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

►B

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/1153 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2017. június 2.)

a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 175., 2017.7.7., 679. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	A Bizottság (EU) 2017/1231 végrehajtási rendelete (2017. június 6.)	L 177	11	2017.7.8.

▼B

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/1153 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2017. június 2.)

a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet a következőkről rendelkezik:

a) módszertan az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletével összhangban mért szén-dioxid-kibocsátások és a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletével összhangban meghatározott értékek megfeleltetéséhez;

b) eljárás az a) pontban említett módszertan alkalmazására az egyes gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásainak meghatározása céljából;

c) a kibocsátási értékek változásának figyelembevétele érdekében az 1014/2010/EU rendeletnek a szén-dioxid-kibocsátási adatok nyomon követésének kiigazításához szükséges módosításai.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek”: az I. melléklettel összhangban meghatározott és a megfelelőségi nyilatkozatokban rögzített szén-dioxid-kibocsátások;

2. „mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek”: a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletével összhangban, fizikai járművizsgálatok révén meghatározott (szakaszonkénti és vegyes) szén-dioxid-kibocsátások;

3. „WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek”: az (EU) 2017/ rendelet XXI. mellékletében előírt vizsgálati eljárással összhangban meghatározott (vegyes) szén-dioxid-kibocsátások;

4. „WLTP szerinti interpolációs család”: az (EU) 2017/ rendelet XXI. mellékletének 5.6. pontjával összhangban meghatározott interpolációs család;

5. „megfeleltetési eszköz”: az I. melléklet 2. pontjában említett szimulációs modell.

3. cikk

Az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátások meghatározása a célértéknek való megfeleléshez a 2017-től 2020-ig terjedő időszakban

(1) A 2017–2020. naptári évek vonatkozásában a gyártó átlagos fajlagos kibocsátásait a következő (vegyes) szén-dioxid-tömegkibocsátási értékekkel kell meghatározni:

▼B

a) az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete szerint típusjóváhagyásban részesített, M1 kategóriájú személygépkocsik tekintetében az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek;

b) a 692/2008/EK rendelet XII. melléklete szerint már típusjóváhagyásban részesített, M1 kategóriájú személygépkocsik meglévő típusai tekintetében a 2017. naptári évben és 2018. augusztus 31-ig a mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek, 2018. szeptember 1-jétől 2020. december 31-ig pedig az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek;

c) a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) 27. cikkében említett, kifutó sorozatú járművek tekintetében a mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek.

(2) Azok a gyártók, amelyeknek a 2017–2020. naptári években 1 000-nél több, de 10 000-nél kevesebb új személygépkocsiját veszik nyilvántartásba az Unióban, az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeket és a mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeket egyaránt alkalmazhatják.

4. cikk

Az átlagos fajlagos kibocsátások meghatározása a WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek alapján

(1) 2018. január 1-jétől minden új, nyilvántartásba vett jármű esetében nyomon kell követni a megfelelőségi nyilatkozat 49.4. pontjában rögzített (vegyes vagy adott esetben súlyozott és vegyes) WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátásokat.

(2) A WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeken alapuló átlagos fajlagos kibocsátásokat minden gyártó esetében 2018. január 1-jétől kezdve meg kell határozni.

2021. január 1-jétől a szóban forgó átlagos fajlagos kibocsátások segítségével kell megállapítani, hogy a gyártó megfelel-e a rá vonatkozó fajlagos kibocsátási célértéknek.

5. cikk

A 443/2009/EK rendelet 5a. cikkének alkalmazása (extra kibocsátási egységek)

Ha egy új személygépkocsi mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéke kevesebb, mint 50 g CO_2/km, a gyártónak a 443/2009/EK rendelet 5a. cikkének alkalmazásában 2022. december 31-ig rögzítenie kell ezt az értéket az érintett járművek megfelelőségi nyilatkozatában.

2021. január 1-jétől

a) a szóban forgó járművek fajlagos kibocsátásait az említett rendelet 5a. cikkének megfelelően kell kiszámítani, a szóban forgó járművek WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékei alapján;

b) az említett rendelet 5a. cikkében meghatározott 7,5 g CO_2/km felső korlátot a következők szerint kell figyelembe venni:

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

▼B

$$Cap_{n,r} = \left(\frac{7{,}5 - SC_{n2020}}{7{,}5}\right)$$

$$Cap_w = Cap_{n,r} \cdot \left(\frac{SC_{w2020} \cdot 7{,}5}{SC_{n2020}}\right)$$

ahol:

$Cap_{n,r}$ az NEDC-eljárás szerint a felső korlát 2020-ban fennmaradó részének aránya;

SC_{n2020} az NEDC-eljárás szerint 2020-ban megszerzett extra kibocsátási egységek;

SC_{w2020} a WLTP-eljárás szerint 2020-ban megszerzett extra kibocsátási egységek;

Cap_w az extra kibocsátási egységekre vonatkozó felső korlát fennmaradó része, amelyet 2021-ben és 2022-ben az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámításakor figyelembe kell venni.

6. cikk

A 443/2009/EK rendelet 12. cikkének alkalmazása (ökoinnováció)

(1) 2021. január 1-jétől a gyártó átlagos fajlagos kibocsátásainak kiszámításakor a 443/2009/EK rendelet 12. cikkének értelmében vett ökoinnovációk révén elért olyan szén-dioxid-kibocsátáscsökkentést lehet csak figyelembe venni, amelyre nem vonatkozik az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletében meghatározott vizsgálati eljárás.

(2) A gyártó ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért összes szén-dioxid-kibocsátáscsökkentését a következő naptári években a következőképpen kell kiigazítani:

a) 2021-ben: $\text{ŐI csökkentés}_{\text{kiigazított 2021}} = \text{WLTP}_{\text{ŐI csökkentés 2021}} \cdot 1{,}9$

b) 2022-ben: $\text{ŐI csökkentés}_{\text{kiigazított 2022}} = \text{WLTP}_{\text{ŐI csökkentés 2022}} \cdot 1{,}7$

c) 2023-ban: $\text{ŐI csökkentés}_{\text{kiigazított 2023}} = \text{WLTP}_{\text{ŐI csökkentés 2023}} \cdot 1{,}5$

ahol:

$\text{ŐI csökkentés}_{\text{kiigazított 20xx}}$ az adott évben elért ökoinnovációs csökkentések, amelyeket az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámításakor figyelembe kell venni;

$\text{WLTP}_{\text{ŐI csökkentés 20xx}}$ az adott évben elért ökoinnovációs csökkentések, amelyeket a WLTP alapján meghatároznak és a megfelelőségi nyilatkozatban rögzítenek;

A 2024. naptári évtől az ökoinnovációs csökkentéseket kiigazítások nélkül kell az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámításakor figyelembe venni.

▼B

7. cikk

Az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek meghatározása és korrekciója az átlagos fajlagos kibocsátások kiszámításához

(1) A 2017. naptári évtől a 2020. naptári évig bezárólag a gyártó átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásait az I. melléklet 4. pontjában megállapított eljárással összhangban meghatározott, az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékekkel kell kiszámítani, kivéve akkor, ha a 3. cikk (1) bekezdésének b) vagy c) pontja vagy (2) bekezdése alkalmazandó.

(2) Amennyiben egy WLTP szerinti interpolációs család esetében az I. melléklet 3.2.8. pontjával összhangban meghatározott „De” eltérési tényező értéke meghaladja a 0,04-ot, vagy ha az említett pont szerint meghatározott ellenőrzési tényező „1”, akkor a szóban forgó interpolációs családért felelős gyártó átlagos fajlagos, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeit meg kell szorozni a következő korrekciós tényezővel:

$$Korrekciós\ tényező = 1 + \frac{\sum_{i=1}^{N} De_i \cdot r_i}{\sum_{i=1}^{N} \delta_{3,i} \cdot r_i}$$

ahol:

De_i az I. melléklet 3.2.8. pontja szerint meghatározott érték;

r_i az évente nyilvántartásba vett, az érintett i WLTP szerinti interpolációs családhoz tartozó járművek száma;

$\delta_{3,i}$ 0, ha De_i hiányzik, máskülönben 1;

N azon WLTP szerinti interpolációs családok száma, amelyekért a gyártó felelős.

8. cikk

Az 1014/2010/EU rendelet módosításai

Az 1014/2010/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) valamennyi gépjármű vonatkozásában az (EU) 2017/1153 bizottsági végrehajtási rendelet (*) I. mellékletének 3.2.8. pontjával összhangban meghatározott »De« eltérési tényező és ellenőrzési tényező;

(*) A Bizottság (EU) 2017/1153 végrehajtási rendelete (2017. június 2.) a szabályozási vizsgálati eljárás változását tükröző megfeleltetési paraméterek meghatározására szolgáló módszertan megállapításáról és az 1014/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 175, 7.7.2017, 679 o).”;

b) a szöveg a következő harmadik bekezdéssel egészül ki:

„A 443/2009/EK rendelet II. mellékletében említett részletes adatok ellenére a tagállamoknak a 2017. december 31-ig nyomon követett adatok tekintetében, a már előírt paramétereken kívül csak a »De« eltérési tényezőt és az ellenőrzési tényezőt kell

▼B

jelenteniük. 2018. január 1-jétől a II. mellékletben meghatározott összes részletes nyomonkövetési adatot nyomon kell követni, és jelenteni kell.”.

2. A 6. cikket el kell hagyni.

3. A szöveg a következő 9a. cikkel egészül ki:

„9a. cikk

Az előzetes adategyüttes elkészítése

(1) A gyártónak a 443/2009/EK rendelet 8. cikke (4) bekezdésének második albekezdésével összhangban megküldendő ideiglenes adategyüttesnek tartalmaznia kell mindazon rekordokat, amelyek a gyártó neve és 2018. január 1-jétől a jármű-azonosító szám alapján a gyártónak tulajdoníthatók.

A 443/2009/EK rendelet 8. cikke (4) bekezdésének első albekezdésében említett központi adatnyilvántartás nem tartalmazhat adatot jármű-azonosító számokra vonatkozóan.

(2) A jármű-azonosító számok feldolgozása nem foglalhatja magában a jármű-azonosító számokkal összekapcsolható személyes adatok és a jármű-azonosító számok személyes adatokkal való összekapcsolására alkalmas más adatok feldolgozását.”.

4. Az I. melléklet helyébe e rendelet II. mellékletének szövege lép.

9. cikk

Hatálybalépés

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

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

▼B

I. MELLÉKLET

1. BEVEZETÉS

Ez a melléklet az egyedi M1 kategóriájú járművek NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeinek meghatározására szolgáló módszertant határozza meg.

