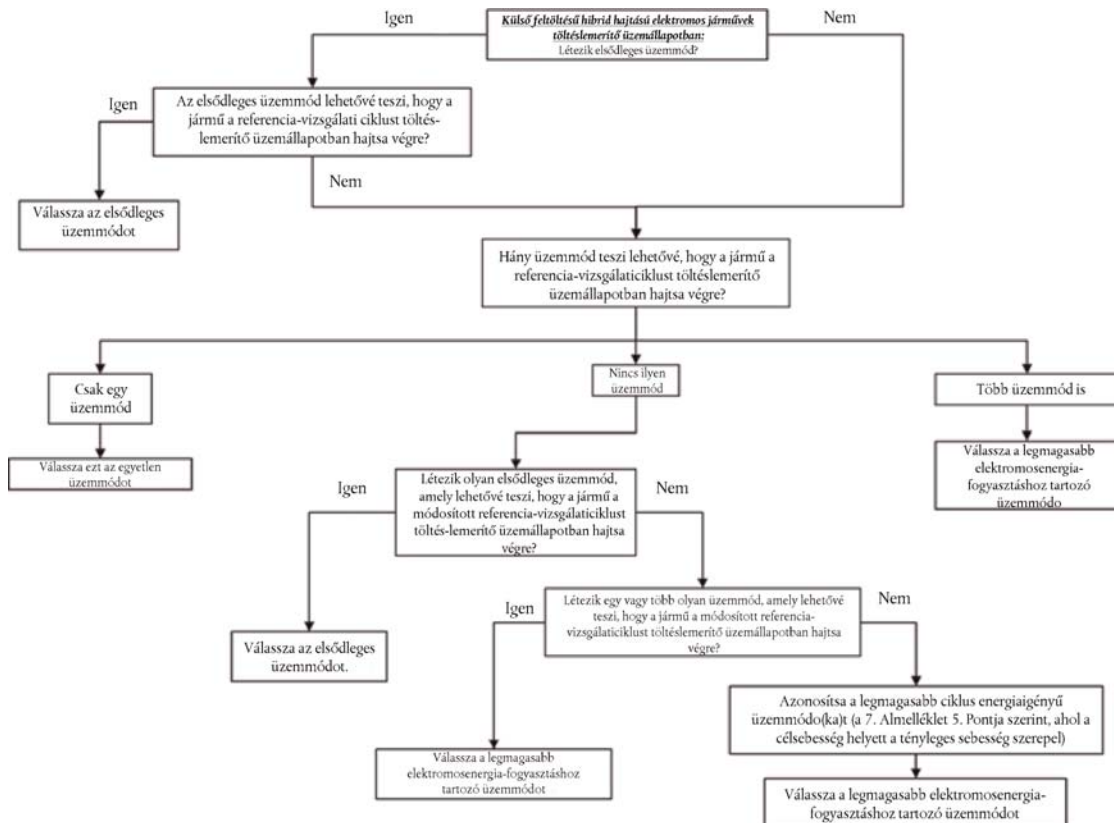
▼ **B**

- b) Ha több üzemmód is alkalmas a referencia-vizsgálati ciklus töltéslemerítő üzemállapotban történő végrehajtására, akkor ezek közül a legmagasabb elektromosenergia-fogyasztáshoz tartozó üzemmódot kell választani.
- 2.3. Ha e függelék 2.1. pontja és 2.2. pontja alapján nincs olyan üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltéslemerítő üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor a referencia-vizsgálati ciklust az 1. al melléklet 9. pontja szerint módosítani kell:
- a) Ha létezik olyan elsődleges üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltéslemerítő üzemállapotban végrehajtsa a módosított referencia-vizsgálati ciklust, akkor ezt az üzemmódot kell kiválasztani;
- b) Ha nem létezik olyan elsődleges üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltéslemerítő üzemállapotban végrehajtsa a módosított referencia-vizsgálati ciklust, de más üzemmódok ezt lehetővé teszik, akkor ezek közül a legmagasabb elektromosenergia-fogyasztáshoz tartozó üzemmódot kell választani.
- c) Ha nem létezik olyan üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltéslemerítő üzemállapotban végrehajtsa a módosított referencia-vizsgálati ciklust, akkor meg kell határozni a legmagasabb ciklus-energia-igényű üzemmódot vagy üzemmódokat, és ezek közül a legmagasabb elektromosenergia-fogyasztáshoz tartozó üzemmódot kell választani.

