II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2017/1347 НА КОМИСИЯТА

от 13 юли 2017 година

за поправка на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията и на Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията и на Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства ([1]), и по-специално член 8 и член 14, параграф 3 от него,

като взе предвид Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ([2]), и по-специално член 39, параграф 2 от нея,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО ([3]), и по-специално член 5, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

(1) С Директива 2007/46/ЕО се създава рамка за одобрение на типа на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства. Няколко елемента от тази рамка, по-специално свързани с информационния документ на производителя, протоколите от изпитванията, сертификатите за съответствие и условията за одобрение на типа, трябва да бъдат адаптирани, за да се вземе предвид новият Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията ([4]).

(2) С Регламент (ЕО) № 715/2007 и Регламент (ЕО) № 595/2009 се изисква съответно новите лекотоварни и тежкотоварни превозни средства да отговарят на някои гранични стойности на емисиите и се определят допълнителни изисквания за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства.

([1]) ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.
([3]) ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1.
([4]) Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията и на Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

(3) Що се отнася до тежкотоварните превозни средства, с Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията ([1]) бяха приети някои специални технически разпоредби, необходими за прилагането на Регламент (ЕО) № 595/2009. Необходимо е да бъдат поправени няколко технически грешки в приложение I и II към Регламент (ЕС) № 582/2011, за да се гарантира правилното му прилагане.

(4) Що се отнася до лекотоварните превозни средства, с Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията ([2]) и с Регламент (ЕС) 2017/1151 бяха приети някои специални технически разпоредби, необходими за прилагането на Регламент (ЕО) № 715/2007. Чрез изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008, с Регламент (ЕС) 2017/1221 на Комисията ([3]) бе въведена нова процедура за емисиите от изпаряване. С Регламент (ЕС) 2017/1151 процедурата за одобрение на типа бе приведена в съответствие с хармонизираните в световен мащаб процедури за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP), както е определено в Глобално техническо правило (ГТП) № 15 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН).

(5) Що се отнася до новата процедура за изпитване за емисии от изпаряване, следва да бъде изяснена датата на прилагане на измененията, въведени с Регламент (ЕС) 2017/1221. Новата процедура за изпитване следва да стане задължителна в Съюза от 1 септември 2019 г. за всички нови одобрения на типа и при първа регистрация на превозни средства.

(6) Що се отнася до новата процедура WLTP, необходимо е да бъдат поправени няколко технически грешки в членове 2 и 15 и в приложения I, IIIA, V, VII, VIII, XII и XXI от Регламент (ЕС) 2017/1151, за да се гарантира правилното им прилагане.

(7) Освен това следва да бъдат изяснени разпоредбите относно матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя при процедурата за изпитване WLTP.

(8) Предвидените в настоящия регламент поправки са тясно свързани, тъй като единствено в своята съвкупност те гарантират правилното прилагане на съответните мерки във връзка с одобрението на типа.

(9) Поради това Директива 2007/46/ЕО, Регламент (ЕС) № 715/2007, Регламент (ЕС) № 582/2011, Регламент (ЕС) 2017/1221 и Регламент (ЕС) 2017/1151 следва да бъдат съответно поправени.

(10) С оглед на необходимостта да се гарантира, че Регламент (ЕС) 2017/1221 и Регламент (ЕС) 2017/1151 се прилагат правилно, настоящият регламент следва спешно да влезе в сила.

(11) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Техническия комитет по моторните превозни средства,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Поправка на Директива 2007/46/ЕО

Приложения I, VIII, IX и XI към Директива 2007/46/ЕО се поправят в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

Член 2

Поправка на Регламент (ЕС) № 582/2011

Приложения I, II и X към Регламент (ЕС) № 582/2011 се поправят в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

([1]) Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията от 25 май 2011 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 167, 25.6.2011 г., стр. 1).

([2]) Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1).

([3]) Регламент (ЕС) 2017/1221 на Комисията от 22 юни 2017 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията по отношение на методиката за определяне на емисиите от изпаряване (Изпитване от тип 4) (ОВ L 174, 7.7.2017 г., стр. 3).

Член 3

Поправка на Регламент (ЕС) 2017/1221

В член 2 от Регламент (ЕС) 2017/1221 се добавя следният параграф:

„Прилага се от 1 септември 2019 г.“

Член 4

Поправка на Регламент (ЕС) 2017/1151

Регламент (ЕС) 2017/1151 се поправя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) точка 3 се заменя със следното:

„(3) „километражен брояч“ означава инструмент, който указва на водача общото разстояние, изминато от превозното средство след производството му;“;

б) точка 33 се заличава;

в) точки 47 и 48 се заменят със следното:

„(47) „*еднослоен резервоар*“ означава резервоар за гориво, изработен от един слой материал, с изключение на метални резервоари, но включително флуорсъдържащи/сулфонирани материали;

(48) „*многослоен резервоар*“ означава резервоар за гориво, изработен най-малко от два слоя различен материал, единият от които е материал, непропусклив за въглеводороди;“

г) добавя се следната точка 49:

„(49) „инерционна категория“ означава категория маси на изпитване на превозното средство, съответстваща на еквивалентна инерционна маса, както е определено в таблица A4a/3 от приложение 4a към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, когато масата на изпитване е равна на референтната маса“.

2) Член 15 се изменя, както следва:

а) параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

„2. Считано от 1 септември 2017 г. при превозни средства от категории M1, M2 и категория N1, клас I, и считано от 1 септември 2018 г. при превозни средства от категория N1, класове II и III, и от категория N2, националните органи отказват на основания, свързани с емисиите или разхода на гориво, издаването на ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа по отношение на нови типове превозни средства, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент.

За нови одобрения на типа, поискани преди 1 септември 2019 г., процедурата за изпитване за емисии от изпаряване, определена в приложение 7 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, може по искане на производителя да се приложи вместо процедурата, определена в приложение VI към настоящия регламент, за целите на определянето на емисиите от изпаряване от превозното средство.

3. Считано от 1 септември 2018 г. при превозни средства от категории M1, M2 и категория N1, клас I, и считано от 1 септември 2019 г. при превозни средства от категория N1, класове II и III, и от категория N2, националните органи на основания, свързани с емисиите или разхода на гориво, при нови превозни средства, които не съответстват на изискванията на настоящия регламент, считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива превозни средства.

