

32002L0080

L 291/20

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

2002.10.28.

A BIZOTTSÁG 80/2002/EK IRÁNYELVE**(2002. október 3.)****a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről 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 2001/116/EK bizottsági irányelvvel ⁽¹⁾ módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvre ⁽²⁾ és különösen annak 13. cikke ⁽²⁾ bekezdésére,

tekintettel a legutóbb a 2001/100/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽³⁾ módosított, a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. március 20-i 70/220/EGK tanácsi irányelvre ⁽⁴⁾ és különösen annak 5. cikkére,

mivel:

- (1) A 70/220/EGK irányelv a 70/156/EGK irányelv által meghatározott típus-jóváhagyási eljárás szerinti külön irányelvek egyike.
- (2) A 70/220/EGK irányelv egy, a forgalomba helyezett járművek megfelelésének ellenőrzésére vonatkozó módszert vezetett be. Meg kell azonban határozni azon adatok típusát, amelyeket a gyártónak össze kell gyűjtenie és be kell nyújtania, és amelyek alapján a jóváhagyó hatóság azt vizsgálja, hogy a járművek a 70/220/EGK irányelv követelményeinek a megkívánt tartóssági időtartam alatt megfelelnek-e. Ki kell egészíteni annak a járműnek a meghatározását, amely a szabványostól eltérőnek tekinthető, abban az esetben, ha valamely típushoz tartozó járművek reprezentatív mintáját bevizsgálják, illetve statisztikai elemzésnek vetik alá, hogy megerősítsék az említett típus kibocsátási jellemzőit.
- (3) A cserekatalizátorok önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozóan műszaki intézkedéseket kell bevezetni, hogy biztosítsák kibocsátási jellemzőiket, valamint – adott esetben – a fedélzeti diagnosztikai rendszerrel (OBD) való összeférhetőséget azon járművek esetében, amelyekhez azokat tervezték. Annak érdekében, hogy a tagállamokban elősegítsék a végrehajtást, intézkedéseket kell bevezetni a cserekatalizátorok, az eredeti cserekatalizátorok és csomagolásuk jelölésére. Továbbá a Közösségben ezen irányelv bevezetése előtt gyártott és forgalomba hozott cserekatalizátorok esetében kiegészítő tájékoztatást kell előírni, amelynek e termékeket kísérnie kell.
- (4) A 70/220/EGK irányelv az OBD-rendszerekre vonatkozóan rendelkezéseket vezetett be. Annak biztosítása érdekében, hogy az OBD-rendszer kifogástalan működéséhez

kritikus fontosságú cserealkatrészek fejlődését ne korlátozza az OBD-re vonatkozó információ hiánya, előírásokat kell bevezetni, hogy a jármű gyártója az ilyen vonatkozó tájékoztatást a jóváhagyó hatóság számára bocsássa rendelkezésre.

- (5) Az üzemzavar-jelzési stratégiákra vonatkozó műszaki követelményeket úgy határozták meg, hogy üzemzavar akkor történt, ha az OBD-küszöbértékeket túllépték, illetve amennyiben az OBD-rendszer nem képes eleget tenni az ezen irányelv alapvető OBD-rendszer-ellenőrzési követelményeinek.
- (6) A benzin- vagy gázüzemű járművek eltérő kezelése céljából az OBD-információ kezeléséhez meghatározott módosítások bevezetése is szükséges.
- (7) A 2003. január 1-jéig rendelkezésre álló rövid idő következtében, amelytől kezdődően a gázüzemű járművek új típusait OBD-rendszerrel kell felszerelni, szükséges azon gázüzemű járművek típusjóváhagyását lehetővé tenni, amelyeknek a típusjóváhagyás időpontjában vagy azt megelőzően esetleges korlátozott számú kisebb hiányosságokat találtak. Amennyiben a már üzemelő járműveken találtak az OBD-rendszeren belül hiányosságokat, a jóváhagyó hatóság a már típusjóváhagyással rendelkező gépjárművekre kiterjesztheti a típusjóváhagyást. Az ellenőrzési képesség teljes hiánya esetén ilyen kiterjesztés nem adható ki. Meg kell határozni azt az időtartamot, amelyen belül a jóváhagyó hatóság által engedélyezett hiányosságokat a későbbiekben gyártott járműveken ki kell javítani.
- (8) A 70/220/EGK irányelvet a műszaki fejlődésre és különösen a szabványos diagnosztikai hibakódok új meghatározásaira, a még inkább gyártóspecifikus diagnosztikai

⁽¹⁾ HL L 18., 2002.1.21., 1. o.⁽²⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o.⁽³⁾ HL L 16., 2002.1.18., 32. o.⁽⁴⁾ HL L 76., 1970.4.6., 1. o.

hibakódokra, valamint az új hexadecimális kódokra, és a módosított 15031-6 ISO szabvány és a J2012 SAE szabványra figyelemmel módosítani kell.

- (9) A 71/2000/EK bizottsági irányelvvel ⁽¹⁾ módosított, a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 1998. október 13-i 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ előírja, hogy a 2005. január 1-jétől a Közösségben értékesített benzin és dízel motorüzemanyagok legnagyobb kéntartalma legfeljebb 50 mg/kg (ppm) lehet. A 2005. évtől alkalmazható szennyezőanyag-kibocsátási határértékek szempontjából a járművek típus-jóváhagyási vizsgálatára alkalmazott referencia-tüzelőanyagokat, adott esetben, a piacon 2005-től rendelkezésre álló és fejlett kibocsátáscsökkentő rendszerekkel vagy közvetlen benzin-befecskendezéses motortechnológiával rendelkező járművek által használt benzin és dízelüzemanyagok kén-, aromásvegyület- és oxigéntartalmának jobb kifejezése érdekében újra meg kell határozni.
- (10) A 70/220/EGK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell.
- (11) Az ezen irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a 70/156/EGK irányelv által létrehozott, az irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

- (1) A 70/220/EGK irányelv 1. cikke helyébe a következő rendelkezés lép:

„1. cikk

Ezen irányelv alkalmazásában:

- a) »jármű«: a 70/156/EGK irányelv II. mellékletének A. szakaszában meghatározott bármilyen jármű;
- b) »PB-gázüzemű vagy földgázüzemű jármű«: meghajtó rendszerében különleges berendezéssel felszerelt, a cseppfolyós propángázzal (PB-gázzal) vagy földgázzal való üzemelésre alkalmas jármű. Az ilyen PB-gázüzemű vagy földgázüzemű jármű tiszta gázüzemű járműként vagy kettős üzemű járműként tervezhető és építhető meg;
- c) »tiszta gázüzemű jármű«: elsősorban PB-gázzal vagy földgázzal történő állandó üzemelésre tervezett, de esetleg – csak szükséghelyzetek esetére vagy indításra szolgáló – benzinüzemmel is rendelkező jármű, amennyiben benzin-tartalma legfeljebb 15 liter benzin tárolására alkalmas;
- d) »kettős üzemű jármű«: olyan jármű, amely részlegesen benzinnel és szintén részlegesen PB-gázzal vagy földgázzal üzemelhet.”

- (2) Az I., II., III., IX., IXa., X., XI. és XIII. melléklet ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

⁽¹⁾ HL L 287., 2000.11.14., 46. o.

⁽²⁾ HL L 350., 1998.12.28., 58. o.

2. cikk

- (1) 2003. július 1-jétől kezdve, ha a járművek eleget tesznek az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek, a tagállamok:

- a) a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alapján nem tagadhatják meg az EK-típusjóváhagyás megadását; vagy
- b) nem tagadhatják meg a nemzeti típusjóváhagyás megadását; vagy
- c) a 70/156/EGK irányelv 7. cikke alapján nem tilthatják meg a járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését.

- (2) Ha az új járműtípus nem tesz eleget az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv rendelkezéseinek, 2003. július 1-jétől kezdve a tagállamok már nem adhatnak ki:

- a) a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alapján EK-típusjóváhagyást; vagy

- b) nemzeti típusjóváhagyást.

Azonban a tagállamok továbbra is megadhatják az első albekezdésben említett típusjóváhagyásokat, amennyiben a 70/156/EGK irányelv 8. cikkének (2) bekezdése alkalmazandó.

- (3) Ha a járművek nem tesznek eleget az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv rendelkezéseinek, a tagállamok:

- a) a 70/156/EGK irányelv alapján az új járművekre kiállított megfelelőségi igazolást ezen irányelv 7. cikk (1) bekezdésének alkalmazásában a továbbiakban érvénytelennek tekintik; és
- b) megtagadják azon új járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyeket a 70/156/EGK irányelv alapján nem láttak el érvényes megfelelőségi igazolással, kivéve amennyiben a 70/156/EGK irányelv 8. cikk (2) bekezdésének rendelkezéseit alkalmazzák.

- (4) A (3) bekezdést 2006. január 1-jétől kezdve a következőkre kell alkalmazni:

- a) az M kategóriába tartozó járművekre, a 2 500 kg legnagyobb tömeget meghaladó járművek kivételével; és

- b) az N₁ kategória I. osztályába tartozó járművekre.

A (3) bekezdést 2007. január 1-jétől kezdve a következőkre kell alkalmazni:

- a) a 70/220/EGK irányelv I. melléklet 5.3.1.4. pontjának táblázatában meghatározott N₁ kategória II. és III. osztályába tartozó járművekre; és
- b) azokra az M kategóriába tartozó járművekre, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 2 500 kg-ot.

3. cikk

(1) Az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvvel összhangban típusjóvá hagyást kapott járművekre történő felszerelés céljából előállított új cserekatalizátorok esetén 2003. július 1-jétől a tagállamok:

- a) a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alapján nem tagadhatják meg az EK-típusjóvá hagyás megadását; vagy
- b) nem tilthatják meg az értékesítést és a járműre történő felszerelést.

(2) 2003. július 1-jétől a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alapján a tagállamok már nem adnak ki EK-típusjóvá hagyást az új cserekatalizátorra, ha annak típusjóvá hagyása nem az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvvel összhangban történt.

(3) A tagállamok továbbra is engedélyezik azon új cserekatalizátorok értékesítését és felszerelését a már forgalomban lévő járművekre, amelyek önálló műszaki egységként történő típusjóvá hagyását az irányelv hatálybalépését megelőzően adták ki.

4. cikk

2005. július 1-je előtt a gyártóknak lépéseket kell tenniük közvetlenül az értékesítési helyeknek vagy valamennyi nagykereskedőnek az összes olyan új cserekatalizátorra vonatkozó további információk biztosítására, amelyeket az Európai Unióban ezen irányelv hatálybalépésének időpontja előtt hoztak forgalomba, és amelyek más módon nem felelnek meg a 77/98/EK bizottsági irányelvben ⁽¹⁾ megállapított követelményeknek.

Az első bekezdésben említett további információknak meg kell felelnie az ezen irányelv XIII. melléklet 7. pontjában megállapított feltételeknek.

5. cikk

Ezen irányelv hatálybalépésének időpontjától az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv I. melléklet 7. pontjában részletezett rendelkezéseket, különös tekintettel az üzemben lévő járművek megfelelőségére, alkalmazni kell az összes olyan járműre, amelynek típusjóvá hagyása a 98/69/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽²⁾ vagy az azt követő módosító irányelvekkel módosított 70/220/EGK tanácsi irányelv követelményeinek megfelelően történt.

6. cikk

(1) A tagállamok 2003. május 31-ig elfogadják és kihirdetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

E rendelkezéseket 2003. június 1-jétől kell alkalmazni.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. Az ilyen hivatkozásra vonatkozó eljárást a tagállamok fogadják el.

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

7. cikk

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

8. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2002. október 3-án.

a Bizottság részéről

Erkki LIIKANEN

a Bizottság tagja

⁽¹⁾ HL L 286., 1998.10.23., 34. o.

⁽²⁾ HL L 350., 1998.12.28., 1. o.

MELLÉKLET

A 70/220/EGK IRÁNYELV I., II., III., IX., IXa., X., XI. ÉS XIII. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSA

A. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

1. Az 1. pont utolsó bekezdésének szövege a következőképpen módosul:

„Ezen irányelvet az M₁ és N₁ kategóriájú járművekre felszerelhető cserekatalizátorokra mint önálló műszaki egységre vonatkozó EK-típus-jóváhagyási eljárásra is alkalmazni kell.”

A 2.II.a.4. pontban a „cikk” szó helyébe a „pont” szó lép.

2. A 2.17. és 2.18. pont szövege a következőképpen módosul, illetve a 2.19. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.17. »Eredeti katalizátor«: olyan katalizátor vagy katalizátorcsoport, amelyre kiterjed a járműre megadott típusjóváhagyás, és amelynek típusát feltüntették ezen irányelv X. melléklete függelékének 1.10. pontjában.

2.18. »Cserekatalizátor«: olyan katalizátor vagy katalizátorcsoport, amelyet a 70/220/EGK irányelvnek megfelelően jóváhagyott jármű eredeti katalizátorának helyettesítésére szánnak, és amely a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének d) pontjában meghatározottak szerint önálló műszaki egységként jóváhagyható.

2.19. »Eredeti cserekatalizátor«: az ezen irányelv X. melléklete függelékének 1.10. pontjában meghatározott típusú, de a jármű típusjóváhagyásának birtokosa által a piacon önálló műszaki egységként kínált katalizátor vagy katalizátorcsoport.”

3. A 3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2. A kibocsátásra a kipufogócsőnél, valamint a párolgás útján történő szennyezőanyag-kibocsátásra, a tartósságra és a jármű fedélzeti diagnosztikai rendszerére (OBD) vonatkozó adatközlő lap mintáját a II. melléklet tartalmazza. A II. melléklet 3.2.12.2.8.6. pontjában felsorolt információt a X. mellékletben megadott EK-típusbizonyítvány »Az OBD-re vonatkozó információ« című 2. függelékébe kell belefoglalni.”

