Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 692/2008 НА КОМИСИЯТА**

от 18 юли 2008 година

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

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент (ЕС) № 566/2011 на Комисията от 8 юни 2011 година	L 158	1	16.6.2011 г.
►**M2**	Регламент (ЕС) № 459/2012 на Комисията от 29 май 2012 година	L 142	16	1.6.2012 г.
►**M3**	Регламент (ЕС) № 630/2012 на Комисията от 12 юли 2012 година	L 182	14	13.7.2012 г.
►**M4**	Регламент (ЕС) № 171/2013 на Комисията от 26 февруари 2013 година	L 55	9	27.2.2013 г.
►**M5**	Регламент (ЕС) № 195/2013 на Комисията от 7 март 2013 година	L 65	1	8.3.2013 г.
►**M6**	Регламент (ЕС) № 519/2013 на Комисията от 21 февруари 2013 година	L 158	74	10.6.2013 г.

Поправен със:

►**C1** Поправка, ОВ L 336, 21.12.2010 г., стр. 68 (692/2008)

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 692/2008 НА КОМИСИЯТА

от 18 юли 2008 година

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

(текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

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 4, параграф 4, член 5, параграф 3 и член 8 от него,

като има предвид, че:

(1) Регламент (ЕО) № 715/2007 е един от специалните регулаторни актове по процедурата за одобряване на типа, създадена с Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета [2].

(2) Регламент (ЕО) № 715/2007 изисква новите лекотоварни превозни средства да отговарят на новите гранични стойности на емисиите и поставя допълнителни изисквания за достъпа до информация. Техническите изисквания влизат в сила на два етапа — Евро 5 от 1 септември 2009 г. и Евро 6 от 1 септември 2014 г. Следва да бъдат приети специфичните технически разпоредби, необходими за прилагането на този регламент. Поради това настоящият регламент има за цел да определи изискванията, необходими за одобряване типа на превозни средства по спецификациите на Евро 5 и 6.

(3) Член 5 от Регламент (ЕО) № 715/2007 предвижда специфични технически изисквания, свързани с контрола на емисиите от превозни средства, които да бъдат заложени в свързаното с него законодателство за прилагане. Поради това е целесъобразно да бъдат приети такива изисквания.

---

[1] ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

[2] ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1, директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 715/2007.

▼B

(4) След приемането на основните изисквания за одобряване на типа в Регламент (ЕО) № 715/2007 е необходимо да се установят административните разпоредби за типово одобрение на ЕО за лекотоварни превозни средства. Тези административни изисквания включват разпоредби за съответствие на продукцията и съответствие в експлоатация, за да се гарантира непрекъснато добро функциониране на произведените превозни средства.

(5) В съответствие с член 11 от Регламент (ЕО) № 715/2007 е необходимо да се установят изисквания за типово одобрение на резервни устройства, регулиращи замърсяването, за да се гарантира тяхното правилно функциониране.

(6) В съответствие с членове 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 715/2007 е необходимо да се установят изисквания, гарантиращи, че е налице лесно достъпна информация за бордовата диагностика (БД) и за ремонта и техническото обслужване на превозните средства, и така да се гарантира, че независими оператори имат достъп до такава информация.

(7) В съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 мерките, предвидени в настоящия регламент относно достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, информация за оборудване за диагностика и съвместимостта на резервни части със системите за БД (СБД) на превозни средства, следва да не бъдат ограничавани до компоненти и системи, свързани с емисиите, а да обхващат всички аспекти на дадено превозно средство, които подлежат на одобряване на типа в рамките на обхвата на настоящия регламент.

(8) Както е предвидено в член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007, се въвеждат повторно калибрирани гранични стойности за масата на частиците и нови гранични стойности за количеството на частиците.

(9) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Техническия комитет по моторните превозни средства, създаден с член 40 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобряване на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ([1]).

(10) Следва да бъде създаден форум, който да разглежда всякакви възникнали проблеми във връзка с прилагането на раздел 2.2. от приложение XIV относно достъпа до информация за елементите за сигурност на превозно средство. Обменът на информация във Форума би трябвало да спомогне за намаляване на риска от неправомерно използване на информация за сигурността на превозно средство. Поради деликатния характер на темата е възможно да се наложи обсъжданията във Форума и резултатите от тях да останат поверителни.

([1]) ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

▼B

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

Настоящият регламент определя мерки за прилагането на членове 4, 5 и 8 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се използват следните определения:

1. „тип превозно средство по отношение на емисиите и информацията за ремонт и техническо обслужване на превозното средство“ означава група от превозни средства, които не се различават в следните отношения:

   а) еквивалентната инерционна маса, определена във връзка с референтната маса, посочена в параграф 5.1. от приложение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН ([1]);

   б) характеристиките на двигателя и автомобила, определени в допълнение 3 към приложение I;

2. „Типово одобрение на ЕО на превозно средство по отношение на емисиите и информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство“ означава типово одобрение на ЕО на превозно средство по отношение на неговите емисии в отработилите газове от изпускателната тръба на последния шумозаглушител, емисиите от картерни газове, емисиите от изпаряване, разхода на гориво и достъпа до информация за БД и за ремонта и техническото обслужване на превозното средство;

3. „газообразни замърсители“ са емисиите в отработилите газове на въглероден окис, азотни окиси, изразени като еквивалентен азотен двуокис (NO_2), и въглеводороди със следните съотношения:

   а) $C_1H_{1,89}O_{0,016}$ за бензин (E5);

   б) $C_1H_{1,86}O_{0,005}$ за дизелово гориво (B5);

   в) $C_1H_{2,525}$ за втечнен нефтен газ (ВНГ);

   г) CH_4 за природен газ (ПГ) и биометан;

   д) $C_1H_{2,74}O_{0,385}$ за етанол (E85);

4. „помощни устройства за пускане в ход“ са подгревателните свещи, измененията на момента на впръскване и други средства, които подпомагат пускането в ход на двигателя без обогатяване на горивовъздушната смес;

5. „обем на двигателя“ означава едно от следните две определения:

   а) за двигател с възвратно постъпателно движение на буталата — номиналният работен обем на двигателя между горните и долните мъртви положения на буталата,

   б) за роторно-бутални двигатели (тип Ванкел) — удвоеният номинален работен обем на двигателя,

([1]) ОВ L 375, 27.12.2006 г., стр. 223.

▼B

6. „система с периодично регенериране“ означава каталитични преобразуватели, филтри за частици или други устройства, регулиращи замърсяването, които изискват периодичен процес на регенериране при пробег в нормална експлоатация, не по-голям от 4 000 km.

7. „оригинално резервно устройство, регулиращо замърсяването“ означава устройство за намаляване на замърсяването или комплект от такива устройства, чиито типове са посочени в допълнение 4 към приложение I към настоящия регламент, но които се предлагат на пазара от притежателя на типовото одобрение на превозното средство като отделни технически възли;

8. „тип на устройството, регулиращо замърсяването“ означава каталитични преобразуватели и филтри за частици, които не се различават в никой от следните основни аспекти:

   а) брой на субстратите, структура и материали;

   б) тип действие на всеки субстрат;

   в) обем, съотношение между напречното сечение и дължината на субстрата;

   г) количество каталитичен материал;

   д) съотношение на каталитичния материал;

   е) гъстота на клетките;

   ж) размери и форма;

   з) топлинна защита;

9. „едногоривно превозно средство“ означава превозно средство, предназначено да работи основно с един вид гориво;

10. „едногоривно превозно средство, работещо с газ“ означава едногоривно превозно средство, което работи предимно с ВНГ, ПГ/биометан или водород, но което може да има и система за работа с бензин, използвана само при спешни случаи или за пускане в ход на двигателя, и чийто резервоар за бензин е с максимална вместимост 15 литра;

11. „двугоривно превозно средство“ означава превозно средство с две отделни системи за съхранение на гориво, което последователно може да работи с два различни вида гориво и е предназначено да работи в даден момент само с един вид гориво.

12. „двугоривно превозно средство, работещо с газ“ означава двугоривно превозно средство, което може да работи с бензин, а също така с ВНГ, ПГ/биометан или водород;

13. „превозно средство, предназначено да работи със смес от горива“ означава превозно средство с една система за съхранение на гориво, което може да работи с различни смеси от два или повече вида гориво;

14. „превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, работещо с етанол“ означава превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, което може да работи с бензин или със смес от бензин и етанол с максимално съдържание на етанол 85 % (E85);

▼B

15. „превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, работещо с биодизел“ означава превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, което може да работи с минерално дизелово гориво или със смес от минерално дизелово гориво и биодизел;

▼M3

16. „хибридно електрическо превозно средство (ХЕПС)“ означава превозно средство, включително превозните средства, които черпят енергия от дадено ползвано гориво само с цел презареждане на устройството за натрупване на електрическа енергия/мощност, което за целите на механичното задвижване черпи енергия от следните източници на енергия/мощност в превозното средство:

    а) ползвано гориво;

    б) акумулаторна батерия, кондензатор, маховик/генератор или друго устройство за натрупване на електрическа енергия/мощност;

▼B

17. „правилно поддържано и използвано“ при изпитвателно превозно средство означава, че въпросното превозно средство удовлетворява критериите за приемане на подбрано превозно средство, които са посочени в раздел 2 на допълнение 1 към приложение II;

18. „система за контрол на емисиите“ в контекста на СБД означава електронен контролер за управление на двигателя и всеки компонент, свързан с емисиите в изпускателната или изпарителната система, който осигурява входни данни за този контролер или получава изходни данни от него;

