31998L0077

1998.10.23. *AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA* L 286/34

A BIZOTTSÁG 98/77/EK IRÁNYELVE
(1998. október 2.)
a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 96/69/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel [1] módosított, a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. március 20-i 70/220/EKG tanácsi irányelvre [2],

mivel a 70/220/EGK irányelv egyike a legutóbb a 98/14/EK bizottsági irányelvvel [3] módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvben [4] meghatározott típusjóváhagyási eljárás szerinti külön irányelveknek;

mivel a 70/156/EGK irányelv 13. cikkének (2) bekezdése megállapítja, hogy a 13. cikkben foglalt eljárás az önálló műszaki egységek típusjóváhagyására vonatkozó rendelkezéseknek az egyes külön irányelvekbe történő felvételére is vonatkozik;

mivel annak érdekében, hogy harmonizált alapelvek biztosítják a fedélzeti diagnosztikai rendszerekkel nem rendelkező M_1 és N_1 kategóriájú gépjárművekre felszerelendő cserekatalizátorok megfelelő minőségét, célszerű a 70/220/EGK irányelvet kiegészíteni a cserekatalizátorok mint önálló műszaki egységek EK-típusjóváhagyására vonatkozó új műszaki követelményekkel; mivel ezek a műszaki követelmények összhangban vannak az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának a gépjárművek cserekatalizátoraira vonatkozó 103. előírásában [5] elfogadott műszaki követelményekkel;

mivel a műszaki fejlődésnek megfelelően célszerű a 70/220/EGK irányelvet kiegészíteni a cseppfolyós PB-gázzal vagy földgázzal üzemeltethető gépjárművek EK-típusjóváhagyására vonatkozó új műszaki követelményekkel; mivel a PB-gáznak és a földgáznak gépjárművek tüzelőanyagaként történő alkalmazása igen kismértékű szennyezőanyag-kibocsátási szint elérését teszi lehetővé és ezért előnyöket kell élveznie az EK-típusjóváhagyási rendszerben; mivel ezek a műszaki követelmények összhangban vannak az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátás szempontjából történő jóváhagyására vonatkozó 83. előírásában [6] elfogadott műszaki követelményekkel;

mivel pontosítani szükséges a gépjárművek gördülési ellenállásának mérési módszereit;

mivel ennek az irányelvnek a rendelkezései összhangban állnak a 70/156/EGK irányelvvel létrehozott, a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 70/220/EGK tanácsi irányelv 1. cikke helyébe az alábbi cikk lép:

„*1. cikk*

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

– »gépjármű«: bármely a 70/156/EGK irányelv II. melléklete A. szakaszában meghatározott jármű,

– »PB-gázzal vagy földgázzal való üzemelést biztosító felszerelések«: PB-gázzal vagy földgázzal való üzemeléshez szükséges szükséges alkatrészek, amelyeket egy vagy több adott gépjárműtípusba való beszerelésre terveztek, és amelyek a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott önálló műszaki egységként hagyhatók jóvá,

– »cserekatalizátor«: olyan katalizátor vagy katalizátorcsoport, melyet a 70/220/EGK irányelv szerint jóváhagyott gépjármű eredeti katalizátorának helyettesítésére szánnak, és amely a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint meghatározott önálló műszaki egységként hagyható jóvá.”

(1) HL L 76., 1970.4.6., 1. o.
(2) HL L 282., 1996.11.1., 64. o.
(3) HL L 42., 1970.2.23., 1. o.
(4) HL L 91., 1998.3.25., 1. o.
(5) Az Európai Gazdasági Bizottság 103. előírása (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.102).
(6) Az Európai Gazdasági Bizottság 83. előírása (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.82, módosítással).

2. cikk

A 70/220/EGK irányelv mellékletei ezen irányelv mellékletének megfelelően módosulnak.

3. cikk

(1) EK-típusjóváhagyású, fedélzeti diagnosztikai rendszerrel nem rendelkező gépjárművekbe történő beszerelésre szánt új csereka-talizátorokra vonatkozóan a tagállamok:

1. 1999. január 1-től nem:

   – tagadhatják meg a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerinti EK-típusjóváhagyás megadását, vagy

   – tilthatják meg ezek eladását vagy gépjárműre történő felszerelését,

   ha ezek megfelelnek az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek;

2. 1999. október 1-től a 70/156/EGK irányelv 7. cikke (2) bekezdésének rendelkezésére is figyelemmel megtagadják a csereka-talizátor(ok) eladását vagy gépjárműre történő felszerelését, ha azok nem olyan típusúak, amelyekre az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvnek megfelelően megadták a típusjóváhagyást.

(2) A PB-gáz vagy földgáz-üzemű, illetve a benzinnel vagy PB-gázzal és benzinnel vagy földgázzal üzemeltethető új gépjárművekre vonatkozólag a kibocsátások által okozott levegőszenyezéssel kapcsolatos okokból a tagállamok:

1. 1999. január 1-től kezdve nem:

   – tagadhatják meg a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerinti EK-típusjóváhagyás megadását, vagy

   – tagadhatják meg nemzeti típusjóváhagyás megadását, vagy

   – tilthatják meg ezek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését,

   ha ezek megfelelnek az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek;

2. 1999. október 1-től kezdve megtagadják az olyan új gépjárművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyek nem felelnek meg az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv rendelkezéseinek.

4. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1998. december 31-e előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

5. cikk

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

6. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1998. október 2-án.

a Bizottság részéről

Martin BANGEMANN

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A 70/220/EGK IRÁNYELV MELLÉKLETEINEK MÓDOSÍTÁSAI

A mellékletek jegyzéke

1. A mellékletek jegyzéke az alábbiak szerint módosul:

„IX a. MELLÉKLET: Gáz-halmazállapotú referencia-tüzelőanyagok részletes leírása”

„XII. MELLÉKLET: PB-gázüzemű vagy földgázüzemű gépjármű szennyezőanyag-kibocsátás szempontjából történő EK-típusjóváhagyása”

„XIII. MELLÉKLET: Cserekatalizátor mint önálló műszaki egység EK-típusjóváhagyása

1. függelék: Adatközlő lap

2. függelék: EK-típusbizonyítvány

3. függelék: EK-típusjóváhagyási jel.”

I. melléklet

2. Az 1. pont végére az alábbi bekezdések kerülnek beillesztésre:

„Ezen irányelvet alkalmazni kell az alábbiakra is:

– Az M_1 és N_1 kategóriájú gépjárművekre történő felszerelésre szánt cserekatalizátorok mint önálló műszaki egységek EK-típusjóváhagyási eljárása,

– Az M_1 és N_1 kategóriájú gépjárművekre történő felszerelésre szánt PB-gázzal vagy földgázzal való üzemelést biztosító felszerelés mint önálló műszaki egység EK-típusjóváhagyási eljárása, a kibocsátásra való tekintettel.”