4. Az 5.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.2.2. A PB-gáz vagy földgázüzemű (tisztá gázüzemű vagy kettős üzemű), külső gyújtású motorral rendelkező járművet a következő vizsgálatoknak kell alávetni:

I. típus (hidegindítás után a kipufogócsőnél mért átlagos szennyezőanyag-kibocsátás),

II. típus (szén-monoxid-kibocsátás alapjárat fordulatszámán),

III. típus (kartergáz-kibocsátás),

IV. típus (párolgás útján történő szennyezőanyag-kibocsátás), adott esetben,

V. típus (a kibocsátáscsökkentő berendezés tartóssága),

VI. típus (hidegindítás utáni alacsony környezeti hőmérséklet mellett a kipufogócsőnél mért átlagos szén-monoxid- és szénhidrogén-kibocsátás), adott esetben,

OBD-vizsgálat, adott esetben.”

5. Az 1.5.2. táblázat helyébe a következő táblázat lép:

Típusvizsgálat	M és N kategóriába tartozó, külső gyújtású motorral rendelkező járművek			M ₁ és N ₁ kategóriába tartozó, kompressziós gyújtású motorral rendelkező járművek
	Benzinüzemű jármű	Kettős üzemű jármű	Tiszta gázüzemű jármű	
„I. típus	Igen (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	Igen (vizsgálat mindkét tüzelőanyaggal) (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	Igen (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	Igen (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)
II. típus	Igen	Igen (vizsgálat mindkét tüzelőanyaggal)	Igen	–
III. típus	Igen	Igen (vizsgálat csak benzinnel)	Igen	–
IV. típus	Igen (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	Igen (vizsgálat csak benzinnel) (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	–	–
V. típus	Igen (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	Igen (vizsgálat csak benzinnel) (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	Igen (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	Igen (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)
VI. típus	Igen (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	Igen (vizsgálat csak benzinnel) (legnagyobb tömeg ≤ 3,5 t)	–	–
Kiterjesztés	6. pont	6. pont	6. pont	pont:6. M ₂ és N ₂ referenciatömeg ≤ 2 840 kg ⁽¹⁾
Fedélzeti diagnosztikai rendszer	Igen, a 8.1.1. vagy a 8.4. ponttal összhangban	Igen, a 8.1.2. vagy a 8.4. ponttal összhangban	Igen, a 8.1.2. vagy a 8.4. ponttal összhangban	Igen, a 8.2., 8.3. vagy a 8.4. ponttal összhangban

(1) A Bizottság tovább tanulmányozza a típusvizsgálat kiterjesztésének kérdését az M₂ és N₂ kategóriákba tartozó, és a 2 840 kg referenciatömeget meg nem haladó járművekre, valamint – a 70/156/EGK irányelv 13. cikkében megállapított eljárással összhangban – legkésőbb 2004-ig a 2005-ben alkalmazandó intézkedésekre vonatkozó javaslatokat terjeszt elő.”

6. Az 5.3.7.3. pont 1. lábjegyzetében a Hcv – re és Ocv – re vonatkozó együtthatókat a következőkre kell cserélni:

„Hcv = A hidrogén szénhez viszonyított atomszámaránya [1,73], PB-gáz esetében [2,53], földgáz esetében [4,0].

Ocv = Az oxigén szénhez viszonyított atomszámaránya [0,02], PB-gáz esetében [0], földgáz esetében [0].”

7. Az 5.3.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.3.8. Cserekatalizátorok és eredeti cserekatalizátorok.

5.3.8.1. Az EK-típusjóváhagyással rendelkező járművekre történő felszerelésre szánt cserekatalizátorokat a XIII. melléklet rendelkezései szerint kell vizsgálni.

- 5.3.8.2. A X. melléklet függelékének 1.10. pontjában megadott típusú, és az olyan járművekre történő felszerelésre szánt eredeti cserekatalizátoroknak, amelyekre a megfelelő típus-jóváhagyási dokumentáció vonatkozik, nem kell megfelelniük ezen irányelv XIII. mellékletének, amennyiben az 5.3.8.2.1. és az 5.3.8.2.2. pont követelményeinek eleget tesznek.
- 5.3.8.2.1. Jelölések
- Az eredeti cserekatalizátorokon legalább a következő jelöléseket kell feltüntetni:
- 5.3.8.2.1.1. a jármű gyártójának neve vagy védjegye;
- 5.3.8.2.1.2. az eredeti cserekatalizátor gyártmánya és alkatrész-azonosító száma, amelyet mint az 5.3.8.3. pontban említett információt kell megadni.
- 5.3.8.2.2. Dokumentáció
- Az eredeti cserekatalizátorokra a következő információkat kell megadni:
- 5.3.8.2.2.1. a jármű gyártójának neve vagy védjegye;
- 5.3.8.2.2.2. az eredeti cserekatalizátor gyártmánya és alkatrész-azonosító száma, amelyet mint az 5.3.8.3. pontban említett információt kell megadni;
- 5.3.8.2.2.3. azok a járművek, amelyekhez a X. melléklet függelékének 1.10. pontjában megadott típusú eredeti cserekatalizátor készült, beleértve adott esetben annak jelölését, hogy az eredeti cserekatalizátor felszerelhető-e fedélzeti diagnosztikai rendszerrel (OBD) ellátott járműre;
- 5.3.8.2.2.4. szerelési útmutató, amennyiben szükséges;
- 5.3.8.2.2.5. ezt az információt vagy:
- az eredeti cserekatalizátort kísérő dokumentáción, vagy
 - azon a csomagoláson, amelyben az eredeti cserekatalizátort eladták, vagy
 - bármilyen más alkalmas módon kell megadni.
- Az információnak a járműgyártó által az értékesítési helyeken biztosított termékkatalógusban minden esetben rendelkezésre kell állnia.
- 5.3.8.3. A jármű gyártójának a műszaki szolgálat és/vagy a jóváhagyó hatóság számára a szükséges információt a vonatkozó alkatrész-azonosító számok és a típus-jóváhagyási dokumentáció közötti kapcsolatot létrehozó elektronikus formátumban kell biztosítania.
- Ennek az információnak tartalmaznia kell az alábbiakat:
- a jármű(vek) gyártmánya és típusa,
 - az eredeti cserekatalizátor(ok) gyártmánya és típusa,
 - az eredeti cserekatalizátor(ok) alkatrész-azonosító száma,
 - a vonatkozó járműtípus(ok) típus-jóváhagyási száma.”
8. A 7.1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „7.1.1. A már üzemelő járművek megfelelőségének a jóváhagyó hatóság által történő ellenőrzése a 70/156/EGK irányelv 10. cikkének (1) és (2) bekezdésében, és ezen irányelv X. melléklet 1. és 2. pontjában meghatározottakhoz hasonló eljárások alapján valamennyi, a gyártó rendelkezésére álló vonatkozó információ alapján történik.
- A már üzemelő járművek megfelelőségének vizsgálatára vonatkozó eljárást e melléklet 4. függelékének I.8. és I.9. ábrája tartalmazza.

- 7.1.1.1. A már üzemelő járművek családját meghatározó jellemzők
- A már üzemelő járművek családja olyan alapvető tervezési jellemzőkkel határozható meg, amelyeknek a családon belüli járművekre közösnek kell lenniük. Ennek megfelelően, azon járműtípusok tekinthetők ugyanazon már üzemelő járművek családjához tartozónak, amelyek az alább leírt jellemzők tekintetében azonosak, vagy csak a megállapított határértékeken belül térnek el egymástól:
- égési folyamat (2 ütemű, 4 ütemű, forgódugattyús),
 - hengerek száma,
 - hengerek elhelyezkedése (soros, V-elrendezésű, sugárirányú, vízszintesen egymással szemben levő, egyéb). A hengerek dőlése vagy iránya nem feltétel,
 - motor tüzelőanyag-ellátó rendszere (például közvetett vagy közvetlen befecskendezés),
 - hűtőrendszer típusa (léghűtés, vízhűtés, olajhűtés),
 - levegő-hozzávezetés módja (szívómotor, feltöltött motor),
 - a motor által felhasznált tüzelőanyag (benzin, gázolaj, földgáz, PB-gáz stb.). A kettős üzemű járművek az egy tüzelőanyaggal működő járművekkel egy csoportba sorolhatók, amennyiben egyik tüzelőanyaguk közös,
 - a katalizátor típusa (háromutas katalizátor vagy más megoldás(ok)),
 - a részecskeszűrő típusa (van vagy nincs),
 - kipufogógáz-visszavezetés (van vagy nincs),
 - a családon belüli legnagyobb motor hengerűrtartalma mínusz 30 %.
- 7.1.1.2. A már üzemelő járművek megfelelőségének ellenőrzését a gyártó által nyújtott információ alapján a jóváhagyó hatóság folytatja le. Az ilyen információnak legalább a következőket kell tartalmaznia:
- 7.1.1.2.1. a gyártó neve és címe;
- 7.1.1.2.2. a gyártónak az általa nyújtott információt felölelő területekre kiterjedően a meghatalmazott képviselő neve, címe, telefon- és faxszáma és e-mail címe;
- 7.1.1.2.3. a gyártó által nyújtott információban szereplő járműmodell(ek) elnevezése;
- 7.1.1.2.4. adott esetben a gyártó által nyújtott információ körébe tartozó járműtípusok listája, azaz a már üzemelő járművek családjai a 7.1.1.1. pont szerint;
- 7.1.1.2.5. a jármű-azonosító szám (VIN) kódjai, amelyek ezen járműtípusokon belül a már üzemelő járművek családjára alkalmazhatók (VIN előtag);
- 7.1.1.2.6. a már üzemelő járművek családján belül ezekre a járműtípusokra alkalmazható típusjóváhagyások száma, beleértve, adott esetben, az összes kiterjesztés számát és a változtatásokat/visszavonásokat (utólagos javításokat);
- 7.1.1.2.7. a típusjóváhagyás kiterjesztése, az utólagos nagyobb módosítás/visszavonás részletei, ha azok a gyártó által nyújtott információ körébe tartoznak (amennyiben a jóváhagyó hatóság megköveteli);
- 7.1.1.2.8. az az időtartam, amely alatt a gyártó által nyújtott információ összegyűlt;
- 7.1.1.2.9. a gyártó által nyújtott információ körébe tartozó járművek gyártásának időtartama (például a 2001. naptári év során gyártott járművek);

- 7.1.1.2.10. a gyártónak a már üzemelő járművek megfelelőségi vizsgálatára alkalmazott eljárása, beleértve az alábbiakat:
- 7.1.1.2.10.1. a járművek helymeghatározási módszere;
- 7.1.1.2.10.2. a jármű kiválasztásának és visszautasításának feltételei;
- 7.1.1.2.10.3. a program során alkalmazott vizsgálat típusa és módszere;
- 7.1.1.2.10.4. a gyártónak a már üzemelő járművek családja elfogadására/visszautasítására vonatkozó feltételei;
- 7.1.1.2.10.5. azon földrajzi terület(ek), amelye(ke)n belül a gyártó az információt összegyűjtötte;
- 7.1.1.2.10.6. a mintanagyság és az alkalmazott mintavételi program;
- 7.1.1.2.11. a gyártónak a már üzemelő járművek megfelelőségi vizsgálati eljárása eredményei, beleértve az alábbiakat:
- 7.1.1.2.11.1. a programba tartozó járművek azonosítása (vizsgált vagy nem vizsgált). Az azonosítás magában foglalja az alábbiakat:
- a modell megnevezése,
 - jármű-azonosító szám (VIN),
 - a jármű hatósági rendszáma,
 - a gyártás időpontja,
 - a felhasználás területe (amennyiben ismert),
 - a felszerelt gumiabroncsok;
- 7.1.1.2.11.2. a jármű mintába történő bevétele visszautasításának indoka/indokai;
- 7.1.1.2.11.3. a minta minden járművére vonatkozó üzemi történet (beleértve bármilyen átdolgozást);
- 7.1.1.2.11.4. a mintába bevont valamennyi jármű karbantartásának részletei (amennyiben ismert);
- 7.1.1.2.11.5. a vizsgálati adatok, beleértve az alábbiakat:
- a vizsgálat időpontja,
 - a vizsgálat helye,
 - a jármű kilométer-számlálójának állása,
 - a vizsgálatához felhasznált tüzelőanyag jellemzői (például referencia-tüzelőanyag vagy kereskedelmi forgalomban kapható tüzelőanyag),
 - a vizsgálati feltételek (hőmérséklet, páratartalom, a próbapad lendítőtömege),
 - a próbapad beállításai (például a teljesítménybeállítás),
 - a vizsgálati eredmények (családonként legalább három különböző járműre);
- 7.1.1.2.12. az OBD-rendszerrel kapott jelzések.”
9. A 7.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.1.2. A gyártó által összegyűjtött információknak elegendőnek kell lennie annak biztosítására, hogy az üzemi teljesítményt a 7.1. pontban meghatározottak szerinti szokásos használati körülmények között értékelni lehessen, a gyártó adott földrajzi helyen elfoglalt piaci részarányára is figyelemmel.

Ezen irányelv alapján a gyártó nem kötelezhető az adott járműtípus megfelelőségének ellenőrzésére, ha a jóváhagyó hatóság számára kielégítően igazolni tudja, hogy az adott járműtípusból a Közösségen belül évente legfeljebb ötezer darabot értékesítenek.”

10. A 7.1.7. pont helyébe a következő szöveg lép. A 7.1.7.1.–7.1.7.5. pont változatlan marad:

- „7.1.7. A 7.1.1. pontban említett ellenőrzés alapján, a jóváhagyó hatóságnak el kell döntenie, hogy:
- egy már üzemelő járműtípus vagy járműcsalád megfelelősége kielégítő, és nem tesz további lépéseket, vagy
 - a gyártó által szolgáltatott információ a döntéshez nem elegendő, és a gyártótól további információt vagy vizsgálati adatot követel meg, vagy
 - egy már üzemelő járműtípus, vagy járműcsalád egy(es) járműtípusa(i) megfelelősége nem kielégítő, és az ilyen járműtípus(ok) vizsgálatát az e melléklet 3. függelékében meghatározottak szerint folytatja.

Amennyiben a gyártót a 7.1.2. pont szerint mentesítették egy meghatározott járműtípus megfelelőségének ellenőrzése alól, a jóváhagyó hatóság e járműtípusok vizsgálatát e melléklet 3. függeléke szerint lefolytathatja.”