19. „индикатор за неизправност (ИН)“ означава визуален или звуков индикатор, който ясно информира водача на превозното средство в случай на неизправност на компонент, свързан с емисиите, който е включен към СБД или е част от самата СБД;

20. „неизправност“ означава повреда на компонент или на система, свързана с емисиите, която евентуално води до надвишаване на граничните стойности на емисиите, посочени в раздел 3.3.2 на приложение XI, или до невъзможност на СБД да изпълнява основните изисквания за проследяване, определени в приложение XI;

21. „вторичен въздух“ е въздухът, който се вкарва в изпускателната система чрез помпа или всмукателна клапа или чрез друго средство, предназначено да подпомогне окислението на HC и CO, съдържащи се в потока отработили газове;

22. „пътен цикъл“ по отношение на СБД за превозни средства е съвкупността от операции по пускане в ход на двигателя, режим на движение, при който би могла да се установи неизправност, ако има такава, и изключване на двигателя;

23. „достъп до информация“ означава наличността на цялата информация за БД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство, необходима за инспектирането, диагностиката, обслужването или ремонта на превозното средство;

24. „недостатък“ в контекста на СБД означава, че до два отделни наблюдавани компонента или системи притежават временни или постоянни работни характеристики, намаляващи способността за иначе ефективния контрол на тези компоненти или системи от БД, или че те не отговарят на всички други конкретни изисквания относно БД;

▼B

25. „резервно устройство, регулиращо замърсяването, с влошени показатели“ означава устройство, регулиращо замърсяването, както е определено в член 3, параграф 11 от Регламент (ЕО) № 715/2007, което е претърпяло стареене или чиито показатели са били изкуствено влошени до такава степен, че то изпълнява изискванията, посочени в раздел 1 на допълнение 1 към приложение XI към Правило № 83 на ИКЕ на ООН;

26. „информация за БД на превозно средство“ означава информация, свързана със система за бордова диагностика, за която и да е електронна система на превозното средство;

27. „реагент“ означава всеки продукт, освен гориво, съхраняван на борда на превозното средство и внесен в системата за последваща обработка на отработили газове при поискване от системата за контрол на емисиите;

28. „маса на превозното средство в готовност за движение“ означава масата, описана в точка 2.6 от приложение I към Директива 2007/46/ЕО;

29. „отказ на запалването на двигател“ означава липса на горене в цилиндъра на двигател с принудително запалване, дължащо се на липса на искра, неправилно дозиране на горивото, понижена степен на сгъстяване или някаква друга причина;

30. „система или устройство за пускане в ход на студен двигател“ означава система, която временно обогатява горивовъздушната смес на двигателя, за да улесни пускането му в ход;

31. „възел за задвижване“ означава извод, захранван от двигателя, който служи за задвижване на помощно оборудване, монтирано на превозното средство;

32. „производители на малки количества“ са производителите на превозни средства, чието годишно производство в световен мащаб е по-малко от 10 000 единици;

▼M3

33. „електрическо силово предаване“ означава система от едно или повече устройства за натрупване на електрическа енергия, едно или повече устройства за управление на електрическа мощност и една или повече електрически машини за преобразуване на натрупаната електрическа енергия в механична енергия, която се предава към колелата за задвижване на превозното средство;

34. „изцяло електрическо превозно средство“ означава превозно средство, което се задвижва само с електрическо силово предаване;

35. „превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, работещо с H2NG“ означава превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, което може да работи с различни смеси от водород и природен газ (NG)/биометан;

36. „превозно средство, предназначено да работи с водороден горивен елемент“ означава превозно средство, което се задвижва с горивен елемент, който преобразува химическата енергия на водорода в електрическа енергия за задвижване на превозното средство.

▼B

Член 3

Изисквания за одобряване на типа

1. За да получи типово одобрение на ЕО по отношение на емисиите и информацията за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, производителят доказва, че превозните средства отговарят на процедурите за изпитване, определени в приложения III до VIII, X до XII, XIV и XVI към настоящия регламент. Производителят също така гарантира спазването на спецификациите на еталонни горива, посочени в приложение IX към настоящия регламент.

▼B

2. Превозните средства подлежат на изпитвания съгласно фигура I.2.4 от приложение I.

3. Като алтернатива на изискванията от приложения II, III, V до XI и XVI, производителите на малки количества могат да подадат заявление за издаване на типово одобрение на ЕО на тип превозно средство, който е получил одобрение от орган на трета страна въз основа на законодателните актове, определени в раздел 2.1 на приложение I.

Изпитванията за емисии за целите на проверката на техническата изправност, посочени в приложение IV, измерването на разхода на гориво и емисиите на CO_2, както са определени в приложение XII, а също и изискванията за достъп до информация за БД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство, определени в приложение XIV, остават необходими за получаването на типово одобрение на ЕО по отношение на емисиите и информацията за ремонта и техническото обслужване на превозно средство по смисъла на настоящия параграф.

Одобряващият орган уведомява Комисията за обстоятелствата, свързани с всяко типово одобрение, издадено съгласно настоящия параграф.

4. Специфични изисквания за гърловините на резервоарите за гориво и сигурност на електронните системи са дадени в раздели 2.2 и 2.3 на приложение I.

5. Производителят предприема технически мерки, за да осигури ефективно ограничаване на емисиите в отработилите газове от изпускателната тръба и емисиите от изпаряване съгласно настоящия регламент през цялото време на нормалния цикъл на експлоатация на превозното средство и при нормални условия на използване.

Тези мерки включват гарантиране, че гъвкавите тръбопроводи, съединенията и връзките, използвани в системите за контрол на емисиите, са изработени в точно съответствие с предназначението си по проект.

6. Производителят осигурява, че резултатите от изпитването за емисии съответстват на приложимите гранични стойности при определените в настоящия регламент условия на изпитване.

7. Относно изпитването от тип 2, както е определено в допълнение 1 към приложение IV, при нормална честота на въртене на празен ход на двигателя максималното допустимо съдържание на въглероден окис в отработилите газове е това, което е декларирано от производителя. Максималното съдържание на въглероден окис обаче, не може да надвишава 0,3 % (об.).

При висока честота на въртене на празен ход обемното съдържание на въглероден окис в отработилите газове не трябва да надвишава 0,2 %, като честотата на въртене на двигателя е поне 2 000 min^{-1}, а стойността на ламбда е в интервала 1 ± 0,03 или е в съответствие със спецификациите на производителя.

8. Производителят осигурява, че при изпитване от тип 3, както е определено в приложение V, системата за вентилация на двигателя не позволява емисии на каквито и да е картерни газове да попаднат в атмосферата.

9. Изпитване от тип 6 за измерване на емисиите при ниски температури, както е определено в приложение VIII, не се прилага за превозни средства с дизелови двигатели.

▼B

Все пак при подаване на заявление за одобряване на типа производителят предоставя на одобряващия орган информация, показваща, че устройството за последващо третиране на NO_x достига достатъчно висока температура, за да работи ефективно в рамките на 400 секунди след пускане в ход на студен двигател при – 7 °C, както е описано в изпитването от тип 6.

В допълнение на това, производителят предоставя на одобряващия орган информация за стратегията за работа на системата за рециркулация на отработилите газове (СРОГ), включително функционирането ѝ при ниски температури.

Тази информация включва също и описание на всички възможни въздействия върху емисиите.

Одобряващият орган не издава типово одобрение, ако предоставената информация не е достатъчна, за да докаже, че устройството за последващо третиране действително достига достатъчно висока температура за ефективна работа в рамките на определения период от време.

По искане на Комисията одобряващият орган предоставя информация за показателите на устройството за последваща обработка на NO_x и на СРОГ при ниски температури.

Член 4

Изисквания за одобряване на типа по отношение на СБД

1. Производителят гарантира, че всички превозни средства са оборудвани със СБД.

2. СБД трябва да е проектирана, конструирана и монтирана в превозното средство, така че да може да идентифицира типовете влошаване или неизправности за целия период на експлоатация на превозното средство.

3. СБД трябва да отговаря на изискванията на настоящия регламент в условията на нормална експлоатация.

4. При изпитване с неизправен компонент в съответствие с допълнение 1 към приложение XI, индикаторът за неизправност на СБД трябва да се активира.

Индикаторът за неизправност на СБД може също да се активира по време на това изпитване при нива на емисиите, които са по-ниски от граничните стойности за СБД, определени в приложение XI.

5. Производителят гарантира, че СБД отговаря на изискванията за работа в реални условия, определени в раздел 3 на допълнение 1 към приложение XI към настоящия регламент при всички разумно превидими условия на движение.

▼B

6. Данни, свързани с работата в реални условия, които следва да се съхраняват и съобщават от СБД на превозно средство съгласно предписанията на точка 3.6 от допълнение 1 към приложение XI, трябва да бъдат с осигурен от производителя лесен достъп за националните органи и независими оператори и без каквото и да е кодиране.

▼M2

_____

▼B

Член 5

Заявление за типово одобрение на ЕО на превозно средство по отношение на емисиите и достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство

1. Производителят подава до одобряващия орган заявление за типово одобрение на ЕО на превозно средство по отношение на емисиите и достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство.

2. Заявлението посочено в параграф 1, се изготвя в съответствие с образеца на информационния документ, съгласно допълнение 3 към приложение I.

