II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/1347 RENDELETE

(2017. július 13.)

a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, az 582/2011/EU bizottsági rendelet, valamint 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 (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet helyesbítéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 8. cikkére és 14. cikke (3) bekezdésére,

tekintettel a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre („keretirányelv") ([2]) és különösen annak 39. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([3]) és különösen annak 5. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

(1) A 2007/46/EK irányelv meghatározza a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyására vonatkozó keretet. Az új (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet ([4]) figyelembevétele érdekében az említett keret több elemét is módosítani kell, különös tekintettel a gyártók adatközlő lapjára, a vizsgálati jegyzőkönyvekre, a megfelelőségi nyilatkozatra és a típusjóváhagyás feltételeire.

(2) A 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet előírja, hogy az új könnyű személy- és haszongépjárműveknek, valamint nehézgépjárművek meg kell felelniük bizonyos kibocsátási határértékeknek, és további követelményeket ír elő a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információk elérhetősége tekintetében.

([1]) HL L 171., 2007.6.29., 1. o.
([2]) HL L 263., 2007.10.9., 1. o.
([3]) HL L 188., 2009.7.18., 1. o.
([4]) 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 (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

(3) A nehézgépjárművek tekintetében az 582/2011/EU bizottsági rendelet ([1]) elfogadott egyes, az 595/2009/EK rendelet végrehajtásához szükséges konkrét műszaki rendelkezéseket. Az 582/2011/EU rendelet megfelelő alkalmazásának biztosítása érdekében az I. és II. mellékletben található néhány technikai hibát helyesbíteni kell.

(4) A könnyű személy- és haszongépjárművek tekintetében a 692/2008/EK bizottsági rendelet ([2]) és az (EU) 2017/1151 rendelet elfogadott egyes, a 715/2007/EK rendelet végrehajtásához szükséges konkrét műszaki rendelkezéseket. A 692/2008/EK rendeletet módosító (EU) 2017/1221 bizottsági rendelet ([3]) a párolgási kibocsátásra vonatkozó új eljárást vezetett be. Az (EU) 2017/1151 rendelet összhangba hozta a típusjóváhagyási eljárást az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 15. számú globális műszaki előírásában megállapított, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárással (WLTP).

(5) A párolgási kibocsátásra vonatkozó új vizsgálati eljárás esetében pontosítani kell az (EU) 2017/1221 rendelettel bevezetett módosítások alkalmazásának kezdő napját. Az új vizsgálati eljárást 2019. szeptember 1. után minden új típusjóváhagyás és első nyilvántartásba vétele esetében kötelezővé kell tenni az Unióban.

(6) Az új WLTP-eljárás megfelelő alkalmazásának biztosítása érdekében az (EU) 2017/1151 rendelet 2. és 15. cikkében, valamint I., IIIA., V., VII., VIII., XII. és XXI. mellékletében található technikai hibákat helyesbíteni kell.

(7) Ezenkívül pontosítani kell a WLTP-vizsgálati eljárás kigurulási menetellenállási mátrix szerinti családra vonatkozó rendelkezéseit.

(8) Az e rendeletben meghatározott helyesbítések elválaszthatatlanul kapcsolódnak egymáshoz, mivel csak teljességükben biztosíthatják a típusjóváhagyásra vonatkozó intézkedések helyes alkalmazását.

(9) Következésképpen a 2007/46/EK irányelvet, a 715/2007/EK rendeletet, az 582/2011/EU rendeletet, az (EU) 2017/1221 rendeletet és az (EU) 2017/1151 rendeletet ennek megfelelően helyesbíteni kell.

(10) mivel biztosítani kell az (EU) 2017/1221 rendelet és az (EU) 2017/1151 rendelet helyes alkalmazását, e rendeletnek sürgősen hatályba kell lépnie.

(11) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2007/46/EK irányelv helyesbítése

A 2007/46/EK irányelv I., VIII., IX. és XI. mellékletét az e rendelet I. mellékletének megfelelően helyesbíteni kell.

2. cikk

Az 582/2011/EU rendelet helyesbítése

Az 582/2011/EU rendelet I., II. és X. mellékletét az e rendelet II. mellékletének megfelelően helyesbíteni kell.

([1]) A Bizottság 582/2011/EU rendelete (2011. május 25.) az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében történő végrehajtásáról és módosításáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I–III. mellékletének módosításáról (HL L 167., 2011.6.25., 1. o.).

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

([3]) A Bizottság (EU) 2017/1221 rendelete (2017. június 22.) a 692/2008/EK rendeletnek a párolgási kibocsátások meghatározására szolgáló módszer (4. típusú mérés) tekintetében történő módosításáról (HL L 174., 2017.7.7., 3. o.).

3. cikk

Az (EU) 2017/1221 rendelet helyesbítése

Az (EU) 2017/1221 rendelet 2. cikke az alábbi bekezdéssel egészül ki:

„Ezt a rendeletet 2019. szeptember 1-jétől kell alkalmazni.”.