За нови превозни средства, регистрирани преди 1 септември 2019 г., процедурата за изпитване за емисии от изпаряване, определена в приложение 7 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, може по искане на производителя да се приложи вместо процедурата, определена в приложение VI към настоящия регламент, за целите на определянето на емисиите от изпаряване от превозното средство.“

б) параграф 5, буква а) се заменя със следното:

„а) изпитванията от тип 1/I, извършени в съответствие с приложение III към Регламент (ЕО) № 692/2008 до 3 години след датите, посочени в член 10, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 715/2007, се признават от органа по одобряването за целите на производството на повредени или дефектни компоненти за симулиране на неизправности за оценяване на спазването на изискванията от приложение XI към настоящия регламент;“

в) добавя се следният параграф 5, буква в):

„в) доказването на дълготрайността при изпитване от първия тип 1/I, проведено и допълнено в съответствие с приложение VII към Регламент (ЕО) № 692/2008 до 3 години след датите, посочени в член 10, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 715/2007, се признава от органа по одобряването като еквивалентно за целите на спазването на изискванията от приложение VII към настоящия регламент;“

3) Приложения I, IIIA, V, VI, VII, VIII, XII и XXI се поправят в съответствие с приложение III към настоящия регламент.

Член 5

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 13 юли 2017 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Директива 2007/46/ЕО се поправя, както следва:

1) Приложение I се поправя, както следва:

а) точка 3.2.12.2.1.3 се заменя със следното:

„3.2.12.2.1.3. Тип на каталитичното действие: … (вид каталитично действие (окисление, трипътен, филтър за NOx от ДВГ, работещи с бедна смес, селективна каталитична редукция (SCR), катализатор за NOx от ДВГ, работещи с бедна смес, или друго)“;

б) номерът на точка „3.2.12.7.6.3“ се променя на „3.2.12.2.7.6.3“;

в) вмъкват се следните точки:

„3.5.7.2.1.1.0. Превозно средство, висока стойност (нов европейски цикъл на движение — NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.1.2.0. Превозно средство, ниска стойност (ако е приложимо) (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.2.1.0. Превозно средство, висока стойност (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.2.2.0. Превозно средство, ниска стойност (ако е приложимо) (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.2.3.0. Превозно средство M (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.3.1.0. Превозно средство, висока стойност (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.3.2.0. Превозно средство, ниска стойност (ако е приложимо) (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.3.3.0. Превозно средство M (NEDC): ..... g/km“.

2) Приложение VIII се поправя, както следва:

а) в таблицата „Изпитване с корекция за околната температура (ATCT)“ в точка 2.1.1 колона „Матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение“ се заличава;

б) третата таблица в точка 3.1 с колони „Идентификатор на матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение“ и „Вариант/версия“ се заличава;

в) колона „Идентификатор на матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение“ в четвъртата таблица „Резултати“ в точка 3.1 се заличава;

г) в края на таблицата „Резултати“ в точка 3.1 се добавя следният ред:

„Челна площ (m^2) (само за превозни средства от матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя)“			

д) бележка под линия 23 в точка 3.1 се заличава;

е) последният ред в точка 3.1 в таблицата „Резултати“ се заменя със следното:

„Повтаря се за всяка фамилия за интерполация.“;

ж) третата таблица в точка 3.2 с колони „Идентификатор на матрична фамилия по отношение на съпротивлението при движение“ и „Вариант/версия“ се заличава;

з) колона „Идентификатор на матрична фамилия по отношение на съпротивлението при движение“ в четвъртата таблица „Резултати“ в точка 3.2 се заличава;

и) последният ред на таблицата „Резултати“ в точка 3.2 се заменя със следното:

„Челна площ (m^2) (само за превозни средства от матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя)“			

й) третата таблица в точка 3.3 с колони „Идентификатор на матрична фамилия по отношение на съпротивлението при движение“ и „Вариант/версия“ се заличава;

к) колона „Идентификатор на матрична фамилия“ в четвъртата таблица „Резултати“ в точка 3.3 се заличава;

л) последният ред на таблицата „Резултати“ в точка 3.3 се заменя със следното:

„Челна площ (m^2) (само за превозни средства от матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя)“			

м) точка 3.5 се заменя със следното:

„3.5. Доклад(и) за изходните данни от инструмента за корелация в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1151

Повтаря се за всяка фамилия за интерполация:

Идентификатор на фамилия за интерполация [Бележка под линия: „Номер на одобрението на типа + последователен номер във фамилията за интерполация“]: …

Доклад за VH: …

Доклад за VL (ако е приложимо): …

3.5.1. Коефициент на отклонение (ако е приложимо)

Повтаря се за всяка фамилия за интерполация:

Идентификатор на фамилия за интерполация [Бележка под линия: „Номер на одобрението на типа + последователен номер във фамилията за интерполация“]: …

3.5.2. Коефициент на проверка (ако е приложимо)

Повтаря се за всяка фамилия за интерполация:

Идентификатор на фамилия за интерполация [Бележка под линия: „Номер на одобрението на типа + последователен номер във фамилията за интерполация“]: …“.

3) Приложение IX се поправя, както следва:

а) в част II, *Некомплектовани превозни средства — страна 2*, „категория превозни средства M1“, „категория превозни средства N1“, „категория превозни средства M2“ и „категория превозни средства N2“, точка 49 се заменя със следното:

„49. Емисии на CO_2/разход на гориво/консумация на електрическа енергия (м) (с):

1. Всички видове силови предавания с изключение на изцяло електрическите превозни средства (ако е приложимо)

Стойности на NEDC	Емисии на CO_2	Разход на гориво
Градски условия (1):	… g/km	… l/100 km или m^3/100 km или kg/100 km (1)
Извънградски условия (1):	… g/km	… l/100 km или m^3/100 km или kg/100 km (1)
Комбиниран цикъл на движение (1):	… g/km	… l/100 km или m^3/100 km или kg/100 km (1)
Среднопретеглена стойност (1) за комбиниран цикъл на движение	… g/km	… l/100 km или m^3/100 km или kg/100 km
Коефициент на отклонение (ако е приложимо)		
Коефициент на проверка (ако е приложимо)	„1“ или „0“	

2. Изцяло електрически превозни средства и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (ако е приложимо)

Консумация на електрическа енергия (среднопретеглена стойност за комбиниран цикъл на движение (1))		… Wh/km
Пробег в електрически режим на задвижване		… km

3. Превозно средство, оборудвано с екологична(и) иновация(и): да/не [1]

3.1. Общ код на екологичната(ите) иновация(и) [n1]: …

3.2. Общо намаление на емисиите на CO_2, дължащо се на екологичната(ите) иновация(и) [n2] (повтаря се за всяко използвано при изпитването еталонно гориво):

3.2.1. Намаления на емисии при NEDC: … g/km (ако е приложимо)

3.2.2. Намаления на емисии при WLTP: … g/km (ако е приложимо)

4. Всички видове силови предавания с изключение на изцяло електрическите превозни средства, съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151 (ако е приложимо)