11. A 3. függelék 2.6. pontja helyébe a következő szöveg lép:

- „2.6. A jármű tüzelőanyag-tartályából származó tüzelőanyag-minta ólom- és kéntartalmának meg kell felelnie a 98/70/EK irányelvben (*) megállapított alkalmazandó előírásoknak, és nem lehet más jele sem ez előírásoktól eltérő tüzelőanyag alkalmazásának. Az ellenőrzések elvégezhetők a kipufogócsőnél stb.

(*) HL L 350., 1998.12.28., 58. o.”

12. A 3. függelék 6.1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

- „6.1. Amennyiben több mint egy jármű szennyezőanyag-kibocsátását találták jelentősen eltérőnek, amelyek
- vagy megfelelnek a 4. függelék 3.2.3. pontja előírásainak, és amelyek esetében a jóváhagyó hatóság és a gyártó egyaránt egyetértenek abban, hogy a szennyezőanyag-kibocsátás túllépése ugyanazon oknak tulajdonítható,
 - vagy megfelelnek a 4. függelék 3.2.4. pontja előírásainak, és a jóváhagyó hatóság megállapította, hogy a szennyezőanyag-kibocsátás túllépése ugyanazon oknak tulajdonítható,
- a jóváhagyó hatóságnak meg kell követelnie a gyártótól, hogy a hiányosságok megszüntetésére a javító intézkedésekre vonatkozó tervet benyújtson be.”

13. Az I. melléklet 4. függeléke a következőképpen módosul:

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

- „3. A MINTÁBAN ELŐFORDULÓ, KIUGRÓ SZENNYEZŐANYAG-KIBOCSÁTÁST MUTATÓ JÁRMŰVEK ESETÉN KÖVETENDŐ ELJÁRÁS (*)

- 3.1. Legalább három, és legfeljebb a 4. bekezdésben meghatározott eljárás szerint megállapított nagyságú mintából vizsgálatra véletlenszerűen kiválasztott jármű esetében mérni kell a szabályozott szennyező anyagok kibocsátását annak meghatározására, hogy az kiugró szennyezőanyag-kibocsátó-e.

- 3.2. Egy jármű akkor minősül kiugró szennyezőanyag-kibocsátónak, ha vagy a 3.2.1, vagy a 3.2.2 pontban megadott feltételek teljesülnek.
- 3.2.1. Azon jármű esetében, amelyre az I. melléklet 5.3.1.4. pont táblázata A. sorában megadott határértékeknek megfelelő típusjóváagyást bocsátottak ki, akkor minősül kiugró szennyezőanyag-kibocsátónak, ha valamely szabályozott szennyezőanyagra vonatkozóan meghatározott határértéket 1,2-szeres tényezővel túllépi.
- 3.2.2. Azon jármű esetében, amely az I. melléklet 5.3.1.4. pont táblázata B. sorában megadott határértékeknek megfelelő típusjóváagyást bocsátottak ki, akkor minősül kiugró szennyezőanyag-kibocsátónak, ha bármely szabályozott szennyezőanyagra vonatkozóan meghatározott határértéket 1,5-szeres tényezővel túllépi.
- 3.2.3. Amennyiben a szabályozott szennyező anyagokra vonatkozó mért kibocsátási értékek a »köztes tartományba« esnek (**).
- 3.2.3.1. Amennyiben az e pontban meghatározott feltételeket a jármű teljesíti, a szennyezőanyag-kibocsátás túllépésének okát meg kell határozni, és a mintából véletlenszerűen másik járművet kell kiválasztani.
- 3.2.3.2. Amennyiben az e pontban meghatározott feltételeket több mint egy jármű teljesíti, a jóváagyó hatóságnak és a gyártónak meg kell határozni, hogy a szennyezőanyag-kibocsátás túllépése mindegyik jármű esetében ugyanazon oknak tulajdonítható-e.
- 3.2.3.2.1. Ha a jóváagyó hatóság és a gyártó egyetértenek abban, hogy a szennyezőanyag-kibocsátás túllépése ugyanazon oknak tulajdonítható, a mintát nem megfelelőnek kell tekinteni, és a hiányosság megszüntetésére a 3. függelék 6. pontjában megadott javító intézkedési tervet kell készíteni.
- 3.2.3.2.2. Amennyiben a jóváagyó hatóság és a gyártó nem értenek egyet abban, hogy mi okozza egy meghatározott jármű esetében a szennyezőanyag-kibocsátás túllépését, vagy hogy több jármű esetében az okok azonosak, a mintából véletlenszerűen másik járművet kell kiválasztani, kivéve ha a legnagyobb mintanagyságot már elérték.
- 3.2.3.3. Amennyiben legfeljebb egy, az e pont feltételeit teljesítő járművet találtak, vagy amikor több mint egy járművet találtak, és a jóváagyó hatóság és a gyártó egyetértenek abban, hogy ez különböző okoknak tulajdonítható, a mintából véletlenszerűen másik járművet kell választani, kivéve ha a legnagyobb mintanagyságot már elérték.
- 3.2.3.4. Amennyiben a legnagyobb mintanagyságot már elérték, és legfeljebb egy, az e pont feltételeit teljesítő járművet találtak, amennyiben a szennyezőanyag-kibocsátás túllépése ugyanazon oknak tulajdonítható, a függelék 3. pontjának követelményeire vonatkozóan a mintát megfelelőnek kell tekinteni.
- 3.2.3.5. Amennyiben az eredeti mintát bármely időpontban kimerítették, az eredeti mintát egy további járművel kell kiegészíteni és azt vizsgálni.
- 3.2.3.6. Bármikor, amikor a mintából egy további járművet választanak ki, a bővített vizsgálatra a függelék 4. bekezdésében meghatározott statisztikai eljárást kell alkalmazni.
- 3.2.4. Amennyiben a szabályozott szennyező anyagokra vonatkozó mért értékek az »elutasítási tartományban« találhatók (***).
- 3.2.4.1. Amennyiben az e pontban meghatározott feltételeket a jármű teljesíti, a jóváagyó hatóságnak meg kell határozni a szennyezőanyag-kibocsátás túllépésének okát, és a mintából véletlenszerűen másik járművet kell kiválasztania.

- 3.2.4.2. Amennyiben az e pontban meghatározott feltételeket több mint egy jármű teljesíti, és a jóváhagyó hatóság meghatározza, hogy a szennyezőanyag-kibocsátás túllépése ugyanazon oknak tulajdonítható, a gyártót – e döntés indoklásával együtt – tájékoztatni kell arról, hogy a mintát nem megfelelőnek kell tekinteni, és a hiányosság megszüntetésére a 3. függelék 6. pontjában meghatározott javító intézkedési tervet kell készíteni.
- 3.2.4.3. Amennyiben az e pontban meghatározott feltételeket csak egy jármű teljesíti, vagy amennyiben több mint egy jármű teljesíti, és a jóváhagyó hatóság megállapította, hogy ez különböző okoknak tulajdonítható, a mintából véletlenszerűen egy további járművet kell kiválasztani, kivéve ha a legnagyobb mintanagyságot már elérték.
- 3.2.4.4. Amennyiben a legnagyobb mintanagyságot már elérték, és legfeljebb egy, az e pontban meghatározott feltételeket teljesítő járművet találtak, amennyiben a szennyezőanyag-kibocsátás túllépése ugyanazon oknak tulajdonítható, e függelék 3. pontjának követelményeire vonatkozóan a mintát megfelelőnek kell tekinteni.
- 3.2.4.5. Amennyiben az első mintát bármikor kimerítették, az első mintát egy további járművel kell kiegészíteni, és azt vizsgálni.
- 3.2.4.6. Bármikor, amikor a mintából egy további járművet választanak ki, a bővített vizsgálatra ezen függelék 4. bekezdésében meghatározott statisztikai eljárást kell alkalmazni.
- 3.2.5. Amennyiben egy járművet nem találtak kiugró szennyezőanyag-kibocsátónak, a mintából véletlenszerűen másik járművet kell kiválasztani.

(*) A tagállamok által 2003. december 31. előtt szolgáltatandó tényleges üzemi adatok alapján ezen pont követelményei felülvizsgálhatók, és mérlegelhető, hogy a) a kiugró szennyezőanyag-kibocsátó meghatározása az I. melléklet 5.3.1.4. pontja táblázata B sorában megadott határértékekkel összhangban jóváhagyott típusú járművekre vonatkozóan felülvizsgálatot igényel-e; b) hogy a kiugró szennyezőanyag-kibocsátók azonosítására szolgáló eljárást módosítani kell-e; c) hogy a már üzemelő járművek megfelelőségének vizsgálatára vonatkozó eljárásokat adott időben fel kell-e váltani új statisztikai eljárással. Adott esetben a Bizottság, a 70/156/EGK irányelv 13. cikkében megállapított eljárással összhangban, előterjeszti a szükséges módosításokat.

(**) Bármely járműre vonatkozóan a »köztes tartomány« a következőképpen kerül meghatározásra: a járműnek teljesítenie kell vagy a 3.2.1., vagy a 3.2.2. pontban megadott feltételeket, és ezen túlmenően, az ugyanazon szabályozott szennyezőanyagra vonatkozóan mért értéknek az I. melléklet 5.3.1.4. pont táblázata A sorában megadott, ugyanazon szabályozott szennyezőanyagra vonatkozó határérték 2,5-szeres tényezővel való szorzata alatt kell lennie.

(***) Bármely járműre vonatkozóan az »elutasítási tartomány« a következőképpen kerül meghatározásra: az ugyanazon szabályozott szennyezőanyagra vonatkozóan mért érték az I. melléklet 5.3.1.4. pont táblázata A sorában megadott, ugyanazon szabályozott szennyezőanyagra vonatkozó határérték 2,5-szeres tényezővel való szorzatát meghaladja.”

b) A 4.2. pontban, a „(lásd I.7. ábra)” kifejezés helyébe a „(lásd I.9. ábra) kifejezés lép.”

c) Az „I.7. ábra” a következő jelölést kapja:

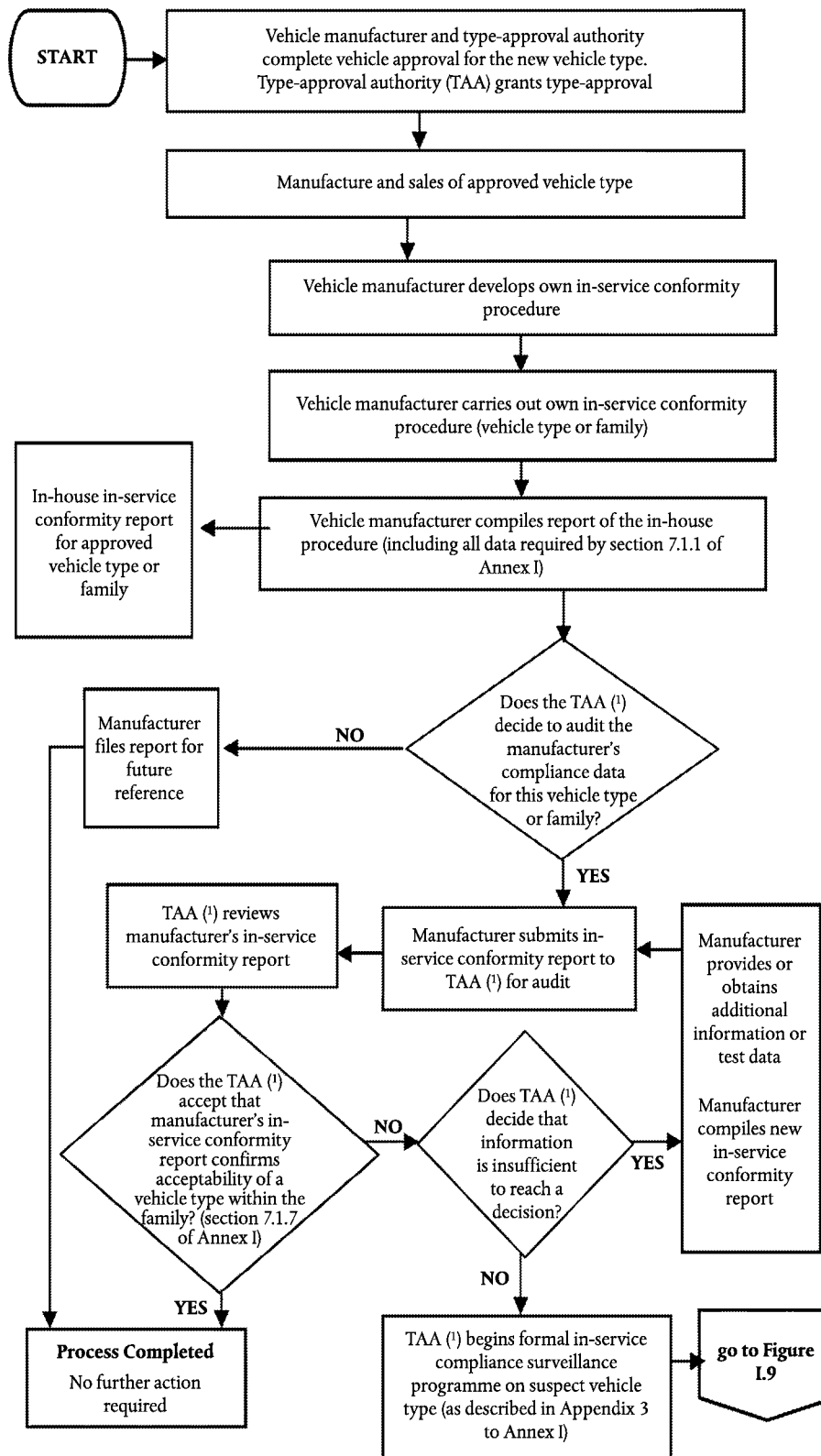
„I.9. ábra. A már üzemelő járművek vizsgálata – a járművek kiválasztása és vizsgálata.”

Az I.9. ábrában, az „igen” szót közvetlenül a rombusz alakú jel felett, az ábrától balra lent a „nem” szóra kell kicserélni. Az I.9. ábrában, a „nem” szót közvetlenül a rombusz alakú jel felett, az ábrától jobbra lent a „nem, vagy bizonytalan”-ra kell kicserélni.

d) A következő I.8. ábrával egészül ki:"

„I.8. ábra

A már üzemelő járművek megfelelőségének ellenőrzése – vizsgálati eljárás



(1) In this case, TAA means the type-approval authority that granted the type-approval according to Directive 70/220/EEC.'