4. cikk

Az (EU) 2017/1151 rendelet helyesbítése

Az (EU) 2017/1151 rendeletet a következőképpen kell helyesbíteni:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

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

b) a 33. pontot el kell hagyni;

c) a 47. és 48. pont helyébe a következő szöveg lép:

„47. »*egyrétegű tartály*«: egyetlen anyagrétegből álló tüzelőanyag-tartály, kivéve a fém tüzelőanyag-tartályt, de ideértve fluorozott/szulfonált anyagokat;

48. »*többrétegű tartály*«: legalább két különböző anyagréteg használatával kialakított tüzelőanyag-tartály, melyben a rétegek egyike a szénhidrogének számára áthatolhatatlan;”;

d) a szöveg a következő 49. ponttal egészül ki:

„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.”

2. A 15. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) és (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(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-típusjóváhagyás és a nemzeti típusjóváhagyás megadását az olyan új járműtípusokra, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek.

A 2019. szeptember 1-je előtt kért új típusjóváhagyások 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.

(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 megfelelőségi 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.”;

b) az (5) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„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 elhasználódott vagy hibás alkatrészek álljanak rendelkezésre;";

c) az (5) bekezdés a következő c) ponttal egészül ki:

„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 tartósági bemutatókat, ha a 692/2008/EK rendelet VII. melléklete szerint az 1/I. típusú első vizsgálatot elvégezték és befejezték;".

3. Az I., a IIIA., az V., a VI., a VII., a VIII., a XII. és a XXI. mellékletet az e rendelet III. mellékletének megfelelően helyesbíteni kell.

5. cikk

Hatálybalépés

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

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

Kelt Brüsszelben, 2017. július 13-án.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

A 2007/46/EK irányelvet a következőképpen kell helyesbíteni:

1. Az I. mellékletet a következőképpen kell helyesbíteni:

   a) a 3.2.12.2.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

      „3.2.12.2.1.3. A katalitikus folyamat típusa: … (oxidáció, háromutas, NOx-csapda, szelektív redukció, NOx-katalizátoros vagy más)";

   b) A 3.2.12.7.6.3. pont számát a következőképpen kell módosítani: 3.2.12.2.7.6.3;

   c) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

      „3.5.7.2.1.1.0. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) (NEDC): ..... g/km"

      „3.5.7.2.1.2.0. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km"

      „3.5.7.2.2.1.0. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) (NEDC): ..... g/km"

      „3.5.7.2.2.2.0. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km"

      „3.5.7.2.2.3.0. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km"

      „3.5.7.2.3.1.0. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) (NEDC): ..... g/km"

      „3.5.7.2.3.2.0. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km"

      „3.5.7.2.3.3.0. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km".

2. A VIII. mellékletet a következőképpen kell helyesbíteni:

   a) a 2.1.1. pontban a „Környezetihőmérséklet-korrekcióval végzett vizsgálat (ATCT)" táblázat „Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család" oszlopát el kell hagyni;

   b) a 3.1. pontban a harmadik táblázat „Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója" „Változat/kivitelek" oszlopát el kell hagyni;

   c) A 3.1. pontban a negyedik „Eredmények" táblázat „Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója" oszlopát el kell hagyni;

   d) a 3.1. pontban az „Eredmények" táblázat vége a következő sorral egészül ki;

„Homlokfelület (m^2) (csak kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család esetén)"			

   e) a 3.1. pontban a 23. lábjegyzetet el kell hagyni;

   f) az „Eredmények" táblázat alatt a 3.1. pont utolsó sora helyébe a következő szöveg lép:

      „A táblázatot mindegyik interpolációs családra vonatkozóan meg kell ismételni.";

   g) a 3.2. pontban a harmadik táblázat „Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója" „Változat/kivitelek" oszlopát el kell hagyni;

   h) A 3.2. pontban a negyedik „Eredmények" táblázat „Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója" oszlopát el kell hagyni;

   i) a 3.2. pontban az „Eredmények" táblázat utolsó sora helyébe a következő szöveg lép:

„Homlokfelület (m^2) (csak kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család esetén)"			

   j) a 3.3. pontban a harmadik táblázat „Kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család azonosítója" és „Változat/kivitelek" oszlopát el kell hagyni;

   k) A 3.3. pontban a negyedik „Eredmények" táblázat „Mátrix szerinti család azonosítója" oszlopát el kell hagyni;

l) a 3.3. pontban az „Eredmények” táblázat utolsó sora helyébe a következő szöveg lép:

„Homlokfelület (m^2) (csak kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család esetén)”			

m) a 3.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.5. A korrelációs eszközzel az (EU) 2017/1151 végrehajtási rendelet szerint a teljesítményről készített jegyzőkönyv(ek)

A táblázatot mindegyik interpolációs családra vonatkozóan meg kell ismételni:

Interpolációscsalád-azonosító [Lábjegyzet: „Típusjóváhagyási szám + Interpolációscsalád-azonosító sorszám”]: …

VH-jegyzőkönyv: …

VL-jegyzőkönyv (adott esetben): …

3.5.1. Eltérési tényező (adott esetben)

A táblázatot mindegyik interpolációs családra vonatkozóan meg kell ismételni:

Interpolációscsalád-azonosító [Lábjegyzet: „Típusjóváhagyási szám + Interpolációscsalád-azonosító sorszám”]: …

3.5.2. Ellenőrzési tényező (adott esetben)

A táblázatot mindegyik interpolációs családra vonatkozóan meg kell ismételni:

Interpolációscsalád-azonosító [Lábjegyzet: „Típusjóváhagyási szám + Interpolációscsalád-azonosító sorszám”]: …”.