3. В допълнение, производителят предоставя следната информация:

а) при превозни средства, оборудвани с двигатели с принудително запалване — декларация от производителя за минималния процент на случаите на отказ на запалване от общия брой случаи на запалване, който или би довел до емисии, надвишаващи граничните стойности, посочени в раздел 2.3 на приложение XI, ако този процент на отказ на запалване е бил налице от началото на изпитване от тип 1, както е описано в приложение III към настоящия регламент, или би могъл да доведе до прегряване на катализатора или катализаторите на отработилите газове преди да причини необратима повреда;

б) подробна писмена информация, напълно описваща функционалните работни характеристики на СБД, включително списък на всички важни части на системата за контрол на емисиите на превозното средство, които се следят от СБД;

в) описание на индикатора за неизправност, използван от СБД за сигнализиране на водача на превозното средство за наличието на повреда;

г) декларация от производителя, че СБД отговаря на разпоредбите на раздел 3 на допълнение 1 към приложение XI, свързани с работата в реални условия при всички разумно предвидими условия на шофиране;

▼B

д) план, описващ подробните технически критерии и основанията за увеличаване на числителя и знаменателя за всяко проследяване, които трябва да отговарят на изискванията на раздели 3.2 и 3.3 на допълнение 1 към приложение XI, както и за изключване на числители, знаменатели и общия знаменател при условията, описани в раздел 3.7 на допълнение 1 към приложение XI;

е) описание на мерките, предприети за предотвратяване на неправомерното използване и промени в компютъра за контрол на емисиите;

ж) когато е приложимо, данните за фамилията превозни средства, както е определено в допълнение 2 към приложение XI;

з) когато е подходящо — копия на други типови одобрения със съответните данни, които да позволят разширяване на одобренията и установяване на коефициенти на влошаване.

4. За целите на точка г) от параграф 3 производителят трябва да използва образеца на сертификат на производителя за съответствие на СБД с изискванията за работа в реални условия, съгласно допълнение 7 към приложение I.

5. За целите на точка д) от параграф 3 одобряващият орган, издаващ одобрението, при поискване предоставя информацията, посочена в тази точка, на одобряващите органи или на Комисията.

6. За целите на точки г) и д) от параграф 3 одобряващите органи не издават одобрение на превозно средство, когато предоставената от производителя информация е неподходяща за изпълнение на изискванията в раздел 3 на допълнение 1 към приложение XI.

Раздели 3.2., 3.3. и 3.7. на допълнение 1 към приложение XI се прилагат при всички разумно предвидими условия на движение.

За оценката на прилагането на изискванията, определени в първа и втора алинея, одобряващите органи отчитат състоянието на технологиите.

7. За целите на точка е) от параграф 3, мерките, предприети за предотвратяване на неправомерното използване и промени в компютъра за контрол на емисиите, включват възможността за осъвременяване на информацията чрез използването на одобрена от производителя програма или калибриране.

8. За изпитванията, определени във фигура I.2.4. от приложение I, производителят предоставя на техническата служба, отговорна за изпитванията за одобряване на типа, представително превозно средство от типа, който подлежи на одобрение.

9. Заявлението за одобряване типа на едногоривни, двугоривни и превозни средства, предназначени за работа със смес от горива трябва да отговаря на допълнителните изисквания, посочени в раздели 1.1 и 1.2 на приложение I.

▼B

10. Промени в изработката на система, компонент или отделен технически възел, които настъпват след предоставянето на типово одобрение, не водят до автоматично обезсилване на типовото одобрение, освен ако първоначалните характеристики или технически параметри се променят по начин, засягащ функционалността на двигателя или на системата за контрол на замърсяването.

Член 6

Административни разпоредби за типово одобрение на ЕО на превозно средство по отношение на емисиите и достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство

1. Когато са изпълнени всички съответни изисквания, одобряващият орган издава типово одобрение на ЕО и номер на типово одобрение в съответствие със системата за номериране, определена в приложение VII към Директива 2007/46/ЕО.

Без да се засягат разпоредбите на приложение VII към Директива 2007/46/ЕО, раздел 3 на номера на типово одобрение се съставя в съответствие с допълнение 6 към приложение I към настоящия регламент.

Одобряващ орган не може да определя еднакъв номер за различни типове превозни средства.

▼M1

Приема се, че приложимите изисквания са спазени, когато са изпълнени следните условия:

а) изискванията на член 13 са спазени;

б) превозното средство е одобрено в съответствие с правило № 83 на ИКЕ на ООН, серия от изменения 06 и Правило № 101, серия от изменения 01 и в случая на превозни средства със запалване чрез сгъстяване – № 24, част III, серия от изменения 03.

В случаите, посочени в четвърта алинея, член 14 също се прилага.

▼B

2. Като изключение от параграф 1, по искане на производителя, превозно средство оборудвано със СБД, може да бъде прието за типово одобрение по отношение на емисиите и информацията за ремонта и техническото обслужване, дори ако системата съдържа един или повече недостатъци, така че специфичните изисквания на приложение XI не са напълно изпълнени, при положение че са спазени специфичните административни разпоредби, определени в раздел 3 на това приложение.

Одобряващият орган уведомява за решението да издаде такова типово одобрение всички одобряващи органи в другите държави-членки в съответствие с изискванията на член 8 от Директива 2007/46/ЕО.

3. При издаването на типово одобрение на ЕО съгласно параграф 1, одобряващият орган издава сертификат за типово одобрение на ЕО по образец, съгласно допълнение 4 към приложение I.

Член 7

Изменения на типовите одобрения

Членове 13, 14 и 16 от Директива 2007/46/ЕО се прилагат за всички изменения на типовите одобрения.

По искане на производителя, разпоредбите, определени в раздел 3 на приложение I, се прилагат без необходимост от допълнителни изпитвания само за превозни средства от същия тип.

▼B

Член 8

Съответствие на продукцията

1. Предприемат се мерки за осигуряване на съответствието на продукцията съгласно разпоредбите на член 12 от Директива 2007/46/ЕО.

2. Съответствието на продукцията се проверява въз основа на описанието в сертификата за типово одобрение, съгласно допълнение 4 към приложение I към настоящия регламент.

3. Конкретните разпоредби за съответствието на продукцията са определени в раздел 4 на приложение I към настоящия регламент, а съответните статистически методи — в допълнения 1 и 2 към това приложение.

Член 9

Съответствие в експлоатация

1. Разпоредбите за съответствие в експлоатация са определени в приложение II към настоящия регламент, а за превозни средства, получили типово одобрение съгласно Директива 70/220/ЕИО на Съвета ([1]) — в приложение XV към настоящия регламент.

2. За осигуряване на съответствие в експлоатация на превозни средства, получили типово одобрение по настоящия регламент или по Директива 70/220/ЕИО, се предприемат мерки съгласно член 12 от Директива 2007/46/ЕО.

3. Мерките за съответствие в експлоатация трябва да бъдат подходящи за целите на потвърждаване на функционалността на устройствата за контрол на замърсяването, по време на периода на нормална експлоатация на превозните средства при нормални условия на работа, както е определено в приложение II към настоящия регламент.

4. Мерките за съответствие в експлоатация се проверяват до петата година или след пробег от 100 000 km — което от двете настъпи по-рано.

5. Производителят не е задължен да провежда проверка за съответствието в експлоатация, ако броят продадени превозни средства не позволява получаването на достатъчно образци за изпитване. Поради това не се изисква провеждането на проверка, ако годишните продажби на този тип превозно средство са по-малко от 5 000 броя за Общността.

Въпреки това производителят на такива превозни средства, произвеждани в малки серии, трябва да предоставя на одобряващия орган отчет за всякакви рекламации в гаранционен срок и поправки, свързани с емисиите, и за повреди на СБД, както е определено в точка 2.3. от приложение II към настоящия регламент. В допълнение на това, органът, издаващ типово одобрение, може да изиска такива типове превозни средства да бъдат изпитвани в съответствие с допълнение 1 към приложение II към настоящия регламент.

([1]) ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 1.

▼B

6. По отношение на превозни средства, получили типово одобрение по силата на настоящия регламент, когато одобряващият орган не е удовлетворен от получените резултати от изпитванията, проведени в съответствие с критериите, определени в допълнение 2 към приложение II, коригиращите мерки, посочени в член 30, параграф 1 и в приложение X към Директива 2007/46/ЕО, се разширяват и включват превозните средства в експлоатация, които принадлежат към същия тип превозно средство и има вероятност да са засегнати от същите дефекти в съответствие с раздел 6 на допълнение 1 към приложение II.

Планът за коригиращи мерки, представен от производителя в съответствие с раздел 6.1 на допълнение 1 на приложение II към настоящия регламент, се одобрява от одобряващия орган. Производителят е отговорен за изпълнението на одобрения план за коригиращи мерки.

Одобряващият орган уведомява всички държави-членки за своето решение в срок от 30 дни. Държавите-членки могат да изискат същият план за коригиращи мерки да бъде приложен към всички превозни средства от същия тип, регистрирани на тяхната територия.

7. Когато одобряващ орган установи, че даден тип превозно средство не съответства на приложимите изисквания на допълнение 1, той уведомява незабавно държавата-членка, която е издала първоначалното типово одобрение, в съответствие с изискванията на член 30, параграф 3 от Директива 2007/46/ЕО.

След това уведомление и в съответствие с разпоредбите на член 30, параграф 6 от Директива 2007/46/ЕО, одобряващият орган, издал първоначалното типово одобрение, уведомява производителя, че тип превозно средство не отговаря на изискванията на тези разпоредби, и че от производителя се очаква да предприеме определени мерки. В срок от два месеца от това уведомление производителят представя на органа план на мерките за отстраняване на дефектите, които по същество трябва да съответстват на изискванията на точки 6.1 до 6.8 от допълнение 1. Одобряващият орган, издал първоначалното типово одобрение, в рамките на два месеца се консултира с производителя, за да обезпечи споразумение за план на мерки и за изпълнение на този план. Ако одобряващият орган, издал първоначалното типово одобрение, установи, че не може да бъде постигнато споразумение, се открива процедура съгласно член 30, параграфи 3 и 4 от Директива 2007/46/ЕО.