3. A 2.4. pont helyébe a következő szöveg kerül:

„2.4. »gáz-halmazállapotú szennyezőanyag«: a kipufogógázzal kibocsátott szén-monoxid, nitrogén-dioxid (NO_2) egyenértékben kifejezett nitrogén-oxidok és

– benzin esetében $C_1H_{1,85}$,

– gázolaj esetében $C_1H_{1,86}$,

– PB-gáz esetében $C_1H_{2,525}$,

– földgáz esetében CH_4 feltételezett arányú szénhidrogének.”

4. Az alábbi 2.17-2.21. pont kerül beillesztésre:

„2.17. »eredeti katalizátor«: olyan katalizátor vagy katalizátor-csoport, amelyre kiterjed a gépjárműre megadott típusjóváhagyás, és amelynek típusa fel van tüntetve az irányelv II. melléklete szerinti dokumentációban.

2.18. »cserekatalizátor«: olyan katalizátor vagy katalizátor-csoport, amelyre ennek az irányelvnek a XIII. melléklete szerinti, a 2.17. pont szerint meghatározottaktól eltérő jóváhagyás szerezhető.

2.19. »PB-gázzal vagy földgázzal való üzemelést biztosító felszerelések«: PB-gázzal vagy földgázzal való üzemeléshez szükséges alkatrészek, amelyeket egy vagy több adott gépjárműtípusba történő beszerelésre terveztek, és amelyek önálló műszaki egységként hagyhatók jóvá.

2.20. A »járműcsalád« a XII. melléklet alkalmazásában egy »alapjármű« által meghatározott gépjármű-típuscsoport.

2.21. a »motor tüzelőanyag-igénye« az a tüzelőanyag-típus, amellyel a motor szokásos körülmények között üzemel:

– benzin,

– PB-gáz (cseppfolyós propán-bután gáz),

– FG (földgáz),

– benzin és PB-gáz,

– benzin és földgáz,

– gázolaj.”

5. Az 5.1.2. pont az alábbiak szerint módosul:

„5.1.2. Benzintartályok töltőnyílásai:”.

6. Az alábbi új 5.2.2. pont kerül beillesztésre:

„5.2.2. A PB-gáz vagy földgáz-üzemű, külső gyújtású motorral felszerelt gépjárműveket csak az alábbi vizsgálatoknak vetik alá:

– I. típusú vizsgálat (a hidegindítás után a kipufogócsőnél mért átlagos szennyezőanyag-kibocsátás szimulációja),

– II. típusú vizsgálat (szénmonoxid-kibocsátás üresjáraton),

– III. típusú vizsgálat (kartergáz-kibocsátás),

– V. típusú vizsgálat (a kibocsátáscsökkentő berendezések tartóssága).”

7. Az alábbi 5.3.1.2.1.1. és 5.3.1.2.1.2. pont kerül beillesztésre:

„5.3.1.2.1.1. A PB-gázüzemű vagy földgáz-üzemű gépjárműveket az I. típusú vizsgálat során a XII. melléklet szerinti PB-gáz vagy földgáz összetétel-változatokkal vizsgálják. Azokat a gépjárműveket, amelyek mind benzinnel, mind PB-gázzal vagy földgázzal üzemeltethetők, az I. típusú vizsgálat során mindkét típusú tüzelőanyaggal kell vizsgálni, amelynek során a PB-gázzal vagy földgázzal történő üzemeltetést a XII. melléklet szerinti PB-gáz vagy földgáz összetétel-változatokkal kell elvégezni.

5.3.1.2.1.2. Az 5.3.1.2.1.1. pont követelményeitől eltérően az olyan gépjárműveket, amelyek mind benzinnel, mind gáz tüzelőanyaggal üzemeltethetők, de amelyekben csak szükséghelyzetben vagy az indításhoz használnak benzint, és amelyek benzintartályába nem tölthető 15 liternél több tüzelőanyag, az I. típusú vizsgálat szempontjából olyannak kell tekinteni, mint amelyek csak gáz tüzelőanyaggal működnek.”

8. Az alábbi új 5.3.1.4.2. pont kerül beillesztésre:

„5.3.1.4.2. Ha a vizsgálatokat gáz tüzelőanyagokkal végzik, a gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátás eredő tömegének kisebbnek kell lennie, mint a benzinmotoros gépjárművekre a fenti táblázatban megadott határérték.”

9. Az alábbi új 5.3.2.1.1. és 5.3.2.1.2. pont kerül beillesztésre:

„5.3.2.1.1. Azokat a gépjárműveket, amelyek mind benzinnel, mind PB-gázzal vagy földgázzal üzemeltethetők, a II. típusú vizsgálat során mindkét fajta tüzelőanyaggal kell vizsgálni.

5.3.2.1.2. A fenti 5.3.2.1.1. pont követelményeitől eltérően az olyan gépjárműveket, amelyek mind benzinnel, mind gáz tüzelőanyaggal üzemeltethetők, de amelyekben csak szükséghelyzetben vagy az indításhoz használnak benzint, és amelyek benzintartályába nem tölthető 15 liternél több tüzelőanyag, a II. típusú vizsgálat szempontjából olyannak kell tekinteni, mint amelyek csak gáz tüzelőanyaggal működnek.”

10. Az alábbi új 5.3.3.1.1. és 5.3.3.1.2. pont kerül beillesztésre:

„5.3.3.1.1. Azokat a gépjárműveket, amelyek mind benzinnel, mind PB-gázzal vagy földgázzal üzemeltethetők, a III. típusú vizsgálat során csak benzinnel kell vizsgálni.

5.3.3.1.2. Az 5.3.3.1.1. pont követelményeitől eltérően az olyan gépjárműveket, amelyek mind benzinnel, mind gáz tüzelőanyaggal üzemeltethetők, de amelyekben csak szükséghelyzetben vagy az indításhoz használnak benzint, és amelyek benzintartályába nem tölthető 15 liternél több benzin, a III. típusú vizsgálat szempontjából olyannak tekintendők, mint amelyek csak gáz tüzelőanyaggal működnek.”

11. Az 5.3.4.1. pont az alábbiak szerint módosul:

„5.3.4.1. … amelyek sűrítéses gyújtású motorral vannak felszerelve és a PB-gázüzemű vagy földgáz-üzemű gépjárművek.

5.3.4.1.1. Azokat a gépjárműveket, amelyek mind benzinnel, mind PB-gázzal vagy földgázzal üzemeltethetők, a IV. típusú vizsgálat során csak benzinnel kell vizsgálni.”