Стойности при WLTP	Емисии на CO_2	Разход на гориво
Нисък [1]:	… g/km	… l/100 km или m³/100 km или kg/100 km [1]
Среден [1]:	… g/km	… l/100 km или m³/100 km или kg/100 km [1]
Висок [1]:	… g/km	… l/100 km или m³/100 km или kg/100 km [1]
Много висок [1]:	… g/km	… l/100 km или m³/100 km или kg/100 km [1]
Комбиниран цикъл на движение:	… g/km	… l/100 km или m³/100 km или kg/100 km [1]
Среднопретеглена стойност за комбиниран цикъл на движение [1]	… g/km	… l/100 km или m³/100 km или kg/100 km [1]

5. Изцяло електрически превозни средства и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151 (ако е приложимо)

5.1. Изцяло електрически превозни средства

Консумация на електроенергия		… Wh/km
Пробег в електрически режим на задвижване		… km
Пробег в електрически режим на задвижване в градски условия		… km

5.2. Хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC)

Консумация на електрическа енергия ($EC_{AC,weighted}$)		… Wh/km
Пробег в електрически режим на задвижване (EAER)		… km
Пробег в електрически режим на задвижване в градски условия (EAER — град)		… km“;

б) В част I, *Комплектувани и напълно комплектувани превозни средства — страна 2*, „категория превозни средства M3“ и„категория превозни средства N3“ и в част II, *Некомплектувани превозни средства — страна 2*, „категория превозни средства M3“ и „категория превозни средства N3“, точка 47.1 се заличава.

в) В част I, *Комплектувани и напълно комплектувани превозни средства — страна 2*, „категория превозни средства M2“ и „категория превозни средства N2“ и в част II, *Некомплектувани превозни средства — страна 2*, „категория превозни средства M2“ и „категория превозни средства N2“, към точка 47.1 се добавя препратка към обяснителна бележка [c].

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Регламент (ЕС) № 582/2011 се поправя, както следва:

1) В приложение I допълнение 9 се заменя със следното:

„Допълнение 9

Система за номериране за сертификатите за ЕО одобрение на типа

Секция 3 на номера на ЕО одобрението на типа, издаден съгласно член 6, параграф 1, член 8, параграф 1 и член 10, параграф 1, се състои от номера на регулаторния акт за изпълнение или на последния регулаторен акт за изменение, приложим към ЕО одобрението на типа. Този номер е последван от буква, обозначаваща изискванията на системите за БД и SCR, в съответствие с таблица 1.

Таблица 1

Буква	ПСБД за NO_x (1)	ПСБД за прахови частици (2)	ПСБД за CO (6)	IUPR (13)	Качество на реагента	Допълнителни уреди за следене на БД (12)	Изисквания към праговата стойност на мощността (14)	Дати на прилагане: нови типове	Дати на прилагане: всички превозни средства	Последна дата на регистрация
A (9) (10) B (10)	Ред „период на въвеждане“ от таблица 1 или таблица 2	Следене на работните показатели (3)	N/A	Въвеждане (7)	Въвеждане (4)	N/A	20 %	31.12.2012 г.	31.12.2013 г.	31.8.2015 г. (9) 30.12.2016 г. (10)
B (11)	Ред „период на въвеждане“ от таблици 1 и 2	N/A	Ред „период на въвеждане“ от таблица 2	N/A	Въвеждане (4)	N/A	20 %	1.9.2014 г.	1.9.2015 г.	30.12.2016 г.
C	Ред „общи изисквания“ от таблица 1 или таблица 2	Ред „общи изисквания“ от таблица 1	Ред „общи изисквания“ от таблица 2	Общи изисквания (8)	Общи изисквания (5)	Да	20 %	31.12.2015 г.	31.12.2016 г.	31.8.2019 г.
D	Ред „общи изисквания“ от таблица 1 или таблица 2	Ред „общи изисквания“ от таблица 1	Ред „общи изисквания“ от таблица 2	Общи изисквания (8)	Общи изисквания (5)	Да	10 %	1.9.2018 г.	1.9.2019 г.	

Легенда:

(1) Изискванията за следене на „ПСБД за NOx“ са посочени в таблица 1 от приложение X за двигателите със запалване чрез сгъстяване и двигателите, работещи с два вида гориво, и превозните средства, оборудвани с такива двигатели, и в таблица 2 от приложение X за двигателите с принудително запалване и превозните средства, оборудвани с такива двигатели.

(2) Изискванията за следене на „ПСБД за прахови частици“ са посочени в таблица 1 от приложение X за двигателите със запалване чрез сгъстяване и двигателите, работещи с два вида гориво, и превозните средства, оборудвани с такива двигатели.

(3) Изискванията за „следене на работните показатели“ са посочени в точка 2.1.1 от приложение X.

(4) Изискванията към качеството на реагента в „периода на въвеждане“ са посочени в точка 7.1 от приложение XIII.

(5) Общите изисквания към качеството на реагента са посочени в точка 7.1.1 от приложение XIII.

(6) Изискванията за следене на „ПСБД за CO“ са посочени в таблица 2 от приложение X за двигателите с принудително запалване и превозните средства, оборудвани с такива двигатели.

(7) Изискванията към IUPR в „периода на въвеждане“ са посочени в раздел 6 от приложение X.

(8) „Общите“ изисквания към IUPR са посочени в раздел 6 от приложение X.

(9) За двигателите с принудително запалване и превозните средства, оборудвани с такива двигатели.

(10) За двигателите със запалване чрез сгъстяване и двигателите, работещи с два вида гориво, и превозните средства, оборудвани с такива двигатели.

(11) Приложима единствено към двигателите с принудително запалване и превозните средства, оборудвани с такива двигатели.

(12) Допълнителните разпоредби във връзка с изискванията за следене са определени в параграф 2.3.1.2 от приложение 9A към Правило № 49 на ИКЕ на ООН.

(13) Спецификациите за IUPR са определени в приложение X. IUPR не се прилага за двигателите с принудително запалване и превозните средства, оборудвани с такива двигатели.

(14) Изискването към ISC е установено в допълнение 1 към приложение II.

N/A Не е приложимо.“.

2) В допълнение 1 към приложение II точка 1 се заменя със следното:

„1. ВЪВЕДЕНИЕ

В настоящото допълнение се описва процедурата за определяне на газообразните емисии въз основа на измервания, извършени на превозни средства при движение по път с използване на преносими системи за измерване на емисиите (наричани по-нататък „PEMS“). Емисиите от замърсители, които се измерват въз основа на отработилите газове на двигателя, включват следните компоненти: въглероден оксид, всички въглеводороди и азотни оксиди за двигателите със запалване чрез сгъстяване и въглероден оксид, неметанови въглеводороди, метан и азотни оксиди за двигателите с принудително запалване. Освен това се измерва въглеродният диоксид, за да бъде възможно прилагането на процедурите за изчисляване, описани в раздел 4.