Член 10

Устройства, регулиращи замърсяването

1. Производителят отговаря за това, резервните устройства, регулиращи замърсяването, предназначени за монтиране на превозни средства, получили типово одобрение на ЕО, обхванати от Регламент (ЕО) № 715/2007, да са получили типово одобрение на ЕО като отделни технически възли по смисъла на член 10, параграф 2 от Директива 2007/46/ЕО, в съответствие с член 12, член 13 и приложение XIII към настоящия регламент.

За целите на настоящия регламент, каталитични преобразуватели и филтри за частици се считат за устройства, регулиращи замърсяването.

▼M1

Приема се, че приложимите изисквания са спазени, когато са изпълнени следните условия:

а) изискванията на член 13 са спазени;

б) резервните устройства за контрол на замърсяването са одобрени в съответствие с Правило № 103 на ИКЕ на ООН.

▼M1

В случая, посочен в трета алинея, член 14 също се прилага.

▼B

2. Оригиналните резервни устройства, регулиращи замърсяването, които спадат към типа, обхванат от точка 2.3 от добавката към допълнение 4 на приложение I, и които са предназначени за монтиране на превозно средство, за което се отнася съответният документ за одобряване на типа, не е необходимо да отговарят на приложение XIII, при положение, че удовлетворяват изискванията на точки 2.1 и 2.2 от това приложение.

3. Производителят отговаря за това, оригиналното устройство, регулиращо замърсяването, да има идентификационна маркировка.

4. Идентификационната маркировка, посочена в параграф 3, съдържа следното:

а) наименование или търговска марка на производителя на превозното средство или на двигателя;

б) марката и идентификационния номер на оригиналното устройство, регулиращо замърсяването, както са посочени в информацията, съгласно точка 3.2.12.2. от допълнение 3 към приложение I.

Член 11

Заявление за типово одобрение на ЕО на резервно устройство, регулиращо замърсяването, като отделен технически възел

1. Производителят подава до одобряващия орган заявление за типово одобрение на ЕО на резервно устройство, регулиращо замърсяването, като отделен технически възел.

Заявлението се изготвя в съответствие с образеца на информационен документ, посочен в допълнение 1 към приложение XIII.

2. В допълнение на изискванията, определени в параграф 1, производителят предоставя на техническата служба, отговорна за изпитването за одобряване на типа, следното:

а) превозно средство или превозни средства от тип, получил одобрение в съответствие с настоящия регламент, оборудвано с ново оригинално устройство, регулиращо замърсяването;

б) образец на типа на резервното устройство, регулиращо замърсяването;

в) допълнителен образец от типа на резервното устройство, регулиращо замърсяването, в случай на резервно устройство, регулиращо замърсяването, предназначено за монтиране в превозно средство, оборудвано със СБД.

3. за целите на точка а) от параграф 2, изпитваните превозни средства се избират от заявителя със съгласието на техническата служба.

▼B

Изпитваните превозни средства трябва да отговарят на изискванията, определени в раздел 3.1. на приложение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

Изпитваните превозни средства трябва да отговарят на следните изисквания:

а) те не трябва да имат дефекти в системата за контрол на емисиите;

б) всяка оригинална част, свързана с емисиите, която има прекомерно износване или е неизправна, трябва да се поправи или замени;

в) те трябва да са правилно настроени и да са според спецификациите на производителя преди изпитването за емисии.

4. За целите на точки б) и в) от параграф 2, върху този образец трябва да са посочени по ясен и неподлежащ на изтриване начин, наименованието или търговската марка на заявителя и неговото търговско обозначение.

5. За целите на точка в) от параграф 2, образецът трябва да е бил с влошени показатели, както е определено в член 2, точка 25.

Член 12

Административни разпоредби за типово одобрение на ЕО на резервно устройство, регулиращо замърсяването, като отделен технически възел

1. Когато са изпълнени всички съответни изисквания, одобряващият орган издава типово одобрение на ЕО на резервно устройство, регулиращо замърсяването, като отделен технически възел и номер на типово одобрение в съответствие със системата за номериране, определена в приложение VII към Директива 2007/46/ЕО.

Одобряващ орган не може да определя един и същи номер за различни типове резервни устройства, регулиращи замърсяването.

Един и същи номер на типовото одобрение може да се отнася до използването на съответното резервно устройство, регулиращо замърсяването, в няколко различни типа превозни средства.

2. За целите на параграф 1, одобряващият орган издава сертификат за типово одобрение на ЕО, съставен в съответствие с образеца, посочен в допълнение 2 към приложение XIII.

3. Когато заявителят за одобряване на типа може да докаже на одобряващия орган или на техническата служба, че резервното устройство, регулиращо замърсяването, е от тип, посочен в раздел 2.3 на добавката към допълнение 4 на приложение I, издаването на типово одобрение не зависи от проверката за спазване на изискванията, определени в раздел 4 на приложение XIII.

Член 13

Достъп до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство

1. Производителите трябва да създадат необходимата организация и процедури, в съответствие с членове 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 715/2007 и приложение XIV към настоящия регламент, за да гарантират, че е налице лесно достъпна информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозните средства.

2. Одобряващите органи издават типово одобрениесамо след като са получили от производителя сертификат за достъп до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство.

▼B

3. Сертификатът за достъп до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство служи като доказателство за спазване на изискванията на член 6, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

4. Сертификатът за достъп до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство се изготвя в съответствие с образеца, посочен в допълнение 1 към приложение XIV.

5. Ако информацията за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство не е налична или не отговаря на изискванията на членове 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 715/2007 и на приложение XIV към настоящия регламент в момента на подаване за заявлението за одобряване на типа, производителят трябва да предостави тази информация в рамките на шест месеца, считано от съответната дата, определена в член 10, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 или в рамките на шест месеца, считано от датата на получаване на типовото одобрение — по-късната от двете дати.

6. Задължението за предоставяне на информация до датите, определени в параграф 5, се прилага само, ако след получаването на типово одобрение превозното средство се пусне на пазара.

Когато превозното средство бъде пуснато на пазара повече от шест месеца след получаването на типовото одобрение, информацията трябва да бъде предоставена на датата, на която превозното средство е пуснато на пазара.

7. Одобряващият орган може да приеме, че производителят е създал задоволителни мерки и процедури по отношение на достъпа до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство на основата на попълнен сертификат за достъп до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство, при положение, че не са постъпили оплаквания и че производителят предостави тази информация в рамките на периода, определен в параграф 5.

8. В допълнение на изискванията за достъп до информация за СБД, които са определени в раздел 4 на приложение XI, производителят трябва да направи достъпна за заинтересовани страни следната информация:

а) съответната информация, позволяваща разработването на резервни компоненти, които са важни за правилното функциониране на СБД;

б) информация, позволяваща разработването на оборудване за диагностика с широко приложение.

За целите на точка а), разработването на резервни компоненти не трябва да бъде ограничавано от: липсата на важна информация или на техническите изисквания, свързани със стратегията за сигнализиране на неизправности, ако граничните стойности на СБД са превишени или ако СБД не е в състояние да изпълнява основните изисквания за мониторинг съгласно настоящия регламент; специфични промени в обработката на информацията от СБД с цел отделен подход към работата на превозното средство с бензин или с газ; както и типовото одобрение на работещи с газ превозни средства, които притежават ограничен брой малки недостатъци.

▼B

За целите на точка б), в случаите, когато производителите използват в техните франчайзингови мрежи оборудване за диагностика и изпитвания в съответствие с модулния интерфейс за превозни средства за предаване на данни ISO 22900 (MVCI) и отворения обмен на диагностични данни ISO 22901 (ODX), файловете ODX трябва да са достъпни за независими оператори чрез интернет страницата на производителя.

▼M1

9. създава се Форум за достъп до информация за превозни средства („Форумът“).

Форумът преценява дали достъпът до информация се отразява върху напредъка по отношение намаляването на кражбите на превозни средства и ще направи препоръки за подобряване на изискванията, свързани с достъпа до информация. По-специално, Форумът дава препоръки на Комисията за създаването на процес за одобряване и упълномощаване от акредитирани организации на независими оператори, които да получат правото на достъп до информацията за сигурността на превозно средство.

Комисията може да реши да запази поверителни обсъжданията във Форума и резултатите от тях.

▼B

Член 14

Изпълнение на задълженията относно достъпа до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство

1. Одобряващ орган може по всяко време, независимо дали по своя инициатива въз основа на постъпило оплакване или на оценка от техническа служба, да провери спазването от даден производител на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 715/2007, на настоящия регламент и на условията на сертификата за достъп до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство.

2. В случай, че одобряващ орган установи, че производителят не е изпълнил задълженията си относно достъпа до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство, одобряващият орган, издал съответното типово одобрение, предприема подходящи коригиращи мерки.

3. Тези мерки могат да включват отнемането или временното оттегляне на типовото одобрение, глоби или други мерки, приети в съответствие с член 13 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

4. Одобряващият орган предприема проверка на това, доколко производителят изпълнява задълженията си относно достъпа до информация за СБД и ремонт и техническо обслужване на превозно средство, в случай че независим оператор или търговска асоциация, представляваща независими оператори, подаде оплакване до одобряващия орган.

5. При осъществяването на проверка, одобряващият орган може да се обърне към техническа служба или друг независим експерт за извършване на оценка на това, дали се изпълняват тези задължения.