3. A IX. mellékletet a következőképpen kell helyesbíteni:

a) II. rész, *Nem teljes járművek, 2. oldal,* „M1 jármű-kategória”, „N1 jármű-kategória”, „M2 jármű-kategória”, illetve „N2 jármű-kategória” alatt, a 49. pont helyébe a következő szöveg lép:

„49. CO_2-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
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: igen/nem ([1])

3.1. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) általános kódja ([P1]): …

3.2. Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén megtakarított CO_2-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 m³/100 km vagy kg/100 km ([1])
Közepes ([1]):	… g/km	… l/100 km vagy m³/100 km vagy kg/100 km ([1])
Magas ([1]):	… g/km	… l/100 km vagy m³/100 km vagy kg/100 km ([1])
Rendkívül magas ([1]):	… g/km	… l/100 km vagy m³/100 km vagy kg/100 km ([1])
Vegyes:	… g/km	… l/100 km vagy m³/100 km vagy kg/100 km ([1])
Súlyozott, vegyes ([1])	… g/km	… l/100 km vagy m³/100 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”;

b) I. rész, *Teljes és befejezett járművek, 2. oldal,* „M3 jármű-kategória” és „N3 jármű-kategória”, illetve II. rész, *Nem teljes járművek, 2. oldal,* „M3 jármű-kategória” és „N3 jármű-kategória” alatt a 47.1. pontot el kell hagyni.

c) I. rész, *Teljes és befejezett járművek, 2. oldal,* „M2 jármű-kategória” és „N2 jármű-kategória”, illetve II. rész, *Nem teljes járművek, 2. oldal,* „M2 jármű-kategória” és „N2 jármű-kategória” alatt a 47.1. pont kiegészül az ([r]) magyarázó megjegyzés hivatkozásával.

II. MELLÉKLET

Az 582/2011/EK rendeletet a következőképpen kell helyesbíteni:

1. Az I. melléklet 9. függelékének helyébe a következő szöveg lép:

„9. függelék

Az EK-típusbizonyítványok számozási rendszere

A 6. cikk (1) bekezdése, a 8. cikk (1) bekezdése és a 10. 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 betű követi, amely a fedélzeti diagnosztikai rendszerre és a szelektív redukciós katalizátorra vonatkozó követelményeket jelöli, az alábbi 1. táblázat szerint.

1. táblázat

Betűjel	A fedélzeti diagnosztikai rendszer NOx-határértéke (1)	A fedélzeti diagnosztikai rendszer PM-határértéke (2)	A fedélzeti diagnosztikai rendszer CO-határértéke (6)	IUPR (13)	Reagensminőség	További fedélzeti diagnosztikai ellenőrzők (12)	Teljesítménykülönbség-előírások (14)	A végrehajtás határideje: új típusokra	A végrehajtás határideje: minden járműre	A nyilvántartásba vétel utolsó dátuma
A (9) (10) B (10)	Az 1. vagy a 2. táblázat „bevezetési időszak” sora	Teljesítményfigyelés (3)	n.a.	Bevezetési időszak (7)	Bevezetési időszak (4)	n.a.	20 %	2012.12.31.	2013.12.31.	2015.8.31. (9) 2016.12.30. (10)
B (11)	Az 1. és a 2. táblázat „bevezetési időszak” sora	n.a.	A 2. táblázat „bevezetési időszak” sora	n.a.	Bevezetési időszak (4)	n.a.	20 %	2014.9.1.	2015.9.1.	2016.12.30.
C	Az 1. vagy a 2. táblázat „általános követelmények” sora	Az 1. táblázat „általános követelmények” sora	A 2. táblázat „általános követelmények” sora	Általános (8)	Általános (5)	Igen	20 %	2015.12.31.	2016.12.31.	2019.8.31.
D	Az 1. vagy a 2. táblázat „általános követelmények” sora	Az 1. táblázat „általános követelmények” sora	A 2. táblázat „általános követelmények” sora	Általános (8)	Általános (5)	Igen	10 %	2018.9.1.	2019.9.1.	

Jelmagyarázat:
(1) A »fedélzeti diagnosztikai rendszer NOX-küszöbértékére« vonatkozó megfigyelési követelmények a kompressziós gyújtású, valamint a vegyes üzemű motorok és járművek esetében a X. melléklet 1. táblázata, a szikragyújtású motorok és járművek esetében pedig a X. melléklet 2. táblázata szerint.
(2) A »fedélzeti diagnosztikai rendszer PM-küszöbértékére« vonatkozó megfigyelési követelmények a kompressziós gyújtású, valamint a vegyes üzemű motorok és járművek esetében a X. melléklet 1. táblázata szerint.
(3) A »teljesítményfigyelési követelmények« a X. melléklet 2.1.1. pontja szerint.
(4) A reagensminőségre a »bevezetési időszakban« vonatkozó követelmények a XIII. melléklet 7.1. pontja szerint.
(5) A reagensminőségre vonatkozó »általános« követelmények a XIII. melléklet 7.1.1. pontja szerint.
(6) A »fedélzeti diagnosztikai rendszer CO-küszöbértékére« vonatkozó megfigyelési követelmények a szikragyújtású motorok és járművek esetében a X. melléklet 2. táblázata szerint.
(7) A használat közbeni működési arányra a »bevezetési időszakban« vonatkozó követelmények a X. melléklet 6. szakasza szerint.
(8) A használat közbeni működési arányra vonatkozó »általános« követelmények a X. melléklet 6. szakasza szerint.
(9) A szikragyújtású motorok és az azzal felszerelt járművek esetében.
(10) A kompressziós gyújtású, valamint a vegyes üzemű motorok és az azzal felszerelt járművek esetében.
(11) Csak a szikragyújtású motorokra és az azzal felszerelt járművekre vonatkozik.
(12) Az ENSZ EGB 49. sz. előírása 9A. mellékletének 2.3.1.2. szakaszában meghatározott, ellenőrzési követelményekre vonatkozó további előírások.
(13) A használat közbeni működési arányra vonatkozó előírásokat a X. melléklet állapítja meg. A használat közbeni működési arány nem vonatkozik a szikragyújtású motorokra és az azzal felszerelt járművekre.
(14) A használatban lévő járművek megfelelőségére vonatkozó követelmény a II. melléklet 1. függeléke szerint.
n.a. Nem alkalmazandó.”.