2. WLTP SZERINTI INTERPOLÁCIÓS CSALÁD NEDC SZERINTI SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSI ÉRTÉKÉNEK MEGHATÁROZÁSA

2.1. **Megfeleltetési eszköz**

A típusjóváhagyó hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy a 3. pont alkalmazásában referenciaként használt NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeket szimulációk révén határozzák meg, az e mellékletben foglalt rendelkezésekkel összhangban.

A Bizottságnak ehhez szimulációs eszközt (a továbbiakban: megfeleltetési eszköz) kell biztosítania letölthető, végrehajtható szoftver formájában. A Bizottságnak továbbá iránymutatást kell nyújtania arra vonatkozóan, hogy a megfeleltetési eszköz képes-e szimulálni a fejlett technológiákat alkalmazó járműveket, és szükség esetén fizikai mérések alkalmazását kell javasolnia a szimulációk helyett.

2.1.1. *Hozzáférés a megfeleltetési eszközhöz*

A megfeleltetési eszközt a típusjóváhagyó hatóság vagy adott esetben a műszaki szolgálat számítógépére kell telepíteni az alábbi weboldalon megadott utasításokat követve:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/documentation_hu.htm]

A típusjóváhagyó hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy a megfeleltetési eszközt az e rendeletben foglalt követelményeknek és a felhasználói kézikönyvben ([1]) meghatározott utasításoknak megfelelően működtessék.

A Bizottságnak kérésre támogatást kell nyújtania a jóváhagyó hatóságok és a műszaki szolgálatok számára, amelyek e rendelet alkalmazásában használják a megfeleltetési eszközt. A támogatás iránti kéréseket a következő funkcionális elektronikus postafiókba kell küldeni:

co2mpas@jrc.ec.europa.eu ([2])

A megfeleltetési eszközt más felhasználók számára is hozzáférhetővé kell tenni, azonban e felhasználók támogatást csak a rendelkezésre álló erőforrások keretein belül kaphatnak.

▼M1

2.1.2. *A megfeleltetési eszköz felhasználóinak kijelölése*

A tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot a jóváhagyó hatóságnál és adott esetben a műszaki szolgálatnál a megfeleltetési eszköz futtatásáért felelős kapcsolattartó személyéről. Hatóságonként, illetve szolgálatonként csak egy kapcsolattartót lehet kijelölni. A Bizottságnak adott információknak a következőket kell tartalmazniuk: a szervezet neve, a felelős személy neve, a postai cím, az e-mail-cím és a telefonszám. Ezeket az információkat a következő funkcionális elektronikus postafiókba ([3]) kell küldeni:

EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

Elektronikus aláírókulcsot a megfeleltetési eszköz futtatásához kizárólag a kapcsolattartó kérésére lehet biztosítani ([4]). A Bizottságnak iránymutatást kell közzétennie az ilyen kérések tekintetében követendő eljárásról.

([1]) https://co2mpas.io/
([2]) 2017. augusztus 1-je után: jrc-co2mpas@ec.europa.eu
([3]) A Bizottság a postafiók címének esetleges változásait a weboldalon közzéteszi.
([4]) Az elektronikus aláírókulcsokat az Európai Bizottság Közös Kutatóközpontja biztosítja.

▼B

2.1.3. *A megfeleltetési eszköz éves frissítése*

A megfeleltetési eszköz teljesítményét folyamatosan felül kell vizsgálni, figyelembe véve különösen a 2.1.2. pontban említett kapcsolattartó személyek által adott információkat. A Bizottság adott esetben elkészíti az eszköz új verzióját, amelyet minden évben szeptember 1-jén kell kiadni. Az új verzió nem érinti a korábbi verziókkal kapott eredmények érvényességét.

Az új verzió a kiadás napjától alkalmazható az e melléklet 3. pontjában meghatározott eljárás alkalmazásában. A típusjóváhagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat jóváhagyásával azonban a megfeleltetési eszköz előző verzióját az új verzió kiadását követő legfeljebb két hónapon keresztül tovább lehet használni.

A megfeleltetési eszköz eredményeit tartalmazó, elektronikus aláírással ellátott jelentésben fel kell tüntetni a megfeleltetési eszköznek a jóváhagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat által alkalmazott verzióját, valamint annak a számítógépnek az operációs rendszerét, amelyen a megfeleltetési eszközt futtatták.

Amennyiben az új verzió alkalmazása szükségessé teszi az e rendeletben meghatározott rendelkezések kiigazítását, az új verzió kiadására mindaddig nem kerül sor, amíg a rendeletet ennek megfelelően nem módosították.

2.1.4. *A megfeleltetési eszköz ad hoc jellegű kiigazításai*

A 2.1.3. pont ellenére a megfeleltetési eszköznek a 3. pontban meghatározott eljárás alkalmazásában bekövetkező súlyos működési hibája esetén az eszköz új verzióját a lehető leghamarabb el kell készíteni és ki kell adni a működési hiba észlelését követően. Az új verzió, amelyet a kiadás napjától kell alkalmazni, nem érinti a korábbi verziókkal kapott eredmények érvényességét.

Amennyiben az új verzió alkalmazása szükségessé teszi az e rendeletben meghatározott rendelkezések kiigazítását, az új verzió kiadására mindaddig nem kerül sor, amíg a rendeletet ennek megfelelően nem módosították.

2.2. **A szimulációs modell bemeneti adatainak meghatározásához felhasználandó, WLTP szerinti vizsgálati eredmények meghatározása**

A megfeleltetési eszközzel végzett szimulációkhoz a bemeneti adatokat az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 4.2.1. pontjával összhangban meghatározott H járműre és adott esetben L járműre vonatkozó, WLTP szerinti vizsgálati eredményekből kell venni. Amennyiben a szóban forgó rendelet XXI. mellékletének A6/2. táblázatával összhangban több, WLTP szerinti típusjóváhagyási vizsgálatot végeznek H vagy L járművön, a bemeneti adatok meghatározásához a következő vizsgálati eredményeket kell figyelembe venni:

▼M1

a) abban az esetben, ha két típusjóváhagyási vizsgálatot végeznek, a legnagyobb vegyes szén-dioxid-kibocsátási értékekről tanúskodó vizsgálati eredményeket kell figyelembe venni;

b) abban az esetben, ha három típusjóváhagyási vizsgálatot végeznek, a medián vegyes szén-dioxid-kibocsátási értékekről tanúskodó vizsgálati eredményeket kell figyelembe venni.

▼B

2.3. **A megfeleltetési eszköz bemeneti adatainak és működési feltételeinek meghatározása**

A megfeleltetési eszközzel végzett szimulációknál a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletében említett vizsgálati feltételeket kell figyelembe venni az e melléklet 2.3.1–2.3.7. pontjában előírt pontosításokkal együtt.

▼B

A 3. pontban említett fizikai járműméréseket a szóban forgó rendeletben említett feltételekkel, az e mellékletben megadott pontosításokkal, és adott esetben a 2.4. pontban meghatározott bemeneti adatokkal kell elvégezni.

▼M1

2.3.1. *A jármű NEDC szerinti tehetetlenségének meghatározása*

A H és adott esetben az L és az R vizsgálati jármű NEDC szerinti referenciatömegét a következőképpen kell meghatározni:

$RM_{n,L} = (MRO_L - 75 + 100)$ [kg]

$RM_{n,H} = (MRO_H - 75 + 100)$ [kg]

$RM_{n,R} = (MRO_R - 75 + 100)$ [kg]

ahol:

Az R jármű 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 rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet ([1]) XXI. melléklete 4. almellékletének 5.1. pontjában meghatározott kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsaládot képviselő jármű;

MRO: a H, az L, illetve az R vizsgálati járműnek az 1230/2012/EU bizottsági rendelet ([2]) 2. cikke (4) bekezdésének a) pontjában meghatározott menetkész tömege.

A szimulációkhoz és adott esetben a fizikai járművizsgálatokhoz bemeneti adatként használandó referenciatömeg a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott tehetetlenségi érték, amely egyenértékű az e pontnak megfelelően meghatározott RM referenciatömeggel, és amelyet $TM_{n,L}$-lel, $TM_{n,H}$-val és $TM_{n,R}$-rel kell jelölni.

▼B

2.3.2. *Az előkondicionálás hatásának meghatározása*

A görgős fékpadnak a típusjóváhagyási vizsgálat végrehajtásához történő előkészítése során a járművet elő kell kondicionálni annak érdekében, hogy a kigurulási vizsgálat során alkalmazott körülményekhez hasonló feltételek alakuljanak ki. A WLTP-vizsgálat során alkalmazott előkezelési eljárás eltér az NEDC céljára alkalmazott eljárástól, ezért a jármű azonos kigurulási menetellenállás mellett nagyobb erőknek van kitéve a WLTP során. Ezt a különbséget 6 Newtonban kell megállapítani, és ezt az értéket kell használni az NEDC szerinti kigurulási menetellenállásnak a 2.3.8. pontnak megfelelően történő kiszámításához.

2.3.3. *A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 3.1.1. szakaszában említett környezeti feltételek*

A megfeleltetési eszköz alkalmazásában a vizsgálati kamra hőmérsékletét 25 °C-ra kell beállítani.

A vizsgálati kamra hőmérsékletét a 3. pont szerinti fizikai járműmérés esetében is 25 °C-ra kell beállítani. A gyártó kérésére azonban a vizsgálati kamra hőmérsékletét a fizikai méréshez 20 °C és 25 °C közötti értékre is be lehet állítani.

([1]) 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.).

([2]) A Bizottság 1230/2012/EU rendelete (2012. december 12.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és azok pótkocsijainak tömegével és méreteivel kapcsolatos típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 353., 2012.12.21., 31. o.).

▼B

2.3.4. *Az akkumulátor kezdeti töltöttségi szintjének meghatározása*

A megfeleltetési eszközzel végzett vizsgálat céljából az akkumulátor kezdeti töltöttségi szintjét legalább 99 %-ra kell beállítani. Fizikai járművizsgálatra ugyanez vonatkozik.

▼M1

2.3.5. *Az abroncsnyomásra vonatkozó előírások különbségének meghatározása*

Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 6.6.3. pontja szerint a kigurulás során a kigurulási menetellenállás meghatározásához a jármű vizsgálati tömegéhez tartozó legkisebb ajánlott abroncsnyomást kell alkalmazni, míg az NEDC-ben nincs ilyen meghatározva. Az NEDC szerinti kigurulási menetellenállás 2.3.8. pontnak megfelelően történő kiszámításánál figyelembe veendő abroncsnyomás megállapításához a jármű NEDC szerinti referenciatömegéhez tartozó, az egyes tengelyeken a kiválasztott abroncsokra vonatkozóan megengedett legkisebb és legnagyobb abroncsnyomás átlagát kell átlagolni a két tengely között. A számítást a H és adott esetben az L és az R jármű esetében a következő képletek szerint kell elvégezni:

A H jármű esetében: $P_{avg,H} = \left(\frac{P_{max,H} + P_{min,H}}{2}\right)$

Az L jármű esetében: $P_{avg,L} = \left(\frac{P_{max,L} + P_{min,L}}{2}\right)$

Az R jármű esetében: $P_{avg,R} = \left(\frac{P_{max,R} + P_{min,R}}{2}\right)'$

ahol:

$P_{max,}$ a két tengelyen a kiválasztott abroncsokra vonatkozóan megengedett legnagyobb abroncsnyomások átlaga;

$P_{min,}$ a két tengelyen a kiválasztott abroncsokra vonatkozóan megengedett legkisebb abroncsnyomások átlaga.