▼B

Член 15

Специални изисквания относно информацията за одобряване на типа

1. Като изключение от изискванията на приложение I към Директива 70/156/ЕИО ([1]) на Съвета, до 29 април 2009 г. се прилагат също допълнителните изисквания, определени в приложение XVIII към настоящия регламент.

2. Като изключение от изискванията на приложение III към Директива 70/156/ЕИО на Съвета, до 29 април 2009 г. се прилагат също допълнителните изисквания, определени в приложение XIX към настоящия регламент.

Член 16

Изменения на Регламент (ЕО) № 715/2007

Регламент (ЕО) № 715/2007 се изменя съгласно приложение XVII към настоящия регламент.

Член 17

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след неговото публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Въпреки това задълженията, определени в член 4, параграф 5, член 4, параграф 6, член 5, параграф 3, буква г) и член 5, параграф 3, буква д) се прилагат от 1 септември 2011 г. за одобряване на типа на нови типове превозни средства и от 1 януари 2014 г. за всички нови превозни средства продавани, регистрирани или пускани в движение в Общността.

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

([1]) ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2007/37/ЕО на Комисията.

▼B

СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ I	Административни разпоредби за типово одобрение на ЕО
Допълнение 1	Проверка за съответствието на продукцията (1-ви статистически метод)
Допълнение 2	Проверка за съответствието на продукцията (2-ри статистически метод)
Допълнение 3	Образец на информационен документ
Допълнение 4	Образец на сертификат за типово одобрение на ЕО
Допълнение 5	Информация, свързана със СБД
Допълнение 6	Система за номериране на сертификат за типово одобрение на ЕО
Допълнение 7	Сертификат на производителя за съответствие на СБД с изискванията за функциониране по време на движение
ПРИЛОЖЕНИЕ II	Съответствие в експлоатация
Допълнение 1	Проверка на съответствие в експлоатация
Допълнение 2	Статистическа процедура за изпитване на съответствието на превозни средства в експлоатация по отношение на емисиите от изпускателната уредба
Допълнение 3	Отговорности за съответствие в експлоатация
ПРИЛОЖЕНИЕ III	Проверка за средните стойности на емисиите от изпускателната тръба при определени условия на околната среда (изпитване от тип 1)
ПРИЛОЖЕНИЕ IV	Данни за емисиите, необходими за получаването на типово одобрение за целите на пригодността за движение по пътищата
Допълнение 1	Измерване емисиите на въглероден окис при различни честоти на въртене на празен ход (изпитване от тип 2)
Допълнение 2	Измерване на непрозрачността на дима
ПРИЛОЖЕНИЕ V	Проверка на емисиите на картерни газове (изпитване от тип 3)
ПРИЛОЖЕНИЕ VI	Определяне на емисиите от изпаряване (изпитване от тип 4)
ПРИЛОЖЕНИЕ VII	Проверка на дълготрайността на устройствата, регулиращи замърсяването (изпитване от тип 5)
Допълнение 1	Стандартен цикъл на изпитвателен стенд (SBC)
Допълнение 2	Стандартен цикъл на изпитвателен стенд за двигатели, работещи с дизелово гориво (SDBC)
Допълнение 3	Стандартен пътен цикъл (SRC)
ПРИЛОЖЕНИЕ VIII	Проверка на средните стойности на емисиите от изпускателната тръба при ниски температури на околната среда (изпитване от тип 6)
ПРИЛОЖЕНИЕ IX	Спецификации на еталонни горива

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ X	Процедура за изпитване за емисии за хибридни електрически превозни средства (ХЕПС)
ПРИЛОЖЕНИЕ XI	Системи за бордова диагностика (СБД) за моторни превозни средства
Допълнение 1	Функционални аспекти на СБД
Допълнение 2	Основни характеристики на фамилията превозни средства
ПРИЛОЖЕНИЕ XII	Определяне на емисиите на CO_2, разхода на гориво и на електроенергия и пробега в електрически режим на задвижване
ПРИЛОЖЕНИЕ XIII	Типово одобрение на ЕО на резервните устройства, регулиращи замърсяването, като отделни технически възли
Допълнение 1	Образец на информационен документ
Допълнение 2	Образец на сертификат за типово одобрение на ЕО
Допълнение 3	Образец на знак за типово одобрение на ЕО
ПРИЛОЖЕНИЕ XIV	Достъп до информация за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство
Допълнение 1	Сертификат за съответствие
ПРИЛОЖЕНИЕ XV	Съответствие в експлоатация на превозни средства, получили типово одобрение по силата на Директива 70/220/ЕО
Допълнение 1	Проверка на съответствието в експлоатация
Допълнение 2	Статистическа процедура за изпитване на съответствието в експлоатация
ПРИЛОЖЕНИЕ XVI	Изисквания за превозни средства, използващи реагент за системата за последваща обработка на отработили газове
ПРИЛОЖЕНИЕ XVII	Изменения на Регламент (ЕО) № 715/2007
ПРИЛОЖЕНИЕ XVIII	Специални разпоредби във връзка с приложение I към Директива 70/156/ЕИО на Съвета
ПРИЛОЖЕНИЕ XIX	Специални разпоредби във връзка с приложение III към Директива 70/156/ЕИО на Съвета

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

1. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИЗДАВАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

▼M3

1.1. **Допълнителни изисквания за едногоривни превозни средства, работещи с газ, двугоривни превозни средства, работещи с газ, и превозни средства, предназначени да работят със смес от горива, работещи с H2NG**

▼B

1.1.1. За целите на раздел 1.1 се прилагат следните определения:

▼M3

1.1.1.1. „фамилия“ означава група от типове превозни средства, задвижвани с втечнен нефтен газ (LPG), природен газ (NG)/биометан или H2NG, които се идентифицират чрез базово превозно средство.

▼B

1.1.1.2. „Базово превозно средство“ означава превозно средство, избрано за демонстриране на самоприспособимостта на горивната уредба, с което са свързани принадлежащите към дадена фамилия превозни средства. Една фамилия може да има повече от едно базово превозно средство.

1.1.1.3. Представител на фамилия превозни средства означава превозно средство, което притежава следните основни характеристики като базовото си превозно средство:

а) произведено е от същия производител;

б) към него се прилагат същите гранични стойности на емисиите;

в) в случай на газова уредба с централно дозиране за целия двигател превозното средство е със гарантирана мощност в границите между 0,7 и 1,15 пъти от мощността на двигателя на базовото превозно средство;

г) в случай на газова уредба с индивидуално дозиране за всеки цилиндър превозното средство е със гарантирана мощност на цилиндър в границите между 0,7 и 1,15 пъти от мощността на цилиндър на двигателя на базовото превозно средство;

д) когато превозното средство е оборудвано с каталитична система, тя разполага с каталитичен преобразувател (неутрализатор) от същия тип (трипътен, окислителен, за NO_x);

е) превозното средство е с газова уредба (включително регулатор на налягането) от същия производител на уредби и от същия тип: чрез всмукване, впръскване на горивото във вид на пари (едноточково, многоточково), впръскване в течно състояние (едноточково, многоточково);

ж) тази газова уредба се управлява от електронно управляващо устройство от същия тип и със същите технически параметри и използва еднакви принципи на софтуера и еднаква стратегия за управление. Превозното средство може да има второ електронно управляващо устройство, за разлика от базовото превозно средство, при условие че това електронно устройство се използва единствено, за да управлява впръсквачите, допълнителни спирателни кранове и получаването на данни от допълнителни датчици (сензори).

▼B

По отношение на изискванията, посочени в точки в) и г), когато е демонстрирано, че две задвижвани с газ превозни средства биха могли да са представители на една и съща фамилия, с изключение на техните номинални мощности, съответно P_1 и P_2 ($P_1 < P_2$), и двете са били изпитани като базови превозни средства, фамилната връзка се смята за валидна за всяко превозно средство със гарантирана мощност между $0,7 \times P_1$ и $1,15 \times P_2$.

▼M3

1.1.2. При превозни средства, задвижвани с втечнен нефтен газ (LPG), природен газ (NG)/биометан или H2NG, ЕО одобрение на типа се издава при спазване на следните изисквания:

▼B

1.1.2.1. за одобряване типа на базово превозно средство, то трябва да докаже способността си да се адаптира към всеки състав на гориво от търговската мрежа. При ВНГ съществуват разлики в състава C_3/C_4. При природния газ обикновено се срещат два типа гориво — висококалорично (H-gas) и нискокалорично (L-gas), но със значителен брой разновидности и за двата типа по отношение на индекса на Вобе (Wobbe). Тези вариации са отразени при определяне на еталонните горива.

▼M3

При превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, работещо с H2NG, обхватът на състава може да варира от 0 % водород до максимален процент на водорода в сместа, който се определя от производителя. Базовото превозно средство трябва да демонстрира способността си да се приспособява към какъвто и да е процент в границите на обхвата, определен от производителя. То също така трябва да демонстрира способността си да се приспособява към какъвто и да е състав на NG/биометан, който може да се появи на пазара, независимо от процента на водород в сместа.

1.1.2.2. В случая на превозни средства, задвижвани с втечнен нефтен газ (LPG) или NG/биометан, базовото превозно средство се подлага на изпитване от тип 1 с двата крайни вида еталонно газово гориво, описани в приложение IX. В случая на NG/биометан, ако преминаването от единия вид газово гориво към другия се подпомага на практика от превключвател, този превключвател не трябва да се използва по време на одобрението на типа.