2. A II. melléklet 1. függelékének 1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„1. BEVEZETÉS

Ez a függelék járművek közúti, hordozható kibocsátásmérő rendszerekkel történő gáznemű károsanyag-kibocsátásának meghatározására szolgáló eljárást ismerteti. A motor kipufogógázában a károsanyag-kibocsátás következő összetevőit kell mérni: szén-monoxid, összes szénhidrogén és nitrogén-oxidok a dízelmotorok esetében, valamint szén-monoxid, nem metán szénhidrogén, metán és nitrogén-oxidok a szikragyújtású motorok esetében. Ezenkívül mérni kell még a szén-dioxid-kibocsátást a 4. szakaszban ismertetett számítási eljárások elvégzésének lehetővé tétele céljából.

A földgázzal működő motorok esetében a gyártó, a műszaki szolgálat vagy a jóváhagyó hatóság dönthet úgy, hogy a metán és a nem metán szénhidrogének kibocsátása helyett csak az összes szénhidrogén-kibocsátást méri. Ebben az esetben az összes szénhidrogén-kibocsátás határértéke azonos az 595/2009/EK rendelet I. mellékletében a metánra megadott kibocsátási határértékkel. A megfelelési tényezőknek az e függelék 4.2.3. és a 4.3.2. pontja értelmében történő kiszámítása céljából csak a metánkibocsátási határérték alkalmazandó.

A gázüzemű, de nem földgázzal működő motorok esetében a gyártó, a műszaki szolgálat vagy a jóváhagyó hatóság dönthet úgy, hogy a nem metán szénhidrogének kibocsátása helyett az összes szénhidrogén-kibocsátást méri. Ebben az esetben az összes szénhidrogén-kibocsátás határértéke azonos az 595/2009/EK rendelet I. mellékletében a nem metán szénhidrogénekre megadott kibocsátási határértékkel. A megfelelési tényezőknek az e függelék 4.2.3. és a 4.3.2. pontja értelmében történő kiszámítása céljából a metánkibocsátási határérték alkalmazandó.”

3. A X. melléklet 2.4.1.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„2.4.1.3. A 692/2008/EK rendelet I. melléklete 6. függelékének 1. táblázatában az Euro 6-2 fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás egyenértékűnek tekintendő az e rendelet I. melléklete 9. függelékének 1. táblázatában szereplő C és D jellel.”.

III. MELLÉKLET

Az (EU) 2017/1151 rendeletet a következőképpen kell helyesbíteni:

1. Az I. mellékletet a következőképpen kell helyesbíteni:

a) a 2.4. pontban az I.2.4. ábra helyébe a következő ábra lép:

„I.2.4. ábra

A típusjóváhagyásokhoz és kiterjesztésekhez szükséges mérések

Jármű-kategória	Szikragyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is (1)								Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is	Tisztán elektromos járművek	Hidrogénalapú tüzelőanyag-cellával működő járművek
	Egyfajta tüzelőanyag-felhasználás				Kétfajta tüzelőanyag-felhasználás (3)			Rugalmas tüzelőanyag-felhasználás (3)			
Referencia-tüzelőanyag	Benzin (E10)	LPG	Földgáz/biometán	Hidrogén (ICE)	Benzin (E10) LPG	Benzin (E10) Földgáz/biometán	Benzin (E10) Hidrogén (ICE) (4)	Benzin (E10) Etanol (E85)	Dízelolaj (B7) (5)	—	Hidrogén (tüzelőanyag-cella)
Gáz-halmazállapotú szennyező anyagok (1. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen	Igen (4)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—
PM (1. típusú mérés)	Igen (2)	—	—	—	Igen (2) (csak benzin)	Igen (2) (csak benzin)	Igen (2) (csak benzin)	Igen (2) (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—
PN	Igen (2)	—	—	—	Igen (2) (csak benzin)	Igen (2) (csak benzin)	Igen (2) (csak benzin)	Igen (2) (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)	Igen (2)	—	—	—	Igen (mindkét tüzelőanyag) (2)	Igen (mindkét tüzelőanyag) (2)	Igen (mindkét tüzelőanyag) (2)	Igen (mindkét tüzelőanyag) (2)	Igen	—	—
Üresjárati kibocsátások (2. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen	—	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (csak benzin)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	—	—	—