12. Az alábbi új 5.3.5.1.1. pont kerül beillesztésre:

„5.3.5.1.1. Azokat a gépjárműveket, amelyek mind benzinnel, mind PB-gázzal vagy földgázzal üzemeltethetők, az V. típusú vizsgálat során csak benzinnel kell vizsgálni.”

13. Az alábbi új 5.3.8 pont kerül beillesztésre:

„5.3.8. A cserekatalizátor jóváhagyása.

5.3.8.1. A vizsgálatot csak olyan cserekatalizátoroknál kell elvégezni, amelyeket fedélzeti diagnosztikai rendszerekkel nem rendelkező EK-típusjóváhagyással rendelkező gépjárművekbe kívánnak beszerelni a XIII. melléklet szerint.”

II. melléklet (Adatközlő lap)

14. A 3.2.2. pont az alábbiak szerint módosul:

„3.2.2. Tüzelőanyag: gázolaj/benzin/PB-gáz/földgáz [1]”

15. Az alábbi 3.2.15. és 3.2.16. pont kerül beillesztésre:

„3.2.1.5. PB-gáz tüzelőanyag-ellátó rendszer: van/nincs [1]

3.2.1.5.1. A 70/220/EGK irányelv szerinti jóváhagyási szám (*):

3.2.1.5.2. Elektronikus motorvezérlő egység a PB-gáz tüzelőanyag-ellátáshoz:

3.2.1.5.2.1. Gyártmány(ok): .....

3.2.1.5.2.2. Típus(ok): .....

3.2.1.5.2.3. Légszennyezés-függő beállítási lehetőségek: .....

3.2.1.5.3. További dokumentáció:

3.2.1.5.3.1. A katalizátorvédelem leírása a benzinüzemről PB-gázüzemre és vissza történő átváltás során: .....

3.2.1.5.3.2. A rendszer elrendezése (elektromos csatlakozások, vákuum-csatlakozások nyomáskiegyenlítő tömlői, stb.): .....

3.2.1.5.3.3. A jelzés rajza: .....

3.2.1.6. Földgáz tüzelőanyag-ellátó rendszer: van/nincs [1]

3.2.1.6.1. A 70/220/EGK irányelv szerinti jóváhagyási szám (*): .....

3.2.1.6.2. Elektronikus motorvezérlő egység a földgáz tüzelőanyag-ellátáshoz:

3.2.1.6.2.1. Gyártmány(ok): .....

3.2.1.6.2.2. Típus(ok): .....

3.2.1.6.2.3. Légszennyezésfüggő kapcsolódó beállítási lehetőségek: .....

3.2.1.6.3. További dokumentációk: .....

3.2.1.6.3.1. A katalizátorvédelem leírása a benzinüzemről földgázüzemre és vissza történő átváltás során: .....

3.2.1.6.3.2. A rendszer elrendezése (elektromos csatlakozások, vákuum-csatlakozások nyomáskiegyenlítő tömlői, stb.): .....

3.2.1.6.3.3. A jelzés rajza: .....

[1] A nem megfelelő rész törlendő.

(*) Amennyiben ezen irányelvet módosítják, hogy hatálya a gáz tüzelőanyagok tartályaira is kiterjedjen.”

III. melléklet (I. típusú vizsgálat)

16. Az 1. pont az alábbiak szerint változik:

„1. Bevezetés

Ez a melléklet az I. melléklet 5.3.1. pontjában meghatározott I. típusú vizsgálati eljárást írja le. Ha az alkalmazásra kerülő referencia-tüzelőanyag PB-gáz vagy földgáz, a XIII. melléklet rendelkezéseit is alkalmazni kell."

17. Az alábbi új 3.2.1. pont kerül beillesztésre:

„3.2.1. Azokat a gépjárműveket, amelyek mind benzinnel, mind PB-gázzal vagy földgázzal üzemeltethetők, a XII. mellékletnek megfelelően a IX a. mellékletben meghatározott referencia-tüzelőanyaggal (tüzelőanyagokkal) kell vizsgálni."

18. Az alábbi 5.3.1.1 pontot kerül beillesztésre:

„5.3.1.1. PB-gázüzemű vagy földgázüzemű külső gyújtású motorokkal felszerelt gépjárműveknél, vagy azoknál, amelyek benzinnel, illetve PB-gázzal vagy földgázzal is üzemeltethetők az első gáz referencia-tüzelőanyaggal és a második gáz referencia-tüzelőanyaggal végzett vizsgálat között, a második referencia-tüzelőanyaggal végzett vizsgálat előtt a gépjárművet előkezelni kell. Ezt az előkezelést a második referencia-tüzelőanyaggal kell elvégezni, lefuttatva egy előkészítő ciklust, amely az e melléklet 1. függelékében leírt vizsgálati ciklus első szakaszának (városi szakasz) egyszeri és második szakaszának (városon kívüli szakasz) kétszeri elvégzéséből áll. A gyártó kívánságára a műszaki szolgálat egyetértése esetén, az előkezelő ciklus meghosszabbítható. A próbapadot az e melléklet 5.1. és 5.2. pontjának megfelelően kell beállítani."

19. Az alábbi új 6.2.3 pont kerül beillesztésre:

„6.2.3. Tüzelőanyagként PB-gáz vagy földgáz használata esetén megengedett, hogy a motor benzinnel induljon és egy, a gépjárművezető által nem módosítható, előre meghatározott idő után kapcsoljon át PB-gázra vagy földgázra."

20. A 8.2. pont az alábbiak szerint módosul:

„Szén-monoxid (CO) esetében:	d = 1,25 g/l
Szénhidrogének esetében:	
benzin: ($CH_{1,85}$)	d = 0,619 g/l
gázolaj ($CH_{1,86}$)	d = 0,619 g/l
PB-gáz ($CH_{2,525}$)	d = 0,649 g/l
földgáz (CH_4)	d = 0,714 g/l
Nitrogén-oxidok (NO_2) esetében:	d = 2,05 g/l".

21. A III. melléklet 3. függelékének 5.1.1.2.8. pontjában a K_R tényező meghatározása és a táblázat az alábbiak szerint változik:

– „… K_R = a gördülési ellenállás hőmérsékleti korrekciós tényezője, amelynek értéke $8{,}64 \times 10^{-3}$/ °C, vagy a gyártónak a hatóság által jóváhagyott korrekciós tényezője",

– „… és az egyes sebességekre az »a« és »b« együtthatót az alábbi táblázat határozza meg:

v (km/h)	a	b
20	$7{,}24 \times 10^{-5}$	0,82
40	$1{,}59 \times 10^{-4}$	0,54
60	$1{,}96 \times 10^{-4}$	0,33
80	$1{,}85 \times 10^{-4}$	0,23
100	$1{,}63 \times 10^{-4}$	0,18
120	$1{,}57 \times 10^{-4}$	0,14"

22. A III. melléklet 5. függelékének 3.1.3.5.2. pontja az alábbiak szerint módosul:

„3.1.3.5.2. … benzinre és gázolajra kevesebb, mint 3 térf. %, PB-gázra kevesebb, mint 2,2 térf. % és földgázra kevesebb, mint 1,5 térf. %.”