В случая на превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, работещо с H2NG, базовото превозно средство се подлага на изпитване от тип 1 със следните състави на горива:

— 100 % H-газ.

— 100 % L-газ.

— Сместа от H-газ и максималния процент водород, определен от производителя.

— Сместа от L-газ и максималния процент водород, определен от производителя.

1.1.2.3. Превозното средство се счита за отговарящо на изискванията, ако при изпитванията и при използването на еталонните горива, посочени в точка 1.1.2.2, граничните стойности на емисиите не са превишени.

1.1.2.4. В случая на превозни средства, задвижвани с втечнен нефтен газ (LPG) или NG/биометан, съотношението „r“ на резултатите от изследваните емисии се определя за всеки замърсител, както следва:

Тип на горивото	Еталонно гориво	Стойност на „r“
Втечнен нефтен газ (LPG)	Гориво A	$r = \frac{B}{A}$
	Гориво B	
NG/биометан	Гориво G20	$r = \frac{G25}{G20}$
	Гориво G25	

▼M3

1.1.2.5. В случая на превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, работещо с H2NG, за всеки замърсител се определят две съотношения „r_1“ и „r_2“ на резултатите от изследваните емисии, както следва:

Тип на горивото	Еталонно гориво	Стойност на „r“
NG/биометан	Гориво G20	$r_1 = \frac{G25}{G20}$
	Гориво G25	
H2NG	Смес от водород и гориво G20 с максималния процент водород, определен от производителя.	$r_2 = \frac{H2G25}{H2G20}$
	Смес от водород и гориво G25 с максималния процент водород, определен от производителя.	

▼B

1.1.3. ►M3 За одобрението на типа на едногоривно превозно средство, работещо с газ, и двугоривно превозно средство, работещо с газ, в режим на работа на газ, задвижвани с втечнен нефтен газ (LPG) или с NG/биометан, като представител на фамилията, се провежда изпитване от тип 1 с един вид еталонно газово гориво. Това еталонно гориво може да е всяко от двете газови еталонни горива. Счита се, че превозното средство отговаря на изискванията, когато са изпълнени следните условия: ◄

а) превозното средство отговаря на определението за представител на фамилия, дадено в раздел 1.1.1.3;

б) когато използваното при изпитването гориво е еталонно гориво A за ВНГ или G20 за ПГ/биометан, получените емисии за всеки замърсител се умножават със съответния коефициент r, изчислен в раздел 1.1.2.4., когато r > 1; когато r < 1, не са необходими корекции;

в) когато, използваното при изпитването гориво е еталонно гориво B за ВНГ или G25 за ПГ/биометан, получените емисии за всеки замърсител се делят на съответния коефициент r, изчислен в раздел 1.1.2.4., когато r < 1; когато r > 1, не са необходими корекции;

г) по искане на производителя, изпитване от тип 1 може да се извърши и с двете еталонни горива, така че да не се налага никаква корекция;

д) превозното средство трябва да отговори на изискванията по отношение на граничните стойности на емисиите за съответната категория както за измерените, така и за изчислените емисии;

е) когато се правят многократни изпитвания на един и същ двигател, за резултатите с еталонно гориво G20 или A и съответно G25 или B първо се изчислява средна стойност; след това коефициент r се изчислява на базата на тези осреднени стойности;

ж) по време на изпитване от тип 1 превозното средство работи на бензин най-много 60 секунди в режим на работа на газ.

▼M3

1.1.4. За одобрението на типа на превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, работещо с H2NG, като представител на фамилия, се провеждат две изпитвания от тип 1, първото изпитване със 100 % гориво G20 или G25, а второто изпитване със сместа от водород и същото гориво от NG/биометан, използвано по време на първото изпитване, с максималния процент водород, определен от производителя.

▼M3

Счита се, че превозно средство, изпитвано в съответствие с първия параграф, отговаря на изискванията, ако в допълнение към изискванията, посочени в букви а), д) и ж) от точка 1.1.3., са изпълнени и следните условия:

а) когато горивото от NG/биометан е еталонното гориво G20, получените резултати за емисиите за всеки замърсител се умножават със съответните коефициенти (r_1 за първото изпитване и r_2 за второто изпитване), изчислени в точка 1.1.2.5, когато съответният коефициент > 1; когато отговарящият коефициент < 1, не са необходими корекции;

б) когато горивото от NG/биометан е еталонното гориво G25, получените резултати за емисиите за всеки замърсител се делят на съответния коефициент (r_1 за първото изпитване и r_2 за второто изпитване), изчислени в съответствие с точка 1.1.2.5, когато съответният коефициент < 1; когато съответният коефициент > 1, не са необходими корекции;

в) по искане на производителя, изпитване от тип 1 трябва да се извърши и с четирите възможни комбинации от еталонни горива съгласно точка 1.1.2.5., така че да не се налагат никакви корекции;

г) когато се правят многократни изпитвания на един и същ двигател, за резултатите с еталонно гориво G20 или H2G20, и за тези с еталонно гориво G25 или H2G25 с максималния процент на водород, определен от производителя, първо се изчислява средна стойност; след това коефициенти „r_1“ и „r_2“ се изчисляват на базата на тези осреднени стойности.

▼B

1.2. **Допълнителни изисквания за превозни средства, предназначени за работа със смес от горива.**

1.2.1. За одобряване типа на превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, работещо с етанол или биодизел, производителят на превозното средство описва способността му да се приспособява към всякаква смес от горива бензин и етанол (до най-много 85 % съдържание на етанол) или дизелово гориво и биодизел от търговската мрежа.

1.2.2. При превозни средства, предназначени за работа със смес от горива, преминаването от едно еталонно гориво към друго между изпитванията става без ръчна промяна на регулировките на двигателя.

2. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ И ИЗПИТВАНИЯ

2.1. **Производители на малки количества**

2.1.1. Списък на законодателните актове, посочени в член 3, параграф 3:

Законодателен акт	Изисквания
The California Code of Regulations, Title 13, Sections 1961(a) и 1961(b)(1)(C)(1), приложим за превозни средства, модел 2001 г. или по-късна, 1968.1, 1968.2, 1968.5, 1976 и 1975, издателство Barclay's Publishing.	Типовото одобрение трябва да бъде издадено по силата на the California Code of Regulations, приложим за лекотоварни превозни средства, модел последна година.

2.2. **Гърловини на резервоарите за гориво**

2.2.1. Гърловината на резервоара за бензин или етанол се проектира така че да не позволява зареждането на резервоара с накрайник на горивна колонка с външен диаметър, равен на или по-голям от 23,6 mm.

▼B

2.2.2. Раздел 2.2.1 не се прилага за превозно средство, за което са изпълнени следните две условия:

а) превозното средство е проектирано и изработено така че нито едно устройство за контрол на емисиите от газообразни замърсители да не се влияе неблагоприятно от оловосъдържащ бензин, и

б) превозното средство е маркирано ясно, четливо и незаличимо със символа за безоловен бензин съгласно ISO 2575:2004 на място, непосредствено видимо от лицето, зареждащо резервоара за гориво. Допускат се допълнителни маркировки.

2.2.3. Предвиждат се мерки за предотвратяване на прекомерни емисии от изпаряване и разливане на гориво поради липса на капачка на гърловината. Това може да бъде постигнато чрез:

а) използването на несваляема капачка на гърловината с автоматично отваряне и затваряне,

б) използването на конструкции, които предпазват от прекомерни емисии от изпаряване вследствие на липса на капачка на гърловината за зареждане на гориво,

в) прилагането на всякакви други мерки, които имат същия ефект. Като примери могат да бъдат посочени, без изчерпателност, използването на привързани или захванати с верига капачки или такива, които се заключват с контактния ключ на превозното средство. В този случай ключът трябва да може да се вади от капачката само в заключено състояние.

2.3. **Разпоредби за сигурност на електронната система**

▼M1

2.3.1. Всяко превозно средство с компютър за контрол на емисиите трябва да има защита, която предотвратява изменение, освен разрешеното от производителя. Производителят разрешава изменения, когато те са необходими за диагностиката, обслужването, инспекцията, модернизацията или ремонта на превозното средство. Всички препрограмируеми кодове или оперативни параметри трябва да са защитени срещу вмешателства и да предлагат ниво на защита, поне еквивалентно на разпоредбите на стандарта ISO 15031-7; от 15 март 2001 г. (SAE J2186 от октомври 1996 г.). Всички заменяеми калибриращи запаметяващи интегрални схеми трябва да са залети и запечатани в корпус или защитени чрез електронни алгоритми и не трябва да могат да се сменят без използването на специализирани инструменти и процедури. По този начин могат да бъдат защитени само характеристики, пряко свързани с калибриране на емисиите или предотвратяване на кражба на превозното средство.

▼B

2.3.2. Компютърно кодираните експлоатационни параметри на двигателя не трябва да могат да се сменят без помощта на специализирани инструменти и процедури (напр. споени или залети компютърни компоненти или запечатани (или споени) компютърни корпуси).

2.3.3. При механични горивонагнетателни помпи, монтирани на двигатели със запалване чрез сгъстяване, производителите трябва да вземат подходящи мерки за защита от неупълномощена намеса в регулировката за ограничаване на подаването на гориво, докато превозното средство е в експлоатация.

▼B

2.3.4. Производителите могат да подадат искане до одобряващия орган за освобождаване от едно от изискванията на раздел 2.3 за онези превозни средства, които е малко вероятно да изискват защита. Критериите, по които одобряващият орган взема решение за освобождаване, включват текущата наличност на чипове за контрол на параметрите, способността за високоефективна работа на превозното средство и планирания обем на продажби на превозното средство.