Jármű-kategória	Szikragyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is (1)								Kompressziós gyújtású motorral felszerelt járművek, ideértve a hibrid járműveket is	Tisztán elektromos járművek	Hidrogénalapú tüzelőanyag-cellával működő járművek
	Egyfajta tüzelőanyag-felhasználás				Kétfajta tüzelőanyag-felhasználás (3)			Rugalmas tüzelőanyag-felhasználás (3)			
Forgattyúházból származó kibocsátások (3. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen	—	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	—	—	—
Párolgási kibocsátások (4. típusú mérés)	Igen	—	—	—	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	—	—	—
Tartósság (5. típusú mérés)	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen	—	—
Kibocsátás kis hőmérsékleten (6. típusú mérés)	Igen	—	—	—	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (csak benzin)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	—	—	—
Használatban lévő járművek megfelelősége	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	—	—
Fedélzeti diagnosztika	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	—	—
CO_2-kibocsátás/tüzelőanyag-fogyasztás/elektromosenergia-fogyasztás és elektromos hatósugár	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen (mindkét tüzelőanyag)	Igen	Igen	Igen
Füst opacitása	—	—	—	—	—	—	—	—	Igen	—	—
Motorteljesítmény	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen

(1) A hidrogénüzemű és a rugalmas üzemanyag-felhasználású biodízelüzemű járművek konkrét mérési 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 üzemanyaggal működő és egy rugalmas üzemanyag-felhasználású jármű kombinációja esetén mindkét mérést el kell végezni.
(4) Ha a jármű hidrogénnel működik, csak a NO_x-kibocsátást kell meghatározni.
(5) A biodízelre vonatkozó további előírások később kerülnek meghatározásra.”

a) A 3. függeléket a következőképpen kell helyesbíteni:

i. A szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„3.5.7.2.1.1.0. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.1.2.0. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.2.1.0. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.2.2.0. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.2.3.0. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.3.1.0. Magas szén-dioxid-kibocsátású jármű (VH) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.3.2.0. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású jármű (VL) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km”

„3.5.7.2.3.3.0. Közepes szén-dioxid-kibocsátású jármű (VM) (adott esetben) (NEDC): ..... g/km”;

ii. A 3.5.8.3. pont [w]–[w5] jelű magyarázó megjegyzéseit el kell hagyni.

iii. Az adatközlő lap mintája a következő szöveggel egészül ki:

„Magyarázó megjegyzések:

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

[2] Meg kell adni a tűrést.

[3] Meg kell adni az egyes variánsok felső és alsó értékeit.

[6] A járművek akár benzinnel, akár gáz-halmazállapotú tüzelőanyaggal működhetnek, de ha a benzinüzemű 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 hálóhelyes 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 űrtartalom 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 (π = 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 technológiánként 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."

iv. Az adatközlő lap függelékében a táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„VL (ha van)	VH	V reprezentatív (csak kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család esetén)
2.2. A jármű karosszériájának típusa (variáns/változat)	2.2. A jármű karosszériájának típusa (variáns/változat)	2.2. A jármű karosszériájának típusa (variáns/változat)
2.3. Alkalmazott kigurulási menetellenállási eljárás (mérés vagy számítás kigurulási menetellenállási járműcsalád alapján)	2.3. Alkalmazott kigurulási menetellenállási eljárás (mérés vagy számítás kigurulási menetellenállási járműcsalád alapján)	2.3. Alkalmazott kigurulási menetellenállási eljárás (mérés vagy számítás kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád alapján)
2.4. Vizsgálatból származó kigurulási menetellenállási információk	2.4. Vizsgálatból származó kigurulási menetellenállási információk	2.4. Vizsgálatból származó kigurulási menetellenállási információk
2.4.1. A gumiabroncsok gyártmánya és típusa:	2.4.1. A gumiabroncsok gyártmánya és típusa:	2.4.1. A gumiabroncsok gyártmánya és típusa:
2.4.2. Gumiabroncsméretek (első/hátsó):	2.4.2. Gumiabroncsméretek (első/hátsó):	2.4.2. Gumiabroncsméretek (első/hátsó):
2.4.4. Gumiabroncsnyomás (első/hátsó) (kPa):	2.4.4. Gumiabroncsnyomás (első/hátsó) (kPa):	2.4.4. Gumiabroncsnyomás (első/hátsó) (kPa):
2.4.5. Gumiabroncs gördülési ellenállása (első/hátsó) (kg/t):	2.4.5. Gumiabroncs gördülési ellenállása (első/hátsó) (kg/t):	2.4.5. Gumiabroncs gördülési ellenállása (első/hátsó) (kg/t) és RR-besorolása (A-G):
2.4.6. Jármű vizsgálati tömege (kg):	2.4.6. Jármű vizsgálati tömege (kg):	2.4.6. Jármű vizsgálati tömege (kg):
2.4.7. Delta Cd.A a VH-val összehasonlítva (m^2)		
2.4.8. f0, f1, f2 kigurulási menetellenállási együttható	2.4.8. f0, f1, f2 kigurulási menetellenállási együttható	2.4.8. f0, f1, f2 kigurulási menetellenállási együttható
		2.4.9. Homlokfelület m^2 (0,0000 m^2)
		2.4.10. A VH és VL kigurulási menetellenállás kiszámítására alkalmazott számítási eszköz adatai"

c) A 4. függelékben a „Kiegészítés a … számú EK-típusjóváhagyási tanúsítványhoz” szövegét a következőképpen kell helyesbíteni:

i. a 2.1. pont az „ATCT-vizsgálat” című táblázat utáni része a következő táblázattal egészül ki:

„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)							

(1) Adott esetben.
(2) Két tizedesjegyre kerekítve.”;

ii. a 2.1. pontban a „*4. típus: … g/vizsgálat*” helyébe a következő szöveg lép: „*4. típus: … g/vizsgálat; vizsgálati eljárás a 692/2008/EK rendelet VI. melléklete szerint: Igen/Nem*”;

iii. a típus-jóváhagyási tanúsítványhoz fűzött kiegészítés függelékének 3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

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

Eltérési tényező (adott esetben)	
Ellenőrzési tényező (adott esetben)	»1« vagy »0«”
A korrelációs eszközzel a teljesítményről készített jegyzőkönyv kivonatolt (hash) azonosító száma	

c) a 6. függelékben az 1. táblázat helyébe a következő táblázat lép:

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. (*)		2019.8.31.

„Betűjel	Kibocsátási előírások	A fedélzeti diagnosztikára vonatkozó előírás	Jármű kategóriája és osztálya	Motor	Hatálybalépés: új típusok	Hatálybalépés: új járművek	A nyilvántartásba vétel utolsó dátuma
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	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. (*)		2019.8.31.
BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	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. (*)		2019.8.31.
BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	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	2020.1.1.	2021.1.1.	
AK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 II. osztály	PI, CI	2021.1.1.	2022.1.1.	
AL	Euro 6d	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			
AZ	n.a.	n.a.	Az I. melléklet 2.1.1. pontja szerinti tanúsítvánnyal rendelkező összes jármű	PI, CI			

(*) A korlátozás nem érvényes akkor, ha a jármű típusjóváhagyása 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);

»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.”

e) A 8b függeléket a következőképpen kell helyesbíteni:

i. a 2.1.3. pontban a táblázat előtti rész a következő szöveggel egészül ki:

„A gyártónak és a jóváhagyó hatóságnak meg kell állapodnia abban, hogy mi a reprezentatív vizsgálati járműtípus.

A vizsgálati tömeg, gumiabroncs-gördülési ellenállás és homlokfelület jármű-paramétereket a H_M és az L_M jármű esetében is úgy kell meghatározni, hogy a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti családon 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 család H_M és L_M járművének kigurulási menetellenállását a XXI. melléklet 4. almellékletének 5.1. pontja alapján kell kiszámítani.";

ii. a 2.4.3. pontban a „2.4.1. pontban foglaltakat adott esetben a reprezentatív jármű adataival is meg kell ismételni" szöveget el kell hagyni;

iii. a 2.6.1. pontban a „KIGURULÁSI MENETELLENÁLLÁSI MÁTRIX (XXI. melléklet, 4. almelléklet, 5. pont)" táblázat utolsó sorának helyébe a következő szöveg lép:

„Végeredmények		Nyomatékmérési eljárás: c0r = c1r = c2r = valamint f0r (H_M járműre számított) = f2r (H_M járműre számított) = f0r (L_M járműre számított) = f2r (L_M járműre számított) = Kigurulási eljárás: f0r (H_M járműre számított) = f2r (H_M járműre számított) = f0r (L_M járműre számított) = f2r (L_M járműre számított) =".

f) A 8c függelék első négy sorának helyébe a következő szöveg lép:

„Módosítható futómű-beállítási paraméterek XXI. melléklet 4. almelléklet 4.2.1.8.3. pont	:	
A c0, c1 és c2 együtthatók,	:	c0 = c1 = c2 =

A görgős próbapadon mért kigurulási idők *XXI. melléklet* 4. almelléklet 4.4.4. pont	:	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 *XXI. melléklet* 4. almelléklet 7.1.1.1.1. pont	:	tömeg (kg) a járművön/a járműben
A XXI. melléklet 4. almellékletének 4.3.1.3. pontja szerinti jármű-kigurulási eljárás végrehajtása utáni kigurulási idők *XXI. melléklet* 4. almelléklet 8.2.4.2. pont	:	Referenciasebesség (km/h) / Kigurulási idő (s)” 130 120 110 100 90 80 70 60 50 40 30 20

2. A IIIA. mellékletet a következőképpen kell helyesbíteni:

a) A 3.1. pont szövege helyébe a következő szöveg lép:

„3.1. A következő előírások a 3. cikk (11) bekezdésének második albekezdésében említett PEMS-vizsgálatokra vonatkoznak."

b) A 6. függeléket a következőképpen kell helyesbíteni:

i. a 2. pontban az „a_{ref}" jelhez tartozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„a_{ref} ..... A P_{drive}-ra vonatkozó referenciagyorsulás";

ii. a 2. pontban a „TM" jelhez tartozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„TM ..... a jármű vizsgálati tömege";

iii. a 2. pontban a „v_{ref}" jelhez tartozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„v_{ref} ..... A P_{drive}-ra vonatkozó referenciasebesség";

iv. A 3.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.4.1. A teljesítményosztályok és a teljesítményosztályoknak a szokásos vezetés melletti megfelelő időarányai úgy vannak meghatározva a normalizált teljesítményértékekre, hogy bármely könnyűgépjárműre nézve reprezentatívak legyenek (1–2. táblázat).