За двигателите, използващи като гориво природен газ, производителят, техническата служба или одобряващият орган могат да изберат измерването само на емисиите на всички въглеводороди (THC) вместо измерването на емисиите на метан и неметанови въглеводороди. В такъв случай граничната стойност за емисиите от всички въглеводороди е същата като посочената в приложение I към Регламент (ЕО) № 595/2009 за емисиите от метан. За целите на изчисляване на коефициентите на съответствие в съответствие с точки 4.2.3 и 4.3.2 от настоящото допълнение приложимата гранична стойност е само тази за емисиите от метан.

За двигателите, използващи като гориво газове, различни от природен газ, производителят, техническата служба или одобряващият орган могат да изберат измерването на емисиите на всички въглеводороди (THC) вместо измерването на емисиите на неметанови въглеводороди. В такъв случай граничната стойност за емисиите от всички въглеводороди е същата като посочената в приложение I към Регламент (ЕО) № 595/2009 за емисиите от неметанови въглеводороди. За целите на изчисляване на коефициентите на съответствие в съответствие с точки 4.2.3 и 4.3.2 от настоящото допълнение приложимата гранична стойност е тази за неметановите емисии.“

3) В приложение X точка 2.4.1.3 се заменя със следното:

„2.4.1.3. Норма за БД Евро 6-2 от таблица 1 от допълнение 6 от приложение I към Регламент (ЕО) № 692/2008 се счита за равностойна на букви C и D от таблица 1 от допълнение 9 от приложение I към настоящия регламент.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Регламент (ЕС) 2017/1151 се поправя, както следва:

1) Приложение I се поправя, както следва:

а) В точка 2.4 фигура I.2.4 се заменя със следното:

„Фигура I.2.4

Прилагане на изискванията за изпитвания с цел одобряване на типа и издаване на разширения на одобрения на типа

Категория превозни средства	Превозни средства с двигатели с принудително запалване, включително хибридни превозни средства (1)								Превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване, включително хибридни превозни средства	Изцяло електрически превозни средства	Превозни средства с водородни горивни елементи
	Превозни средства, работещи с едно гориво				Двугоривни (3)			Работещи със смес от горива (3)			
Еталонно гориво	Бензин (E10)	ВНГ	ПГ (природен газ)/биометан	Водород (ДВГ)	Бензин (E10) ВНГ	Бензин (E10) ПГ (природен газ)/биометан	Бензин (E10) Водород (ДВГ) (4)	Бензин (E10) Етанол (E85)	Дизелово гориво (B7) (5)	—	Водород (водородни горивни елементи)
Газообразни замърсители (Изпитване от тип 1)	Да	Да	Да	Да (4)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да	—	—
прахови частици (Изпитване от тип 1)	Да (2)	—	—	—	Да (2) (само бензин)	Да (2) (само бензин)	Да (2) (само бензин)	Да (2) (и двата вида гориво)	Да	—	—
брой частици	Да (2)	—	—	—	Да (2) (само бензин)	Да (2) (само бензин)	Да (2) (само бензин)	Да (2) (и двата вида гориво)	Да	—	—
Газообразни замърсители, емисии в реални условия на движение (изпитване от тип 1A)	Да	Да	Да	Да (4)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да	—	—
брой частици, емисии в реални условия на движение (изпитване от тип 1A)	Да (2)	—	—	—	Да (и двата вида гориво) (2)	Да (и двата вида гориво) (2)	Да (и двата вида гориво) (2)	Да (и двата вида гориво) (2)	Да	—	—
Емисии при работа на празен ход (Изпитване от тип 2)	Да	Да	Да	—	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (само бензин)	Да (и двата вида гориво)	—	—	—

Категория превозни средства	Превозни средства с двигатели с принудително запалване, включително хибридни превозни средства ([1])								Превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване, включително хибридни превозни средства	Изцяло електрически превозни средства	Превозни средства с водородни горивни елементи
	Превозни средства, работещи с едно гориво				Двугоривни ([3])			Работещи със смес от горива ([3])			
Емисии на картерни газове (Изпитване от тип 3)	Да	Да	Да	—	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	—	—	—
Емисии от изпаряване (Изпитване от тип 4)	Да	—	—	—	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	—	—	—
Дълготрайност (Изпитване от тип 5)	Да	Да	Да	Да	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да	—	—
Емисии при работа при ниски температури (Изпитване от тип 6)	Да	—	—	—	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (и двата вида гориво)	—	—	—
Съответствие в експлоатация	Да	Да	Да	Да	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да	—	—
Бордова диагностика	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	—	—
Емисии на CO_2, разход на гориво и консумация на електроенергия и пробег в режим на електрическо задвижване	Да	Да	Да	Да	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да	Да	Да
Димност	—	—	—	—	—	—	—	—	Да	—	—
Мощност на двигателя	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да

([1]) Специфични процедури за изпитване на превозни средства, работещи с водород, и превозни средства, предназначени да работят със смес от горива с биодизел, ще бъдат определени на по-късен етап.
([2]) Граничните стойности за масата и броя на частиците и съответните измервателни процедури се прилагат само за превозни средства с двигатели с директно впръскване на горивото.
([3]) Когато двугоривно превозно средство е комбинирано с превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, са приложими и двете изисквания по отношение изпитването.
([4]) Когато превозното средство се задвижва с водород, се определят само емисиите на NO_x.
([5]) Допълнителни изисквания за биодизел ще бъдат определени на по-късен етап.“

б) допълнение 3 се поправя, както следва:

i) вмъкват се следните точки:

„3.5.7.2.1.1.0. Превозно средство, висока стойност (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.1.2.0. Превозно средство, ниска стойност (ако е приложимо) (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.2.1.0. Превозно средство, висока стойност (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.2.2.0. Превозно средство, ниска стойност (ако е приложимо) (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.2.3.0. Превозно средство M (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.3.1.0. Превозно средство, висока стойност (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.3.2.0. Превозно средство, ниска стойност (ако е приложимо) (NEDC): ..... g/km“

„3.5.7.2.3.3.0. Превозно средство M (NEDC): ..... g/km“;

ii) в точка 3.5.8.3 обяснителните бележки с букви (ц) — (ц5), се заличават;

iii) след таблицата в образеца на информационния документ се вмъква следният текст:

„Обяснителни бележки

(1) Ненужното се зачерква (има случаи, в които е възможно повече от едно вписване и не е необходимо да се зачерква нищо).

(2) Посочва се допустимото отклонение.

(3) Попълват се максималните и минималните стойности за всеки вариант.

(6) Превозните средства могат да могат да бъдат захранвани с бензин и газообразно гориво, но когато системата за бензин е монтирана само за аварийни цели или запалване, а резервоарът за бензин е с максимална вместимост 15 литра бензин, при изпитването те ще се смятат за превозни средства, които могат да използват само газообразно гориво.

(7) Посочва се незадължителното оборудване, което има отражение върху размерите на превозното средство.

(в) Класифицирано съгласно определенията, посочени в част А от приложение II.