A járműre gyakorolt ellenállást illetően ennek megfelelő hatást a következő képletek segítségével kell kiszámítani a H, az L és az R járműre vonatkozóan:

A H jármű esetében: $TP_H = \left(\frac{P_{avg,H}}{P_{min,H}}\right)^{-0,4}$

Az L jármű esetében: $TP_L = \left(\frac{P_{avg,L}}{P_{min,L}}\right)^{-0,4}$

Az R jármű esetében: $TP_R = \left(\frac{P_{avg,R}}{P_{min,R}}\right)^{-0,4}$

2.3.6. *A futófelület-bordázat mélységének meghatározása*

A futófelület bordázatának megengedett legkisebb mélysége a WLTP-vizsgálathoz az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almelléklетének 4.2.2.2. pontja szerint a névleges érték 80 %-a, az NEDC-vizsgálathoz pedig a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. melléklete 7. függelékének 4.2. pontja értelmében a névleges érték 50 %-a. Ez a futófelület bordázatának mélységét tekintve átlagosan 2 mm eltérést eredményez a két eljárás között. A járműre gyakorolt ellenállást illetően ennek megfelelő hatást az NEDC szerinti kigurulási menetellenállás 2.3.8. pontnak megfelelően történő kiszámításához a következő képletek segítségével kell meghatározni a H, az L és az R járműre vonatkozóan:

▼M1

A H jármű esetében: $TTD_H = \left(2 \cdot \frac{0,1 \cdot RM_{n,H} \cdot 9,81}{1\,000}\right)$

Az L jármű esetében: $TTD_L = \left(2 \cdot \frac{0,1 \cdot RM_{n,L} \cdot 9,81}{1\,000}\right)$

Az R jármű esetében: $TTD_R = \left(2 \cdot \frac{0,1 \cdot RM_{n,R} \cdot 9,81}{1\,000}\right)$

ahol:

$RM_{n,H}$, $RM_{n,L}$ és $RM_{n,R}$ a H, az L és az R járműnek a 2.3.1. pont szerint meghatározott referenciatömege.

▼B

2.3.7. *A forgó részek tehetetlenségének meghatározása*

A megfeleltetési eszköz alkalmazásában:

A WLTP-vizsgálat szimulációja során négy forgó kereket kell figyelembe venni, míg az NEDC-vizsgálatok során csak kettőt. Ennek a járműre gyakorolt erőkre kifejtett hatását a 2.3.8.1.1. pont a) 3. alpontjában meghatározott képleteknek megfelelően kell figyelembe venni.

A megfeleltetési eszközben a gyorsulásnak és a lassulásnak az NEDC-szimulációhoz történő kiszámításához csak két forgó kerék tehetetlenségét kell figyelembe venni.

A fizikai vizsgálat alkalmazásában:

A WLTP keretében végzett kigurulási vizsgálathoz történő beállítás során a kigurulási időket a vonatkozó vizsgálati tömeget és a forgó tömeg hatását (az MRO és 25 kg összegének 3 %-a) figyelembe véve kell átalakítani erőkké, és fordítva. Az NEDC keretében végzett kigurulási vizsgálathoz történő beállítás során a kigurulási időket a forgó tömeg hatását figyelmen kívül hagyva (csak a 2.3.1. pontban kiszámított, NEDC szerinti tehetetlenséget alkalmazva) kell átalakítani erőkké, és fordítva.

2.3.8. *Az NEDC szerinti kigurulási menetellenállás meghatározása*

2.3.8.1. Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 1–4. és 6. pontjával összhangban meghatározott kigurulási menetellenállás esetében

▼M1

Az NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatókat a H jármű esetében a 2.3.8.1.1. pontban, az L jármű esetében a 2.3.8.1.2. pontban meghatározott képletek szerint kell kiszámítani.

Eltérő rendelkezés hiányában mind a szimulációk, mind a fizikai járművizsgálatok esetében ezeket a képleteket kell alkalmazni.

▼B

2.3.8.1.1. A H járműre vonatkozó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatók meghatározása

a) A H járműre vonatkozó, Newtonban (N) kifejezett $F_{0,n}$ kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

1. Az eltérő tehetetlenség hatása:

$$F^1_{0n,H} = F_{0w,H} \cdot \left(\frac{RM_{n,H}}{TM_{w,H}}\right)$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.1. pontban meghatározott tényezőkkel, kivéve a következőket:

$F_{0w,H}$ a H jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_0 kigurulási menetellenállási együttható; a $TM_{w,H}$ a H jármű WLTP-vizsgálatához használt vizsgálati tömeg.

▼B

2. Az eltérő abroncsnyomás hatása:

$$F^2_{0n,H} = F^1_{0n,H} \cdot TP_H$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.5. pontban meghatározott tényezőkkel.

3. A forgó részek tehetetlenségének hatása:

$$F^3_{0n,H} = F^2_{0n,H} \cdot \left(\frac{1{,}015}{1{,}03}\right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F^3_{0n,H} = F^2_{0n,H} \cdot \left(\frac{1}{1{,}03}\right)$$

4. A futófelület bordázata eltérő mélységének hatása:

$$F^4_{0n,H} = F^3_{0n,H} - TTD_H$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.6. pontban meghatározott tényezőkkel.

5. Az előkondicionálás hatása:

$$F_{0n,H} = F^4_{0n,H} - 6$$

Fizikai járművizsgálat esetén az előkondicionálás hatására vonatkozó korrekciót nem kell alkalmazni.

b) A H járműre vonatkozó F_{1n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása

$$F_{1n,H} = F_{1w,H} \cdot \left(\frac{1{,}015}{1{,}03}\right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{1n,H} = F_{1w,H} \cdot \left(\frac{1}{1{,}03}\right)$$

c) A H járműre vonatkozó F_{2n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása

$$F_{2n,H} = F^*_{2w,H} \cdot \left(\frac{1{,}015}{1{,}03}\right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{2n,H} = F^*_{2w,H} \cdot \left(\frac{1}{1{,}03}\right)$$

▼B

ahol az $F_{2w,L}$ tényező a H jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_2 kigurulási menetellenállási együttható, amelyből az összes nem kötelező aerodinamikai berendezés hatását kizárták.

2.3.8.1.2. Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatók meghatározása

a) Az L járműre vonatkozó $F_{0,n}$ kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

1. Az eltérő tehetetlenség hatása:

$$F^1_{0n,L} = F_{0w,L} \cdot \left(\frac{RM_{n,L}}{TM_{w,L}} \right)$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.1. pontban meghatározott tényezőkkel, kivéve az $F_{0w,L}$-t, amely az L jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_0 kigurulási menetellenállási együttható, és a $TM_{w,L}$-t, amely az L jármű WLTP-vizsgálatához használt vizsgálati tömeg.

2. Az eltérő abroncsnyomás hatása:

$$F^2_{0n,L} = F^1_{0n,L} \cdot TP_L$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.5. pontban meghatározott tényezőkkel.

3. A forgó részek tehetetlenségének hatása:

$$F^3_{0n,L} = F^2_{0n,L} \cdot \left(\frac{1{,}015}{1{,}03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F^3_{0n,L} = F^2_{0n,L} \cdot \left(\frac{1}{1{,}03} \right)$$

4. A futófelület bordázata eltérő mélységének hatása:

$$F^4_{0n,L} = F^3_{0n,L} - TTD_L$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.6. pontban meghatározott tényezőkkel.

5. Az előkondicionálás hatása:

$$F_{0n,L} = F^4_{0n,L} - 6$$

Fizikai járművizsgálat esetén az előkondicionálás hatására vonatkozó korrekciót nem kell alkalmazni.

b) Az L járműre vonatkozó F_{1n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása

$$F_{1n,L} = F_{1w,L} \cdot \left(\frac{1{,}015}{1{,}03} \right)$$

▼B

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{1n,L} = F_{1w,L} \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

Ahol $F_{1w,L}$ az L jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_1 kigurulási menetellenállási együttható;

c) Az L járműre vonatkozó F_{2n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása

$$F_{2n,L} = F^*_{2w,L} \cdot \left(\frac{1,015}{1,03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{2n,L} = F^*_{2w,L} \cdot \left(\frac{1}{1,03} \right)$$

ahol az $F_{2w,L}$ tényező az L jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_2 kigurulási menetellenállási együttható, amelyből az összes nem kötelező aerodinamikai berendezés hatását kizárták.

▼M1

2.3.8.2. A kigurulási menetellenállások meghatározása abban az esetben, ha a WLTP-vizsgálat alkalmazásában a kigurulási menetellenállásokat az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 5. pontjával összhangban határozták meg

2.3.8.2.1. Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 5.1. pontja szerinti kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád

Amennyiben egy jármű kigurulási menetellenállását az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 5.1. pontjával összhangban számították ki, a megfeleltetési eszközzel végzett szimulációkhoz bemeneti adatként használandó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállást a következőképpen kell meghatározni:

a) Az NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatók táblázatba foglalva a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázata szerint

H jármű:

$$F_{0n,H} = T_{0n,H} + (F_{0w,H} - A_{w,H})$$

$$F_{1n,H} = F_{1w,H} - B_{w,H}$$

$$F_{2n,H} = T_{2n,H} + (F_{2w,H} - C_{w,H})$$

L jármű:

$$F_{0n,L} = T_{0n,L} + (F_{0w,L} - A_{w,L})$$

$$F_{1n,L} = F_{1w,L} - B_{w,L}$$

$$F_{2n,L} = T_{2n,L} + (F_{2w,L} - C_{w,L})$$

ahol:

$F_{0n,i}$, $F_{1n,i}$, $F_{2n,i}$, ahol i = H,L a H vagy az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatók;

▼M1

$T_{0n,i}$, $T_{2n,i}$, ahol i = H,L	a H vagy az L járműre vonatkozó, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott, NEDC szerinti görgősfékpad-együtthatók;
$A_{W,H/L}$, $B_{W,H/L}$, $C_{W,H/L}$	az (EU) 2017/1151 XXI. melléklete 4. almellékletének 7. és 8. pontjával összhangban a görgős fékpad előkészítéséhez használt jármű görgősfékpad-együtthatói;

b) A reprezentatív jármű alapján levezetett NEDC szerinti kigurulási menetellenállási értékek

A legalább 3 000 kg műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömegű járművek esetében az NEDC szerinti kigurulási menetellenállási értékeket a gyártó kérésére meg lehet határozni a következők szerint:

1. A kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járművére vonatkozó kigurulási menetellenállási együttható meghatározása

i. Az eltérő tehetetlenség hatása:

$$F^{1}_{0n,R} = F_{0w,R} \cdot \left(\frac{RM_{n,R}}{TM_{w,R}} \right)$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.1. pontban meghatározott tényezőkkel, kivéve a következőket:

$F_{0w,R}$ az R jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_0 kigurulási menetellenállási együttható; a $TM_{w,R}$ az R reprezentatív jármű WLTP-vizsgálatához használt vizsgálati tömeg.

ii. Az eltérő abroncsnyomás hatása:

$$F^{2}_{0n,R} = F^{1}_{0n,R} \cdot TP_R$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.5. pontban meghatározott tényezőkkel.

iii. A forgó részek tehetetlenségének hatása:

$$F^{3}_{0n,R} = F^{2}_{0n,R} \cdot \left(\frac{1{,}015}{1{,}03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F^{3}_{0n,R} = F^{2}_{0n,R} \cdot \left(\frac{1}{1{,}03} \right)$$

iv. A futófelület-bordázat eltérő mélységének hatása:

$$F^{4}_{0n,R} = F^{3}_{0n,R} - TTD_R$$

ahol a képletben szereplő tényezők megegyeznek a 2.3.6. pontban meghatározott tényezőkkel.

v. Az előkondicionálás hatása:

$$F_{0n,R} = F^{4}_{0n,R} - 6$$

Fizikai járművizsgálat esetén az előkondicionálás hatására vonatkozó korrekciót nem kell alkalmazni.