23. A III. melléklet 6. függelékének 2.3. pontja az alábbiak szerint módosul:

„2.3. …

– metán és tisztított levegő	1,00 < Rf < 1,15
	vagy
	1,00 < Rf < 1,05 földgáz-üzemű gépjárművekné

…”

24. A III. melléklet 8. függelékének 1.3. pontja az alábbiak szerint módosul:

„…

A hígítási tényező az alábbiak szerint számítható ki:

$$DF = \frac{13,4}{C_{co_2} + (C_{HC} + C_{co})10^{-4}}$$ benzinre és gázolajra 5a

$$DF = \frac{11,9}{C_{co_2} + (C_{HC} + C_{co})10^{-4}}$$ PB-gázra 5b

$$DF = \frac{9,5}{C_{co_2} + (C_{HC} + C_{co})10^{-4}}$$ földgázra 5c

…”

25. A III. melléklet 8. függelékének 1.5.2.3. pontjában a Q_{HC} értéke az alábbiak szerint módosul:

„Q_{HC} = 0,619 benzin és gázolaj esetében

Q_{HC} = 0,649 PB-gáz esetében

Q_{HC} = 0,714 földgáz esetében”

IV. melléklet (II. típusú vizsgálat)

26. Az alábbi új 2.2.1. pont kerül beillesztésre:

„2.2.1. A benzinnel, illetve PB-gázzal vagy földgázzal is üzemeltethető gépjárműveket az I. vizsgálatnál használt referencia-tüzelőanyaggal (tüzelőanyagokkal) kell vizsgálni.”

VII. melléklet (V. típusú vizsgálat)

27. A 3. pont helyébe az alábbi szöveg kerül:

„3. TÜZELŐANYAG

A tartóssági vizsgálatot megfelelő, kereskedelemben kapható tüzelőanyaggal kell végezni.”

IX a. melléklet

28. Az alábbi új IX a. melléklet kerül beillesztésre:

„IX a. MELLÉKLET

A GÁZ-HALMAZÁLLAPOTÚ REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK RÉSZLETES LEÍRÁSA

1. **A PB-gáz referencia-tüzelőanyagok műszaki adatai**

		A tüzelőanyag	B tüzelőanyag	Vizsgálati módszer
Összetétel	térf. %			ISO 7941
C3	térf. %	30 ± 2	85 ± 2	
C4	térf. %	a fennmaradó rész	a fennmaradó rész	
< C3, > C4	térf. %	max. 2 %	max. 2 %	
Olefinek	térf. %	9 ± 3	12 ± 3	
Párolgási maradékok	ppm	max. 50	max. 50	NFM 41-015
Víztartalom		semmi	semmi	szemrevételezés
Kéntartalom	tömeg ppm (*)	max. 50	max. 50	EN 24260
Hidrogén-szulfid		semmi	semmi	
Rézkorrózió	osztályozás	I. osztály	I. osztály	ISO 625 1 (**)
Szag		jellegzetes	jellegzetes	
MON		min. 89	min. 89	EN 589 B melléklet

(*) Az értéket normál körülmények (293,2 K (20 °C) és 101,3 kPa) mellett kell meghatározni.

(**) Ez a módszer nem feltétlenül határozza meg pontosan a korrodáló anyagok jelenlétét, ha a minta korróziógátlókat vagy más vegyi anyagokat tartalmaz, amelyek csökkentik a minta korrodáló hatását a rézlemezen. Ezért csak abból a célból, hogy a vizsgálati módszert meghamisítsa tilos ilyen anyagok hozzáadása.

2. **A földgáz referencia-tüzelőanyagok műszaki adatai**

G_{20} referencia-tüzelőanyag

Jellemzők	Egységek	Alap	Határértékek		Vizsgálati módszer
			Min.	Max.	
Összetétel:					
Metán		100	99	100	
Maradék	% mól	–	–	1	ISO 6974
[Semlegesek + C_2/C_2+]					
N_2					
Kéntartalom	mg/m^3 (*)	–	–	50	ISO 6326-5

G_{25} referencia-tüzelőanyag

Jellemzők	Egységek	Alap	Határértékek		Vizsgálati módszer
			Min.	Max.	
Összetétel:					
Metán		86	84	88	
Maradék	% mól	–	–	1	ISO 6974
[Semlegesek + C_2/C_2+]					
N_2		14	12	16	
Kéntartalom	mg/m^3 (*)	–	–	50	ISO 6326-5

(*) Az értéket normál körülmények (293,2 K (20 °C) és 101,3 kPa) mellett határozzák meg.

A Wobbe-index a térfogategységnyi gáz fűtőértékének és azonos referenciaviszonyok mellett mért relatív sűrűsége négyzetgyökének hányadosa:

$$\text{Wobbe -Index} = H_{gas}\sqrt{\rho_{air}}/\sqrt{\rho_{gas}}$$

ahol

$H_{gáz}$ = a tüzelőanyag fűtőértéke MJ/m^3 – ben mérve, 0 °C-on

$\rho_{levegő}$ = a levegő sűrűsége 0 °C-on

$\rho_{gáz}$ = a gáz sűrűsége 0 °C-on

A Wobbe-index bruttó vagy nettó érték attól függően, hogy a fűtőérték a bruttó vagy nettó fűtőérték-e.”

IX. melléklet

29. Egy új, 1.8.1. pont kerül beillesztésre a IX. melléklet függelékéhez:

„1.8.1. PB-gáz vagy földgáz-üzemű gépjárművek esetében:

1.8.1.1. A táblázat megismétlésre kerül minden referenciagázra – PB-gázra vagy földgázra –, jelezve, hogy az eredmények méréssel vagy számítással kerültek meghatározásra. A benzinnel, illetve PB-gázzal vagy földgázzal is üzemeltethető gépjárművek esetében: ismétlés szükséges benzinre és minden referencia PB-gázra és földgázra.

1.8.1.2. Az alapjármű jóváhagyási száma, ha a gépjármű egy járműcsaládhoz tartozik:

1.8.1.3. A család szennyezőanyag-kibocsátási eredményeinek »r« viszonyszámai gáz tüzelőanyagok esetében, minden szennyező anyagra.”