(г) Когато има версия с нормална кабина и друга — с кабина със спално отделение, трябва да бъдат посочени масите и размерите и на двете конфигурации.

(ж) Стандарт ISO 612: 1978 — Пътни превозни средства — Размери на моторните превозни средства и прикачните превозни средства — Термини и определения.

(з) Масата на водача се приема за 75 kg.

Системите, съдържащи течност (освен тези за използвана вода, които трябва да останат празни), са запълнени на 100 % от вместимостта, определена от производителя.

Информацията, посочена в точки 2.6, буква б) и 2.6.1, буква б), не е необходимо да се предоставя за превозни средства от категории N2, N3, M2, M3, O3 и O4.

(и) За ремаркета или полуремаркета и за превозни средства, към които има свързано ремарке или полуремарке, упражняващо значително вертикално натоварване върху прикачното устройство или седловото устройство, това натоварване, разделено на стандартното земно ускорение, е включено в максималната технически допустима маса.

(к) При превозни средства, които могат да работят с бензин, дизелово гориво, и т.н., както и с комбинация от тези горива и друго гориво, точките се повтарят.

В случаи на неконвенционални двигатели и системи производителят предоставя данни, еквивалентни на тук посочените.

(л) Това число се закръгля към най-близката десета от милиметъра.

(м) Тази стойност се изчислява (при π = 3,1416) и се закръгля до най-близката стойност в cm^3.

(н) Определя се в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 715/2007 или Регламент (ЕО) № 595/2009, според случая.

(о) Определя се в съответствие с изискванията на Директива 80/1268/ЕИО на Съвета (ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 36).

(п) Посочените данни се предоставят за всички предложени варианти.

(р) За ремаркета — максималната скорост, разрешена от производителя.

(ц) Екологични иновации.

(ц1) При необходимост таблицата да се разшири с по един ред за всяка екологична иновация.

(ц2) Номер на решението на Комисията за одобряване на екологичната иновация.

(ц3) Присвоен в решението на Комисията за одобряване на екологичната иновация.

(ц4) Ако със съгласието на органа по одобряване на типа вместо цикъл на изпитване от тип 1 се прилага методика на моделиране, тази стойност е стойността, получена по методиката на моделиране.

(ц5) Сума на намаленията на емисиите на CO_2 за всяка отделна екологична иновация.“

iv) в допълнението към информационния документ таблицата се заменя със следното:

„VL (превозно средство, ниска стойност) (ако има такова)	VH (превозно средство, висока стойност)	Представително V (превозно средство) (само за матрична фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя).
2.2. Тип на каросерията на превозното средство (вариант/версия)	2.2. Тип на каросерията на превозното средство (вариант/версия)	2.2. Тип на каросерията на превозното средство (вариант/версия)
2.3. Използван метод за определяне на съпротивлението при движение по пътя (измерване или изчисляване за всяка фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя)	2.3. Използван метод за определяне на съпротивлението при движение по пътя (измерване или изчисляване за всяка фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя)	2.3. Използван метод за определяне на съпротивлението при движение по пътя (измерване или изчисляване за всяка матрична фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя)
2.4. Информация от изпитването за съпротивлението при движение по пътя	2.4. Информация от изпитването за съпротивлението при движение по пътя	2.4. Информация от изпитването за съпротивлението при движение по пътя
2.4.1. Марка и тип на гумите:	2.4.1. Марка и тип на гумите:	2.4.1. Марка и тип на гумите:
2.4.2. Размери на гумите (предни/задни):	2.4.2. Размери на гумите (предни/задни):	2.4.2. Размери на гумите (предни/задни):
2.4.4. Налягане на гумите (предни/задни) (kPa):	2.4.4. Налягане на гумите (предни/задни) (kPa):	2.4.4. Налягане на гумите (предни/задни) (kPa):
2.4.5. Съпротивление при търкаляне на гумите (предни/задни) (kg/t):	2.4.5. Съпротивление при търкаляне на гумите (предни/задни) (kg/t):	2.4.5. Съпротивление при търкаляне на гумите (предни/задни) (kg/t) и клас RR (A-G):
2.4.6. Маса на изпитване на превозното средство (kg):	2.4.6. Маса на изпитване на превозното средство (kg):	2.4.6. Маса на изпитване на превозното средство (kg):
2.4.7. Delta Cd.A спрямо VH (m^2)		
2.4.8. Коефициенти f0, f1, f2 на съпротивление при движение по пътя	2.4.8. Коефициенти f0, f1, f2 на съпротивление при движение по пътя	2.4.8. Коефициенти f0, f1, f2 на съпротивление при движение по пътя
		2.4.9. Челна площ, m^2 (0,0000 m^2)
		2.4.10. Информация относно изчислителен инструмент за изчисляване на съпротивлението при движение по пътя на VH и VL“

в) в допълнение 4 „Добавка към сертификат за ЕО одобрение на типа № …“ се поправя, както следва:

i) в точка 2.1 след таблицата, озаглавена „Изпитване АТСТ“, се вмъква следната таблица:

„Резултат от изпитване АТСТ	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO_x (mg/km)	THC + NO_x (mg/km)	прахови частици (mg/km)	брой частици (#.10^{11}/km)
Измерена стойност (1) (2)							

(1) Ако е приложимо.
(2) Закръгля се до втория знак след десетичната запетая.“;

ii) в точка 2.1 думите „Тип 4: … g/изпитване“ се заменят с думите „Тип 4: … g/изпитване; процедура за изпитване в съответствие с приложение VI към Регламент (ЕО) № 692/2008; Да/Не“;

iii) в допълнението към добавката към сертификата за одобрение на типа точка 3 се заменя със следното:

„3. Коефициенти на отклонение и на проверка (определени в съответствие с точка 3.2.8 от Приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153):

Коефициент на отклонение (ако е приложимо)	
Коефициент на проверка (ако е приложимо)	„1“ или „0““
Идентификационен хеш-код на доклада за изходните данни от инструмента за корелация	

г) в допълнение 6 таблица 1 се заменя със следното:

Таблица 1

„Символ	Норма за емисиите	Норма за БД	Категория и клас на превозното средство	Двигател	Дата на прилагане: нови типове	Дата на прилагане: нови превозни средства	Последна дата на регистрация
AA	Евро 6c	Евро 6-1	M, N1 клас I	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване			31.8.2018 г.
BA	Евро 6b	Евро 6-1	M, N1 клас I	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване			31.8.2018 г.
AB	Евро 6c	Евро 6-1	N1 клас II	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване			31.8.2019 г.
BB	Евро 6b	Евро 6-1	N1 клас II	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване			31.8.2019 г.
AC	Евро 6c	Евро 6-1	N1 клас III, N2	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване			31.8.2019 г.
BC	Евро 6b	Евро 6-1	N1 клас III, N2	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване			31.8.2019 г.
AD	Евро 6c	Евро 6-2	M, N1 клас I	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване		1.9.2018 г.	31.8.2019 г.
AE	Евро 6c-EVAP	Евро 6-2	N1 клас II	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване		1.9.2019 г.	31.8.2020 г.
AF	Евро 6c-EVAP	Евро 6-2	N1 клас III, N2	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване		1.9.2019 г.	31.8.2020 г.
AG	Евро 6d-TEMP	Евро 6-2	M, N1 клас I	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване	1.9.2017г. (*)		31.8.2019 г.