▼M1

vi. Az R járműre vonatkozó F_{1n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása:

$$F_{1n,R} = F_{1w,R} \cdot \left(\frac{1{,}015}{1{,}03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{1n,R} = F_{1w,R} \cdot \left(\frac{1}{1{,}03} \right)$$

vii. Az R járműre vonatkozó F_{2n} kigurulási menetellenállási együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

A forgó részek tehetetlenségének hatása:

$$F_{2n,R} = F^{*}_{2w,R} \cdot \left(\frac{1{,}015}{1{,}03} \right)$$

Fizikai járművizsgálat esetén a következő képletet kell alkalmazni:

$$F_{2n,R} = F^{*}_{2w,R} \cdot \left(\frac{1}{1{,}03} \right)$$

ahol az $F^{*}_{2w,R}$ tényező az R jármű WLTP-vizsgálatához meghatározott F_2 kigurulási menetellenállási együttható, amelyből az összes nem kötelező aerodinamikai berendezés hatását kizárták.

2. A H járműre vonatkozó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együtthatók meghatározása

A H jármű NEDC szerinti kigurulási menetellenállási értékeinek kiszámításához a következő képleteket kell használni:

i. A H járműre vonatkozó $F_{0n,H}$ együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

$$F_{0n,H} = Max\left(\left(0{,}05 \cdot F_{0n,R} + 0{,}95 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,H}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_H - RR_r}{1\,000} \right) \cdot 9{,}81 \cdot RM_{n,H} \right) \right); \left(0{,}2 \cdot F_{0n,R} + 0{,}8 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,H}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_H - RR_r}{1\,000} \right) \cdot 9{,}81 \cdot RM_{n,H} \right) \right) \right)$$

ahol:

$F_{0n,R}$ az R jármű állandó kigurulási menetellenállási együtthatója, N;

$RM_{n,H}$ a H jármű referenciatömege;

$RM_{n,R}$ az R jármű referenciatömege;

RR_H a H jármű gumiabroncs-gördülési ellenállása, kg/tonna;

RR_R az R jármű gumiabroncs-gördülési ellenállása, kg/tonna.

▼M1

ii. A H járműre vonatkozó $F_{2n,H}$ együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

$$F_{2n,H} = Max\left(\left(0{,}05 \cdot F_{2n,R} + 0{,}95 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,H}}{A_{f,R}}\right); \left(0{,}2 \cdot F_{2n,R} + 0{,}8 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,H}}{A_{f,R}}\right)\right)$$

ahol:

$F_{2n,R}$ az R jármű másodrendű kigurulási menetellenállási együtthatója, N/(km/h)^2;

$A_{f,H}$ a H jármű homlokfelülete, m^2;

$A_{f,R}$ az R jármű homlokfelülete, m^2.

iii. A H járműre vonatkozó $F_{1n,H}$ együttható értékét nullára kell állítani.

3. Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti kigurulási menetellenállási együttható meghatározása

Az L jármű NEDC szerinti kigurulási menetellenállási értékeinek kiszámításához a következő képleteket kell használni:

i. Az L járműre vonatkozó $F_{0n,L}$ együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

$$F_{0n,L} = Max\left(\left(0{,}05 \cdot F_{0n,R} + 0{,}95 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,L}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_L - RR_r}{1\,000}\right) \cdot 9{,}81 \cdot RM_{n,L}\right)\right); \left(0{,}2 \cdot F_{0n,R} + 0{,}8 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,L}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_L - RR_r}{1\,000}\right) \cdot 9{,}81 \cdot RM_{n,L}\right)\right)\right)$$

ahol:

$F_{0n,R}$ az R jármű állandó kigurulási menetellenállási együtthatója, N;

$RM_{n,L}$ az L jármű referenciatömege;

$RM_{n,R}$ az R jármű referenciatömege;

RR_L az L jármű gumiabroncs-gördülési ellenállása, kg/tonna;

RR_R az R jármű gumiabroncs-gördülési ellenállása, kg/tonna.

ii. Az L járműre vonatkozó $F_{2n,L}$ együtthatót a következőképpen kell meghatározni:

$$F_{2n,L} = Max\left(\left(0{,}05 \cdot F_{2n,R} + 0{,}95 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,L}}{A_{f,R}}\right); \left(0{,}2 \cdot F_{2n,R} + 0{,}8 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,L}}{A_{f,R}}\right)\right)$$

ahol:

$F_{2n,R}$ az R jármű másodrendű kigurulási menetellenállási együtthatója, N/(km/h)^2;

$A_{f,L}$ az L jármű homlokfelülete, m^2.

$A_{f,R}$ az R jármű homlokfelülete, m^2.

iii. Az L járműre vonatkozó $F_{1n,L}$ együttható értékét nullára kell állítani.

2.3.8.2.2. Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 5.2. pontja szerinti alapértelmezett kigurulási menetellenállások

Amennyiben az alapértelmezett kigurulási menetellenállásokat az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 5.2. pontjával összhangban számították ki, az NEDC szerinti kigurulási menetellenállásokat e melléklet 2.3.8.2.1. pontjának a) alpontja szerint kell kiszámítani.

▼M1

Fizikai járművizsgálat esetén a vizsgálatot a H vagy az L járműre vonatkozó, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott, NEDC szerinti görgősfékpad-együtthatókkal kell elvégezni.

▼B

2.4. **A bemeneti adatok mátrixa**

A gyártó a 2.2. pontnak megfelelően minden egyes H és L kategóriájú járműre vonatkozóan meghatározza a bemeneti adatokat, és az 1. táblázatban meghatározott mátrixot kitöltve benyújtja a típusjóváhagyó hatóságnak vagy adott esetben a vizsgálat elvégzésére kijelölt műszaki szolgálatnak, a 31., a 32. és a 33. pont (az NEDC szerinti kigurulási menetellenállások) kivételével, amelyeket a típusjóváhagyó hatóság vagy a műszaki szolgálat számít ki a 2.3.8. pontban meghatározott képletek alapján.

A típusjóváhagyó hatóságnak vagy műszaki szolgálatnak független módon ellenőriznie és igazolnia kell a gyártó által megadott bemeneti adatok helyességét. Kétség esetén a típusjóváhagyó hatóságnak vagy a műszaki szolgálatnak a gyártó által szolgáltatott információktól függetlenül meg kell határoznia a megfelelő bemeneti adatokat, vagy adott esetben a 3.2.7. és a 3.2.8. pontnak megfelelően kell eljárnia.

1. táblázat

A megfeleltetési eszköz bemeneti adatainak mátrixa

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
1.	Tüzelőanyag-típus	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.2.1. pontja	Dízel/benzin/LPG/földgáz vagy biometán/etanol (E85)/ biodízel
2.	A tüzelőanyag alsó fűtőértéke	kJ/kg	A gyártó és/vagy a műszaki szolgálat nyilatkozata	
3.	A tüzelőanyag széntartalma	%	Ugyanaz	A tüzelőanyag széntartalmának tömeg%-a Pl. 85,5 %
4.	Motortípus		Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.1. pontja	Szikragyújtás vagy kompressziós gyújtás
5.	Hengerűrtartalom	cc	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.3. pontja	
6.	Motor lökete	mm	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.2.2. pontja	
7.	Névleges motorteljesítmény	kW … min^{-1}	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.8. pontja	

▼B

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
8.	A motor névleges teljesítményéhez tartozó fordulatszáma	min^{-1}	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.8. pontja	A motor legnagyobb hasznos teljesítményéhez tartozó fordulatszáma
9.	Magas alapjárati fordulatszám (*)	min^{-1}	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.6.1. pontja	
10.	Legnagyobb hasznos nyomaték (*)	Nm … min^{-1} fordulatszámon	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.2.1.10. pontja	
11.	T1 ábra szerinti fordulatszám (*)	fordulat/perc	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. almelléklete	Tömb
12.	T1 ábra szerinti nyomaték (*)	Nm	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. almelléklete	Tömb
13.	T1 ábra szerinti teljesítmény (*)	kW	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. almelléklete	Tömb
14.	A motor alapjárati fordulatszáma	fordulat/perc	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. almelléklete	Alapjárati fordulatszám meleg állapotban
15.	A motor alapjárati tüzelőanyag-fogyasztása	g/s	A gyártó nyilatkozata	Alapjárati tüzelőanyag-fogyasztás meleg állapotban
16.	Végáttételek	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 4.6. pontja	Végáttétel
17.	Abroncs kódja (**)	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 6. pontja	A WLTP-vizsgálathoz használt abroncsok abroncskódja (pl. P195/55R1685H)
18.	Sebességváltó típusa	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 4.5. pontja	automata/kézi/CVT
19.	Nyomatékváltó	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem, 1 = Igen; A jármű alkalmaz nyomatékváltót?
20.	Tüzelőanyag-megtakarító eszköz automata sebességváltóhoz	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem, 1 = Igen Ha ennek 1 az értéke, akkor a megfeleltetési eszköz állandó sebességen történő vezetésnél magasabb sebességfokozatot alkalmazhat, mint tranziens körülmények között.
21.	Vezetési üzemmód	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 5. almelléklete 2.3.1. pontja	Kétkerékmeghajtás, négykerékmeghajtás.