B. A II. melléklet a következőképpen módosul:

1. A következő 3.2.12.2.8.6 pontot kell beilleszteni:

„3.2.12.2.8.6. Az OBD-kompatibilis cserealkatrészek, diagnosztikai eszközök és vizsgálóberendezések gyártásának lehetővé tétele céljából, a jármű gyártójának a következő kiegészítő információt kell biztosítania, kivéve ha az ilyen információ a szellemi tulajdonjogok alá tartozik, vagy a gyártó vagy az eredeti berendezést gyártó cég beszállítója különleges know-how-ját képezi.

Az e pontban adott információt az EK-típusbizonyítvány 2. függelékében meg kell ismételni (ezen irányelv X. melléklete):

- 3.2.12.2.8.6.1. A jármű eredeti típusjávahagyása során alkalmazott előkondicionáló ciklusok típusának és számának leírása.
- 3.2.12.2.8.6.2. A jármű eredeti típusjávahagyása során alkalmazott OBD-vizsgálati ciklus típusának leírása az OBD által ellenőrzött alkatrészekre vonatkozóan.
- 3.2.12.2.8.6.3. Átfogó dokumentáció, leírva az összes alkatrészt, amely az üzemzavar-jelzési stratégia és a zavarjelző aktiválása keretében az ellenőrzésben közreműködik (vezetési ciklusok meghatározott száma vagy a statisztikai módszer), beleértve a másodlagosan érzékelt paraméterek listáját az OBD-rendszer által ellenőrzött minden alkatrésze vonatkozóan. Az OBD-rendszernek a hajtási rendszer szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos minden alkatrészéhez, és a kibocsátással nem kapcsolatos alkatrészekhez kapcsolódó valamennyi OBD kimeneti kód és formátum listáját (mindegyik magyarázatával), amennyiben ez utóbbi alkatrészek ellenőrzése a zavarjelző aktiválására szolgál. Különösen a \$05 módban, a vizsgálati adatoknak az ID \$21-től FRF-ig átfogó magyarázatot kell adni, és a \$06 módban az adatokat rendelkezésre kell bocsátani. A »Közúti járművek, a vezérlőrendszer-hálózat (CAN) diagnosztikája – 4. rész: a szennyezőanyag-kibocsátással összefüggő rendszerekre vonatkozó előírások« ISO 15765-4 szabvány szerinti adatátviteli kapcsolattal rendelkező járműtípusok esetében a \$06 módban a vizsgálati adatoknak az ID \$00-tól az FRF-ig az OBD-rendszer által ellenőrzött valamennyi ID-re vonatkozóan átfogó magyarázatot kell adni.
- 3.2.12.2.8.6.4. Az e pontban előírt információ például meghatározható a táblázatnak a következők szerinti kitöltésével, amelyet csatolni kell e melléklethez.

Alkatrész	Hibakód	Ellenőrzési stratégia	Üzemzavar-jelzésének feltételei	A zavarjelző aktiválásának feltételei	Másodlagos paraméterek	Előkészítés	Vizsgálat
Katalizátor	P0420	Az 1. és 2. oxigénérzékelő jelei	Az 1. és 2. érzékelő jelei közötti eltérés	3. ciklus	Motorfordulatszám, motorterhelés, A/F mód, katalizátor hőmérséklet	Két I. típusú ciklus	I. típus

C. A III. melléklet a következőképpen módosul:

1. A melléklet a 2.3.5. ponttal egészül ki:

„2.3.5. A gyártó kérésére az olyan járműtípusra vonatkozóan, ahol a motor alapjáratú fordulatszáma nagyobb, mint az elemi városi ciklus (első rész) 5., 12. és 24. üzemállapotaiban a tengelykapcsoló az előző üzemállapotban kioldható.”

2. A 3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2. Tüzelőanyag

A jármű ezen irányelv I. melléklete 5.3.1.4. pontja táblázatának A. sorában megadott szennyezőanyag-kibocsátási határérték szempontjából történő vizsgálata során a megfelelő referencia-tüzelőanyagnak teljesítenie kell a IX. melléklet A. pontjában, illetve gáz-halmazállapotú referencia-tüzelőanyagok esetében a IXa. melléklet A.1. vagy B. pontjában megadott specifikációkat.

A jármű ezen irányelv I. melléklet 5.3.1.4. pontja táblázatának B. sorában megadott szennyezőanyag-kibocsátási határérték szempontjából történő vizsgálata során a megfelelő referencia-tüzelőanyagnak teljesítenie kell a IX. melléklet B. pontjában, illetve gáz-halmazállapotú referencia-tüzelőanyagok esetében a IXa. melléklet A.2. vagy B. pontjában megadott specifikációkat.”

3. A III.1.2. táblázat 5. oszlopában [sebesség (km/h)] a 23. üzemállapot a következő értéket kapja:

„35 – 10”

D. A VII. mellékletben a 3.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.4.1. A vizsgálati tüzelőanyagnak teljesítenie kell a IX. melléklet C. szakaszában megadott specifikációt.”

E. A IX. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„IX. MELLÉKLET

A. A jármű az I. melléklet 5.3.1.4 pontja táblázatának A. sorában megadott szennyezőanyag-kibocsátási határértékek szempontjából történő vizsgálatára vonatkozó referencia-tüzelőanyagok specifikációi – I. típusú vizsgálat

1. KÜLSŐ GYÚJTÁSÚ MOTORRAL FELSZERELT JÁRMŰVEK VIZSGÁLATA SORÁN ALKALMAZANDÓ REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK MŰSZAKI ADATAI

Típus: Ólmozatlan benzin

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Kísérleti oktánszám, RON		95,0	–	EN 25164
Motoroktánszám, MON		85,0	–	EN 25163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Reid-gőznyomás	kPa	56,0	60,0	EN 12
Lepárlás:				
– kezdeti forráspont	°C	24	40	EN-ISO 3405
– 100 °C-on elgőzölög	% v/v	49,0	57,0	EN-ISO 3405
– 150 °C-on elgőzölög	% v/v	81,0	87,0	EN-ISO 3405
– végforráspont	°C	190	215	EN-ISO 3405
Maradék	% v/v	–	2,0	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e e specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Szénhidrogén-analízis:				
– olefinek	% v/v	–	10	ASTM D 1319
– aromás vegyületek	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319
– benzol	% v/v	–	1,0	Pr. EN 12177
– telített szénhidrogének	% v/v	–	egyensúly	ASTM D 1319
Szén/hidrogén arány		jelentés	jelentés	
Indukciós periódus ⁽²⁾	perc	480	–	EN-ISO 7536
Oxigéntartalom	% m/m	–	2,3	EN 1601
Gyantamaradvány	mg/ml	–	0,04	EN-ISO 6246
Kéntartalom ⁽³⁾	mg/kg	–	100	Pr. EN ISO/DIS 14596
I. osztályú vörösréz-korrózió		–	1	EN-ISO 2160
Ólomtartalom	mg/ml	–	5	EN 237
Foszfortartalom	mg/ml	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

⁽²⁾ A tüzelőanyag tartalmazhat rendes körülmények között a kőolaj-finomítók benzináramának stabilizálására használt antioxidánsokat és fémdeszaktivátorokat, de oldó/diszpergáló hatású adalékok és oldóolajok nem adhatóak hozzá.

⁽³⁾ Az I. típusú vizsgálat során alkalmazott tüzelőanyag tényleges kéntartalmát fel kell jegyezni.

2. DÍZELMOTORRAL FELSZERELT JÁRMŰVEK VIZSGÁLATA SORÁN ALKALMAZANDÓ REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK MŰSZAKI ADATAI

Típus: Dízelüzemanyag

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Cetánszám ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Desztilláció:				
– 50 %	°C	245	–	EN-ISO 3405
– 95 %	°C	345	350	EN-ISO 3405
– végforráspont	°C	–	370	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

⁽²⁾ A cetánszámtartomány nincs összhangban a minimális 4R tartományra vonatkozó követelménnyel. Mindazonáltal a tüzelőanyag szállítója és felhasználója közötti viták esetén az ISO 4259 előírásait lehet használni az ilyen viták feloldására, feltéve hogy egyszeri meghatározások helyett inkább annyi ismételt mérést végeznek, amennyi elegendő a szükséges pontosság eléréséhez.

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Lobbanáspont	°C	55	–	EN 22719
CFPP (hidegszűrhetőségi határhőmérséklet)	°C	–	5	EN 116
Viszkozitás 40 °C-on	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Policiklusos aromás szénhidrogének	% m/m	3	6,0	IP 391
Kéntartalom ⁽²⁾	mg/kg	–	300	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Rézlemez-korrózió		–	1	EN-ISO 2160
Conradson-szám (10 % GRD).	% m/m	–	0,2	EN-ISO 10370
Hamutartalom	% m/m	–	0,01	EN-ISO 6245
Vízartalom	% m/m	–	0,02	EN-ISO 12937
Közömbösítési (erős sav) szám	mg KOH/g	–	0,02	ASTM D 974-95
Oxidációs stabilitás ⁽³⁾	mg/ml	–	0,025	EN-ISO 12205
A policiklusos aromás vegyületekre vonatkozó új és hatékonyabb eljárás fejlesztés alatt áll	% m/m	–	–	EN 12916

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

⁽²⁾ Az I. típusú vizsgálat során alkalmazott tüzelőanyag tényleges kéntartalmát fel kell jegyezni.

⁽³⁾ Még az oxidációs stabilitás ellenőrzése esetén is valószínű, hogy a raktározhatósági idő korlátozott. A tárolási körülményekre és az élettartamra vonatkozóan ajánlatos a szállítótól tanácsot kérni.

B. A jármű az I. melléklet 5.3.1.4 pontja táblázatának B. sorában megadott szennyezőanyag-kibocsátási határérték szempontjából történő vizsgálatára vonatkozó referencia-tüzelőanyagok specifikációi – I. típusú vizsgálat

1. KÜLSŐ GYÚJTÁSÚ MOTORRAL FELSZERELT JÁRMŰVEK VIZSGÁLATA SORÁN ALKALMAZANDÓ REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK MŰSZAKI ADATAI

Típus: Ólmozatlan benzin

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Kísérleti oktánszám, RON		95	–	EN 25164
Motoroktánszám, MON		85	–	EN 25163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Reid-gőznyomás	kPa	56,0	60	PrEN ISO 13016-1 (DVPE)
Desztilláció:				
– kezdeti forráspont	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
– 100 °C-on elgőzölög	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
– 150 °C-on elgőzölög	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
– végforráspont	°C	190	210	EN-ISO 3405
Maradék	% v/v	–	2,0	EN-ISO 3405
Szénhidrogén-analízis:				
– olefinek	% v/v	–	10,0	ASTM D 1319
– aromás vegyületek	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
– benzol	% v/v	–	1,0	ASTM D 1319
– telített szénhidrogének	% v/v	megadni		Pr. EN 12177
Szén/hidrogén arány		megadni		
Indukciós periódus ⁽²⁾	perc	480	–	EN-ISO 7536
Oxigéntartalom	%m/m	–	1,0	EN 1601
Gyantamaradvány	mg/ml	–	0,04	EN-ISO 6246
Kéntartalom ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
I. osztályú vörösréz-korrózió		–	1. osztály	EN-ISO 2160

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

⁽²⁾ A tüzelőanyag tartalmazhat rendes körülmények között a kőolaj-finomítók benzináramának stabilizálására használt antioxidánsokat és fémdeszaktivátorokat, de oldó/diszpergáló hatású adalék és oldóolajok nem adhatók hozzá.

⁽³⁾ Az I. típusú vizsgálat során alkalmazott tüzelőanyag tényleges kéntartalmát fel kell jegyezni.

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Ólomtartalom	mg/l	–	5	EN 237
Foszfortartalom	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 *Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban* szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

2. DÍZELMOTORRAL FELSZERELT JÁRMŰVEK VIZSGÁLATA SORÁN ALKALMAZANDÓ REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK MŰSZAKI ADATAI

Típus: Dízelüzemanyag

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Cetánszám ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Desztilláció:				
– 50 %	°C	245	–	EN-ISO 3405
– 95 %	°C	345	350	EN-ISO 3405
– végforráspont	°C	–	370	EN-ISO 3405
Lobbanáspont	°C	55	–	EN 22719
CFPP (hidegszűrhetőségi határhőmérséklet)	°C	–	– 5	EN 116
Viszkozitás 40 °C-on	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Policiklusos aromás szénhidrogének	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Kéntartalom ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Rézlemez-korrózió		–	1 osztály	EN-ISO 2160
Conradson-szám (10 % GRD)	% m/m	–	0,2	EN-ISO 10370
Hamutartalom	% m/m	–	0,01	EN-ISO 6245

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 *Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban* szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

⁽²⁾ A cetánszámtartomány nincs összhangban a minimális 4R tartományra vonatkozó követelménnyel. Mindazonáltal a tüzelőanyag szállítója és felhasználója közötti viták esetén az ISO 4259 előírásait lehet használni az ilyen viták feloldására, feltéve hogy egyetemes meghatározások helyett inkább annyi ismételt mérést végeznek, amennyi elegendő a szükséges pontosság eléréséhez.

⁽³⁾ Az I. típusú vizsgálat során alkalmazott tüzelőanyag tényleges kéntartalmát fel kell jegyezni.

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Víztartalom	% m/m	–	0,02	EN-ISO 12937
Közömbösítési (erős sav) szám	mg KOH/g	–	0,02	ASTM D 974
Oxidációs stabilitás ⁽²⁾	mg/ml	–	0,025	EN-ISO 12205
Kenőképeség (kopófelület átmérője a HFRR szerint 60 °C-on)	µm	–	400	CEC F-06-A-96
Zsírsav-metilészter	Nem megengedett			

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

⁽²⁾ Még az oxidációs stabilitás ellenőrzése esetén is valószínű, hogy a raktározhatósági idő korlátozott. A tárolási körülményekre és az élettartamra vonatkozóan ajánlatos a szállítótól tanácsot kérni.