„Символ	Норма за емисиите	Норма за БД	Категория и клас на превозното средство	Двигател	Дата на прилагане: нови типове	Дата на прилагане: нови превозни средства	Последна дата на регистрация
BG	Евро 6d-TEMP-EVAP	Евро 6-2	M, N1 клас I	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване	1.9.2019 г.	1.9.2019 г.	31.12.2020 г.
AH	Евро 6d-TEMP	Евро 6-2	N1 клас II	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване	1.9.2018 г. (*)		31.8.2019 г.
BH	Евро 6d-TEMP-EVAP	Евро 6-2	N1 клас II	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване	1.9.2019 г.	1.9.2020 г.	31.12.2021 г.
AI	Евро 6d-TEMP	Евро 6-2	N1 клас III, N2	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване	1.9.2018 г. (*)		31.8.2019 г.
BI	Евро 6d-TEMP-EVAP	Евро 6-2	N1 клас III, N2	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване	1.9.2019 г.	1.9.2020 г.	31.12.2021 г.
AJ	Евро 6d	Евро 6-2	M, N1 клас I	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване	1.1.2020 г.	1.1.2021 г.	
AK	Евро 6d	Евро 6-2	N1 клас II	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване	1.1.2021 г.	1.1.2022 г.	
AL	Евро 6d	Евро 6-2	N1 клас III, N2	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване	1.1.2021 г.	1.1.2022 г.	
AX	Не е приложимо	Не е приложимо	Всички превозни средства	С акумулатор, изцяло електрически			
AY	Не е приложимо	Не е приложимо	Всички превозни средства	Горивен елемент			
AZ	Не е приложимо	Не е приложимо	Всички превозни средства със сертификати съгласно точка 2.1.1 от приложение I	Принудително запалване, запалване чрез сгъстяване			

(*) Това ограничение не се прилага, ако типът на дадено превозно средство е одобрен в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 715/2007 и със законодателството за неговото прилагане преди 1 септември 2017 г. при превозни средства от категория M и N1, клас I или преди 1 септември 2018 г. при превозни средства от категория N1, класове II и III, и от категория N2, в съответствие с последната алинея от член 15, параграф 4.

Легенда:

Норма за БД „Евро 6-1“ = пълните изисквания Евро 6 за БД, но с предварителни пределни стойности за БД, определени в точка 2.3.4 от приложение XI, и частично занижена стойност на IUPR;
Норма за БД „Евро 6-2“ = пълните изисквания Евро 6 за БД, но с окончателни пределни стойности за БД, определени в точка 2.3.3 от приложение XI;
Норма за емисиите „Евро 6b“ = изискванията на Евро 6 по отношение на емисиите, включително преразгледаната процедура за измерване на прахови частици и нормите за брой на частиците (предварителни стойности за двигатели с принудително запалване и директно впръскване на горивото);
Норма за емисиите „Евро 6c“ = изпитване емисии на NOx в реални условия на движение само с цел наблюдение (не се прилагат непревишаваните гранични стойности за емисиите), иначе изцяло се прилагат изискванията Евро 6 по отношение на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител (включително изпитване за емисии като брой частици в реални условия на движение);
Норма за емисиите „Евро 6c-EVAP“ = изпитване за емисии на NOx в реални условия на движение само с цел наблюдение (не се прилагат непревишаваните гранични стойности за емисиите), иначе изцяло се прилагат изискванията Евро 6 по отношение на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител (включително изпитване за емисии като брой частици в реални условия на движение) и преразгледана процедура за изпитване за емисии от изпаряване;
Норма за емисиите „Euro 6d-TEMP“ = изпитване за емисии на NOx в реални условия на движение, като се прилагат временни коефициенти на съответствие, иначе изцяло се прилагат изискванията Евро 6 по отношение на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител (включително изпитване за емисии като брой частици в реални условия на движение);
Норма за емисиите „Euro 6d-TEMP-EVAP“ = изпитване за емисии на NOx в реални условия на движение, като се прилагат временни коефициенти на съответствие, иначе изцяло се прилагат изискванията Евро 6 по отношение на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител (включително изпитване за емисии като брой частици в реални условия на движение) и преразгледана процедура за изпитване за емисии от изпаряване;
Норма за емисиите „Euro 6d“ = изпитване в реални условия на движение, като се прилагат окончателни коефициенти на съответствие, иначе изцяло се прилагат изискванията Евро 6 по отношение на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и преразгледана процедура за изпитване за емисии от изпаряване.;“

д) допълнение 8б се поправя, както следва:

i) в точка 2.1.3 преди таблицата се вмъква следният текст:

„Производителят и органът по одобряването на типа постигат съгласие кой изпитвателен модел на превозното средство е представителен.

Параметрите на превозното средство — маса на изпитване, съпротивление при търкаляне на гумите и челна площ на превозни средства H_M и L_M, се определят по такъв начин, че превозното средство H_M да е с най-голямото количество необходима за цикъла енергия, а превозното средство L_M — с най-малкото количество необходима за цикъла енергия, от матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя. Производителят и органът по одобряването на типа постигат съгласие за параметрите за превозно средство H_M и L_M.

Съпротивлението при движение по пътя на превозни средства H_M и L_M от матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя се изчислява в съответствие с точка 5.1 от подприложение 4 към приложение XXI.“

ii) в точка 2.4.3 думите „Повтаря се точка 2.4.1 с данните за представителното превозно средство, ако е приложимо“ се заличават;

iii) в точка 2.6.1 последният ред на таблицата „Матрица на съпротивлението при движение (приложение XXI, подприложение 4, точка 5)“ се заменя със следното:

„Окончателни резултати		Метод с измерване на въртящия момент: c0r = c1r = c2r = и f0r (изчислено за превозно средство H_M) = f2r (изчислено за превозно средство H_M) = f0r (изчислено за превозно средство L_M) = f2r (изчислено за превозно средство L_M) = Метод с движение по инерция: f0r (изчислено за превозно средство H_M) = f2r (изчислено за превозно средство H_M) = f0r (изчислено за превозно средство L_M) = f2r (изчислено за превозно средство L_M) =“

е) в таблицата в допълнение 8в първите 4 реда се заменят със следното:

„Регулируеми параметри на регулиране на геометрията на окачването Приложение XXI, подприложение 4, точка 4.2.1.8.3	:	
Коефициенти c0, c1 и c2,	:	c0 = c1 = c2 =

<table>
<tr>
<td>Време на движение по инерция, измерено на динамометричен стенд

Приложение XXI, подприложение 4, точка 4.4.4</td>
<td>:</td>
<td>
<table>
<tr><th>Базова скорост на превозното средство (km/h)</th><th>Време на движение по инерция (s)</th></tr>
<tr><td>130</td><td></td></tr>
<tr><td>120</td><td></td></tr>
<tr><td>110</td><td></td></tr>
<tr><td>100</td><td></td></tr>
<tr><td>90</td><td></td></tr>
<tr><td>80</td><td></td></tr>
<tr><td>70</td><td></td></tr>
<tr><td>60</td><td></td></tr>
<tr><td>50</td><td></td></tr>
<tr><td>40</td><td></td></tr>
<tr><td>30</td><td></td></tr>
<tr><td>20</td><td></td></tr>
</table>
</td>
</tr>
<tr>
<td>Върху превозното средство или в него може да се постави допълнителен товар, за да се отстрани приплъзването на гумите

Приложение XXI, подприложение 4, точка 7.1.1.1.1</td>
<td>:</td>
<td>тегло (kg)

върху/в превозното средство.</td>
</tr>
<tr>
<td>Време на движение по инерция на превозното средство след завършване на процедурата, свързана с движението на превозното средство по инерция, съгласно точка 4.3.1.3 от приложение XXI, подприложение 4

Приложение XXI, подприложение 4, точка 8.2.4.2</td>
<td>:</td>
<td>
<table>
<tr><th>Базова скорост на превозното средство (km/h)</th><th>Време на движение по инерция (s)“</th></tr>
<tr><td>130</td><td></td></tr>
<tr><td>120</td><td></td></tr>
<tr><td>110</td><td></td></tr>
<tr><td>100</td><td></td></tr>
<tr><td>90</td><td></td></tr>
<tr><td>80</td><td></td></tr>
<tr><td>70</td><td></td></tr>
<tr><td>60</td><td></td></tr>
<tr><td>50</td><td></td></tr>
<tr><td>40</td><td></td></tr>
<tr><td>30</td><td></td></tr>
<tr><td>20</td><td></td></tr>
</table>
</td>
</tr>
</table>

2) Приложение IIIA се поправя, както следва:

а) точка 3.1 се заменя със следното:

„3.1. По отношение на изпитванията с PEMS, посочени в член 3, параграф 11, втора алинея, се прилагат следните изисквания.“

б) допълнение 6 се поправя, както следва:

i) в точка 2 редът, съответстващ на символа „a_{ref}“, се заменя със следното:

„a_{ref} …… еталонно ускорение за P_{drive}“;

ii) в точка 2 редът, съответстващ на символа „TM“, се заменя със следното:

„TM …… Маса на превозното средство при изпитването“;

iii) в точка 2 редът, съответстващ на символа „v_{ref}“, се заменя със следното:

„v_{ref} …… еталонна скорост за P_{drive}“;

iv) точка 3.4.1 се заменя със следното:

„3.4.1. Класовете на мощността и съответните им времеви дялове на класовете на мощността при нормално кормуване са определени за нормирани стойности на мощността, за да бъдат представителни за всяко лекотоварно превозно средство (таблица 1-2).

Таблица 1-2

Нормирани стандартни честоти на мощността за движение в градски условия и за среднопретеглена стойност за целия маршрут, състоящ се от 1/3 движение в градски условия, 1/3 движение по второстепенни пътища и 1/3 движение по магистрала

Мощност Клас №	$P_{c,norm,j}$ [–]		Движение в градски условия	За целия маршрут
	от >	до ≤	Времеви дял, $t_{C,j}$	
1		– 0,1	21,9700 %	18,5611 %
2	– 0,1	0,1	28,7900 %	21,8580 %
3	0,1	1	44,0000 %	43,4582 %
4	1	1,9	4,7400 %	13,2690 %
5	1,9	2,8	0,4500 %	2,3767 %
6	2,8	3,7	0,0450 %	0,4232 %
7	3,7	4,6	0,0040 %	0,0511 %
8	4,6	5,5	0,0004 %	0,0024 %
9	5,5		0,0003 %	0,0003 %

Колоните $P_{c,norm}$ в таблица 1-2 се денормират, като се умножат по P_{drive}, като P_{drive} е действителната мощност при колелата на изпитвания автомобил при настройките на динамометричния стенд за одобряване на типа при v_{ref} и a_{ref}.

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

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

Където:

— j е показател на класа на мощността съгласно таблица 1

— v_{ref} = 66 km/h

— α_{ref} = 0,44 m/s²

— Коефициентите на съпротивление при движение f_0, f_1, f_2 са целевите стойности на съпротивлението при движение по пътя при WLTP за отделното превозно средство, което се изпитва с PEMS, както е определено в точка 2.4 от подприложение 4 към приложение XXI.

— TM_{WLTP} е масата при изпитване в рамките на WLTP на отделното превозно средство, което се изпитва с PEMS, както е определено в точка 3.2.25 от приложение XXI.“

x) точка 3.4.2 се заменя със следното:

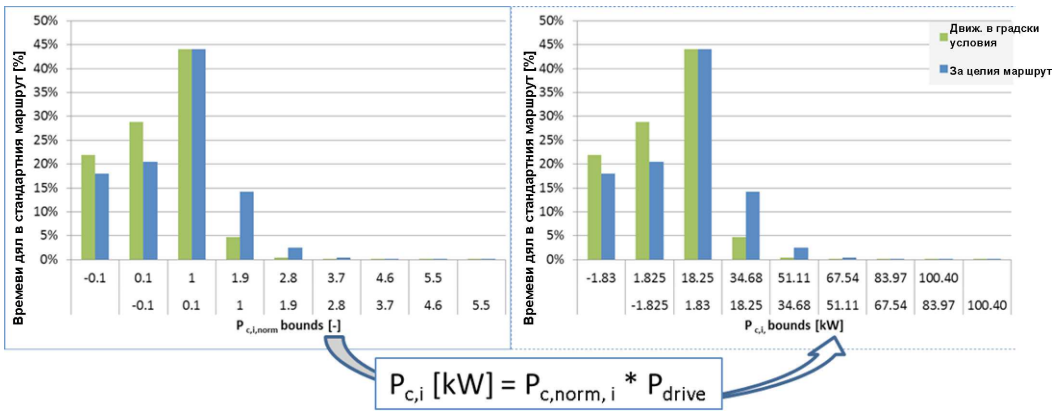
„3.4.2. *Коригиране на класовете на мощността при колелата*

Най-високият клас на мощността при колелата, който трябва да се разгледа, е най-високият клас в таблица 1, който включва (P_{rated} × 0,9). Дяловете на всички изключени класове трябва да се добавят към най-високия оставащ клас.