▼B

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
22.	A start-stop funkció aktivitási ideje	sec	A gyártó nyilatkozata	A start-stop funkció aktivitási ideje a vizsgálat kezdete óta
23.	A generátor névleges feszültsége	V	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.4.4.5. pontja	
24.	Akkumulátorkapacitás	Ah	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 3.4.4.5. pontja	
25.	A WLTP-vizsgálat kiindulási környezeti hőmérséklete	°C		Alapértelmezett érték = 23 °C WLTP-vizsgálati mérés
26.	A generátor legnagyobb teljesítménye	kW	A gyártó nyilatkozata	
27.	A generátor hatékonysága	—	A gyártó nyilatkozata	Az alapértelmezett érték = 0,67
28.	Áttételi viszonyszámok	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. melléklete 3. függelékének 4.6. pontja	Tömb: 1. sebességfokozat viszonyszáma, 2. sebességfokozat viszonyszáma stb.
29.	A jármű sebességének a motor fordulatszámához viszonyított aránya (**)	(km/h)/(fordulat/perc)	A gyártó nyilatkozata	Tömb: [az állandó sebesség és a fordulatszám viszonyszáma az 1. sebességfokozatban, az állandó sebesség és a fordulatszám viszonyszáma a 2. sebességfokozatban, ...]; A sebességváltó áttételeinek alternatívája
30.	A jármű NEDC szerinti tehetetlensége	kg	►**M1** A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázata. *A típusjóváhagyó hatóságnak vagy a műszaki szolgálatnak kell kitöltenie* ◄	E melléklet 2.3.1. pontjával összhangban kell meghatározni.
31.	F0 NEDC	N	E melléklet 2.3.8. pontja A típusjóváhagyó hatóságnak vagy a műszaki szolgálatnak kell kitöltenie	F0 kigurulási menetellenállási együttható
32.	F1 NEDC	N/(km/h)	Ugyanaz	F1 kigurulási menetellenállási együttható
33.	F2 NEDC	$N/(km/h)^2$	Ugyanaz	F2 kigurulási menetellenállási együttható
▼M1 34.	A tehetetlenség beállítása [WLTP]	kg	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 4. almellékletének 2.5.3. pontja	WLTP vizsgálat során a görgős fékpadon kifejtett tehetetlenség
▼B 35.	F0 WLTP	N	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 3. függelékében található adatközlő lap függelékének 2.4.8. pontja	F0 kigurulási menetellenállási együttható
36.	F1 WLTP	N/(km/h)	Ugyanaz	F1 kigurulási menetellenállási együttható

▼B

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
37.	F2 WLTP	$N/(km/h)^2$	Ugyanaz	F2 kigurulási menetellenállási együttható
38.	WLTP CO_2-érték az 1. szakaszban	g CO_2/km	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 8a. függelékében található vizsgálati jegyzőkönyv 2.1.1. pontja	Alacsony sebességű szakasz, RCB-re nem korrigált zsákos értékek, nem kerekített WLTP-vizsgálati mérési eredmény
39.	WLTP CO_2-érték a 2. szakaszban	g CO_2/km	Ugyanaz	Közepes sebességű szakasz, RCB-re nem korrigált zsákos értékek, nem kerekített WLTP-vizsgálati mérési eredmény
40.	WLTP CO_2-érték a 3. szakaszban	g CO_2/km	Ugyanaz	Nagy sebességű szakasz, RCB-re nem korrigált zsákos értékek, nem kerekített WLTP-vizsgálati mérési eredmény
41.	WLTP CO_2-érték a 4. szakaszban	g CO_2/km	Ugyanaz	Rendkívül nagy sebességű szakasz, RCB-re nem korrigált zsákos értékek, nem kerekített WLTP-vizsgálati mérési eredmény
42.	Turbófeltöltő vagy töltőkompresszor	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű bármilyen töltőrendszerrel?
43.	Start-stop	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű start-stop rendszerrel?
44.	Fékenergia-visszanyerés	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen – Alkalmaz-e a jármű energia-visszatápláló technológiákat?
45.	Állítható szelepvezérlő rendszer	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen — Rendelkezik-e a motor állítható szelepvezérlő rendszerrel?
46.	Hőgazdálkodás	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen – Alkalmaz-e a jármű olyan technológiákat, amelyek aktívan befolyásolják a sebességváltó hőmérsékletét?
47.	Közvetlen befecskendezés/szívótorok-befecskendezés	—	A gyártó nyilatkozata	0 = PFI | 1 = DI
48.	Szegénykeverékes égés	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen – Alkalmaz-e a motor szegénykeverékes égést?

▼B

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
49.	Hengerdeaktiválás	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen — Rendelkezik-e a motor hengerdeaktiváló rendszerrel?
50.	Kipufogógáz-visszavezetés	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű külső kipufogógáz-visszavezető rendszerrel?
51.	Részecskeszűrő	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű részecskeszűrővel?
52.	Szelektív katalitikus redukció (SCR)	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű SCR-rendszerrel?
53.	Szegénykeverékes NOx-csapda	—	A gyártó nyilatkozata	0 = Nem | 1 = Igen — Rendelkezik-e a jármű szegénykeverékes NOx-csapdával?
54.	WLTP időtartama	sec	WLTP-vizsgálati mérés (az e melléklet 2.2. pontjával összhangban meghatározva)	Tömb: az OBD és a görgős fékpad adatai, 1 Hz
55.	WLTP szerinti sebesség (elméleti)	km/h	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 1. almellékletében szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz, felbontás: 0,1 km/h. Ha nincs külön megadva, akkor az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 1. almellékletének 6. pontjában és különösen az A1/7–A1/9., az A1/11. és az A1/12. táblázatban meghatározott sebességprofil alkalmazandó
56.	WLTP szerinti sebesség (tényleges)	km/h	WLTP-vizsgálati mérés (az e melléklet 2.2. pontjával összhangban meghatározva)	Tömb: az OBD és a görgős fékpad adatai, 1 Hz, felbontás: 0,1 km/h.
57.	WLTP szerinti sebességfokozat (elméleti)	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 2. almellékletében szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz. Ha nincs megadva, akkor a megfeleltetési eszköz számítását kell alkalmazni.
58.	WLTP szerinti motorfordulatszám	fordulat/perc	WLTP-vizsgálati mérés (az e melléklet 2.2. pontjával összhangban meghatározva)	Tömb: 1 Hz, 10 fordulat/perces felbontás az OBD-től
59.	WLTP szerinti hűtőközeg-hőmérséklet	°C	Ugyanaz	►**M1** Tömb: az OBD adatai, 1 Hz, 1 °C-os felbontás ◄
60.	WLTP során alkalmazott generátor áramerőssége	A	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 2. függelékében az alacsony feszültségű akkumulátor áramerősségére vonatkozóan szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz, 0,1 A felbontás, a görgős fékpaddal összehangolt külső mérőeszköz
61.	WLTP során alkalmazott, alacsony feszültségű akkumulátor áramerőssége	A	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 2. függelékében szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz, 0,1 A felbontás, a görgős fékpaddal összehangolt külső mérőeszköz

▼B

Sorszám	A megfeleltetési eszköz bemeneti paraméterei	Mértékegység	Forrás	Megjegyzések
62.	WLTP szerinti számított terhelés	—	A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 11. mellékletében szereplő meghatározás szerint	Tömb: az OBD adatai, legalább 1 Hz (nagyobb gyakoriság lehetséges, 1 % felbontás) WLTP-vizsgálati mérési eredmény
▼M1 63.	A H és az L járműre vonatkozóan a gyártó által megadott NEDC szerinti vegyes szén-dioxid-kibocsátási értékek	gCO_2/km		Az NEDC szerinti vizsgálathoz alkalmazott, gyártó által megadott érték. Periodikusan regeneráló rendszerrel felszerelt járművek esetében az értéket Ki-vel kell korrigálni.
64.	NEDC szerinti sebesség (elméleti)	km/h	A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4. mellékletének 6. pontjában szereplő meghatározás szerint	Tömb: 1 Hz, felbontás: 0,1 km/h. Ha a sebességprofil nincs megadva, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4. mellékletének 6. pontjában meghatározott sebességprofilt kell alkalmazni.
65.	NEDC szerinti sebességfokozat (elméleti)	—	Ugyanaz	Tömb: 1 Hz. Ha a sebességprofil nincs megadva, a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4. mellékletének 6. pontjában meghatározott sebességprofilt kell alkalmazni.
66.	Járműcsalád-azonosító szám	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. mellékletének 5.0. pontja	
67.	K_i regenerációs tényező	—	Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 1. függeléke	Periodikusan regeneráló rendszerrel nem felszerelt járművek esetében ennek az értéke 1. Periodikusan regeneráló rendszerrel felszerelt járművek esetében ennek az értéke – ha nincs megadva – 1,05.

▼B

(*) Vagy a normál alapjárati fordulatszám, a magas alapjárati fordulatszám és a legnagyobb hasznos nyomaték, vagy a T1 ábra szerinti fordulatszám, nyomaték és teljesítmény szükséges (a sebességváltáshoz).
(**) Vagy az abroncs méretei, vagy a sebesség-fordulatszám arány szükséges (a sebességváltáshoz).

3. A H ÉS AZ L JÁRMŰ NEDC SZERINTI SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSI ÉS TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁSI ÉRTÉKEINEK MEGHATÁROZÁSA

3.1. **A H és az L jármű NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértékeinek, szakaszspecifikus értékeinek és tüzelőanyag-fogyasztási értékeinek meghatározása**

A típusjóváhagyó hatóságnak biztosítania kell, hogy egy WLTP szerinti interpolációs család H járműve és adott esetben L járműve NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértékének, valamint szakaszspecifikus értékeinek és tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározása a 3.1.2. és a 3.1.3. ponttal összhangban történjen.

▼M1

Abban az esetben, ha a H és az L jármű közötti különbség csupán a nem kötelező felszerelések közötti különbségnek tudható be (azaz az MRO, a felépítmények alakja és a kigurulási menetellenállási együtthatók megegyeznek), az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértéket csak a H járműre vonatkozóan kell meghatározni.

▼M1

3.1.1. *A megfeleltetési eszköz bemeneti és kimeneti adatai*

3.1.1.1. Az eredeti megfeleltetési jelentés

A típusjóváhagyó hatóságnak vagy a kijelölt műszaki szolgálatnak biztosítania kell, hogy a megfeleltetési eszköz bemeneti adatállománya teljes legyen. A megfeleltetési eszközön végzett, befejezett vizsgálati menetet követően el kell készíteni a hash kóddal ellátott eredeti megfeleltetési jelentést. A jelentésnek a következőket kell tartalmaznia:

a) a 2.4. pontban meghatározott bemeneti adatok;

b) a szimuláció végrehajtásának eredményeként kapott kimeneti adatok;

c) az összefoglaló fájl, amely tartalmazza a következőket:

i. a járműcsalád azonosító száma;

ii. a gyártó által megadott szén-dioxid-kibocsátási érték és a megfeleltetési eszközzel kapott (vegyes szén-dioxid-kibocsátási) érték közötti különbség (delta);

iii. a nem bizalmas jellegű műszaki adatok (azaz a tüzelőanyag típusa, a motortérfogat, a sebességváltó típusa, turbófeltöltés).