C. A külső gyújtású motorral felszerelt járművek vizsgálata során alkalmazandó referencia-tüzelőanyagok műszaki adatai alacsony környezeti hőmérsékleten – VI. típusú vizsgálat

Típus: Ólmozatlan benzin

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Kísérleti oktánszám, RON		95	–	EN 25164
Motoroktánszám, MON		85	–	EN 25163
Sűrűség 15 °C-on	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Reid-gőznyomás	kPa	56,0	95,0	PrEN ISO 13016-1 (DVPE)
Desztilláció:				
– 70 °C-on elgőzölög	% v/v	24,0	40,0	EN-ISO 3405
– 100 °C-on elgőzölög	% v/v	50,0	58,0	EN-ISO 3405
– 150 °C-on elgőzölög	% v/v	83,0	89,0	EN-ISO 3405
– végforráspont	°C	190	210	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e a specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

Paraméter	Egység	Határértékek ⁽¹⁾		Vizsgálati módszer
		Minimum	Maximum	
Maradék	% v/v	–	2,0	EN-ISO 3405
Szénhidrogén-analízis:				
– olefinek	% v/v	–	10,0	ASTM D 1319
– aromás vegyületek	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
– benzol	% v/v	–	1,0	ASTM D 1319
– telített szénhidrogének	% v/v	jelentés		Pr. EN 12177
Szén/hidrogén arány		jelentés		
Indukciós periódus ⁽²⁾	perc	480	–	EN-ISO 7536
Oxigéntartalom	% m/m	–	1,0	EN 1601
Gyantamaradvány	mg/ml	–	0,04	EN-ISO 6246
Kéntartalom ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
I. osztályú vörösréz-korrózió		–	1. osztály	EN-ISO 2160
Ólomtartalom	mg/l	–	5	EN 237
Foszfortartalom	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ A specifikációkban megadott értékek »valós értékek«. A határértékek meghatározása az ISO 4259 Ásványolajtermékek – pontos adatok meghatározása és alkalmazása a vizsgálati módszerekkel kapcsolatban szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározása zérus feletti 2R minimális különbség figyelembevételével történt; a maximum és minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság). Bár statisztikai okokból szükség van erre az intézkedésre, a tüzelőanyag gyártójának törekednie kell a zérus értékre, ha a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva. Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e e specifikációk követelményeinek, az ISO 4259 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

⁽²⁾ A tüzelőanyag tartalmazhat rendes körülmények között a kőolaj-finomítók benzináramának stabilizálására használt antioxidánsokat és fémdezaktivátorokat: de oldó/diszpergáló hatású adalék és oldóolajak nem adhatók hozzá.

⁽³⁾ Az I. típusú vizsgálat során alkalmazott tüzelőanyag tényleges kéntartalmát fel kell jegyezni”.

F. **A IXa. melléklet a következőképpen módosul:**

„IX. A MELLÉKLET

A GÁZ-HALMAZÁLLAPOTÚ REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK MŰSZAKI ADATAI

A. A PB-gáz referencia-tüzelőanyagok műszaki adatai

1. AZ I. MELLÉKLET 5.3.1.4. PONTJÁBAN, A TÁBLÁZAT A. SORÁBAN MEGADOTT SZENNYEZŐANYAG-KIBOCSÁTÁSI HATÁRÉRTÉKEK VIZSGÁLATA SORÁN ALKALMAZANDÓ PB-GÁZ REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK MŰSZAKI ADATAI – I. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT

Paraméter	Mértékegység	»A« tüzelőanyag	»B« tüzelőanyag	Vizsgálati módszer
Összetétel:				ISO 7941
C ₃ – tartalom	térfogat %	30 ± 2	85 ± 2	

Paraméter	Mértékegység	»A« tüzelőanyag	»B« tüzelőanyag	Vizsgálati módszer
C ₄ – tartalom	térfogat %	maradék	maradék	
< C ₃ , > C ₄	térfogat %	maximum 2	maximum 2	
Olefinék	térfogat %	maximum 12	maximum 15	
Párolgási maradék	mg/kg	maximum 50	maximum 50	ISO 13757
Víz 0 °C-on		vízmentes	vízmentes	szemrevételezés
Teljes kéntartalom	mg/kg	maximum 50	maximum 50	EN 24260
Hidrogén-szulfid		nincs	nincs	ISO 8819
Vörösrézszalag-korrózió	besorolás	1. osztály	1. osztály	ISO 6251 ⁽¹⁾
Szag		jellegzetes	jellegzetes	
Motoroktánszám		minimum 89	minimum 89	EN 589 B melléklet

⁽¹⁾ Ezen eljárással valószínűleg nem határozható meg pontosan a maró hatású anyagok jelenléte, ha a minta korróziógátló adalékokat vagy más anyagokat tartalmaz, amelyek csökkentik a maró hatást a vörösréz szalagon. Ezért az ilyen adalékok hozzáadása, ha annak kizárólagos célja a vizsgálati módszer befolyásolása, tilos.

2. AZ I. MELLÉKLET 5.3.1.4. PONTJÁBAN, A TÁBLÁZAT B. SORÁBAN MEGADOTT SZENNYEZŐANYAG-KIBOCSÁTÁSI HATÁRÉRTÉKEK VIZSGÁLATA SORÁN ALKALMAZANDÓ PB-GÁZ REFERENCIA-TÜZELŐANYAGOK MŰSZAKI ADATAI – I. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT

Paraméter	Mértékegység	»A« tüzelőanyag	»B« tüzelőanyag	Vizsgálati módszer
Összetétel:				ISO 7941
C ₃ – tartalom	térfogat %	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ – tartalom	térfogat %	maradék	maradék	
< C ₃ , > C ₄	térfogat %	maximum 2	maximum 2	
Olefinék	térfogat %	maximum 12	maximum 15	
Párolgási maradék	mg/kg	maximum 50	maximum 50	ISO 13757
Víz 0 °C-on		vízmentes	vízmentes	Szemrevételezés
Teljes kéntartalom	mg/kg	maximum 10	maximum 10	EN 24260
Hidrogén-szulfid		nincs	nincs	ISO 8819

Paraméter	Mértékegység	»A« tüzelőanyag	»B« tüzelőanyag	Vizsgálati módszer
Vörösrézszalag-korrózió	besorolás	1. osztály	1. osztály	ISO 6251 ⁽¹⁾
Szag		jellegzetes	jellegzetes	
Motoroktánszám		minimum 89	minimum 89	EN 589 B melléklet

⁽¹⁾ Ezen eljárással valószínűleg nem határozható meg pontosan a maró hatású anyagok jelenléte, ha a minta korróziógátló adalékokat vagy más anyagokat tartalmaz, amelyek csökkentik a maró hatást a vörösréz szalagon. Ezért, az ilyen adalékok hozzáadása, ha annak kizárólagos célja a vizsgálati módszer befolyásolása, tilos.

B. A földgáz referencia-tüzelőanyagok műszaki adatai

Jellemzők	Mértékegység	Alap	Határértékek		Vizsgálati módszer
			Minimum	Maximum	

G₂₀ referencia-tüzelőanyag

Összetétel:					
Metán	mol %	100	99	100	ISO 6974
Maradék ⁽¹⁾	mol %	–	–	1	ISO 6974
N ₂	mol %				ISO 6974
Kéntartalom	mg/m ³ ⁽²⁾	–	–	10	ISO 6326-5
Wobbe-index (nettó)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	

G₂₅ referencia-tüzelőanyag

Összetétel:					
Metán	mol %	86	84	88	ISO 6974
Maradék ⁽¹⁾	mol %	–	–	1	ISO 6974
N ₂	mol %	14	12	16	ISO 6974
Kéntartalom	mg/m ³ ⁽²⁾	–	–	10	ISO 6326-5
Wobbe-index (nettó)	MJ/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	

⁽¹⁾ Semleges gázok (N₂ – től eltérő) + C₂ + C₂₊

⁽²⁾ 293,2 K (20 °C) és 101,3 kPa mellett meghatározandó érték.

⁽³⁾ 293,2 K (20 °C) és 101,3 kPa mellett meghatározandó érték.

G. A X. melléklet a következőképpen módosul:

1. A címben a harmadik sor helyébe a következő szöveg lép:
„EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY”
2. Az 1.8.1.1 pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.8.1.1. A táblázat megismétlésre kerül valamennyi PB-gáz vagy földgáz referenciagázra vonatkozóan, jelezve, hogy az mért vagy számított értékeket tartalmaz, és a táblázat a jármű szennyezőanyag-kibocsátásának végső eredményére vonatkozóan megismétlésre kerül PB-gáz vagy földgáz esetén. Kettős üzemű jármű esetén jelezni kell a benzinre vonatkozó eredményt, és a táblázat megismétlésre kerül valamennyi PB-gáz vagy földgáz referenciagázra vonatkozóan, jelezve, hogy az mért vagy számított értékeket tartalmaz, és a táblázat a jármű szennyezőanyag-kibocsátásának végső eredményére vonatkozóan megismétlésre kerül PB-gáz vagy földgáz esetén.”
3. A „Függelék” helyébe az „1. függelék” szöveg lép, és a cím helyébe a következő szöveg lép „Kiegészítés a... számú EK-típusbizonyítványhoz”.
4. Az 1. függelék a következő 1.10. ponttal egészül ki:

„1.10. Katalizátorok

1.10.1. ezen irányelv összes vonatkozó követelményének megfelelően vizsgált eredeti katalizátor,

1.10.1.1. az ezen irányelv II. mellékletének 3.2.12.2.1. pontjában felsoroltak szerinti eredeti katalizátor(ok) gyártmánya és típusa (adatközlő lap),

1.10.2. ezen irányelv összes vonatkozó követelményének megfelelően vizsgált eredeti cserekatalizátor,

1.10.2.1 az ezen irányelv II. mellékletének 3.2.12.2.1. pontjában felsoroltak szerinti eredeti cserekatalizátor(ok) gyártmánya és típusa (adatközlő lap).”
5. A melléklet a következő 2. függelékkel egészül ki:

„2. függelék

Az OBD-re vonatkozó információ

Az adatközlő lap 3.2.12.2.8.6. pontjában megjegyzettek szerint az e függelékben található információt az OBD-kompatibilis cserealkatrészek, diagnosztikai eszközök és vizsgálóberendezések gyártásának lehetővé tétele céljából a jármű gyártójának kell biztosítania. A jármű gyártójának nem szükséges ilyen információt nyújtania, ha az a szellemi tulajdonjogok védelme alá tartozik, vagy a gyártó vagy az eredeti berendezést gyártó cég beszállítója különleges know-how-ját képezi.

Kérésre e függelék valamennyi érdekelt cserealkatrész-, diagnosztikai eszköz- vagy vizsgálóberendezés-gyártó számára azonos feltételekkel rendelkezésre kell bocsátani.

1. A jármű eredeti típusjövahagyása során alkalmazott előkondicionáló ciklusok típusának és számának leírását.
2. A jármű eredeti típusjövahagyása során alkalmazott OBD vizsgálati ciklus típusának leírását az OBD-rendszer által ellenőrzött alkatrészekre vonatkozóan.
3. Átfogó dokumentációt, leírva az összes alkatrészt, amely az üzemzavar-jelzési stratégia és a zavarjelző aktiválása keretében az ellenőrzésben közreműködik (vezetési ciklusok meghatározott száma vagy a statisztikai módszer), beleértve a másodlagosan érzékelt paraméterek listáját az OBD-rendszer által ellenőrzött minden alkatrésztől vonatkozóan. Az OBD-rendszernek a hajtási rendszer szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos minden alkatrészéhez, és a kibocsátással nem kapcsolatos alkatrészekhez kapcsolódó valamennyi OBD kimeneti kód és formátum listáját (mindegyik magyarázatával), amennyiben ez utóbbi alkatrészek ellenőrzése a zavarjelző aktiválására szolgál. Különösen a \$05 módban, a vizsgálati adatoknak az ID \$21-től FRF-ig átfogó magyarázatot kell adni, és a \$06 módban az adatokat rendelkezésre kell bocsátani. A »Közúti járművek, a vezérlőrendszer-hálózat (CAN) diagnosztikája – 4. rész: a szennyezőanyag-kibocsátással összefüggő rendszerekre vonatkozó előírások» ISO 15765-4 szabvány szerinti adatátviteli kapcsolattal rendelkező járműtípusok esetében a \$06 módban a vizsgálati adatoknak az ID \$00-tól az FRF-ig az OBD-rendszer által ellenőrzött valamennyi ID-re vonatkozóan átfogó magyarázatot kell adni.

Ezen információ a következő táblázat formájában is megadható:

Alkatrész	Hibakód	Ellenőrzési stratégia	Üzemzavar jelzésének feltételei	A zavarjelző aktiválásának feltételei	Másodlagos paraméterek	Előkészítés	Vizsgálat
Katalizátor	P0420	Az 1. és 2. oxigén-érzékelő jelei	Az 1. és 2. oxigén-érzékelő jelei közötti eltérés	3. ciklus	Motorfordulatszámterhelés, A/F mód, katalizátor-hőmérséklet	Két típusú ciklus	I. típus"

H. **A XI. melléklet a következőképpen módosul:**

1. A 2.6 pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.6. »Üzemzavar«: a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos alkatrész vagy rendszer meghibásodása, amely a szennyezőanyag-kibocsátás 3.3.2. pontban meghatározott határértékeinek túllépéséhez vezet, vagy azt jelenti, hogy az OBD-rendszer nem képes eleget tenni az e mellékletben meghatározott alapvető ellenőrzési követelményeknek.”