XII. melléklet

30. Az alábbi új XII. melléklet kerül beillesztésre:

„XII. MELLÉKLET

PB-GÁZ- VAGY FÖLDGÁZÜZEMŰ GÉPJÁRMŰVEK TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA SZENNYEZŐANYAG-KIBOCSÁTÁSUK SZEMPONTJÁBÓL

1. BEVEZETÉS

Ez a melléklet a PB-gázzal vagy földgázzal történő működtetés vizsgálata tekintetében azokat a különleges követelményeket írja le, amelyek egy PB-gázzal vagy földgázzal üzemelő gépjármű jóváhagyására, vagy olyan gépjármű jóváhagyására vonatkoznak, amely ólommentes benzinnel és PB-gázzal vagy földgázzal is üzemelhet.

A PB-gáz és a földgáz esetében a piacon igen sokféle tüzelőanyag-összetétel található meg, így szükséges, hogy a tüzelőanyagellátó rendszer tüzelőanyag-betáplálási mértéke igazodjon ezekhez az összetételekhez. E képesség igazolására a gépjárművet az I. vizsgálat során két szélső értéket képviselő referencia-tüzelőanyaggal kell vizsgálni, és igazolni kell a tüzelőanyag-ellátó rendszer önalkalmazkodó képességét. Ha egy gépjárműnél megtörtént a tüzelőanyag-ellátó rendszer alkalmazkodási képességének igazolása, ezt a gépjárművet egy család alapjárművének lehet tekinteni. A családhoz tartozás követelményeit kielégítő, ugyanilyen tüzelőanyag-ellátó rendszerrel ellátott gépjárműveket csak egyféle tüzelőanyaggal szükséges vizsgálni.

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ennek a mellékletnek az alkalmazásában:

2.1. Az alapjármű olyan gépjármű, amelyet arra választottak ki, hogy a tüzelőanyag-ellátó rendszer alkalmazkodási képességét e gépjárművön igazolják, és amelyre a család tagjai esetében hivatkoznak. Egy családban egynél több alapjármű is lehet.

2.2. A család tagja olyan gépjármű, amely az alábbi lényeges jellemzők tekintetében megegyezik az alapjárművé(ek)el:

2.2.1. a) ugyanaz a gépjárműgyártó készítette;

b) ugyanazok a szennyezőanyag-kibocsátási határértékek vonatkoznak rá;

c) ha a gázellátó rendszer az egész motort ellátó központi adagolóberendezéssel rendelkezik:

hitelesített teljesítménye az alapjármű motorteljesítményének 0,7-szerese és 1,15-szöröse közé esik;

ha a gázellátó rendszer egyedi, hengerenkénti adagolóberendezéssel rendelkezik:

hitelesített hengerenkénti teljesítménye az alapjármű teljesítményének 0,7-szerese és 1,15-szöröse közé esik;

d) ha a gépjármű katalizátorrendszerrel van ellátva, a katalizátor típusa ugyanaz, azaz hármashatású, oxidációs, NOx;

e) gázellátó rendszerét (a nyomásszabályozót is beleértve) ugyanaz a rendszergyártó készítette és ugyanolyan típusú: indukciós, gázbefecskendezéses (egypontú, többpontú), folyadékbefecskendezéses (egypontú, többpontú);

f) a gázellátó rendszert ugyanolyan típusú és műszaki tartalommal bíró, azonos szoftverelvet és vezérlési stratégiát alkalmazó elektronikus vezérlőegység vezérli.

2.2.2. A c) követelményre vonatkozóan: ha a bizonyítás során az mutatkozik, hogy két gázüzemű gépjármű ugyanazon család tagja lehetne, eltekintve P1 és P2 (P1 <P2) hitelesített teljesítményüktől, és mindkettőt alapjárműként vizsgálják, a családhoz tartozást minden olyan gépjárműre érvényesnek kell tekinteni, amelynek hitelesített teljesítménye 0,7·P1 és 1,15·P2 között van.

3. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA

Az EK-típusjóváhagyást az alábbi feltételekre figyelemmel lehet megadni:

3.1. Az alapjármű kipufogógáz-kibocsátásának jóváhagyása:

Bizonyítani kell az alapjárműnek azt a képességét, hogy alkalmazkodni tud a piacon előforduló összes tüzelőanyag-összetételhez. PB-gáz esetében eltérések vannak a C3/C4 összetételben. Földgáz esetében alapvetően kétféle, magas fűtőértékű (H-gáz) és alacsony fűtőértékű (L-gáz) tüzelőanyagtípus létezik, de mindkét tartomány meglehetősen széles; ezek jelentős mértékben a Wobbe-indexükben különböznek egymástól. A referencia-tüzelőanyagok tükrözik ezeket a változatokat.

3.1.1. Az alapjárműve(ke)t az I. típusú vizsgálat során a IX a. mellékletben szereplő két szélsőséges értéket mutató referencia-tüzelőanyaggal kell vizsgálni.

3.1.1.1. Ha az egyik tüzelőanyagról a másikra történő áttérés gyakorlatilag egy kapcsoló átállításával történik, ezt a kapcsolót nem szabad a típusjóváhagyás során használni. Ilyen esetben a gyártó kívánságára és a műszaki szolgálat egyetértése esetén, a III. melléklet 5.3.1. pontjában említett előkezelési ciklus meghosszabbítható.

3.1.2. A gépjármű(vek) akkor tekinthető(k) megfelelőnek, ha mindkét referencia-tüzelőanyaggal megfelel(nek) a kibocsátási határértékeknek.

3.1.3. Az egyes szennyezőanyagokra a kibocsátási eredmények „r" viszonyszámát az alábbiak szerint kell meghatározni:

$$r = \frac{\{\text{az egyik referencia-tüzelőanyag szennyezőanyag-kibocsátása}\}}{\{\text{a másik referencia-tüzelőanyag szennyezőanyag-kibocsátása}\}}$$

3.2. Egy, a családhoz tartozó gépjármű kipufogógáz-kibocsátásának jóváhagyása:

Egy, a családhoz tartozó gépjármű esetében az I. típusú vizsgálatot egy referencia-tüzelőanyaggal végzik el. E referencia-tüzelőanyag bármelyik referencia-tüzelőanyag lehet. A gépjárművet megfelelőnek kell tekinteni az alábbi követelmények teljesítése esetén:

3.2.1. a gépjármű megfelel a családhoz tartozás 2.2. pont szerinti meghatározásának.

3.2.2. Ha „r" nagyobb, mint 1,0, minden egyes szennyezőanyagra kapott vizsgálati eredményt megszorozzák az „r" tényezővel (lásd a 3.1.3. pontot). Ha „r" kisebb, mint 1,0, értékét 1-nek kell tekinteni. E szorzások eredményét kell tekinteni a végső szennyezőanyag-kibocsátási eredménynek. A gyártó kívánságára az I. típusú vizsgálatot a 2. referencia-tüzelőanyaggal vagy mindkét referencia-tüzelőanyaggal is el lehet végezni, hogy ne legyen szükség korrekcióra.