2.3.5. Производителите, използващи системи с програмируеми компютърни кодове (например електрически изтриваема програмируема памет само за четене, EEPROM) трябва да ги защитят от непозволено препрограмиране. Производителите трябва да използват най-съвременни технологии за защита срещу неоторизирани промени и функции за защита срещу записване, които изискват електронен достъп до външен компютър, поддържан от производителя, до който независими оператори също имат достъп чрез защитата, предоставена в раздел 2.3.1. и раздел 2.2. на приложение XIV. Методите за постигане на адекватно ниво на защита срещу неупълномощена намеса се одобряват от одобряващия орган.

2.4. **Провеждане на изпитвания**

2.4.1. Фигура I.2.4 пояснява провеждането на изпитванията за одобряване типа на превозно средство. Специфичните процедури за изпитване са описани в приложения II, III, IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XII и XVI ([1]).

([1]) Специфични процедури за изпитване на превозни средства, работещи с водород, и превозни средства, предназначени да работят със смес от горива, работещи с биодизел, ще бъдат определени на по-късен етап.

▼M3

Фигура I.2.4

Прилагане на изискванията за изпитвания за одобрение на типа и за разширение на одобрението на типа

Категория на превозното средство	Превозни средства с двигател с принудително запалване, включително хибридни превозни средства									Превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване, включително хибридни превозни средства		Изцяло електрически превозни средства	Превозни средства с водородни горивни елементи
	Едногоривни превозни средства				Двугоривни превозни средства ([1])			Превозни средства, предназначени за работа със смес от горива ([1])		Превозни средства, предназначени за работа със смес от горива	Едно-горивни Превозни средства		
Еталонно гориво	Бензин (E5)	LPG	NG/ биометан	Водород	Бензин (E5)	Бензин (E5)	Бензин (E5)	Бензин (E5)	NG/ биометан	Дизелово гориво (B5)	Дизелов-о гориво (B5)	—	—
					LPG	NG/ биометан	Водород	Етанол (E85)	H2NG	Биодизел			
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) ([4])	Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (само B5) ([2])	Да	—	—
Маса на праховите частици и брой на праховите частици (изпитване от тип 1)	Да	—	—	—	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (и двата вида гориво)	—	Да (само B5) ([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)	Да (само NG/ биометан)	—	—	—	—
Емисии от картерни газове (изпитване от тип 3)	Да	Да	Да	—	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само NG/ биометан)	—	—	—	—
Емисии от изпаряване (изпитване от тип 4)	Да	—	—	—	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	—	—	—	—	—

▼M3

Категория на превозното средство	Превозни средства с двигател с принудително запалване, включително хибридни превозни средства									Превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване, включително хибридни превозни средства		Изцяло електрически превозни средства	Превозни средства с водородни горивни елементи
	Едногоривни превозни средства				Двугоривни превозни средства (1)			Превозни средства, предназначени за работа със смес от горива (1)		Превозни средства, предназначени за работа със смес от горива	Едно-горивни Превозни средства		
Дълготрайност (изпитване от тип 5)	Да	Да	Да	Да	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само NG/биометан)	Да (само B5) (2)	Да	—	—
Емисии при работа при ниски температури на околната среда (изпитване от тип 6)	Да	—	—	—	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (3) (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 (и двата вида гориво)	Да (само B5) (2)	Да	—	—
Система за бордова диагностика	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	—	—
Емисии на CO_2, разход на гориво и на електроенергия и пробег в електрически режим на 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 (и двата вида гориво)	Да (само B5) (2)	Да	Да	Да
Непрозрачност на дима	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Да (само B5) (2)	Да	—	—

(1) Когато двугоривно превозно средство се комбинира с превозно средство, предназначено да работи със смес от горива, са приложими и двете изисквания за изпитване.
(2) Тази разпоредба е временна. По-нататък ще бъдат направени предложения за допълнителни изисквания за биодизел.
(3) Преди датите, определени в член 10, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 715/2007 се провежда изпитване само с бензин. След тези дати изпитването ще се провежда и с двата вида гориво. Използва се еталонното гориво за изпитване E75, определено в раздел Б на приложение IX.
(4) Когато превозното средство се задвижва с водород, се определят само емисиите на NOx.

▼B

3. РАЗШИРЯВАНИЯ НА ТИПОВИ ОДОБРЕНИЯ

3.1. **Разширявания за емисии в отработилите газове от изпускателната тръба (изпитвания от тип 1, тип 2 и тип 6)**

3.1.1. Превозни средства с различна референтна маса

3.1.1.1. Типовото одобрение се разширява единствено за превозни средства с референтна маса, изискваща използването на следващите две по-високи стойности или която и да е по-ниска стойност на еквивалентната инерционна маса.

3.1.1.2. За превозни средства от категория N, одобрението се разширява единствено за превозни средства с по-ниска референтна маса, когато емисиите на превозното средство, вече получило одобрение, са в границите, определени за превозното средство, за което е поискано разширяване на одобрението.

3.1.2. Превозни средства с различно общо предавателно отношение на трансмисията.

3.1.2.1. Типовото одобрение се разширява за превозни средства с различни предавателни отношения на трансмисиите само при определени условия.

3.1.2.2. За да се определи, дали типовото одобрение може да се разшири, за всяко от използваните предавателни отношения на трансмисията при изпитванията от тип 1 и тип 6, трябва да се изчисли съотношението,

$$E = (V_2 - V_1)/V_1$$

където, при честота на въртене на двигателя 1 000 min^{-1}, V_1 е скоростта на одобрения тип превозно средство, а V_2 е скоростта на типа превозно средство, за което се иска изменение на одобряването.

3.1.2.3. Когато за всяко предавателно отношение на трансмисията $E \leq 8\,\%$, разширението се издава без да се повтарят изпитванията от тип 1 и тип 6.

3.1.2.4. В случай че за поне едно предавателно отношение на трансмисията $E > 8\,\%$ и когато за всяко предавателно отношение $E \leq 13\,\%$, изпитванията от тип 1 и тип 6 трябва да бъдат повторени. Изпитванията могат да бъдат проведени в лаборатория по избор на производителя след одобрението на техническата служба. Протоколът за резултатите от изпитванията се изпраща на техническата служба, отговорна за провеждане на изпитванията за одобряване на типа.

3.1.3. Превозни средства с различна референтна маса и различно предавателно отношение на трансмисията.

Типовото одобрение се разширява за превозни средства с различна референтна маса и различно предавателно отношение на трансмисията, при условие че са спазени всички условия, определени в раздели 3.1.1 и 3.1.2.

3.1.4. Превозни средства със системи с периодично регенериране.

Типовото одобрениена тип превозно средство, оборудвано със системи с периодично регенериране, се разширява за други превозни средства със системи с периодично регенериране, чиито параметри, описани по-долу, са идентични или в обявените граници. Разширяването се отнася единствено до измерванията, които са специфични за определената система с периодично регенериране.

▼B

3.1.4.1. Идентични параметри за разширяване на одобрение са:

1) двигател,

2) горивен процес,

3) система с периодично регенериране (т.е. катализатор, филтър за частици),

4) конструкция (т.е. тип корпус, тип благороден метал, тип субстрат, гъстота на клетките),

5) тип и принцип на работа,

6) система за дозиране и добавяне,

7) обем ± 10 %,

8) местоположение (температура ± 50 °C при 120 km/h или 5 % разлика от максималната температура/налягане).

3.1.4.2. Използване на коефициенти Ki за превозни средства с различна референтна маса

Коефициентите Ki, разработени с процедурите в раздел 3 на приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН за одобряване на тип превозно средство със система с периодично регенериране, може да се използва и от други превозни средства, които удовлетворяват критериите, посочени в раздел 3.1.4.1. с референтна маса, попадаща в класовете на следващите две по-високи стойности или която и да е по-ниска стойност на еквивалентната инерционна маса.

3.1.5. Прилагане на разширявания за други превозни средства

Когато е издадено разширение в съответствие с раздели 3.1.1 до 3.1.4, съответното типово одобрение не може да бъде разширявано допълнително за други превозни средства.

3.2. **Разширявания за емисии от изпаряване (изпитване от тип 4)**

3.2.1. Типовото одобрение се разширява за превозни средства, оборудвани със система за контрол на емисиите от изпаряване, които отговарят на следните условия:

3.2.1.1. Основният принцип на дозиране на горивовъздушната смес (напр. едноточково впръскване) е еднакъв.

3.2.1.2. Формата и материалът на резервоара за гориво, както и гъвкавите тръбопроводи за течно гориво, са еднакви.

3.2.1.3. Трябва да бъде изпитан най-неблагоприятният случай за превозното средство по отношение на напречното сечение и приблизителната дължина на гъвкавия тръбопровод. Техническата служба, отговорна за изпитванията за одобряване на типа, решава дали е приемливо използването на различни сепаратори за газообразната и течната фаза.

3.2.1.4. Разликите в обема на резервоарите за гориво са в границите на ± 10 %.

3.2.1.5. Регулировките на предпазния клапан на резервоара са еднакви.

3.2.1.6. Методът за задържане на горивните пари е еднакъв, т.е. формата и обемът на уловителя, използваното в него вещество, устройството за очистване на въздуха (ако се използва за контрол на емисиите от изпаряване) и т.н.

▼B

3.2.1.7. Методът за прочистване на събраните пари е еднакъв (напр. въздушен поток, момент на включване или прочистващ обем по време на подготвителния цикъл).

3.2.1.8. Методът на херметизиране и вентилиране на системата за дозиране на горивото е еднакъв.