2. A 3.5.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.5.2. Olyan diagnosztikai stratégiák esetén, amelyeknél a zavarjelző aktiválásához kettőnél több előkondicionáló ciklusra van szükség, a gyártónak megfelelő adatokat és/vagy műszaki értékelést kell csatolnia annak alátámasztására, hogy az ellenőrző rendszer a meghatározott alkatrészek teljesítménycsökkenését helyesen és megfelelő időben ismeri fel. Olyan diagnosztikai stratégiák, amelyeknek a zavarjelző aktiválásához tíznél több előkondicionáló ciklusra van szükségük, nem fogadhatók el. A zavarjelzőnek ezenkívül aktiválódnia kell, ha a motorvezérlő a 3.3.2. pontban meghatározott szennyezőanyag-kibocsátási határértékek túllépése miatt folyamatosan rögzített kibocsátási értékre kapcsol, vagy ha az OBD-rendszer nem képes eleget tenni az e melléklet 3.3.3. vagy 3.3.4. pontjában meghatározott alapvető ellenőrzési követelményeknek. A zavarjelzőnek megkülönböztetett figyelmeztető jelzést kell adnia, pl. villogó fény útján bármely üzemiállapotban, amikor a gyújtáskihagyás olyan mértékű, hogy a gyártó adatai szerint a katalizátor károsodásával kell számolni. Ezenkívül, a zavarjelzőnek aktiválódnia kell a motor indítása előtt a gyújtás bekapcsolásakor (kulcs a gyújtáskapcsolóban), és ki kell aludnia a motor indítása után, ha előzőleg nem észlelt üzemzavart.”

3. A 3.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.6. Az OBD-rendszernek tárolnia kell a kibocsátáscsökkentő rendszer állapotát jelző hibakód(ok)at. Külön kódokat kell alkalmazni a kibocsátással kapcsolatos és kifogástalanul működő, valamint azon rendszerek azonosítására, amelyek teljes értékelése majd csak a jármű további üzemeltetése során lehetséges. A zavarjelzőnek a teljesítménycsökkenés, egyes alkatrészek üzemzavara vagy folyamatosan a rögzített kibocsátási értékre történő áttérés miatt történt aktiválása esetén az üzemzavar típusára utaló hibakódot kell tárolni. A hibakódot az e melléklet 3.3.3.5. és 3.3.4.5. pontjában meghatározott esetekben is tárolni kell.”

4. A melléklet a következő 3.9. ponttal egészül ki:

„3.9. Kettős üzemű járművek

3.9.1. A kettős üzemű járművek esetében a következő folyamatokat:

- a zavarjelző aktiválását (lásd e melléklet 3.5. pontját),
- a hibakód tárolását (lásd e melléklet 3.6. pontját),

- a zavarjelző kikapcsolását (lásd e melléklet 3.7. pontját),
- a hibakód törlését (lásd e melléklet 3.8. pontját)

a benzin- és gázüzem esetén egymástól függetlenül kell végrehajtani. Amikor a jármű benzinnel üzemel, a gázüzemre történő átkapcsolás a fenti eljárások egyikére sem lehet kihatással. Amikor a jármű gázzal üzemel, a benzinüzemre történő átkapcsolás a fenti eljárások egyikére sem lehet kihatással.

E rendelkezés ellenére, az – e melléklet 3.6. pontjában meghatározott – állapotkódnak jeleznie kell, hogy a kibocsátással kapcsolatos rendszereket mindkét tüzelőanyag-típusra – benzin és gáz – vonatkozóan teljesen kiértékeltek, amikor a rendszereket az egyik tüzelőanyagra vonatkozóan teljesen kiértékeltek.”

5. A 4.4. és a 4.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.4. A típusjóváahagyás kibocsátása előtt vagy annak kibocsátásakor a 6.5. pont követelményei tekintetében – e melléklet 1. függelék 6.5.3.4. pontjának kivételével – nem engedélyezhető hiányosság. E rendelkezés nem vonatkozik a kettős üzemű járművekre.

4.5. Kettős üzemű járművek

4.5.1. A 3.9.1. pont rendelkezéseinek ellenére és a gyártó kérésére a jóváahagyó hatóság a kettős üzemű járművek típusjóváahagyása esetén a következő hiányosságok ellenére e melléklet rendelkezéseit teljesítettnek tekinti:

- a hibakódok, a megtett távolságra és a motor üzemi feltételeiben mutatkozó hibára utaló adatok törlése, a hiba első fellépését követő 40 melegfutási ciklus után, függetlenül az éppen használt tüzelőanyagtól,
- a zavarjelző aktiválása mindkét tüzelőanyag-típusra vonatkozóan (benzin és gáz), a tüzelőanyag-típusok egyikére vonatkozó üzemzavar észlelése után,
- a zavarjelző kikapcsolása három egymást követő, üzemzavar nélküli vezetési ciklus után, függetlenül az éppen használt tüzelőanyagtól,
- két állapotkód használata, egy minden tüzelőanyagfajára vonatkozóan.

A gyártó a rendelkezésektől további eltéréseket kérhet, és a jóváahagyó hatóság szabad mérlegelése szerint dönt azok engedélyezéséről.

4.5.2. E melléklet 1. függelék 6.6.1. pontja rendelkezéseinek ellenére és a gyártó kérésére a jóváahagyó hatóság, a diagnosztikai jelek értékelésére és átvitelére vonatkozóan a következő hiányosságok ellenére e melléklet rendelkezéseit teljesítettnek tekinti:

- a diagnosztikai jelek mindkét tüzelőanyagra vonatkozóan egységes forráscímen történő továbbítása,
- a diagnosztikai jelek csak egyetlen sorozatának értékelése mindkét tüzelőanyag-fajtára vonatkozóan (a tiszta gázüzemű járművek értékelésével megegyezően, és a ténylegesen használt tüzelőanyagtól függetlenül),
- a (két tüzelőanyag-fajta egyikéhez kapcsolódó) diagnosztikai jelek egy sorozatának kiválasztása a tüzelőanyag-átkapcsoló állításával.

A gyártó a rendelkezésektől további eltéréseket kérhet, és a jóváahagyó hatóság szabad mérlegelése szerint dönt azok engedélyezéséről.”

6. A „4.6.” pont számozása „4.7.”

7. A melléklet a következő új 4.6. ponttal egészül ki:

„4.6. A hiányosság időtartama

4.6.1. A hiányosság a járműtípus típusjóváahagyásának időpontját követően két évig tartható fenn, hacsak nem igazolható megfelelően, hogy a jármű konstrukciójának lényeges módosítása és a két éven túl további végrehajtási idő lenne szükséges a hiányosság kiküszöbölésére. Ilyen esetben a hiányosság három évet meg nem haladó ideig tartható fenn.

4.6.1.1. Kettős üzemű jármű esetében, a 4.5. ponttal összhangban engedélyezett hiányosság a járműtípus típusjóváahagyásának időpontját követően három évig tartható fenn, hacsak nem igazolható megfelelően, hogy a jármű lényeges módosítása és három éven túl további végrehajtási idő lenne szükséges a hiányosság kiküszöbölésére. Ilyen esetben a hiányosság négy évet meg nem haladó ideig tartható fenn.

4.6.2. A gyártó kérheti, hogy a jóváahagyó hatóság visszamenőleg engedélyezze a hiányosságot, amikor az ilyen hiányosságot az eredeti típusjóváahagyás kibocsátása után tárták fel. Ebben az esetben a hiányosság a jóváahagyó hatóság értesítésének időpontját követően két évig tartható fenn, hacsak nem igazolható megfelelően, hogy a jármű lényeges módosítása és két éven túl további végrehajtási idő lenne szükséges a hiányosság kiküszöbölésére. Ilyen esetben a hiányosság három évet meg nem haladó ideig tartható fenn.”

8. A melléklet a következő 5. ponttal egészül ki:

„5. HOZZÁFÉRÉS AZ OBD-INFORMÁCIÓHOZ

5.1. A típus-jóváahagyási kérelemhez vagy a típusjóváahagyás módosításához – a 70/156/EGK irányelv 3. vagy 5. cikkének megfelelően – csatolni kell a jármű OBD-rendszerére vonatkozó valamennyi lényeges információt. Ennek a vonatkozó információnak lehetővé kell tennie a alkatrész- vagy pótalkatrész-gyártók számára, hogy az általuk előállított egységek illeszkedjenek a jármű OBD-rendszeréhez, ezáltal hibamentesen beszerelhetők legyenek és a felhasználó számára üzemzavar nélküli működést biztosítsanak. Hasonlóan, az ilyen vonatkozó információknak lehetővé kell tennie a diagnosztikai eszközök és vizsgálóberendezések gyártói számára, hogy olyan eszközöket és berendezést készítsenek, amely biztosítja a jármű kibocsátáscsökkentő rendszereinek hatékony és pontos hibameghatározását.

5.2. Kérésre a jóváahagyó hatóságoknak az EK-típusbizonyítvány OBD-rendszerre vonatkozó információt tartalmazó 2. függelékét elérhetővé kell tenni bármilyen érdekelt alkatrész-, diagnosztikaeszköz- vagy vizsgálóberendezés-gyártó számára, megkülönböztetés nélkül.

5.2.1. Ha a jóváahagyó hatóság bármilyen érdekelt alkatrész-, diagnosztikaeszköz- vagy vizsgálóberendezés-gyártótól a 70/220/EGK irányelv korábbi változata szerint típusjóváahagyott jármű OBD-rendszerére vonatkozó információra irányuló kérelmet kap,

- a jóváahagyó hatóságnak az adott jármű gyártóját 30 napon belül fel kell szólítania, hogy a II. melléklet 3.2.12.2.8.6. pontjában meghatározott információt tegye hozzáférhetővé. A 3.2.12.2.8.6. pont második albekezdésében meghatározott feltétel nem alkalmazható,
- a gyártónak ezt az információt a kérelemtől számított két hónapon belül be kell nyújtania a jóváahagyó hatósághoz,
- a jóváahagyó hatóság ezt az információt a tagállamok jóváahagyó hatóságainak továbbítja, és annak a hatóságnak, amely az eredeti típusjóváahagyást kibocsátotta, csatolnia kell ezt az információt a jármű típusjóváahagyó információját tartalmazó II. melléklethez.

E követelmény semmilyen, a 70/220/EGK irányelv alapján előzőleg kibocsátott jóváhagyást nem érvénytelenít, sem az ilyen jóváhagyások kiterjesztéseit nem akadályozza meg azon irányelv feltételei alapján, amely alapján azokat eredetileg megadták.

- 5.2.2. Csak EK-típusjóváhagyás alá tartozó alkatrészekre, vagy EK-típusjóváhagyás alá tartozó rendszer egy elemét alkotó alkatrésze vonatkozó információ kérhető.
- 5.2.3. Az információkérésnél meg kell adni azon járműmodell pontos műszaki adatait, amelyre vonatkozóan az információt kéri. Meg kell erősíteni, hogy az információt alkatrészek vagy pótalkatrészek vagy diagnosztikai eszközök vagy vizsgálóberendezések fejlesztéséhez igénylik.”

I. A XI. melléklet 1. függeléké a következőképpen módosul:

1. A 3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2. Tüzelőanyag

A vizsgálat során a benzin és a dízel üzemanyagokra vonatkozóan a IX. mellékletben meghatározott, a PB-gáz és a földgáz tüzelőanyagokra vonatkozóan a IXa. mellékletben meghatározott megfelelő referencia-tüzelőanyagot kell alkalmazni. A hibás üzemállapot vizsgálatához (lásd e függelék 6.3. pontját) alkalmazandó tüzelőanyagfajtát a jóváhagyó hatóság a tiszta gázüzemű jármű esetén a IXa. mellékletben meghatározott referencia-tüzelőanyagokból, és kettős üzemű jármű vizsgálata esetén a IX. mellékletben vagy a IXa. mellékletben meghatározott referencia-tüzelőanyagokból választhatja ki. A kiválasztott tüzelőanyagfajta egy vizsgálati szakasz alatt (lásd e függelék 2.1.–2.3. pontját) nem cserélhető fel. PB-gáz vagy földgáz tüzelőanyagként történő használata esetén megengedett, hogy a motort benzinüzemben indítsák, és egy előre meghatározott, a vezető által nem befolyásolható időpontban automatikusan gázüzemre kapcsolják át.”

2. A 6.3.1.4. és a 6.3.1.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.3.1.4. Bármely más, az erőátvitelt vezérlő számítógéphez csatlakoztatott, a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos alkatrész villamos kapcsolatának megszakítása (ha a kiválasztott tüzelőanyagfajtánál aktiválva van).

6.3.1.5. A párolgási emissziókat csökkentő berendezés elektronikus szabályozásánál a villamos kapcsolat megszakítása (ha van ilyen, és a kiválasztott tüzelőanyag-fajtánál aktiválva van). Erre a különleges hibás üzemállapotról vonatkozóan az I. típusú vizsgálatot nem szükséges elvégezni.”

3. A 6.4.1.5. és a 6.4.1.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.4.1.5. A párolgási emissziókat csökkentő berendezés elektronikus szabályozásánál a villamos kapcsolat megszakítása (ha a kiválasztott tüzelőanyag-fajtánál aktiválva van).

6.4.1.6. Valamely más, az erőátvitelt irányító számítógéphez csatlakoztatott, a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos alkatrész villamos kapcsolatának megszakítása (ha a kiválasztott tüzelőanyag-fajtánál aktiválva van), amely az e melléklet 3.3.2. pontjában meghatározott valamely kibocsátási határérték túllépését okozza.”

4. A 6.5.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.5.3. A szennyezőanyag-kibocsátást ellenőrző diagnosztikai rendszernek szabványosított és korlátlan hozzáférést kell biztosítania, valamint meg kell felelnie a következő ISO szabványoknak és/vagy SAE specifikációknak.

6.5.3.1. A fedélzetről a fedélzeten kívülre irányuló kommunikációs kapcsolathoz az alábbi szabványok valamelyikét kell használni, a megadott korlátozások figyelembevételével:

ISO 9141-2: 1994 (1996-ban módosított) »Közüti gépjárművek – Diagnosztikai rendszerek – 2. rész: CARB-követelmények digitális információ cseréjére«;

SAE J1850: 1998 március, »B osztályú kommunikációs interfész«. A szennyezőanyag-kibocsátáshoz kapcsolódó jelzéseknél ciklikus redundancia-ellenőrzést és 3 bájtos fejléceket kell használniuk, és nem használhatnak bájtban belüli elválasztást vagy ellenőrző összegeket;

ISO 14230 – 4. rész »Közúti gépjárművek – A diagnosztikai rendszerekre vonatkozó kulcsszó protokoll 2000 – 4. rész: A szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos rendszerekre vonatkozó követelmények«

A 2001. november 1-jén kiadott ISO DIS 15765-4 a »Közúti gépjárművek – A vezérlőrendszer-hálózatra (CAN) vonatkozó diagnosztika – 4. rész: A szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos rendszerekre vonatkozó követelmények«.