3.2.3. A gépjárműnek mind a mért, mind a számított szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében meg kell felelnie a vonatkozó kategóriára érvényes kibocsátási határértékeknek.

4. ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK

4.1. A gyártás-megfelelőség vizsgálatát olyan kereskedelmi tüzelőanyaggal lehet elvégezni, amelynek PB-gáz esetében C3/C4 viszonyszáma a referencia-tüzelőanyagok értékei közé, vagy földgáz esetében Wobbe-indexe a szélső értékeket képviselő referencia-tüzelőanyagok Wobbe-indexe közé esik. Ebben az esetben szükséges mellékelni a tüzelőanyag elemzési eredményeit."

XIII. melléklet

31. Az alábbi új XIII. melléklet kerül beillesztésre:

„XIII. MELLÉKLET

CSEREKATALIZÁTOR MINT ÖNÁLLÓ MŰSZAKI EGYSÉG EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA

1. A RENDELET HATÁLYA

E melléklet olyan, a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja értelmében önálló műszaki egységet képező katalizátoroknak az EK-típusjóváhagyására vonatkozik, amelyeket egy vagy több adott típusú M_1 és N_1 [1] $_k$ategóriájú gépjárműre cserealkatrészként szerelnek fel [2].

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ennek a mellékletnek az alkalmazásában:

2.1. „eredeti katalizátor": meghatározását lásd az I. melléklet 2.17. pontjában;

---

[1] A 70/156/EGK irányelv II. melléklet A. pontjának meghatározása szerint.

[2] E mellékletet nem kell alkalmazni olyan cserekatalizátorokra, amelyeket fedélzeti diagnosztikai rendszerrel ellátott M_1 és N_1 kategóriájú gépjárműre kívánnak felszerelni.

2.2. „cserekatalizátor”: meghatározását lásd az I. melléklet 2.18. pontjában;

2.3. „katalizátortípus”: olyan katalizátorok, amelyek nem különböznek egymástól olyan lényeges szempontokból, mint:

2.3.1. a bevonattal ellátott hordozórétegek száma, szerkezete és anyaga;

2.3.2. a katalitikus reakció módja (oxidációs, hármas hatású, stb.);

2.3.3. térfogat, a homlokfelület és a hordozóréteg hosszának aránya;

2.3.4. katalizáló anyag mennyisége;

2.3.5. katalizáló anyag aránya;

2.3.6. cellasűrűség;

2.3.7. méretek és alak;

2.3.8. hővédelem.

2.4. „gépjárműtípus”: meghatározását lásd az I. melléklet 2.1 pontjában.

2.5. „cserekatalizátorok jóváhagyása”: olyan katalizátor jóváhagyása, amelyet cserealkatrészként kívánnak felszerelni egy vagy több meghatározott gépjárműtípusra a szennyezőanyag-kibocsátás és a zajszint korlátozása, valamint a gépjármű teljesítményének befolyásolása érdekében.

3. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

3.1. Egy cserekatalizátor típusnak a 70/156/EGK irányelv 3. cikkének (4) bekezdése szerinti EK-típusjóváhagyására irányuló kérelmet a gyártó nyújtja be.

3.2. Az adatközlő lap mintája e melléklet 1. függelékében látható.

3.3. A típusjóváhagyási vizsgálatot végző műszaki szolgálathoz az alábbiakat kell benyújtani:

3.3.1. A 70/220/EGK irányelvvel összhangban jóváhagyott típusú gépjárműv(ek)et, új eredeti katalizátorral felszerelve. Ez(eke)t a gépjárműve(ke)t a kérelmező választja ki a műszaki szolgálat egyetértésével. A gépjárműnek (gépjárműveknek) meg kell felelnie (felelniük) az ezen irányelv III. melléklete 5. pontjában foglalt követelményeknek.

A vizsgálati gépjármű(vek) kibocsátáscsökkentő berendezése nem lehet hibás; minden túlzott mértékben elhasználódott vagy hibásan működő, a kibocsátással kapcsolatban álló eredeti alkatrészt meg kell javítani, vagy ki kell cserélni. A kibocsátási vizsgálat előtt a vizsgálati gépjárműve(ke)t a gyártó előírásainak megfelelően kell állítani és beszabályozni.

3.3.2. Egy cserekatalizátor-típus mintapéldánya. A mintapéldányon világosan és eltávolíthatatlan módon fel kell tüntetni a kérelmező kereskedelmi nevét vagy jelét és kereskedelmi megjelölését.

4. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA

4.1. A vonatkozó követelmények teljesülése esetén a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (3) bekezdése szerinti EK-típusjóváhagyást meg kell adni.

4.2. Az EK-típusbizonyítvány egy mintája e melléklet 2. függelékében látható.

4.3. A 70/156/EGK irányelv VII. mellékletének megfelelően minden jóváhagyott cserekatalizátor-típusnak egy jóváhagyási számot adnak. Ugyanaz a tagállam nem adhatja ki ugyanazt a számot egy másik cserekatalizátor-típusra. Ugyanaz a típusjóváhagyási szám lehet érvényes erre a cserekatalizátor-típusra akkor is, ha ezt több különböző gépjárműtípuson alkalmazzák.

5. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI JEL

5.1. Minden az ezen irányelv szerint jóváhagyott típussal egyező, önálló műszaki egységet képező cserekatalizátort EK-típusjóváhagyási jellel látnak el.

5.2. Ez a jel egy „e” betűt körülvevő négyszögből áll, amelyet az EK-típusjóváhagyást megadó tagállam megkülönböztető számai vagy betűi követnek:

1. Németország	12. Ausztria
2. Franciaország	13. Luxemburg
3. Olaszország	17. Finnország
4. Hollandia	18. Dánia
5. Svédország	21. Portugália
6. Belgium	23. Görögország
9. Spanyolország	IRL Írország
11. Egyesült Királyság	

A négyszög közelében elhelyezve a 70/156/EGK irányelv VII. mellékletében említett típusjóváhagyási szám 4. pontjában szereplő „alap jóváhagyási számot” is tartalmaznia kell, amelyet a 70/220/EGK irányelv módosításának sorszámát jelölő két szám előz meg, amely módosítás az EK-alkatrésztípusjóváhagyás megadásának időpontjában a legújabb műszaki módosítás volt. Ebben az irányelvben ez a sorszám 00.

5.3. Az 5.2. pontban említett típusjóváhagyási jelnek világosan olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie.