1–2. táblázat

Normalizált és standardizált teljesítményfrekvenciák a városi vezetésre és az 1/3 városi, 1/3 országúti és 1/3 autópályán történő vezetésből álló teljes vizsgálati út súlyozott átlagára vonatkozóan

Teljesítmény A teljesítményosztály száma	$P_{c,norm,j}$ [-]		Városi	Teljes vizsgálati út
	Kezdeti érték >	Záró érték ≤	Időarány, $t_{C,j}$	
1		– 0,1	21,9700 %	18,5611 %
2	– 0,1	0,1	28,7900 %	21,8580 %
3	0,1	1	44,0000 %	43,4582 %
4	1	1,9	4,7400 %	13,2690 %
5	1,9	2,8	0,4500 %	2,3767 %
6	2,8	3,7	0,0450 %	0,4232 %
7	3,7	4,6	0,0040 %	0,0511 %
8	4,6	5,5	0,0004 %	0,0024 %
9	5,5		0,0003 %	0,0003 %

Az 1–2. táblázat $P_{c,norm}$ oszlopait denormalizálni kell a P_{drive}-val való megszorzás révén, ahol a P_{drive} a vizsgált jármű tényleges kerékteljesítménye a típus-jóváhagyási beállítások mellett a görgős fékpadon, v_{ref} és a_{ref} mellett.

$P_{c,j}$ [kW] = $P_{c,norm,\,j}$ × P_{drive}

$$P_{drive} = \frac{v_{ref}}{3{,}6} \times (f_0 + f_1 \times v_{ref} + f_2 \times v_{ref}^2 + TM_{WLTP} \times a_{ref}) \times 0{,}001$$

ahol:

— *j* az 1. táblázat szerinti teljesítményosztály száma

— v_{ref} = 66 km/h

— α_{ref} = 0,44 m/s²

— Az f_0, f_1, f_2 menetellenállási együtthatók a PEMS-vizsgálat tárgyát képező egyes járművek irányadó WLTP kigurulási menetellenállási értéke a XXI. melléklet 4. almellékletének 2.4. pontjában meghatározottak szerint

— TM_{WLTP} a PEMS-vizsgálat tárgyát képező egyes járművek WLTP-vizsgálati tömege a XXI. melléklet 3.2.25. pontjában meghatározottak szerint.”

v. A 3.4.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

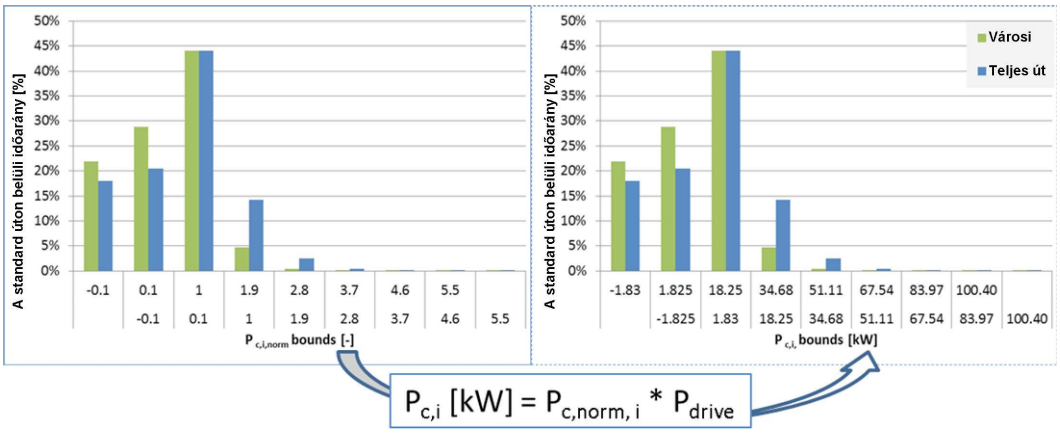
„3.4.2. *A kerékteljesítmény-osztályok korrigálása*

A legnagyobb kerékteljesítmény-osztály, amelyet figyelembe kell venni, az 1. táblázatban szereplő legnagyobb osztály, amely magában foglalja a (P_{rated} × 0,9) értéket). Az összes kizárt osztály időarányát hozzá kell adni a legnagyobb fennmaradó osztályhoz.

A vizsgált jármű egyes kerékteljesítmény-osztályainak felső és alsó határértékét úgy kell meghatározni, hogy valamennyi $P_{c,norm,j}$ értékből ki kell számítani a megfelelő $P_{c,j}$ értékét az 1. ábrának megfelelően.

1. ábra

A normalizált és standardizált teljesítményfrekvencia átalakítása járműspecifikus teljesítményfrekvenciává (vázlatos ábra)



A denormalizálásra az alábbiakban látható példa.