- 6.5.3.2. Az OBD-rendszerekkel való kommunikációhoz szükséges vizsgálóberendezéseknek és diagnosztikai eszközöknek teljesíteniük kell legalább a 2001. november 1-jén kiadott ISO DIS 15031-4, a »Közúti gépjárművek – A jármű és a külső vizsgálóberendezés közötti kommunikáció a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos diagnosztikára vonatkozóan – 4. rész: Külső vizsgálóberendezés« szabványban meghatározott funkcionális követelményeket.

- 6.5.3.3. Az alapvető diagnosztikai adatokat (a 6.5.1. pontban meghatározottak szerint) és a kétirányú ellenőrzési információkat a 2001. november 1-jén kiadott ISO DIS 15031-5, a »Közúti gépjárművek – A jármű és a külső vizsgálóberendezés közötti kommunikáció a szennyezőanyag-kibocsátáshoz kapcsolódó diagnosztikára vonatkozóan – 5. rész: A szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos diagnosztika karbantartása« szabványban meghatározott formátumban és megfelelő mértékegységekben kell szolgáltatni, és azoknak az ISO DIS 15031-4 szabvány előírása szerinti diagnosztikai berendezéssel elérhetőnek kell lenniük.

A jármű gyártójának a nemzeti szabványügyi testület rendelkezésére kell bocsátania az ISO DIS 15031-5 szabványban nem meghatározott, de ezen irányelvvel összefüggő valamennyi szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos diagnosztikai adatot, például az adatcsomag-azonosítókat, az OBD-ellenőrzési azonosítókat, a vizsgálati azonosítókat.

- 6.5.3.4. Egy meghibásodás regisztrálása esetén a gyártónak ezt az ISO DIS 15031-6, a »Közúti gépjárművek – A jármű és a külső vizsgálóberendezés közötti kommunikáció a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos diagnosztikára vonatkozóan – 6. rész: Diagnosztikai hibakód-meghatározások, a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos rendszer diagnosztikai hibakódjaira vonatkozóan« szabvány 6.3. pontjában meghatározottaknak megfelelő hibakód használatával azonosítani kell. Ha ilyen azonosítás nem lehetséges, a gyártó az ISO DIS 15031-6 5.3. és 5.6. pontjának megfelelő diagnosztikai hibakódokat használhat. A hibakódoknak teljes mértékben hozzáférhetőnek kell lenniük a 6.5.3.2. pontnak megfelelő szabványos diagnosztikai eszközökkel.

A jármű gyártójának a nemzeti szabványügyi testület rendelkezésére kell bocsátania az ISO DIS 15031-5 szabványban nem meghatározott, de ezen irányelvvel összefüggő valamennyi szennyezőanyag-kibocsátáshoz kapcsolódó diagnosztikai adatot, például az adatcsomag-azonosítókat, az OBD-ellenőrzési azonosítókat, a vizsgálati azonosítókat.

- 6.5.3.5. A jármű és a diagnosztikai berendezés összekapcsolásához szabványos, és a 2001. november 1-jén kiadott ISO DIS 15031-3, a »Közúti gépjárművek – A jármű és a külső vizsgálóberendezés közötti kommunikáció a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos diagnosztikára vonatkozóan – 3. rész: Diagnosztikai csatlakozó és a kapcsolódó elektromos áramkörök: specifikáció és felhasználás« szabvány előírásainak megfelelő csatlakozó interfészt kell kialakítani.

A felszerelési pontot a jóváhagyó hatóságnak kell jóváhagynia; a helyet úgy kell kiválasztani, hogy a karbantartó személyzet könnyen hozzáférjen, de a csatlakozó a szokásos használati feltételek mellett a véletlen sérülésektől védve legyen.”

5. A 6.6. pontja következőképpen egészül ki:

„6.6. Kettős üzemű járművek

- 6.6.1. Kettős üzemű járműveknél a benzinnel és gázzal való működésre vonatkozó (az e melléklet 1. függelékének 6.5. pontjában meghatározott) diagnosztikai jelzéseket egymástól függetlenül kell kiértékelni és továbbítani. Egy diagnosztikai berendezéstől érkező lekérdezésre a benzinüzemre vonatkozó diagnosztikai jeleket egy forráscímen kell továbbítani, és a gázüzemre vonatkozó diagnosztikai jeleket egy másik forráscímen kell továbbítani. A forráscímek használatát a 2001. november 1-jén kiadott ISO DIS 15031-5 »Közúti gépjárművek – A jármű és a külső vizsgálóberendezés közötti kommunikáció a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos diagnosztikára vonatkozóan – 5. rész: A szennyezőanyag-kibocsátáshoz kapcsolódó diagnosztika karbantartása« szabvány írja le.”

J. A XIII. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„XIII. MELLÉKLET

A CSEREKATALIZÁTOR ÖNÁLLÓ MŰSZAKI EGYSÉKKÉNT TÖRTÉNŐ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA

1. HATÁLY

E melléklet, a 70/156/EGK irányelv 4. cikk (1) bekezdésének d) pontja értelmében az M_1 és N_1 kategóriák ⁽¹⁾ egy vagy több adott gépjárműtípusára cserealkatrészekként felszerelendő katalizátorok önálló műszaki egységként történő EK-típusjóváhagyására vonatkozik.

2. MEGHATÁROZÁSOK

E melléklet alkalmazásában:

- 2.1. »eredeti katalizátor«: – lásd az I. melléklet 2.17. pontját;
- 2.2. »cserekatalizátor«: – lásd az I. melléklet 2.18. pontját;
- 2.3. »eredeti cserekatalizátor«: – lásd az I. melléklet 2.19. pontját;
- 2.4. »katalizátortípus«: olyan katalizátorok összessége, amelyek a következő alapvető pontokban nem különböznek egymástól:
 - 2.4.1. a bevonattal ellátott hordozórétegek száma, szerkezete és anyaga;
 - 2.4.2. a katalitikus reakció típusa (oxidációs, háromutas stb.);
 - 2.4.3. térfogat, a homlokfelület és a hordozóréteg hosszának aránya;
 - 2.4.4. a katalizáló anyag mennyisége;
 - 2.4.5. a katalizáló anyag aránya;
 - 2.4.6. a cellasűrűség;
 - 2.4.7. méretek és alak;
 - 2.4.8. hővédelem;
- 2.5. »járműtípus«: lásd az I. melléklet 2.1. pontját;
- 2.6. »a cserekatalizátor jóváhagyása«: olyan katalizátor jóváhagyása, amelyet egy vagy több meghatározott járműtípusra cserealkatrészként kívánnak felszerelni, a szennyezőanyag-kibocsátás és a zajszint korlátozására, valamint és a jármű teljesítményének befolyásolására – ahol alkalmazható – az OBD-vel;
- 2.7. »elhasználódott cserekatalizátor«: az olyan mértékben előregedett vagy mesterséges hatások folytán elhasználódott katalizátor, amely többé nem képes eleget tenni az ezen irányelv XI. melléklete 1. függelékének 1. pontjában ⁽²⁾ megállapított követelményeknek.

3. EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

3.1. Egy cserekatalizátor-típus EK-típusjóváhagyására vonatkozó kérelmet a 70/156/EGK irányelv 3. cikkének (4) bekezdése alapján a gyártónak kell benyújtania.

3.2. Az adatközlő lap mintáját e melléklet 1. függeléke tartalmazza.

3.3. A cserekatalizátor jóváhagyására vonatkozó kérelem esetén a típus-jóváhagyási vizsgálatot végző műszaki szolgálathoz az alábbiakat kell benyújtani:

3.3.1. A 70/220/EGK irányelvvel összhangban jóváhagyott típusú jármű(vek), új, eredeti katalizátorral felszerelve. Ez(eke)t a jármű(ve)ket a műszaki szolgálat egyetértésével a kérelmező választja ki. A jármű(vek)nek teljesítenie (teljesíteniük) kell az ezen irányelv III. mellékletének 3. pontjában foglalt követelményeket.

A vizsgálati jármű(vek) kibocsátáscsökkentő berendezése nem lehet hibás; minden túlzott mértékben elhasználódott vagy hibásan működő, a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos eredeti alkatrészt meg kell javítani vagy ki kell cserélni. A vizsgálati jármű(ve)ket a szennyezőanyag-kibocsátás vizsgálata előtt a gyártó előírásainak megfelelően kell beállítani és szabályozni.

3.3.2. A cserekatalizátor-típus egy mintapéldánya. Ezen a mintán világosan és eltávolíthatatlanul fel kell tüntetni a kérelmező kereskedelmi nevét vagy jelét és kereskedelmi megjelölését.

3.3.3. Az OBD-rendszerrel ellátott járműre felszerelni szánt cserekatalizátor esetén a cserekatalizátor-típus további mintapéldánya. Ezen a mintán világosan és eltávolíthatatlanul fel kell tüntetni a kérelmező kereskedelmi nevét vagy jelét és kereskedelmi megjelölését. Ennek a 2.7. pontban meghatározottak szerint elhasználódott állapotban kell lennie.

4. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA

4.1. Ha a vonatkozó követelmények teljesülnek, a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (3) bekezdése alapján az EK-típusjóváhagyást meg kell adni.

4.2. Az EK-típusbizonyítvány mintáját e melléklet 2. függeléke tartalmazza.

4.3. A 70/156/EGK irányelv VII. mellékletének megfelelően minden jóváhagyott cserekatalizátor-típusnak jóváhagyási számot kell adni. Ugyanaz a tagállam nem adhatja ki ugyanazt a számot más cserekatalizátor-típusra. Ugyanaz a típusjóváhagyó szám akkor is vonatkozhat ugyanazon cserekatalizátor-típusra, ha azt több különböző járműtípuson alkalmazzák.

5. EK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI JEL

5.1. Minden, az ezen irányelv szerint jóváhagyott típussal egyező, önálló műszaki egységet képező cserekatalizátort EK-típus-jóváhagyási jellel kell ellátni.

5.2. Ez a jel egy »E« betűt körülvevő téglalapról áll, amelyet azon tagállam megkülönböztető számai vagy betűi követnek, amely az EK-típusjóváhagyást megadta:

1 Németország esetében	12 Ausztria esetében
2 Franciaország esetében	13 Luxemburg esetében
3 Olaszország esetében	17 Finnország esetében
4 Hollandia esetében	18 Dánia esetében
5 Svédország esetében	21 Portugália esetében
6 Belgium esetében	23 Görögország esetében
9 Spanyolország esetében	24 Írország esetében
11 Egyesült Királyság esetében	

A téglalap közelében a 70/156/EGK irányelv VII. mellékletében említett típus-jóváhagyási szám 4. pontjában található »alap-jóváhagyási számot« is tartalmaznia kell, amelyet a 70/220/EGK irányelvnek az EK-alkatrész-típusjóváhagyás megadása időpontjához képest legutóbbi jelentős műszaki módosításának sorszámát jelölő két szám előz meg. Ezen irányelv tekintetében szám ez a szám a 01.

- 5.3. Az 5.2. pontban említett EK-típus-jóváhagyási jelnek világosan olvashatónak is eltávolíthatatlannak kell lennie, és – amikor csak lehetséges – a cserekatalizátor járműre történt felszerelése után is láthatónak kell lennie.
- 5.4. E melléklet 3. függeléke példákat tartalmaz a fent említett jóváhagyási jel és jóváhagyási adatok elhelyezésére.

6. KÖVETELMÉNYEK

6.1. Általános követelmények

- 6.1.1. A cserekatalizátort úgy kell megtervezni, gyártani és felszerelésre alkalmassá tenni, hogy a jármű ezen irányelv mindazon rendelkezéseinek megfeleljen, amelynek eredetileg is megfelelt, és a szennyezőanyag-kibocsátást a szokásos üzemi körülmények között, a jármű teljes élettartama során hatékonyan korlátozza.
- 6.1.2. A cserekatalizátort pontosan az eredeti katalizátor helyére kell felszerelni, és az oxigénérzékelő szonda (szondák) és – amennyiben alkalmazható – más érzékelők helyzete a kipufogó vezetéken nem változhat.
- 6.1.3. Ha az eredeti katalizátort hővédelemmel látták el, a cserekatalizátor esetében ezzel egyenértékű hővédelmet kell biztosítani.
- 6.1.4. A cserekatalizátornak tartósnak kell lennie, vagyis úgy kell megtervezni, gyártani és felszerelésre alkalmassá tenni, hogy a jármű használata során a fellépő korróziós és oxidációs hatásoknak az elvárható mértékben ellenálljon.

6.2. A szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó követelmények

A típusjóváhagyásra szánt cserekatalizátor-típussal felszerelt, az e melléklet 3.3.1. pontja szerinti járműv(ek)et az ezen irányelv megfelelő mellékletében meghatározott feltételek melletti I. típusú vizsgálatnak kell alávetni, hogy a kibocsátási értékeket az alábbiakban leírt eljárás alapján összevethessék az eredeti katalizátorral felszerelt járművével.

6.2.1. Az összehasonlítási alap meghatározása

A járműv(ek)et új, eredeti katalizátorral kell felszerelni (lásd a 3.3.1. pontot), amellyel 12 városon kívüli ciklust kell lefutni (I. típusú vizsgálat, 2. rész).

Ezen előkészítés után a járműv(ek)et olyan helyen kell tartani, ahol a hőmérséklet 293 és 303 K között (20 °C és 30 °C) viszonylag állandó marad. Ezt az előkondicionálást legalább hat órán keresztül kell végezni, és olyan hosszú ideig folytatni kell, amíg a motorolaj és a hűtőfolyadék hőmérséklete a ± 2 K-ra meg nem közelíti a helyiség hőmérsékletét. Ezt követően három I. típusú vizsgálatot kell lefolytatni.

6.2.2. Kipufogógáz-vizsgálat cserekatalizátorral

A vizsgálati járműv(ek) eredeti katalizátorát cserekatalizátorra kell cserélni (lásd a 3.3.2. pontot), amellyel 12 városon kívüli ciklust kell lefutni (I. típusú vizsgálat, 2. rész).