5.4. E melléklet 3. függelékében példák találhatók a fent említett jóváhagyási jel és jóváhagyási adatok elrendezésére.

6. KÖVETELMÉNYEK

6.1. Általános követelmények

6.1.1. A cserekatalizátort úgy kell megtervezni, elkészíteni, és úgy lehessen felszerelni, hogy a gépjármű megfelelhessen az ezen irányelv mindazon rendelkezéseinek, amelyeknek eredetileg megfelelt, és a szennyezőanyag-kibocsátás hatékony módon korlátozva legyen a gépjármű teljes rendes élettartama alatt, szokásos üzemi körülmények között.

6.1.2. A cserekatalizátort pontosan oda kell felszerelni, ahol az eredeti katalizátor volt, és a kipufogóvezetéken lévő oxigén-mintavevő szonda (szondák) helye lehetőleg ne változzék.

6.1.3. Ha az eredeti katalizátor el volt látva hővédelemmel, a cserekatalizátort ezzel egyenértékű hővédelemmel kell ellátni.

6.1.4. A cserekatalizátornak tartósnak kell lennie, azaz úgy kell megtervezni, elkészíteni, és úgy lehessen felszerelni, hogy elvárható mértékben ellenálljon a rá ható korróziós és oxidációs hatásoknak, figyelembe véve a gépjármű üzemi körülményeit.

6.2. A szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó követelmények

A jóváhagyásra szánt típusú cserekatalizátorral felszerelt, e melléklet 3.3.1. pontjában említett gépjárműv(ek)et egy I. típusú vizsgálatnak vetik alá az ezen irányelvnek vonatkozó mellékletében leírt feltételek mellett abból a célból, hogy a cserekatalizátor hatásosságát össze lehessen hasonlítani az eredeti katalizátoréval, az alább leírt eljárásnak megfelelően.

6.2.1. Az összehasonlítási alap meghatározása

A gépjárműve(ke)t egy új eredeti katalizátorral (lásd a 3.3.1. pontot) kell felszerelni, amelyet 12, városon kívüli ciklus (I. típusú vizsgálat, 2. pont) során kell be járatni.

Az előkondicionálás után a gépjárművet egy viszonylag állandó, 293 K és 303 K (20 °C és 30 °C) közötti hőmérsékletű helyiségben kell tárolni. Ezt a kondicionálást legalább hat órán át kell fenntartani és addig kell folytatni, amíg a motorolaj és a hűtőfolyadék hőmérséklete ± 2 K-re meg nem közelíti a helyiség hőmérsékletét. Ezt követően három I. típusú vizsgálatot kell végezni.

6.2.2. Kipufogógáz-vizsgálat a cserekatalizátorral

A próbajármű(vek) eredeti katalizátorát fel kell cserélni a cserekatalizátorral (lásd a 3.3.2. pontot), melyet 12 városon kívüli ciklus (I. típusú vizsgálat, 2.pont) során kell bejáratni.

Az előkondicionálás után a gépjárművet egy aránylag állandó, 293 K és 303 K (20 °C és 30 °C) közötti hőmérsékletű helyiségben kell tárolni. Ezt a kondicionálást legalább hat órán át kell fenntartani és addig kell folytatni, amíg a motorolaj és a hűtőfolyadék hőmérséklete ± 2 K-re meg nem közelíti a helyiség hőmérsékletét. Ezt követően három I. típusú vizsgálatot kell végezni.

6.2.3. A cserekatalizátorral felszerelt gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának kiértékelése

Az eredeti katalizátorral felszerelt próbajármű(vek)nek meg kell felelnie (felelniük) a gépjármű(vek) típusjóváhagyása szerinti határértékeknek, beleértve, adott esetben, a gépjármű(vek) típusjóváhagyása során alkalmazott romlási tényezőket is.

A cserekatalizátorral felszerelt gépjármű(vek) szennyezőanyag-kibocsátására vonatkozó követelményeket akkor kell teljesítettnek tekinteni, ha az eredmények minden szabályozott szennyezőanyag (CO, HC + NO_2 és részecskék) tekintetében kielégítik az alábbi feltételeket:

$M \leq 0{,}85\ S + 0{,}4\ G$ (1)

$M \leq G$ (2)

ahol:

M egy szennyezőanyag (CO vagy részecskék) kibocsátásának vagy két szennyezőanyag (H + N_2) összegének átlagértéke a cserekatalizátorral végzett három I. típusú vizsgálat során.

S egy szennyezőanyag (CO vagy részecskék) kibocsátásának vagy két szennyezőanyag (H + N_2) összegének átlagértéke az eredeti katalizátorral végzett három I. típusú vizsgálat során.

G egy szennyezőanyag (CO vagy részecskék) kibocsátásának vagy két szennyezőanyag (H + N_2) összegének határértéke a gépjármű(vek) típusjóváhagyásának megfelelően, osztva, adott esetben, a 6.4. pont szerint meghatározott romlási tényezővel.

Ha a jóváhagyást több, azonos gépjárműgyártótól származó különböző gépjárműtípusra alkalmazzák, és feltéve hogy ezek a különböző típusú gépjárművek ugyanazzal a típusú eredeti katalizátorral vannak felszerelve, az I. típusú vizsgálat legalább két gépjárműre korlátozható, amelyeket a jóváhagyást végző műszaki szolgálat egyetértését követően választanak ki.

6.3. A zajra és a kipufogórendszer ellennyomására vonatkozó követelmények

A cserekatalizátornak meg kell felelnie a 70/157/EGK irányelv II. mellékletének műszaki követelményeinek.

6.4. Tartóssági követelmények

A cserekatalizátornak meg kell felelnie az ezen irányelv I. melléklete 5.3.5. pontja követelményeinek, azaz az V. típusú vizsgálatnak vagy az I. típusú vizsgálatra vonatkozó alábbi táblázat szerinti romlási tényezőknek.

XIII.6.4 táblázat

Motorkategória	Romlási tényezők		
	CO	HC + NO_2	Részecskék
Külső gyújtású	1,2	1,2	–
Sűrítéses gyújtású	1,1	1,0	1,2

7. TÍPUSMÓDOSÍTÁS ÉS A JÓVÁHAGYÁS MÓDOSÍTÁSAI

Az ezen irányelv szerinti típusjóváhagyás módosítása esetén a 70/156/EGK irányelv 5. cikkének rendelkezéseit kell alkalmazni.

8. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE

A gyártás megfelelőségét biztosító intézkedéseket a 70/156/EGK irányelv 10. cikke rendelkezéseinek megfelelően kell meghozni.

8.2. Különös rendelkezések

8.2.1. A 70/156/EGK irányelv X. mellékletének 2.2. pontjában említett ellenőrzéseknek ki kell terjedniük az e melléklet 2.3. pontjában meghatározott jellemzőknek való megfelelés vizsgálatára is.