▼ **M3**

A8.App6/1. ábra

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek járművezető által választható üzemmódjának kiválasztása töltéslemerítő üzemállapotban



▼B

3. Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek töltésfenntartó üzemállapotban

Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező járművek esetében az üzemmódot az alábbi feltételek szerint kell kiválasztani az 1. típusú töltésfenntartási vizsgálatához.

▼M3

Az A8.App6/2. ábrán látható folyamatábra szemlélteti az üzemmód e pont szerinti kiválasztását.

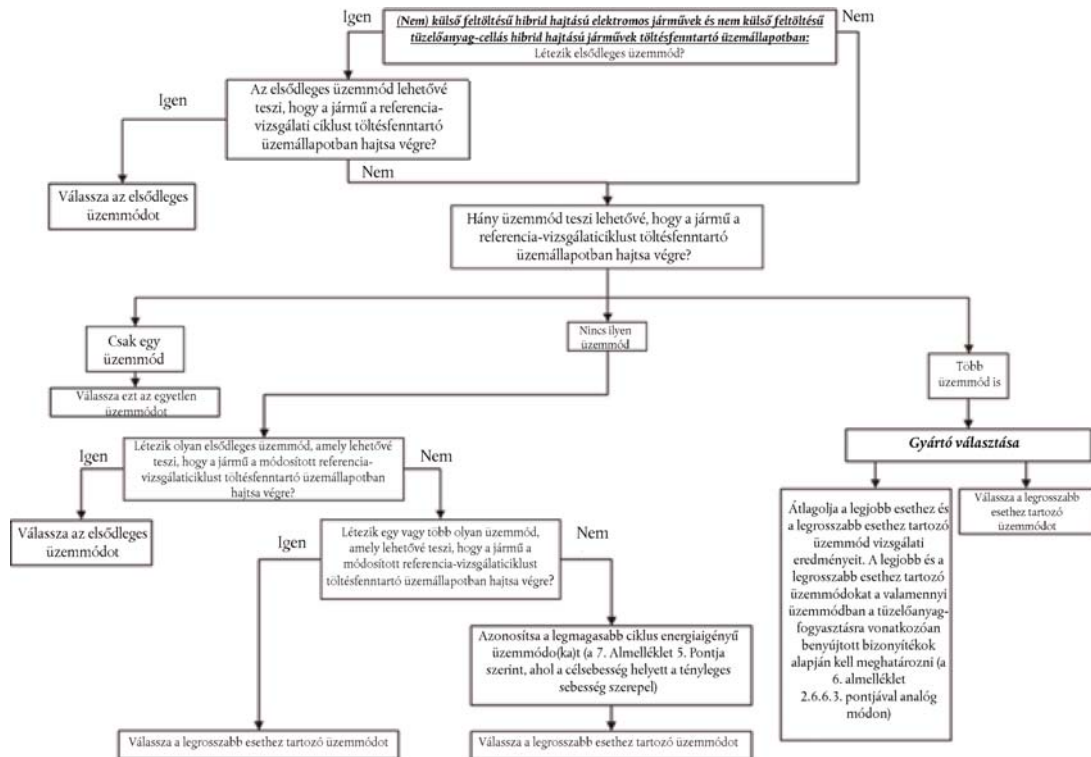
▼B

- 3.1. Ha létezik olyan elsődleges üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltésfenntartó üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor ezt az üzemmódot kell kiválasztani.
- 3.2. Ha nincs elsődleges üzemmód, vagy létezik elsődleges üzemmód, de az nem teszi lehetővé, hogy a jármű töltésfenntartó üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor az üzemmódot az alábbi feltételek alapján kell kiválasztani a vizsgálatához:
- a) Ha csak egy üzemmód létezik, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltésfenntartó üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor ezt az üzemmódot kell kiválasztani;
 - b) Ha több üzemmód is alkalmas arra, hogy a jármű töltésfenntartó üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor a gyártó eldöntheti, hogy a legrosszabb esethez tartozó üzemmódot választja, vagy a legjobb esethez és a legrosszabb esethez tartozó üzemmódot is választja, majd kiszámítja a vizsgálati eredmények számtani közepét.
- 3.3. Ha e függelék 3.1. pontja és 3.2. pontja alapján nincs olyan üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltéslemerítő üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor a referencia-vizsgálati ciklust az 1. al melléklet 9. pontja szerint módosítani kell:
- a) Ha létezik olyan elsődleges üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltésfenntartó üzemállapotban végrehajtsa a módosított referencia-vizsgálati ciklust, akkor ezt az üzemmódot kell kiválasztani;
 - b) Ha nem létezik olyan elsődleges üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltésfenntartó üzemállapotban végrehajtsa a módosított referencia-vizsgálati ciklust, de más üzemmódok ezt lehetővé teszik, akkor ezek közül a legrosszabb esethez tartozó üzemmódot kell választani.