Példa a bemeneti adatokra:

Paraméter	Érték
f_0 [N]	86
f_1 [N/(km/h)]	0,8
f_2 [N/(km/h)²]	0,036
TM [kg]	1 590

Paraméter	Érték
P_{rated} [kW]	120 (1. példa)
P_{rated} [kW]	75 (2. példa)

A kapcsolódó eredmények:

P_{drive} = 66 [km/h]/3,6 × (86 + 0,8 [N/(km/h)] × 66 [km/h] + 0,036 [N/(km/h)] × (66 [km/h])^2 + 1 590 [kg] × 0,44 [m/s^2]) × 0,001

P_{drive} = 18,25 kW

2. táblázat

Denormalizált és standardizált teljesítményfrekvencia-értékek az 1. táblázatból (az 1. példára vonatkozóan)

A teljesítményosztály száma	$P_{c,j}$ [kW]		Városi	Teljes vizsgálati út
	Kezdeti érték >	Záró érték ≤	Időarány, $t_{C,j}$ [%]	
1		– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6	51,088	67,509	0,045 %	0,4232 %
7	67,509	83,930	0,004 %	0,0511 %
8	83,930	100,351	0,0004 %	0,0024 %
9	100,351		0,00025 %	0,0003 %

([1]) A legnagyobb kerékteljesítmény-osztály, amelyet figyelembe kell venni, a 0,9 × Prated értéket tartalmazó osztály. Itt 0,9 × 120 = 108.

3. táblázat

Denormalizált és standardizált teljesítményfrekvencia-értékek az 1. táblázatból (a 2. példára vonatkozóan)

Teljesítmény A teljesítményosztály száma	$P_{c,j}$ [kW]		Városi	Teljes vizsgálati út
	Kezdeti érték >	Záró érték ≤	Időarány, $t_{C,j}$ [%]	
1	Összes < – 1,825	– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %

Teljesítmény A teljesítményosztály száma	$P_{c,j}$ [kW]		Városi	Teljes vizsgálati út
	Kezdeti érték >	Záró érték ≤	Időarány, $t_{C,j}$ [%]	
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6 ([1])	51,088	Összes > 51,088	0,04965 %	0,4770 %
7	67,509	83,930	—	—
8	83,930	100,351	—	—
9	100,351	Összes > 100,375	—	—

([1]) A legnagyobb kerékteljesítmény-osztály, amelyet figyelembe kell venni, a 0,9 × P_{rated} értéket tartalmazó osztály. Itt 0,9 × 75 = 67,5."

3. A V. melléklet 2.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„2.3. 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. almellékletének 4.2.1.2. pontja tartalmazza. Ehelyett a gyártó úgy is dönthet, hogy az interpolációs családba tartozó járműre vonatkozóan az ENSZ EGB 83. sz. előírás 4a melléklete 7. függelékének rendelkezései szerint meghatározott kigurulási menetellenállást alkalmazza."

4. A VI. melléklet 5.2.8. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„5.2.8. Az előző 5.2.1–5.2.7. pont alóli kivételként a többrétegű vagy fém-tüzelőanyagtartályt alkalmazó gyártó úgy is dönthet, hogy a fent említett teljes mérési eljárás helyett a következő rögzített áteresztési tényezőt (APF) alkalmazza:

Többrétegű/fém-tüzelőanyagtartály APF = 120 mg/24h"

5. A VII. melléklet 3.10. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„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. almellékletének 4.2.1.2. pontja tartalmazza."

6. A VIII. melléklet 3.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„3.3. 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. almellékletének 4.2.1.2. pontja tartalmazza. Ehelyett a gyártó úgy is dönthet, hogy az interpolációs családba tartozó járműre vonatkozóan az ENSZ EGB 83. sz. előírás 4a melléklete 7. függelékének rendelkezései szerint meghatározott kigurulási menetellenállást alkalmazza."

7. A XII. melléklet 5.4. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„5.4. A kigurulási menetellenállás megállapításához az alapjármű gyártójának egy befejezett jármű reprezentatív járművét kell megvizsgálnia. A gyártó a XXI. melléklet 4. almellékletének 5. pontjában foglaltak szerint kiszámítja a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család H_M és L_M járművének kigurulási menetellenállási együtthatóját, majd meghatározza mindkét jármű CO_2-kibocsátását és üzemanyag-fogyasztását. Az alapjármű gyártója közzéteszi a XXI. melléklet 7. almellékletében meghatározottak szerint a befejezett járművek paraméterei alapján a végleges üzemanyag-fogyasztási és CO_2-értékek megállapításához szükséges számítási eszközt.".

8. A XXI. mellékletet a következőképpen kell helyesbíteni:

a) A 3.2.19. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.19. »Irányadó kigurulási menetellenállás«: a görgős próbapadon reprodukálandó kigurulási menetellenállás.";

b) A 4. almelléklet a következőképpen módosul:

i. az 5.1.1.1. pontban az „RR" jelhez tartozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„RR a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család egyes járműveinek esetében a gumiabroncsok gördülési ellenállási osztályának értéke, kg/t;";

ii. az 5.1.2.1. pontban az „RR" jelhez tartozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„RR a kigurulási menetellenállási mátrix szerinti család egyes járműveinek esetében a gumiabroncsok gördülési ellenállási osztályának értéke, kg/t;";

iii. a 8.2. pontban a második bekezdés utolsó mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„Irányadó menetellenállási értékek az almelléklet 5.1. pontjában meghatározott módszerrel kiszámított értékek.";

c) a 6a almelléklet a következő 3.7.3. ponttal egészül ki:

„3.7.3. Az ATCT-vizsgálaton mért égéstermék-kibocsátás különösen nem haladhatja meg a vizsgált járműre vonatkozó, a 715/2007/EK rendelet I. mellékletének 2. táblázatában szereplő Euro 6 kibocsátási határértékeket.".