3.1.1.2. A teljes megfeleltetési dosszié

Amennyiben az eredeti megfeleltetési jelentést a 3.1.1.1. pont szerint készítették el, a típusjóváhagyó hatóságnak vagy adott esetben a kijelölt műszaki szolgálatnak a megfeleltetési eszköz megfelelő utasításait alkalmazva el kell küldenie az összefoglaló fájlt egy időbélyegző szerverre, amely a feladónak időbélyegzővel ellátott választ (a Bizottság megfelelő szolgálatainak pedig másolatot) küld, benne egy 1 és 99 közé eső, véletlenszerűen generált egész számmal.

Létre kell hozni egy teljes megfeleltetési dossziét, benne az időbélyegzővel ellátott válasszal és a 3.1.1.1. pontban említett eredeti megfeleltetési jelentéssel. A teljes megfeleltetési dossziéhoz hash kódot kell rendelni. A típusjóváhagyó hatóságnak a dossziét a 2007/46/EK irányelv VIII. melléklete szerinti vizsgálati jegyzőkönyvként kell kezelnie.

3.1.2. *A H járműre vonatkozó NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték*

A megfeleltetési eszközzel végre kell hajtani a H jármű szimulált NEDC szerinti vizsgálatát a 2.4. pontban említett, megfelelő bemeneti adatokkal.

A H járműre vonatkozó NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértéket a következőképpen kell meghatározni:

$$CO_{2,H} = NEDC\ CO_{2,C,H} \cdot K_{i,H}$$

ahol:

$CO_{2,H}$ a H járműre vonatkozó NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték;

$NEDC\ CO_{2,C,H}$ a H járműre vonatkozó, megfeleltetési eszközzel szimulált NEDC szerinti vegyes szén-dioxid-kibocsátási érték;

$K_{i,H}$ a H járműre vonatkozóan az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 1. függelékével összhangban meghatározott érték.

A megfeleltetési eszköznek az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték mellett a H járműre vonatkozó szakaszspecifikus szén-dioxid-kibocsátási értékeket is biztosítania kell.

▼M1

3.1.3. *Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték*

Adott esetben végre kell hajtani az L jármű szimulált NEDC szerinti vizsgálatát a megfeleltetési eszközzel és a 2.4. pontban említett, megfelelő bemeneti adatokkal.

Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértéket a következőképpen kell meghatározni:

$$CO_{2,L} = \text{NEDC } CO_{2,C,L} \cdot K_{i,L}$$

ahol:

$CO_{2,L}$ az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték;

NEDC $CO_{2,C,L}$ az L járműre vonatkozó, megfeleltetési eszközzel szimulált NEDC szerinti vegyes szén-dioxid-kibocsátási érték;

$K_{i,L}$ az L járműre vonatkozóan az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 1. függelékével összhangban meghatározott érték.

A megfeleltetési eszköznek az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték mellett az L járműre vonatkozó szakaszspecifikus szén-dioxid-kibocsátási értékeket is biztosítania kell.

▼B

3.2. **A H és az L járműre vonatkozóan meghatározott NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértékek értelmezése**

A gyártónak minden egyes WLTP szerinti interpolációs család esetében be kell jelentenie a jóváhagyó hatósághoz a H járműre és adott esetben az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti vegyes CO_2-kibocsátási értéket. A típusjóváhagyó hatóságnak biztosítania kell, hogy a H járműre és adott esetben L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaértékek meghatározása a 3.1.2. és a 3.1.3. ponttal, a járművek vonatkozó referenciaértékeinek értelmezése pedig a 3.2.1–3.2.5. ponttal összhangban történjen.

3.2.1. A 4. pontban meghatározott számításokhoz a H vagy az L vizsgálati jármű NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeként a gyártó által megadott értéket kell használni, amennyiben az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték nem haladja meg ezt az értéket 4 %-nál nagyobb mértékben. Nincs arra vonatkozó korlátozás, hogy a referenciaérték mennyivel lehet alacsonyabb.

3.2.2. Ha az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték 4 %-nál nagyobb mértékben meghaladja a gyártó által megadott értéket, a 4. pontban meghatározott, a H vagy az L vizsgálati járműre vonatkozó számításokhoz a referenciaérték alkalmazható, vagy a gyártó kérheti, hogy a típusjóváhagyó hatóság felelőssége mellett végezzenek fizikai mérést a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletében említett eljárás szerint, figyelembe véve az e melléklet 2. pontjában meghatározott pontosításokat.

3.2.3. Ha a 3.2.2. pontban említett fizikai mérés Ki tényezővel megszorzott eredménye nem haladja meg a gyártó által megadott értéket 4 %-nál nagyobb mértékben, akkor a 4. pontban meghatározott számításokhoz a gyártó által megadott értéket kell használni.

3.2.4. Ha a fizikai mérés Ki tényezővel megszorzott eredménye 4 %-nál nagyobb mértékben meghaladja a gyártó által megadott értéket, ugyanazon a járművön másik fizikai mérést kell elvégezni, és az eredményeket meg kell szorozni a Ki tényezővel. Ha e két mérés átlaga nem haladja meg a gyártó által megadott értéket 4 %-nál nagyobb mértékben, akkor a 4. pontban meghatározott számításokhoz a gyártó által megadott értéket kell használni.

3.2.5. Ha a 3.2.4. pontban említett két mérés átlaga 4 %-nál nagyobb mértékben meghaladja a gyártó által megadott értéket, akkor harmadik mérést kell végezni, és az eredményeket meg kell szorozni a Ki tényezővel. A 4. pontban meghatározott számításokhoz a három mérés átlagát kell használni.

▼M1

3.2.6. Amennyiben a 3.1.1.2. pontban említett véletlenszerűen generált szám a 90–99 tartományba esik, a járművet ki kell választani, és el kell rajta végezni egy fizikai mérést a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletében említett eljárás szerint, figyelembe véve az e melléklet 2. pontjában meghatározott pontosításokat. A vizsgálati eredményeket a 2007/46/EK irányelv VIII. mellékletének megfelelően dokumentálni kell.

Amennyiben mind a H, mind az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket a 3.2.1. pont szerint határozzák meg, a fizikai mérésre az L járművet kell kiválasztani, ha a véletlenszerű szám a 90–94 tartományba esik, és a H járművet, ha a véletlenszerű szám a 95–99 tartományba esik.

Amennyiben az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket az interpolációs családból a H és az L jármű közül csak az egyikre vonatkozóan határozzák meg a 3.2.1. pont szerint, a szóban forgó járművet akkor kell kiválasztani egy fizikai mérésre, ha a véletlenszerű szám a 90–99 tartományba esik.

Amennyiben az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket nem a 3.2.1. pont szerint határozzák meg, de a H és az L járművön egyaránt végeznek fizikai vizsgálatot, akkor a véletlenszerű számot figyelmen kívül kell hagyni.

▼B

3.2.7. A 3.2.6. pont ellenére, olyan esetekben, amikor az NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket a 3.2.1. pont szerint határozzák meg a típusjóváhagyó hatóság adott esetben a műszaki szolgálat javaslata alapján kérheti, hogy a járművön végezzenek el egy fizikai mérést, amennyiben független szakértelmük alapján alapos indokkal feltételezi, hogy a megadott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték túl alacsony a mért, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékhez képest. A vizsgálati eredményeket a 2007/46/EK irányelv VIII. mellékletének megfelelően dokumentálni kell.

3.2.8. Amennyiben a 3.2.6. vagy a 3.2.7. ponttal összhangban fizikai vizsgálatra kerül sor, a típusjóváhagyó hatóság minden egyes WLTP szerinti interpolációs család tekintetében rögzíti a mért érték és a gyártó által megadott érték közötti, következőképpen meghatározott De relatív eltérést:

$$De = \frac{RTr - DV}{DV}$$

ahol:

RTr RTr a véletlenszerű vizsgálat Ki tényezővel megszorzott eredménye;

DV a gyártó által megadott érték.

▼M1

A De tényezőt három tizedesjegy pontossággal ki kell számítani, és rögzíteni kell a típusbizonyítványban és a megfelelőségi nyilatkozatban.

▼B

Amennyiben a típusjóváhagyó hatóság azt állapítja meg, hogy a fizikai vizsgálat eredményei nem erősítik meg a gyártó által megadott bemeneti adatokat és különösen a 2.4. pont 1. táblázatának 20., 22. és 44. pontjában említett adatokat, akkor az ellenőrzési tényezőt 1-nek kell venni, és rögzíteni kell a típusbizonyítványban és a megfelelőségi nyilatkozatban. Amennyiben a bemeneti adatok megerősítést nyernek, vagy a bemeneti adatok hibája nem a gyártó javát szolgálja, akkor az ellenőrzési tényezőt 0-nak kell venni.

3.3. **A H és az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus szén-dioxid-kibocsátási értékeinek és tüzelőanyag-fogyasztási értékeinek kiszámítása**

A típusjóváhagyó hatóságnak vagy adott esetben a műszaki szolgálatnak a 3.3.1–3.3.4. pontnak megfelelően kell meghatároznia a H és az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus értékeit és tüzelőanyag-fogyasztási értékeit.

▼M1

3.3.1. *A H jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus szén-dioxid-kibocsátási értékeinek kiszámítása*

A H járműre vonatkozó, NEDC szerinti szakaszspecifikus értékeket a következőképpen kell kiszámítani:

$$NEDC\ CO_{2,p,H} = NEDC\ CO_{2,p,H,c} \cdot CO_{2,AF,H}$$

ahol:

p az NEDC UDC (városi ciklus) vagy EUDC (városon kívüli ciklus) szakasza;

$NEDC\ CO_{2,p,H,c}$ a 3.1.2. pontban említett, p szakaszra vonatkozó, megfeleltetési eszközzel szimulált, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték vagy adott esetben a 3.2.2. pontban említett fizikai mérési eredmény;

$NEDC\ CO_{2,p,H}$ a vonatkozó p szakaszban a H jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus értéke, gCO_2/km;

$CO_{2,AF,H}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.2. pontban említett, megfeleltetési eszközzel szimulált, NEDC szerinti vizsgálati eredmény vagy adott esetben a fizikai mérési eredmény aránya alapján kiszámított, a H járműre vonatkozó kiigazítási tényező.