Ezen előkészítés után a jármű(ek)et olyan helyen kell tartani, ahol a hőmérséklet 293 és 303 K között (20 °C és 30 °C) viszonylag állandó marad. Ezt az előkondicionálást legalább hat órán keresztül kell végezni, és olyan hosszú ideig folytatni kell, amíg a motorolaj és a hűtőfolyadék hőmérséklete a ± 2 K-ra meg nem közelíti a helyiség hőmérsékletét. Ezt követően három I. típusú vizsgálatot kell lefolytatni.

6.2.3. *A cserekatalizátorokkal felszerelt járművek szennyezőanyag-kibocsátásának értékelése*

A vizsgálat alá vont jármű(vek) eredeti katalizátorának teljesítenie kell a jármű(vek) típusjövőhagyásának megfelelő határértékeket, beleértve adott esetben a jármű(vek) típusjövőhagyása során alkalmazott romlási tényezőket.

A cserekatalizátorral felszerelt jármű(vek) szennyezőanyag-kibocsátására vonatkozó követelményeket akkor kell teljesítettnek tekinteni, ha az eredmények minden egyes szabályozott szennyező anyagra (CO, HC, NOx és részecskék) vonatkozóan kielégítik az alábbi feltételeket:

$$M \leq 0,85S + 0,4G$$

$$M \leq G$$

ahol:

»M« egy szennyező anyag kibocsátásának középértéke, vagy a cserekatalizátorral lefolytatott három I. típusú vizsgálat során kapott két szennyező anyag ⁽³⁾ összege;

»S« egy szennyező anyag kibocsátásának középértéke, vagy az eredeti katalizátorral lefolytatott három I. típusú vizsgálat során kapott két szennyező anyag ⁽³⁾ összege;

»G« a jármű(vek) típusjövőhagyásának megfelelően egy szennyező anyag kibocsátásának határértéke, vagy két szennyező anyag ⁽³⁾ összegének határértéke, elosztva adott esetben a 6.4. pontban meghatározott romlási tényező(k)kel.

Amennyiben a jóváhagyást ugyanazon gépjárműgyártó különböző járműtípusaira alkalmazzák, és feltéve, hogy ezeket a különböző járműtípusokat az eredeti katalizátor ugyanazon típusával szerelték fel, az I. típusú vizsgálat a típusjövőhagyást végző műszaki szolgálat egyetértésével kiválasztott legalább két járműre korlátozható.

6.3. **A zajra és kipufogó-ellennyomásra vonatkozó követelmények**

A cserekatalizátornak meg kell felelnie a 70/157/EGK irányelv II. mellékletében foglalt műszaki követelményeknek.

6.4. **Tartóssági követelmények**

A cserekatalizátornak meg kell felelnie ezen irányelv I. melléklete 5.3.5. pontja követelményeinek, azaz az V. típusú vizsgálatnak, vagy az I. típusú vizsgálat eredményeire vonatkozó alábbi táblázatban meghatározott romlási tényezőknek.

XIII.6.4. táblázat

Motor típusa	Romlási tényezők				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	Részecske
Külső gyújtású	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	–
Kompressziós gyújtású	1,1	–	1,0	1,0	1,2

⁽¹⁾ Kizárólag a 98/69/EK irányelvvel vagy későbbi módosító irányelvekkel módosított 70/220/EGK irányelv szerint jóváhagyott járművekre alkalmazható.

⁽²⁾ Kizárólag a 96/69/EK irányelvvel vagy a korábbi irányelvekkel módosított 70/220/EGK irányelv szerint jóváhagyott, külső gyújtású motorral rendelkező járművekre alkalmazható.

6.5. Az OBD-kompatibilitásra vonatkozó követelmények (csak OBD-rendszerrel ellátott járművekre történő felszerelésre szánt cserekatalizátorokra alkalmazható)

Az OBD-kompatibilitás bemutatása csak akkor szükséges, ha az eredeti katalizátor ellenőrzése az eredeti elrendezésben történt.

6.5.1. A cserekatalizátor OBD-rendszerrel való kompatibilitását a 98/69/EK irányelv XI. mellékletének 1. függelékében meghatározott eljárás szerint kell bemutatni.

6.5.2. A 98/69/EK irányelv XI. melléklete 1. függelékének a nem a katalizátor-alkatrészekre vonatkozó rendelkezéseit nem kell alkalmazni.

6.5.3. A cserealkatrészek gyártója az eredeti típusjóváhagyás során alkalmazottal megegyező előkészítő és vizsgálati eljárást alkalmazhatja. Ebben az esetben a jóváhagyó hatóságnak – kérésre és azonos feltételek mellett – rendelkezésre kell bocsátania az EK-típusbizonyítvány 2. függelékét, amely tartalmazza az eredeti készülék gyártója által a katalizátor OBD-vizsgálata során alkalmazott előkondicionáló ciklusok számát és típusát, valamint a vizsgálati eljárás típusát.

6.5.4. Az OBD-rendszer által ellenőrzött összes más alkatrész rendeltetésszerű felszerelésének és működésének vizsgálata érdekében, az OBD-rendszer bármilyen cserekatalizátor felszerelését megelőzően nem jelezhet üzemzavart, és nem tárolhat hibakódokat. E célból az e melléklet 6.2.1. pontja szerint lefolytatott vizsgálat befejezése után az OBD-rendszer állapotát értékelni lehet.

6.5.5. A zavarjelző (lásd ezen irányelv XI. melléklet 2.5. pontját) a jármű e melléklet 6.2.2. pontjában meghatározott üzeme során nem aktiválódhat.

7. DOKUMENTÁCIÓ

7.1. Minden új cserekatalizátoron fel kell tüntetni a következő információt:

7.1.1. a katalizátor gyártójának neve vagy védjegye;

7.1.2. azon járművek (beleértve a gyártás évét), amelyek számára a cserekatalizátort jóváhagyták, beleértve, adott esetben, az OBD-rendszerrel ellátott járműre történő felszerelésre alkalmas cserekatalizátor azonosító jelölését;

7.1.3. szerelési útmutató, amennyiben szükséges.

7.2. Ezt az információt vagy:

a cserekatalizátort kísérő dokumentáción; vagy

a csomagoláson, amelyben a cserekatalizátort értékesítik; vagy

bármilyen más alkalmas módon kell biztosítani.

Az információknak a cserekatalizátorok gyártója által az értékesítési pontok számára biztosított termékkatalógusban minden esetben rendelkezésre kell állnia.

8. TÍPUSMÓDOSÍTÁS ÉS A JÓVÁHAGYÁS MÓDOSÍTÁSAI

Az ezen irányelv szerint jóváhagyott típus módosítása esetén a 70/156/EGK irányelv 5. cikke rendelkezéseit kell alkalmazni.

9. GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE

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

9.2. **Különös rendelkezések**

9.2.1. A 70/156/EGK irányelv X. melléklet 2.2. pontjában említett ellenőrzéseknek ki kell terjedniük az e melléklet 2.4. pontjában meghatározott jellemzők teljesítésének vizsgálatára is.

9.2.2. A 70/156/EGK irányelv X. melléklete 3.5. pontjának alkalmazására vonatkozóan az e melléklet 6.2. pontjában leírt (a szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó követelmények) vizsgálatokat lehet elvégezni. Ebben az esetben a jóváhagyás tulajdonosa az eredeti katalizátor helyett kérheti a típus-jóváhagyási vizsgálat során használt cserekatalizátor összehasonlítási alapként történő figyelembevételét is (vagy más mintáét, amely a jóváhagyott típussal megegyezőnek bizonyult). Ebben az esetben a vizsgálat alatt álló mintával mért szennyezőanyag-kibocsátási értékek középértéke nem haladhatja meg 15 %-nál nagyobb mértékben a referenciaként szolgáló mintával mért középértékét.

*1. függelék***A cserekatalizátorok EK-típusjóváhagyására vonatkozó... számú adatközlő lap (a legutóbb a... irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv)**

A következő adatokat, szükség szerint, tartalomjegyzékkel együtt három példányban kell benyújtani. Amennyiben rajzokat is mellékelnek, azokat megfelelő méretarányban és részletességgel, A/4-es méretben vagy A/4-es formátumra hajtogatva kell benyújtani. Amennyiben fényképeket mellékelnek, azoknak megfelelő részletességűeknek kell lenniük.

Ha a rendszer, az alkatrészek vagy az önálló műszaki egységek elektronikus vezérléssel működnek, ezek teljesítményére 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. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetén az EK-típus-jóváhagyási jel helye és rögzítésének módja:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címei:

1. A BERENDEZÉS LEÍRÁSA

- 1.1. A cserekatalizátor gyártmánya és típusa:
 - 1.2. A cserekatalizátor rajza, különösen amelyekből az e melléklet 2.3. pontjában említett valamennyi jellemző azonosítható:
 - 1.3. Járműtípus vagy típusok leírása, amelyeken a cserekatalizátort alkalmazni kívánják:
 - 1.3.1. A motor- és járműtípus(oka)t jellemző szám(ok) és/vagy jel(ek):
 - 1.3.2. A cserekatalizátor az OBD-rendszer követelményeivel kompatibilis-e (igen/nem) (*):
 - 1.4. A cserekatalizátornak a motor kipufogó-gyűjtőcsövéhez (csöveihez) viszonyított helyzetét bemutató leírás és rajzok:
-

2. függelék

Minta

(legnagyobb méret: A/4 (210 mm × 297 mm))

Pecset helye

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

Értesítés a jármű/alkatrész/önálló műszaki egység

- típusjóváhagyásáról, ⁽⁴⁾
- típusjóváhagyása kiterjesztéséről, ⁽⁴⁾
- típusjóváhagyása elutasításáról, ⁽⁴⁾
- típusjóváhagyása visszavonásáról, ⁽⁴⁾

tekintettel a(z)... irányelvre/a legutóbb a(z)... irányelvvel módosított irányelvre. ⁽⁵⁾

Típus-jóváhagyási szám:

A kiterjesztés indoka:

I. szakasz

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus:
- 0.3. A típusazonosítás módja, ha az a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen fel van tüntetve ⁽⁶⁾:
- 0.3.1. E jelzés helye:
- 0.4. A jármű kategóriája ⁽⁶⁾:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.7. Alkatrészek és önálló műszaki egységek esetén az EK-típus-jóváhagyási jel helye és felerősítésének módja:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címei:

II. szakasz

1. Kiegészítő adatok (adott esetben): lásd a kiegészítést.
2. A vizsgálat 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 hatóságnak benyújtott, kívánságra hozzáférhető információs csomag tartalomjegyzéke csatolva van.

Kiegészítés

a gépjárművek cserekatalizátorainak önálló

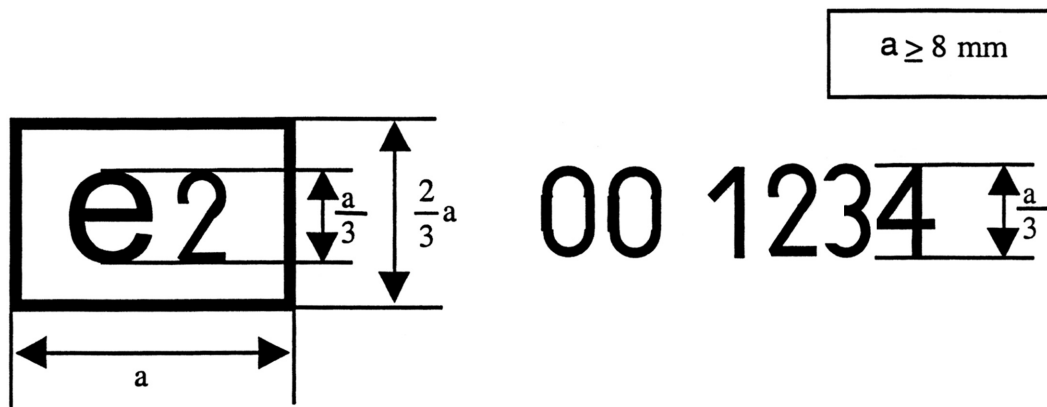
műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozó... számú EK-típusbizonyítványhoz, tekintettel a legutóbb a... irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvre.

1. Kiegészítő információk
 - 1.1. A cserekatalizátor gyártmánya és típusa:
 - 1.2. Járműtípus(ok), amelyekre a katalizátortípus cserealkatrészként megfelel:
 - 1.3. A járműtípus(ok), amelye(ke)n a cserekatalizátort vizsgálták:
 - 1.3.1. Igazolták a cserekatalizátor OBD-követelményekkel való kompatibilitását (igen/nem): ⁽⁴⁾
 5. Megjegyzések:
-

3. függelék

Az EK-típus-jóváhagyási jel mintája

(lásd e melléklet 5.2. pontját)



A fenti jóváhagyási jel, amelyet a cserekatalizátor egyik alkatrészéhez erősítettek, azt mutatja, hogy az adott típust ezen irányelv alapján Franciaországban (e 2) hagyták jóvá. A jóváhagyási szám első két számjegye (00) a 70/220/EGK irányelv legutóbbi módosításának sorszáma utal. A következő négy számjegy (1234) jóváhagyó hatóság által a cserekatalizátorra adott alap-jóváhagyási szám.

- (¹) A 70/156/EGK irányelv II. mellékletének A szakaszában meghatározottak szerint.
- (²) A külső gyújtású motorokkal felszerelt járművek demonstrációs vizsgálata céljából, amikor e melléklet 6.2.1. pontja szerint mért HC-érték magasabb, mint a jármű típusjóváhagyása során mért érték, a különbséget hozzá kell adni a XI. melléklet 3.3.2. pontjában említett azon küszöbértékekhez, amelyekre vonatkozóan a XI. melléklet 1. függelék 1. pontjában engedélyezett túllépést alkalmazzák.
- (³) Ahogy megfelel a 70/220/EGK irányelv I. függelék 5.3.1.4. pontjában meghatározott értékeknek az eredeti járműre felszerelt katalizátor típusjóváhagyása szerint.
- (⁴) A nem megfelelő rész törölendő.
- (⁵) Ha a típus azonosítására szolgáló jelölések az e típusbizonyítvány alá tartozó jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység típusleírása szempontjából nem lényegesek, az ilyen karaktereket a dokumentumban »?« jellel kell helyettesíteni (például ABC??123??).
- (⁶) A 70/156/EGK irányelv II. melléklet A pontja szerint.”