 - c) Ha nem létezik olyan üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltésfenntartó üzemállapotban végrehajtsa a módosított referencia-vizsgálati ciklust, akkor meg kell határozni a legmagasabb ciklus-energia-igényű üzemmódot vagy üzemmódokat, és ezek közül a legrosszabb esethez tartozó üzemmódot kell választani.

▼ **M3**

A8.App6/2. ábra

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek, nem külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek és nem külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek járművezető által választható üzemmódjának kiválasztása töltésfenntartó üzemállapotban

▼ **B**

4. Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező tiszta elektromos hajtású járművek

Járművezető által választható üzemmóddal rendelkező járművek esetében az üzemmódot az alábbi feltételek szerint kell kiválasztani a vizsgálathoz.

▼ **M3**

Az A8.App6/3. ábrán látható folyamatábra szemlélteti az üzemmód e pont szerinti kiválasztását.

▼ **B**

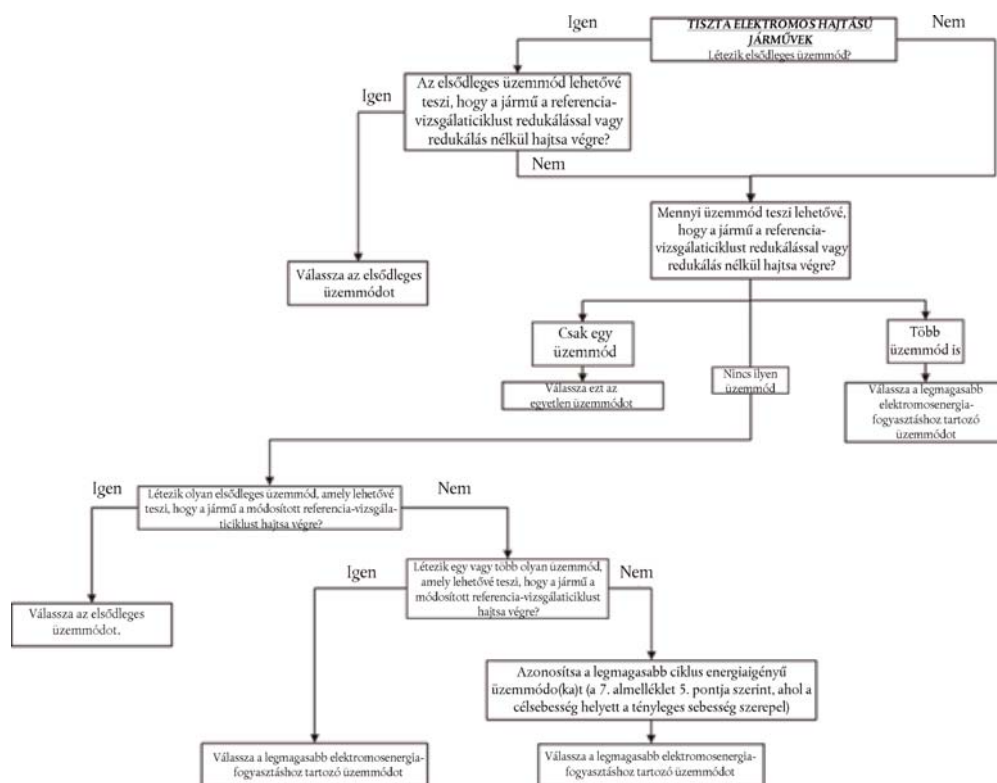
- 4.1. Ha létezik olyan elsődleges üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor ezt az üzemmódot kell kiválasztani.
- 4.2. Ha nincs elsődleges üzemmód, vagy létezik elsődleges üzemmód, de az nem teszi lehetővé, hogy a jármű végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor az üzemmódot az alábbi feltételek alapján kell kiválasztani a vizsgálathoz.
- Ha csak egy üzemmód létezik, amely lehetővé teszi, hogy a jármű végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor ezt az üzemmódot kell kiválasztani.
 - Ha több üzemmód is alkalmas a referencia-vizsgálati ciklus végrehajtására, akkor ezek közül a legmagasabb elektromosenergia-fogyasztáshoz tartozó üzemmódot kell választani.
- 4.3. Ha e függelék 4.1. pontja és 4.2. pontja alapján nincs olyan üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű töltéslemerítő üzemállapotban végrehajtsa a referencia-vizsgálati ciklust, akkor a referencia-vizsgálati ciklust az 1. almeléklet 9. pontja szerint módosítani kell: Az eredményül kapott vizsgálati ciklust kell az alkalmazandó WLTP vizsgálati ciklusnak elnevezni:

▼ **B**

- a) Ha létezik olyan elsődleges üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű végrehajtsa a módosított referencia-vizsgálati ciklust, akkor ezt az üzemmódot kell kiválasztani;
- b) Ha nem létezik olyan elsődleges üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű végrehajtsa a módosított referencia-vizsgálati ciklust, de más üzemmódok ezt lehetővé teszik, akkor ezek közül a legmagasabb elektromosenergia-fogyasztáshoz tartozó üzemmódot kell választani.
- c) Ha nem létezik olyan üzemmód, amely lehetővé teszi, hogy a jármű végrehajtsa a módosított referencia-vizsgálati ciklust, akkor meg kell határozni a legmagasabb ciklus-energiaigényű üzemmódot vagy üzemmódokat, és ezek közül a legmagasabb elektromosenergia-fogyasztáshoz tartozó üzemmódot kell választani.

▼ **M3**

A8.App6/3. ábra

Tiszta elektromos hajtású járművek járművezető által választható üzemmódjának kiválasztása

▼ M3

8. al melléklet — 7. függelék

Sűrített hidrogén tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek tüzelőanyag-fogyasztásának mérése

1. Általános követelmények

A tüzelőanyag-fogyasztást az e függelék 2. pontja szerinti gravimetriás módszerrel kell mérni.

A tüzelőanyag-fogyasztás a gyártó kérésére és a jóváhagyó hatóság beleegyezésével nyomáson alapuló eljárással vagy áramláson alapuló eljárással is mérhető. A gyártónak ebben az esetben műszaki bizonyítékot kell benyújtania arra vonatkozóan, hogy ez az eljárás egyenértékű eredményeket szolgáltat. A nyomáson és az áramláson alapuló eljárás leírása az ISO 23828:2013 szabványban található.

2. Gravimetriás módszer

A tüzelőanyag-fogyasztást a tüzelőanyag-tartály tömegének vizsgálat előtti és utáni mérése alapján kell kiszámítani.

2.1. Berendezések és beállítások

2.1.1. A műszerezettségre az A8.App7/1. ábrán látható példa. A tüzelőanyag-fogyasztás méréséhez egy vagy több, járművön kívüli tartály szükséges. A járművön kívüli tartály(oka)t a jármű eredeti tüzelőanyag-tartálya és tüzelőanyag-cella rendszere közötti tüzelőanyag-vezetékéhez kell csatlakoztatni.

2.1.2. Az előkondicionáláshoz az eredetileg beépített tartály vagy külső hidrogénforrás is használható.

2.1.3. A tankolási nyomást a gyártó által ajánlott értékre kell beállítani.

2.1.4. A vezetékek átkapcsolásakor a lehető legkisebbre kell csökkenteni a vezetékek közötti gáz-táplálási nyomáskülönbséget.