3.3.2. *Az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus szén-dioxid-kibocsátási értékeinek kiszámítása*

Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szakaszspecifikus értékeket a következőképpen kell kiszámítani:

$$NEDC\ CO_{2,p,L} = NEDC\ CO_{2,p,L,c} \cdot CO_{2,AF,L}$$

ahol:

p az NEDC UDC (városi ciklus) vagy EUDC (városon kívüli ciklus) szakasza;

$NEDC\ CO_{2,p,L,c}$ a 3.1.2. pontban említett, p szakaszra vonatkozó, megfeleltetési eszközzel szimulált, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték vagy adott esetben a 3.2.2. pontban említett fizikai mérési eredmény;

$NEDC\ CO_{2,p,L}$ a vonatkozó p szakaszban az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus értéke, gCO_2/km;

$CO_{2,AF,L}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.2. pontban említett, megfeleltetési eszközzel szimulált, NEDC szerinti vizsgálati eredmény vagy adott esetben a fizikai mérési eredmény aránya alapján kiszámított, az L járműre vonatkozó kiigazítási tényező.

3.3.3. *A H és az L jármű NEDC szerinti tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítása*

3.3.3.1. Az NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása

A H és az L jármű NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztását a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti vegyes szén-dioxid-kibocsátási értékek alapján, a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének rendelkezései szerint kell kiszámítani. A tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása szempontjából releváns egyéb szennyező anyagok (szénhidrogének, szén-monoxid) kibocsátását 0 (nulla) g/km értékűnek kell tekinteni.

3.3.3.2. Az NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása

A H és az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztását a 3.3. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szakaszspecifikus szén-dioxid-kibocsátási értékek alapján, a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének rendelkezései szerint kell

▼M1

kiszámítani. A tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása szempontjából releváns egyéb szennyező anyagok (szénhidrogének, szén-monoxid) kibocsátását 0 (nulla) g/km értékűnek kell tekinteni.

▼B

3.3.4. *Az L jármű NEDC szerinti tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítása*

3.3.4.1. Az L jármű NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítása

Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$NEDC\ FC_L = NEDC\ FC_{L,c} \cdot CO_{2,\mathrm{AF,L}}$$

ahol:

$NEDC\ FC_{L,c}$ a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően, a 3.1.2. pont b) alpontja szerint vagy egy, a 3.3.2. pontban említett fizikai mérés eredménye alapján meghatározott CO_2-kibocsátások felhasználásával meghatározott, NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyagfogyasztás-vizsgálat eredménye; a tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása szempontjából releváns egyéb szennyező anyagok (szénhidrogének, szén-monoxid) kibocsátását 0 (nulla) g/km értékűnek kell tekinteni;

$NEDC\ FC_L$ az L jármű NEDC szerinti (vegyes) tüzelőanyag-fogyasztása, l/100 km;

$CO_{2,AF,L}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.3. pont b) alpontjában említett, NEDC szerinti vizsgálati eredmény aránya alapján kiszámított, az L járműre vonatkozó kiigazítási tényező;

3.3.4.2. Az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítása

Az L járműre vonatkozó, NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$NEDC\ FC_{p,L} = NEDC\ FC_{p,L,c} \cdot CO_{2,AF,L}$$

ahol:

p az NEDC UDC (városi ciklus) vagy EUDC (városon kívüli ciklus) szakasza;

$NEDC\ FC_{p,L,c}$ a 692/2008/EK rendelet XII. mellékletének megfelelően, a 3.1.2. pont b) alpontja szerint vagy egy, a 3.2.2. pontban említett fizikai mérés eredménye alapján meghatározott CO_2-kibocsátások felhasználásával meghatározott, p szakaszra vonatkozó, NEDC szerinti tüzelőanyagfogyasztás-vizsgálat eredménye; a tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása szempontjából releváns egyéb szennyező anyagok (szénhidrogének, szén-monoxid) kibocsátását 0 (nulla) g/km értékűnek kell tekinteni;

$NEDC\ FC_{p,L}$ a vonatkozó p szakaszban az L jármű NEDC szerinti szakaszspecifikus tüzelőanyag-fogyasztása, l/100 km;

$CO_{2,AF,L}$ a 3.2. pont szerint meghatározott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási érték és a 3.1.3. pont b) alpontjában említett, NEDC szerinti vizsgálati eredmény aránya alapján kiszámított, az L járműre vonatkozó kiigazítási tényező.

▼B

4. AZ M1 KATEGÓRIÁJÚ EGYEDI JÁRMŰVEKHEZ HOZZÁRENDELENDŐ, NEDC SZERINTI SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSI ÉRTÉKEK ÉS TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁSI ÉRTÉKEK KISZÁMÍTÁSA

A gyártónak a 4.1. és a 4.2. ponttal összhangban ki kell számítania az egyedi személygépkocsikhoz hozzárendelendő NEDC szerinti (szakaszspecifikus és vegyes) szén-dioxid-kibocsátási értékeket és tüzelőanyag-fogyasztási értékeket, és ezeket az értékeket rögzítenie kell a megfelelőségi nyilatkozatokban.

Az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. almellékletének 1.3. pontjában meghatározott kerekítési szabályokat kell alkalmazni.

4.1. **WLTP szerinti interpolációs család NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeinek meghatározása H jármű alapján**

Amennyiben egy WLTP szerinti interpolációs család szén-dioxid-kibocsátását az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 6. almellékletének 1.2.3.1. pontjával összhangban, kizárólag a H járműre való hivatkozással határozzák meg, a szóban forgó családba tartozó járművek megfelelőségi tanúsítványában feltüntetendő NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékként az e melléklet 3.2. pontjával összhangban meghatározott és a szóban forgó H jármű típusbizonyítványában rögzített, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értéket kell rögzíteni.

4.2. **WLTP szerinti interpolációs család NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékének meghatározása L jármű és H jármű alapján**

4.2.1. *Egyedi jármű kigurulási menetellenállásának kiszámítása*

4.2.1.1. Az érintett jármű tömege

Egy egyedi jármű NEDC szerinti referenciatömegét ($RM_{n,ind}$) a következőképpen kell meghatározni:

$$RM_{n,ind} = (MRO_{ind} - 75 + 100)[kg]$$

Ahol MRO_{ind} az egyedi járműnek a 443/2009/EK rendelet 3. cikkének d) pontjában meghatározott menetkész tömege.

Az egyedi járművek NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeinek kiszámításához használandó tömeg a 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott tehetetlenségi érték, amely egyenértékű az e pontnak megfelelően meghatározott referenciatömeggel, és amelyet $TM_{n,ind}$-vel kell jelölni.

4.2.1.2. Az egyes jármű gördülési ellenállása

Az egyedi járművek NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékeinek interpolációjához az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. almellékletének 3.2.3.2.2.2. pontjával összhangban meghatározott gumiabroncs-gördülési ellenállási értékeket kell használni.

4.2.1.3. Az egyes jármű aerodinamikus légellenállása

Egy egyedi jármű aerodinamikai ellenállását az egyedi jármű és az L jármű aerodinamikai ellenállása között a felépítményeik alakjának (m^2) eltéréséből fakadó különbséget figyelembe véve kell kiszámítani:

$$\Delta\,[C_d \cdot A_f]_{ind-L,n}$$

ahol:

C_d az aerodinamikus légellenállási együttható;

A_f a jármű homlokfelülete, m^2.

▼B

A típusjóváhagyó hatóságnak vagy adott esetben a műszaki szolgálatnak ellenőriznie kell, hogy az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. almellékletének 3.2.3.2.2.3. pontjában említett szélcsatorna-létesítmény alkalmas-e arra, hogy pontosan meghatározza az L és a H jármű közötti eltérő alakú felépítményekre vonatkozó $\Delta(C_d \times A_f)$ értékét. Amennyiben a szélcsatorna-létesítmény nem alkalmas, a H járműre vonatkozó $\Delta[C_d \cdot A_f]_{H-L,n}$ alkalmazandó az egyedi jármű esetében.

Ha az L és a H jármű azonos alakú felépítménnyel rendelkezik, akkor az interpolációs módszerhez a $\Delta[C_d \cdot A_f]_{ind-L,n}$ értékét nullára kell állítani.

4.2.1.4. Egy WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű kigurulási menetellenállásának kiszámítása

A H és az L vizsgálati járművekre vonatkozó, a 2.3.8. pontnak megfelelően meghatározott$F_{0,n}$, $F_{1,n}$, és $F_{2,n}$ kigurulási menetellenállási együttható az $F_{0n,H}$, $F_{1n,H}$, és $F_{2n,H}$, valamint az, $F_{0n,L}$, $F_{1n,L}$ és $F_{2n,L}$.

Egy egyedi jármű $f_{0n,ind}$, $f_{1n,ind}$ és $f_{2n,ind}$ kigurulási menetellenállási együtthatóját a következő képlet szerint kell kiszámítani:

1. képlet

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \cdot \frac{(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,ind} \cdot RR_{n,ind})}{(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L})}$$

vagy ha $(TM_{n,H} \cdot RR_{n,H} - TM_{n,L} \cdot RR_{n,L}) = 0$ akkor a 2. képletet kell alkalmazni:

2. képlet

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n}$$

$$f_{1n,ind} = F_{1n,H}$$

$$f_{2n,ind} = F_{2n,H} - \Delta F_{2n} \cdot \frac{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH,n} - \Delta[C_d \times A_f]_{ind,n})}{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH,n})}$$

vagy ha $\Delta[C_d \times A_f]_{n,LH} = 0$, akkor a 3. képletet kell alkalmazni:

3. képlet

$$f_{2n,ind} = F_{2n,H} - \Delta F_{2n}$$

ahol:

$$\Delta F_{0,n} = F_{0n,H} - F_{0n,L}$$

$$\Delta F_{2,n} = F_{2n,H} - F_{2n,L}$$

▼M1

4.2.1.4a. A kigurulási menetellenállási mátrix szerinti járműcsalád reprezentatív járműve alapján levezetett NEDC szerinti kigurulási menetellenállási értékek

Amennyiben a reprezentatív jármű NEDC szerinti kigurulási menetellenállását egy WLTP szerinti reprezentatív jármű alapján számították ki a 2.3.8.2.1. pont b) alpontja szerint, egy egyedi jármű NEDC szerinti kigurulási menetellenállását a következő képletek segítségével kell kiszámítani:

a) Egy egyedi jármű $F_{0n,ind}$ értékét a következőképpen kell meghatározni:

$$F_{0n,ind} = Max\left(\left(0{,}05 \cdot F_{0n,R} + 0{,}95 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,ind}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_{ind} - RR_r}{1\,000}\right) \cdot 9{,}81 \cdot RM_{n,ind}\right)\right);\right.$$
$$\left.\left(0{,}2 \cdot F_{0n,R} + 0{,}8 \cdot \left(F_{0n,R} \cdot \frac{RM_{n,ind}}{RM_{n,R}} + \left(\frac{RR_{ind} - RR_r}{1\,000}\right) \cdot 9{,}81 \cdot RM_{n,ind}\right)\right)\right)$$

▼M1

ahol:

$F_{0n,R}$ az R jármű állandó kigurulási menetellenállási együtthatója, N;

$RM_{n,ind}$ az egyedi jármű referenciatömege;

$RM_{n,R}$ az R jármű referenciatömege;

$RR_{,ind}$ az egyedi jármű gumiabroncs-gördülési ellenállása, kg/tonna;

RR_R az R jármű gumiabroncs-gördülési ellenállása, kg/tonna.

b) Egy egyedi jármű $F_{2n,ind}$ értékét a következőképpen kell meghatározni:

$$F_{2n,ind} = Max\left(\left(0{,}05 \cdot F_{2n,R} + 0{,}95 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,ind}}{A_{f,R}}\right); \left(0{,}2 \cdot F_{2n,R} + 0{,}8 \cdot F_{2n,R} \cdot \frac{A_{f,ind}}{A_{f,R}}\right)\right)$$

ahol:

$F_{2n,R}$ az R jármű másodrendű kigurulási menetellenállási együtthatója, $N/(km/h)^2$;

$A_{f,ind}$ az egyedi jármű homlokfelülete, m^2;

$A_{f,R}$ az R jármű homlokfelülete, m^2.

c) Az egyedi jármű $f_{1n,ind}$ értékét nullára kell állítani.