8.2.2. A 70/156/EGK irányelv X. mellékletének 2.4.4. pontja alkalmazásában az e melléklet 6.2. pontjában (szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó követelmények) leírt vizsgálatokat lehet elvégezni. Ez esetben a jóváhagyás birtokosa lehetőségként kérheti, hogy az összehasonlítás alapjának ne az eredeti katalizátort tekintsék, hanem a típusjóváhagyási vizsgálatok során használt cserekatalizátort (vagy egy másik mintát, amely a jóváhagyott típussal megegyezőnek bizonyult). Ekkor a vizsgálat alatt álló mintával mért szennyezőanyag-kibocsátási értékek átlaga nem haladhatja meg 15 %-nál nagyobb mértékben a referenciaként használt mintával mért átlagértékeket.

1. függelék

Cserekatalizátorok EK típusjóváhagyására vonatkozó… sz. adatközlő lap (a legutóbb a… irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv)

Az alábbi adatközlő lapot, adott esetben, tartalomjegyzékkel együtt három példányban kell benyújtani. Az A4 formátumú vagy A4 formátumra hajtogatott rajzoknak megfelelő léptékűnek és részletességűnek kell lenniük. Az esetleg mellékelt fényképeknek megfelelő részletességűnek kell lenniük.

Ha a rendszerek, részegységek vagy önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel vannak ellátva, az ezekre vonatkozó adatokat is meg kell adni.

0. ÁLTALÁNOS ADATOK

0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....

0.2. Típus: .....

0.5 A gyártó neve és címe: .....

0.7 Részegységek és önálló műszaki egységek esetében az EK-típusjóváhagyási jel helye és felerősítésének módja: .....
.....

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

1. A BERENDEZÉS LEÍRÁSA

1.1. A cserekatalizátor gyártmánya és típusa: .....

1.2. A cserekatalizátor rajzai, különös tekintettel az e melléklet 2.3 pontjában említett valamennyi jellemző azonosíthatóságára: .....

1.3. Annak a gépjárműtípus(ok)nak a leírása, amelyeken a cserekatalizátort alkalmazni kívánják: .....
.....

1.3.1. A motor- és gépjárműtípus(oka)t jellemző szám(ok) és/vagy jel(ek): .....

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

2. függelék

MINTA

(legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm))

EGK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

A HATÓSÁG
BÉLYEGZŐJE

Gépjármű/alkatrész/önálló műszaki egység (1) típusának az …./…./EK irányelvvel módosított …./…./EK irányelv szerinti

- típusjóváhagyásáról (1)
- típusjóváhagyás-kiterjesztéséről (1)
- típusjóváhagyás elutasításáról (1)
- típusjóváhagyás visszavonásáról (1)

szóló közlemény. .....

Típusjóváhagyási szám: .....

A kiterjesztés oka: .....

I. RÉSZ

0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....

0.2. Típus: .....

0.3. A típusazonosítás módja, ha fel van tüntetve a gépjárművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen (1) (2): .....
.....

0.3.1. A jelzés helye: .....

0.4. A gépjármű kategóriája (1) (3): .....

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) címe: .....

(1) A nem megfelelő rész törlendő.

(2) Ha a típus azonosítására szolgáló jelölés olyan karaktereket tartalmaz, amelyek az e típusbizonyítvány által érintett gépjármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység típusleírása szempontjából nem lényegesek, az ilyen karaktereket a dokumentációban a „?” jellel kell helyettesíteni (pl. ABC?123?).

(3) A 70/156/EGK irányelv II. mellékletének A. pontja szerint.

II. RÉSZ

1. Kiegészítő információk (adott esetben): (lásd a kiegészítést)
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....
3. A vizsgálati jegyzőkönyv kelte: .....
4. A vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....
5. Megjegyzések (ha vannak): (lásd a kiegészítést)
6. Hely: .....
7. Dátum: .....
8. Aláírás: .....
9. A jóváhagyó hatóságnál elhelyezett, kívánságra hozzáférhető tájékoztató dokumentumcsomag jegyzéke mellékelve van.

Kiegészítés

a… sz. EK-típusbizonyítványhoz

gépjárművek cserekatalizátorainak önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozóan, tekintettel a legutóbb a… irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvre.

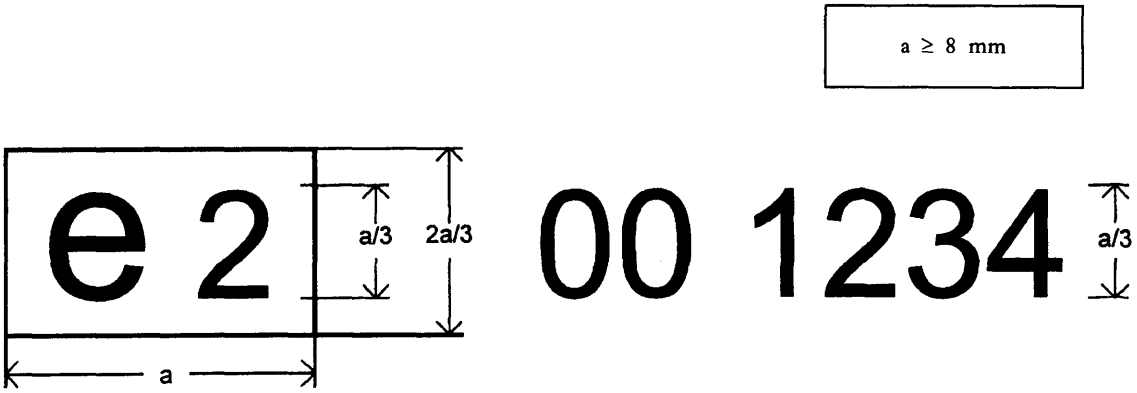
1. Kiegészítő információ
1.1. A cserekatalizátor gyártmánya és típusa: .....
1.2. A gépjárműtípus(ok), amelyekre a katalizátor cserealkatrészként megfelel: .....
1.3. A gépjárműtípus(ok), amely(ek)en a cserekatalizátort vizsgálták: .....
5. Megjegyzések: .....

---

3. függelék

Az EK-típusjóváhagyási jel mintája

(lásd e melléklet 5.2. pontját)



A fenti jóváhagyási jel, amely a cserekatalizátor egyik alkatrészére kerül felerősítésre, azt mutatja, hogy a szóban forgó típust Franciaországban (e 2) hagyták jóvá, ezen irányelvnek megfelelően. A jóváhagyási szám két első számjegye (00) a 70/220/EGK irányelv legújabb módosításának sorszámára utal. Az ezt követő négy számjegy (1234) a jóváhagyó hatóság által a cserekatalizátorra adott alap-jóváhagyási szám."