Abban az esetben, ha nyomáskülönbségből eredő hatásokkal kell számolni, akkor a gyártónak és a jóváhagyó hatóságnak meg kell állapodnia azt illetően, hogy szükséges-e korrekció.

2.1.5. Mérleg

2.1.5.1. A tüzelőanyag-fogyasztás méréséhez használt mérlegnek meg kell felelnie az A8.App7/1. táblázat szerinti követelményeknek.

A8.App7/1. táblázat

Analitikai mérlegek hitelességi kritériumai

Mérőrendszer	Felbontás	Ismételhetőség
Mérleg	legfeljebb 0,1 g	legfeljebb $\pm 0,02$ g ⁽¹⁾

(1) A vizsgálat alatti tüzelőanyag-fogyasztás (újratölthető energiatároló rendszer töltési egyensúlya = 0), tömegben kifejezve, szórás

2.1.5.2. A mérleget a mérleg gyártói előírásainak megfelelően, vagy legalább az A8.App7/2. táblázatban meghatározott gyakorisággal kell kalibrálni.

▼ **M3**

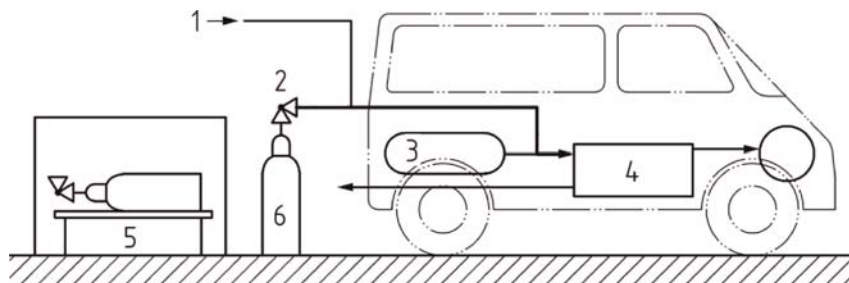
A8.App7/2. táblázat

Műszerek kalibrálási időközei

Műszerellenőrzés	Intervallum
Ismételhetőség	Évente és jelentősebb karbantartásoknál

- 2.1.5.3. A rezgés és a konvekció hatását megfelelő módon, például rezgéscsillapított munkaasztallal vagy szélfogóval kell csökkenteni.

A8.App7/1. ábra

Műszerezettségi példa

ahol:

- 1 a külső tüzelőanyag-ellátás az előkondicionáláshoz
 - 2 a nyomásszabályzó
 - 3 az eredeti tartály
 - 4 a tüzelőanyag-cella rendszer
 - 5 a mérleg
 - 6 a tüzelőanyag-fogyasztás méréséhez használt, járművön kívüli tartály(ok)
- 2.2. A vizsgálat menete
- 2.2.1. A járművön kívüli tartály tömegét meg kell mérni a vizsgálat előtt.
- 2.2.2. A járművön kívüli tartályt az A8.App7/1. ábrán látható módon csatlakoztatni kell a jármű tüzelőanyag-vezetékéhez.
- 2.2.3. A vizsgálatot a járművön kívüli tartályból történő tüzelőanyag-ellátás mellett végre kell hajtani.
- 2.2.4. A járművön kívüli tartályt le kell csatlakoztatni a vezetékről.
- 2.2.5. A tartály tömegét meg kell mérni a vizsgálat után.
- 2.2.6. Az $FC_{CS,nb}$ kiegyensúlyozatlan, töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztást a vizsgálat előtt és után mért tömeg alapján az alábbi egyenlet segítségével kell kiszámítani:

▼ M3

$$FC_{CS,nb} = \frac{g_1 - g_2}{d} \times 100$$

ahol:

$FC_{CS,nb}$ a vizsgálat alatt mért kiegyensúlyozatlan, töltésfenntartó üzemállapothoz tartozó tüzelőanyag-fogyasztás (kg/100 km);

g_1 a tartály tömege a vizsgálat kezdetén (kg);

g_2 a tartály tömege a vizsgálat végén (kg);

d a vizsgálat alatt megtett távolság (km).