▼B

4.2.1.5. A ciklus energiaigényének kiszámítása

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű esetében alkalmazandó NEDC ciklus $E_{k,n}$ energiaigényét és az alkalmazandó összes ciklusszakasz $E_{k,p,n}$ energiaigényét az (EU) 2017/1151 rendelet XXI. melléklete 7. almellékletének 5. pontjában foglalt eljárásnak megfelelően kell kiszámítani a kigurulási menetellenállási együtthatók és tömegek következő k készleteire:

k = 1: $F_0 = F_{0n,L}, F_1 = F_{1n,H}, F_2 = F_{2n,L}, m = TM_{n,L}$

(L vizsgálati jármű)

k = 2: $F_0 = F_{0n,H}, F_1 = F_{1n,H}, F_2 = F_{2n,H}, m = TM_{n,H}$

(H vizsgálati jármű)

k = 3: $F_0 = f_{0n,ind}, F_1 = F_{1n,H}, F_2 = f_{2n,ind}, m = TM_{n,ind}$

(egy, a WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű)

A 83. sz. ENSZ EGB-előírás 4a. mellékletének 3. táblázatában meghatározott görgősfékpad-együtthatók alkalmazása esetén a következő képleteket kell alkalmazni:

$$f_{0n,ind} = F_{0n,H} - \Delta F_{0n} \cdot \frac{TM_{n,H} - TM_{n,ind}}{TM_{n,H} - TM_{n,L}}$$

$$f_{1n,ind} = F_{1n,H} - \Delta F_{1n} \cdot \frac{TM_{n,H} - TM_{n,ind}}{TM_{n,H} - TM_{n,L}}$$

$$f_{2n,ind} = F_{2n,H} - \Delta F_{2n} \cdot \frac{TM_{n,H} - TM_{n,ind}}{TM_{n,H} - TM_{n,L}}$$

4.2.1.6. Egyedi jármű NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékének a szén-dioxid-interpolációs módszerrel való kiszámítása

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű esetében alkalmazandó NEDC-ciklus egyes p szakaszaira vonatkozóan az adott járműnek a CO_2-kibocsátás teljes tömegéhez való hozzájárulását a következőképpen kell kiszámítani:

$$M_{CO_2-ind,p,n} = M_{CO_2-L,p,n} + \left(\frac{E_{3,p,n} - E_{1,p,n}}{E_{2,p,n} - E_{1,p,n}}\right) \cdot (M_{CO_2-H,p,n} - M_{CO_2-L,p,n})$$

▼B

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi járműnek tulajdonítható, g/km-ben kifejezett CO_2-kibocsátás $M_{CO_2-ind,n}$ tömegét a következőképpen kell kiszámítani:

$$M_{CO_2-ind,n} = M_{CO_2-L,n} + \left(\frac{E_{3,n} - E_{1,n}}{E_{2,n} - E_{1,n}}\right) \cdot (M_{CO_2-H,n} - M_{CO_2-L,n})$$

Az $E_{1,p,n}$, az $E_{2,p,n}$ és az $E_{3,p,n}$, valamint az $E_{1,n}$, az $E_{2,n}$ és az $E_{3,n}$ meghatározása a 4.2.1.5. pontban található.

4.2.1.7. Egyedi jármű NEDC szerinti tüzelőanyag-fogyasztási értékének az interpolációs módszerrel való kiszámítása

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű esetében alkalmazandó NEDC-ciklus egyes p szakaszaira vonatkozó, l/100 km-ben kifejezett tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$FC_{p,n} = FC_{L,p,n} + \left(\frac{E_{3,p,n} - E_{1,p,n}}{E_{2,p,n} - E_{1,p,n}}\right) \cdot (FC_{H,p,n} - FC_{L,p,n})$$

A WLTP szerinti interpolációs családba tartozó egyedi jármű esetében alkalmazandó a teljes ciklusra vonatkozó, l/100 km-ben kifejezett tüzelőanyag-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$FC_{ind,n} = FC_{L,n} + \left(\frac{E_{3,n} - E_{1,n}}{E_{2,n} - E_{1,n}}\right) \cdot (FC_{H,n} - FC_{L,n})$$

Az $E_{1,p,n}$, az $E_{2,p,n}$ és az $E_{3,p,n}$, valamint az $E_{1,n}$, az $E_{2,n}$ és az $E_{3,n}$ meghatározása a 4.2.1.5. pontban található.

5. AZ ADATOK RÖGZÍTÉSE

A típusjóváhagyó hatóságnak vagy a kijelölt műszaki szolgálatnak biztosítania kell a következő adatok rögzítését:

a) a 3.1.1. pontban említett, a ►M1 teljes megfeleltetési dosszié ◄ ezen belül a 3.1.2. és a 3.1.3. pontban említett, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási referenciaérték, valamint a gyártó által megadott érték rögzítése a 2007/46/EK irányelv VIII. melléklete szerinti vizsgálati jelentésként;

b) az e melléklet 3.2. pontjában említett fizikai mérések eredményeként kapott, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátási értékek rögzítése az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függelékében meghatározott típusbizonyítványban;

c) a „De” eltérési tényező és az e melléklet 3.2.8. pontja szerint meghatározott ellenőrzési tényező (amennyiben rendelkezésre áll) rögzítése az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függelékében meghatározott típusbizonyítványban és a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletében meghatározott megfelelőségi nyilatkozat 49.1. pontjában;

d) a 3.3. ponttal összhangban meghatározott és az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függelékében megadott, NEDC szerinti szakaszspecifikus értékek, valamint szakaszspecifikus és vegyes tüzelőanyag-fogyasztási értékek rögzítése;

e) az e melléklet 4.2. pontjával összhangban meghatározott, NEDC szerinti (összes szakaszonkénti és vegyes) szén-dioxid-kibocsátási és (összes szakaszonkénti és vegyes) tüzelőanyag-fogyasztási értékek rögzítése a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletében meghatározott megfelelőségi nyilatkozat 49.1. pontjában.

▼B

II. MELLÉKLET

„I. MELLÉKLET

Adatforrások

Paraméter	Megfelelőségi nyilatkozat (a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletének 1. részében szereplő B. minta)	Típusjóváhagyási dokumentáció (2007/46/EK irányelv)
Gyártó	0.5. pont	A III. melléklet I. részének 0.5. pontja
Típusjóváhagyási szám és a kiterjesztése	0.10. pont	A VI. melléklet szerinti típusbizonyítvány
Típus	0.2. pont	A III. melléklet I. részének 0.2. pontja (adott esetben)
Változat	0.2. pont	A VIII. melléklet 3. pontja (adott esetben)
Kivitel	0.2. pont	A VIII. melléklet 3. pontja (adott esetben)
Gyártmány	0.1. pont	A III. melléklet I. részének 0.1. pontja
Kereskedelmi név	0.2.1. pont	A III. melléklet I. részének 0.2.1. pontja
A típusjóváhagyással rendelkező jármű kategóriája	0.4. pont	A III. melléklet I. részének 0.4. pontja
A nyilvántartásba vett jármű kategóriája	n.a.	n.a.
A jármű menetkész tömege (kg)	13. pont	A III. melléklet I. részének 2.6. pontja ([1])
Alapterület – tengelytáv (mm)	4. pont	A III. melléklet I. részének 2.1. pontja ([2])
Alapterület – nyomtáv (mm)	30. pont	A III. melléklet I. részének 2.3.1. és 2.3.2. pontja ([3])
Fajlagos, NEDC szerinti szén-dioxid-kibocsátás (g/km) ([4])	49.1. pont	A VIII. melléklet 3. pontja
Fajlagos, WLTP szerinti szén-dioxid-kibocsátás (g/km) ([4])	49.4. pont	n.a.
Tüzelőanyag-típus	26. pont	A III. melléklet I. részének 3.2.2.1. pontja
A tüzelőanyag-ellátás elve	26.1. pont	A III. melléklet I. részének 3.2.2.4. pontja
Motortérfogat (cm^3)	25. pont	A III. melléklet I. részének 3.2.1.3. pontja
Villamosenergia-fogyasztás (Wh/km)	49.2. pont	A VIII. melléklet 3. pontja
Az ökoinnovációs technológia (technológiák) kódja	49.3.1. pont	A VIII. melléklet 4. pontja
Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, NEDC szerinti CO_2-kibocsátáscsökkentés összesen	49.3.2.1. pont	A VIII. melléklet 4. pontja
Az ökoinnovációs technológia (technológiák) révén elért, WLTP szerinti CO_2-kibocsátáscsökkentés összesen	49.3.2.2. pont	
Jármű-azonosító szám	0.10. pont	A III. melléklet I. részének 9.17. pontja

▼B

Paraméter	Megfelelőségi nyilatkozat (a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletének 1. részében szereplő B. minta)	Típusjóváhagyási dokumentáció (2007/46/EK irányelv)
Vizsgálati tömeg [WLTP]	47.1.1. pont	n.a.
„De” eltérési tényező	49.1. pont	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függeléke
Ellenőrzési tényező („1” vagy „0”)	49.1. pont	Az (EU) 2017/1151 rendelet I. mellékletének 4. függelékében megállapított típusbizonyítvány kiegészítésének függeléke

([1]) E rendelet 3. cikkének (8) bekezdésével összhangban.
([2]) E rendelet 3. cikkének (8) bekezdésével összhangban.
([3]) E rendelet 3. cikkének (7) és (8) bekezdésével összhangban.
([4]) Az (EU) 2017/1152 végrehajtási rendelet (megfeleltetési módszertan) 3. és 4. cikkével összhangban”