От всяко $P_{c,norm,j}$ се изчислява съответното $P_{c,j}$, за да се определят горната и долната граница в kW за всеки клас на мощността при колелата за изпитваното превозно средство, както е показано на фигура 1.

Фигура 1

Схема за преобразуване на нормираната стандартизирана честота на мощността в специфична за превозното средство честота на мощността



Пример за такова денормиране е даден по-долу.

Пример за начални данни:

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

Параметър	Стойност
P_{rated}, [kW]	120 (пример 1)
P_{rated}, [kW]	75 (пример 2)

Съответстващи резултати:

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

P_{drive} = 18,25 kW

Таблица 2

Стойности на денормираната стандартна честота на мощността от таблица 1 (за пример 1)

Клас на мощност №	$P_{c,j}$, [kW]		Движение в градски условия	За целия маршрут
	от >	до ≤	Времеви дял, $t_{C,j}$, [%]	
1		– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6	51,088	67,509	0,045 %	0,4232 %
7	67,509	83,930	0,004 %	0,0511 %
8	83,930	100,351	0,0004 %	0,0024 %
9	100,351		0,00025 %	0,0003 %

(1) Най-високият клас на мощност при колелата, който трябва да се разгледа, е съдържащият 0,9 × P_{rated}. Тук 0,9 × 120 = 108.

Таблица 3

Стойности на денормираната стандартна честота на мощността от таблица 1 (за пример 2)

Мощност Клас №	$P_{c,j}$, [kW]		Движение в градски условия	За целия маршрут
	от >	до ≤	Времеви дял, $t_{C,j}$, [%]	
1	Всичко < – 1,825	– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %

Мощност Клас №	$P_{c,j}$, [kW]		Движение в градски условия	За целия маршрут
	от >	до ≤	Времеви дял, $t_{C,j}$, [%]	
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6 ([1])	51,088	Всичко > 51,088	0,04965 %	0,4770 %
7	67,509	83,930	—	—
8	83,930	100,351	—	—
9	100,351	Всичко > 100,375	—	—

([1]) Най-високият клас на класа на мощността при колелата, който трябва да се разгледа, е съдържащият 0,9 × P_{rated}. Тук 0,9 × 75 = 67,5.“

3) В приложение V точка 2.3 се заменя със следното:

„2.3. Използваният коефициент на съпротивление при движение по пътя е онзи, който се използва за превозно средство, ниска стойност (VL). Ако не съществува VL или общото натоварване на превозното средство (VH) при 80 km/h е по-високо от общото натоварване на VL при 80 km/h + 5 %, трябва да се използва стойността на съпротивлението при движение по пътя за VH. VL и VH са определени в точка 4.2.1.2 от подприложение 4 към приложение XXI. Като алтернатива производителят може да избере да използва стойности на съпротивлението при движение по пътя, които са определени съгласно разпоредбите на допълнение 7 от приложение 4а към Правило № 83 на ИКЕ на ООН за превозно средство, включено във фамилията за интерполация.“

4) В приложение VI точка 5.2.8 се заменя със следното:

„5.2.8. Като изключение от изискванията на точки 5.2.1 — 5.2.7 по-горе, производителите, които използват многослойни или метални резервоари, могат по собствен избор да използват вместо пълната процедура за измерване, посочена по-горе, следния зададен коефициент на пропускливост (APF):

APF за многослоен/метален резервоар = 120 mg/24h.“

5) В приложение VII точка 3.10 се заменя със следното:

„3.10. Използваният коефициент на съпротивление при движение по пътя е онзи, който се използва за превозно средство, ниска стойност (VL). Ако не съществува VL или общото натоварване на превозното средство (VH) при 80 km/h е по-високо от общото натоварване на VL при 80 km/h + 5 %, трябва да се използва стойността на съпротивлението при движение по пътя за VH. VL и VH са определени в точка 4.2.1.2 от подприложение 4 към приложение XXI.“

6) В приложение VIII точка 3.3 се заменя със следното:

„3.3. Използваният коефициент на съпротивление при движение по пътя е онзи, който се използва за превозно средство, ниска стойност (VL). Ако не съществува VL или общото натоварване на превозното средство (VH) при 80 km/h е по-високо от общото натоварване на VL при 80 km/h + 5 %, трябва да се използва стойността на съпротивлението при движение по пътя за VH. VL и VH са определени в точка 4.2.1.2 от подприложение 4 към приложение XXI. Като алтернатива производителят може да избере да използва стойности на съпротивлението при движение по пътя, които са определени съгласно разпоредбите на допълнение 7 от приложение 4а към Правило № 83 на ИКЕ на ООН за превозно средство, включено във фамилията за интерполация.“

7) В приложение XII точка 5.4 се заменя със следното:

„5.4. Производителят на базовото превозно средство изпитва превозно средство, което е представително за комплектувано многоетапно превозно средство, за определяне на съпротивлението при движение по пътя. Производителят на базовото превозно средство изчислява коефициентите на съпротивление при движение по пътя на превозно средство H_M и L_M от матрична фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя, както е посочено в точка 5 от подприложение 4 към приложение XXI, и определя емисиите на CO_2 и разхода на гориво на двете превозни средства. Производителят на базовото превозно средство дава достъп до изчислителен инструмент за определяне, въз основа на параметрите на комплектуваните превозни средства, на крайния разход на гориво и стойностите за CO_2, определени в подприложение 7 към приложение XXI.“

8) Приложение XXI се поправя, както следва:

а) точка 3.2.19 се заменя със следното:

„3.2.19. „Целево съпротивление при движение по пътя“ означава съпротивлението при движение по пътя, което трябва да се възпроизведе върху динамометричния стенд.“;

б) подприложение 4 се изменя, както следва:

i) в точка 5.1.1.1 редът, съответстващ на символа „RR“, се заменя със следното:

„RR е стойността за класа на съпротивлението при търкаляне на гумите на отделното превозно средство от матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя, изразено в kg/tonne;“

ii) в точка 5.1.2.1 редът, съответстващ на символа „RR“, се заменя със следното:

„RR е стойността за класа на съпротивлението при търкаляне на гумите на отделното превозно средство от матричната фамилия по отношение на съпротивлението при движение по пътя, изразено в kg/tonne“;

iii) във втората алинея на точка 8.2 последното изречение се заменя със следното:

„Стойностите на целевото съпротивление при движение са тези, изчислени посредством метода, посочен в точка 5.1 от настоящото подприложение.“;

в) в подприложение 6а се вмъква следната точка 3.7.3:

„3.7.3. По-специално емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител, измерени при изпитване ATCT, не трябва да надхвърлят граничните стойности на емисиите за Евро 6, приложими за изпитваното превозно средство и определени в таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007.“