9. al melléklet

Az eljárások egyenértékűségének megállapítása

1. Általános követelmények

A gyártó kérésére a jóváhagyó hatóság más mérési eljárásokat is elfogadhat, ha azok az ezen al melléklet 1.1. pontja értelmében egyenértékű eredményeket szolgáltatnak. Az alkalmazni kívánt eljárás egyenértékűségét igazolni kell a jóváhagyó hatóság felé.

1.1. Az egyenértékűség eldöntése

Az alkalmazni kívánt eljárás akkor tekinthető egyenértékűnek, ha pontossága és ismételhetősége megegyezik a referencia-eljárásával, vagy annál jobb.

1.2. Az egyenértékűség megállapítása

Az eljárás egyenértékűségét az alkalmazni kívánt és a referencia-eljárás közötti korrelációs vizsgálat alapján kell megállapítani. A korrelációs vizsgálathoz használt eljárásokat jóvá kell hagyni a jóváhagyó hatósággal.

Az alkalmazni kívánt és a referencia-eljárás pontossága és ismételhetősége megállapításának alapelve összhangban kell, hogy álljon az ISO 5725 szabvány 6. része 8. mellékletével, „Alternatív mérési eljárások összehasonlítása”.

1.3. Végrehajtási követelmények

Fenntartva

▼ **M3***XXII. MELLÉKLET***A tüzelőanyag és/vagy áramfogyasztás ellenőrzését a jármű fedélzetén szolgáló eszközök****1. Bevezetés**

Ez a melléklet a tüzelőanyag és/vagy áramfogyasztás ellenőrzését a jármű fedélzetén szolgáló eszközökre vonatkozó fogalommeghatározásokat és előírásokat tartalmazza.

2. Fogalommeghatározások

- 2.1. „Fedélzeti tüzelőanyag- és/vagy energiafelhasználás ellenőrző eszköz” („OBFCM-eszköz”): bármely olyan kialakítási elem, akár szoftver, akár hardver, amely érzékeli és felhasználja a jármű, a motor, a tüzelőanyag és/vagy az elektromos energia paramétereit legalább a 3. pontban meghatározott információk meghatározása és hozzáférhetővé tétele, valamint a jármű élettartama során gyűjtött adatoknak a jármű fedélzetén történő tárolása érdekében.
- 2.2. „A jármű élettartama során gyűjtött” adat egy bizonyos t időpontban meghatározott és tárolt mennyiség tekintetében: e mennyiségnek a jármű gyártásának befejezésétől t időpontig felhalmozott értékei.
- 2.3. „A motor tüzelőanyag árama”: egységnyi idő alatt a motorba fecskendezett tüzelőanyag mennyisége. Ez nem foglalja magában a közvetlenül a kibocsátáscsökkentő berendezésbe fecskendezett tüzelőanyagot.
- 2.4. „A jármű tüzelőanyag árama”: egységnyi idő alatt a motorba és közvetlenül a kibocsátáscsökkentő berendezésbe fecskendezett tüzelőanyag mennyisége. Ez nem foglalja magába a tüzelőanyaggal működő fűtőberendezés által felhasznált tüzelőanyagot.
- 2.5. „Az összes felhasznált tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt)”: a motorba fecskendezett tüzelőanyag számított mennyiségének és a közvetlenül a kibocsátáscsökkentő berendezésbe fecskendezett tüzelőanyag számított mennyiségének halmozott értéke. Ez nem foglalja magába a tüzelőanyaggal működő fűtőberendezés által felhasznált tüzelőanyagot.
- 2.6. „Teljes megtett távolság (a jármű élettartama alatt)”: a megtett távolság halmozott értéke a jármű kilométer-számlálója által használttal megegyező adatforrást használva.
- 2.7. „Hálózati energia”: Külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetén az akkumulátorba áramló elektromos energia, amikor a jármű külső energiaellátásra van csatlakoztatva és a motor le van állítva. Ez nem foglalja magába a külső energiaforrás és az akkumulátor közötti áramvesztéseket.
- 2.8. „Töltésfenntartó üzemmód”: külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetén a jármű olyan üzemállapota, amelynél az újratölthető energiatároló rendszer töltési állapota ingadozhat, de a jármű vezérlőrendszere átlagosan fent kívánja tartani az adott töltési szintet.
- 2.9. „Töltéslemerítő üzemmód”: külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetén a jármű olyan üzemállapota, amelynél az újratölthető energiatároló rendszer aktuális töltési állapota magasabb, mint a töltésfenntartási töltési szint célértéke, és bár ez ingadozhat, de a jármű vezérlőrendszere egy magasabb szintről a töltésfenntartási töltési szint célértékére kívánja lemeríteni a töltési szintet.

▼ M3

- 2.10. „A járművezető által választható töltésnövelő üzemmód”: külső feltöltésű hibrid elektromos járművek olyan üzemállapota, amelynél a járművezető az újratölthető energiátároló rendszer töltési állapotának növelését célzó üzemmódot választott.

3. **A meghatározandó, tárolandó és rendelkezésre bocsátandó információk**

Az OBFMC-eszköznek legalább a következő paramétereket kell meghatároznia és ezeknek a jármű élettartama során gyűjtött értékeit a jármű fedélzetén tárolnia. A paramétereket a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függeléké 6.5.3. szakaszának 6.5.3.2. a) pontjában említett szabványok szerint kell kiszámítani és arányosítani, az e rendelet XI. melléklete 1. függelékének 2.8. pontjában meghatározott értelemben.

3.1. *A 4a. pontban említett valamennyi jármű esetén, a külső feltöltésű hibrid elektromos járművek kivételével:*

- a) Az összes felhasznált tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt) (liter);
- b) a teljes megtett távolság (a jármű élettartama alatt) (kilométer);
- c) a motor tüzelőanyag árama (g/s);
- d) a motor tüzelőanyag árama (l/h);
- e) a jármű tüzelőanyag árama (g/s);
- f) járműsebesség (km/h).

3.2. *Külső feltöltésű tüzelőanyag-cellás hibrid hajtású járművek esetében:*

- a) Az összes felhasznált tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt) (liter);
- b) töltéslemerítő üzemmódban felhasznált összes tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt) (liter);
- c) a járművezető által választható töltésnövelő üzemmódban felhasznált összes tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt) (liter);
- d) a teljes megtett távolság (a jármű élettartama alatt) (kilométer);
- e) töltéslemerítő üzemmódban, lekapcsolt motorral megtett teljes távolság (a jármű élettartama alatt) (kilométer);
- e) töltéslemerítő üzemmódban, működő motorral megtett teljes távolság (a jármű élettartama alatt) (kilométer);
- g) a járművezető által választható töltésnövelő üzemmódban megtett teljes távolság (a jármű élettartama alatt) (kilométer);
- h) a motor tüzelőanyag árama (g/s);
- i) a motor tüzelőanyag árama (l/h);
- j) a jármű tüzelőanyag árama (g/s);
- k) járműsebesség (km/h).
- l) az akkumulátorba töltött összes hálózati energia (a jármű élettartama alatt) (kWh).

▼ M3

4. Pontosság

- 4.1. A 3. pontban meghatározott információkkal kapcsolatban a gyártó köteles biztosítani, hogy az OBFCM-eszköz a motor vezérlőegységének mérő- és számítási rendszere által elérhető legpontosabb értékatadatokat szolgáltatassa.
- 4.2. A 4.1. pont sérelme nélkül a gyártó köteles biztosítani, hogy a pontosság a következő képlet használatával három tizedesjegyre számítva – 0,05-nél nagyobb és 0,05-nél kisebb legyen:

$$Accuracy = \frac{Fuel\_Consumed_{WLTP} - Fuel\_Consumed_{OBFCM}}{Fuel\_Consumed_{WLTP}}$$

Ahol:

Fuel_Consumed_{WLTP} (liter) a XXI. melléklet 6. al melléklet 1.2. pontja szerint végrehajtott első vizsgálat során meghatározott, az említett melléklet 7. al mellékletének 6. pontja szerint kiszámított tüzelőanyag-fogyasztás, a teljes ciklus során mért kibocsátások korrekciók előtti eredményei (a 7. al melléklet A7/1. táblázat 2. lépésének eredménye) és a ténylegesen megtett távolság szorzatának 1/100 részét használva.

Fuel_Consumed_{OBFCM} (liter) az ugyanazon vizsgálatához meghatározott tüzelőanyag-fogyasztás, az OBFCM-eszköz által szolgáltatott Összes felhasznált tüzelőanyag (a jármű élettartama alatt)« paraméter különbségeinek felhasználásával.

Külső feltöltésű hibrid hajtású elektromos járművek esetén 1. típusú töltés-fenntartási vizsgálatot kell végezni.

- 4.2.1. Ha a 4.2. pontban meghatározott pontossági követelmények nem teljesülnek, akkor a 6. al melléklet 1.2. pontja szerint végrehajtott soron következő 1. típusú vizsgálatokhoz a 4.2. pontban található képletek szerint újra kell számítani a pontosságot az összes elvégzett vizsgálat során meghatározott és összesített tüzelőanyag-fogyasztás használatával. A pontossági követelmény akkor minősül teljesítettnek, ha a pontosság eléri a – 0,05-nél magasabb és 0,05-nél alacsonyabb szintet.

- 4.2.2 Ha a 4.2.1. pontban meghatározott pontossági követelmények az e pont szerinti soron következő vizsgálatokat követően nem teljesülnek, akkor kiegészítő vizsgálatok végezhetők a pontosság meghatározása érdekében, a vizsgálatok teljes száma azonban nem haladhatja meg az interpolációs módszer használata nélkül vizsgált vizsgálati járművenkénti (H jármű) három vizsgálatot, az interpolációs módszer használatával vizsgált jármű esetén pedig a hat vizsgálatot (H jármű három vizsgálata és L jármű három vizsgálata). A soron következő 1. típusú kiegészítő vizsgálatokhoz a 4.2. pontban található képletek szerint újra kell számítani a pontosságot az összes elvégzett vizsgálat során meghatározott és összesített tüzelőanyag-fogyasztás használatával. A követelmény akkor minősül teljesítettnek, ha a pontosság eléri a – 0,05-nél magasabb és 0,05-nél alacsonyabb szintet. Ha a vizsgálatot kizárólag az OBFCM-eszköz pontosságának meghatározása érdekében végezték, a kiegészítő vizsgálatok eredményei semmilyen egyéb célra nem vehetők figyelembe.

▼ M3

5. **Az OBFMC-eszköz által szolgáltatott információkhoz való hozzáférés**
- 5.1. Az OBFMC-eszköznek szabványos és korlátlan hozzáférhetőséget kell biztosítani a 3. pontban meghatározott információkhoz, és meg kell felelnie az e rendelet XI. melléklete 1. függelékének 2.8. pontjában meghatározott értelemben vett 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. melléklete 1. függelék 6.5.3. szakaszának 6.5.3.1. a) és 6.5.3.2. a) pontjában említett szabványoknak.
- 5.2. Az 5.1. pontban említett szabványokban meghatározott visszaállítási feltételek alóli mentesség révén és az 5.3. és 5.4. pont ellenére a jármű forgalomba helyezését követően a jármű élettartama során gyűjtött adatokat rögzítő számlálók értékeit meg kell őrizni.
- 5.3. A jármű élettartama során gyűjtött adatokat rögzítő számlálók értékeit csak azon járművek esetében lehet visszaállítani, amelyeknél a motorvezérlő egység memóriája olyan típusú, hogy nem képes megőrizni az adatokat, ha nem kap elektromos áramot. Ezeknél a járműveknél az értékeket csak abban az esetben lehet egyidejűleg visszaállítani, ha az akkumulátort is lekapcsolják a járműről. A jármű élettartama során gyűjtött adatokat rögzítő számlálók értékének megőrzésére vonatkozó kötelezettséget ebben az esetben új típusjóváahagyások esetében legkésőbb 2022. január 1-jétől, új járművek esetében pedig 2023. január 1-jétől kell alkalmazni.
- 5.4. A jármű élettartama során gyűjtött adatokat rögzítő számlálók értékeit érintő hibás működés esetén a számlálókat egyidejűleg lehet alaphelyzetbe állítani annak biztosítása érdekében, hogy az értékek teljes mértékben szinkronizáltak maradjanak.