3.2.2. Типовото одобрение се разширява за превозни средства с:

3.2.2.1. различни размери на двигателя;

3.2.2.2. различни мощности на двигателя;

3.2.2.3. автоматични и механични предавателни кутии;

3.2.2.4. трансмисии със задвижване на две и четири колела;

3.2.2.5. различни видове каросерии; и

3.2.2.6. различни размери колела и гуми.

3.3. **Разширявания за дълготрайността на устройствата, регулиращи замърсяването (изпитване от тип 5)**

3.3.1. Типовото одобрение се разширява за различни типове превозни средства, при условие че определените по-долу параметри на превозното средство, двигателя или системата за контрол на замърсяването са еднакви или са в предписаните граници:

3.3.1.1. превозно средство:

инерционна категория: двете непосредствено по-високи и всички по-ниски инерционни категории.

Общо пътно натоварване при 80 km/h: + 5 % над и всяка по-ниска стойност.

3.3.1.2. Двигател

а) обем на двигателя (± 15 %),

б) брой и управление на клапаните,

в) горивна уредба,

г) вид на охладителната уредба,

д) горивен процес.

3.3.1.3. Параметри на системата за контрол на замърсяването:

а) каталитични преобразуватели и филтри за частици:

брой каталитични преобразуватели, филтри и елементи,

размер на каталитичните преобразуватели и филтри (разлики в обема на блока до ± 10 %),

вид каталитично действие (окисление, трипътен, филтър за NO_x с ниска концентрация, селективна каталитична редукция (SCR), катализатор за NO_x с ниска концентрация или друго),

количество на нанесения благороден метал (еднакво или по-голямо),

вид и относително съдържание на благороден метал (± 15 %),

субстрат (структура и материал),

▼B

гъстота на клетките,

температурна разлика, не по-голяма от 50 K на входа на каталитичния преобразувател или филтър. Тази температурна разлика се проверява при стабилизирани условия, при скорост от 120 km/h и регулировки на натоварването, използвани при изпитване от тип 1.

б) Впръскване на въздух:

със или без

тип (пулсиращо, въздушни помпи и друго(и))

в) Рециркулация на отработилите газове (РОГ):

със или без

вид (охладени или неохладени, активен или пасивен контрол, високо или ниско налягане).

3.3.1.4. Изпитването за дълготрайност може да бъде проведено, като се използва превозно средство, чиито каросерия, предавателна кутия (автоматична или механична) и размер на колелата или гумите са различни от тези на типа превозно средство, за който се иска одобряване на типа.

3.4. **Разширяване за система за бордова диагностика**

3.4.1. Типовото одобрение се разширява за различни превозни средства с еднакви двигатели и системи за контрол на замърсяването, както е определено в приложение XI, допълнение 2. Типовото одобрение се разширява без оглед на следните характеристики на превозното средство:

а) принадлежности на двигателя;

б) гуми;

в) еквивалентна инерционна маса;

г) охладителна уредба;

д) общо предавателно отношение на трансмисията;

е) тип трансмисия; и

ж) тип на каросерията:

3.5. **Разширявания за емисии на CO_2 и разход на гориво**

3.5.1. Превозни средства, задвижвани само с двигател с вътрешно горене, с изключение на превозните средства, оборудвани със система за контрол на емисиите с периодично регенериране.

3.5.1.1. Типовото одобрение се разширява за превозни средства, различаващи се по отношение на следните характеристики, при положение, че емисиите на CO_2, измерени от техническата служба, не надвишават с повече от 4 % стойността за одобряване на типа на превозни средства от категория M и с повече от 6 % за превозни средства от категория N:

— референтна маса,

— технически допустима максимална маса с товар,

— тип каросерия, както е определен в раздел B на приложение II към Директива 2007/46/ЕО,

▼B

— общо предавателно отношение на трансмисията,

— оборудване и принадлежности на двигателя.

3.5.2. Превозни средства, задвижвани само с двигател с вътрешно горене и оборудвани със система за контрол на емисиите с периодично регенериране

3.5.2.1. Типовото одобрение се разширява за превозни средства, различаващи се по отношение на характеристиките, посочени в раздел 3.5.1.1 по-горе, но ненадвишаващи характеристиките за фамилия превозни средства от Правило № 101 на ИКЕ на ООН ([1]), приложение 10, когато емисиите на CO_2, измерени от техническата служба, не надвишават с повече от 4 % стойността за одобряването типа на превозни средства от категория M и с повече от 6 % за превозни средства от категория N, където се прилага същият коефициент Ki.

3.5.2.2. Типовото одобрение се разширява за превозни средства с различен коефициент Ki, при положение че емисиите на CO_2, измерени от техническата служба, не надвишават с повече от 4 % стойността за одобряване типа на превозни средства от категория M и с повече от 6 % за превозни средства от категория N.

3.5.3. Превозни средства, задвижвани само с електрическо силово предаване

Разширения се издават след споразумение с техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията.

3.5.4. Превозни средства, задвижвани с хибридно електрическо силово предаване

Типовото одобрение се разширява за превозни средства, различаващи се по отношение на следните характеристики, при положение че емисиите на CO_2 и разхода на електроенергия, измерени от техническата служба, не надвишават с повече от 4 % стойността за одобряване типа на превозни средства от категория M и с повече от 6 % за превозни средства от категория N:

— референтна маса,

— технически допустима максимална маса с товар,

— тип каросерия, както е определен в раздел B на приложение II към Директива 2007/46/ЕО,

— при промяна на друга характеристика, разширения могат да бъдат да бъдат издавани след споразумение с техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията.

3.5.5. Разширяване на типовото одобрение на превозни средства от категория N от същата фамилия:

3.5.5.1. За превозни средства от категория N, получили одобрение като представители на фамилия превозни средства съгласно процедурата в раздел 3.6.2, одобрението се разширява за превозните средства, принадлежащи към същата фамилия, само когато техническата служба прецени, че разходът на гориво на новото превозно средство не надвишава разхода на гориво на превозното средство, въз основа на което е определена стойността на разхода на гориво на фамилията.

Типови одобрения могат да бъдат разширявани и за превозни средства, които:

— са най-много със 110 kg по-тежки от изпитвания представител на фамилията, при положение че са с не повече от 220 kg по-тежки от най-лекия представител на фамилията,

([1]) ОВ L 158, 19.6.2007 г., стр. 34.

▼B

— имат по-ниско общо предавателно отношение на трансмисията от изпитвания представител на фамилията вследствие единствено на промяна на размера на гумите, и

— съответстват във всяко друго отношение на фамилията.

3.5.5.2. За превозни средства от категория N, получили типово одобрение като представители на фамилия превозни средства съгласно процедурата, определена в точка 3.6.3, типовото одобрение може да бъде разширено за превозни средства от същата фамилия без извършване на допълнителни изпитвания, само когато техническата служба прецени, че разходът на гориво на новото превозно средство попада в допустимите граници на отклонение, получени от онези две превозни средства от фамилията, които имат съответно най-ниския и най-високия разход на гориво.

3.6. **Типово одобрение на превозни средства от категория N в рамките на фамилия за разход на гориво и емисии на CO_2**

Превозни средства от категория N получават типово одобрение в рамките на фамилия, както е определена в точка 3.6.1, посредством единия от двата алтернативни метода, описани в точки 3.6.2 и 3.6.3.

3.6.1. N на брой превозни средства могат да бъдат групирани заедно във фамилия за целите на измерването на разхода на гориво и емисиите на CO_2, при положение че следните параметри са еднакви или попадат в определените граници:

3.6.1.1. Еднаквите параметри са следните:

— производител и тип, както са определени в раздел I на допълнение 4,

— обем на двигателя,

— тип на системата за контрол на емисиите,

— тип на горивната система, както е определен в точка 1.10.2 от допълнение 4.

3.6.1.2. Изброените по-долу параметри трябва да бъдат в границите на указаните стойности:

— общо предавателно отношение на трансмисията (не повече от 8 % по-високо от най-ниската стойност), както е определено в точка 1.13.3 от допълнение 4,

— референтна маса (с не повече от 220 kg по-ниска от най-високата маса),

— челна площ (с не повече от 15 % по-малка от най-голямата),

— мощност на двигателя (с не повече от 10 % по-ниска от най-високата стойност).

3.6.2. Дадена фамилия от превозни средства, както е определена в точка 3.6.1, може да бъде одобрена въз основа на общите за всички превозни средства от фамилията стойности на емисиите на CO_2 и разхода на гориво. Техническата служба избира за изпитванията този представител на фамилията, който счита, че има най-високи емисии на CO_2. Измерванията се извършват съгласно предписанията в приложение XII и резултатите, получени чрез метода, указан в раздел 5.5 на Правило № 101 на ИКЕ на ООН, се приемат като общи за всички превозни средства от фамилията стойности на типово одобрение.

▼B

3.6.3. Групираните в една фамилия превозни средства, както е определено в точка 3.6.1, могат да бъдат одобрени въз основа на индивидуални за всеки представител на фамилията стойности на емисиите на CO_2 и разхода на гориво. Техническата служба избира за изпитванията онези две превозни средства, които счита, че имат съответно най-високите и най-ниски емисии на CO_2. Измерванията се извършват съгласно предписанията в приложение XII. Ако данните на производителя за тези две превозни средства се окажат в границите, определени в раздел 5.5 на Правило № 101 на ИКЕ на ООН, обявените от производителя стойности на емисиите на CO_2 за всички представители на фамилията превозни средства могат да бъдат приети като стойности на типовото одобрение. Ако данните на производителя се окажат извън толеранса, резултатите, получени чрез метода, указан в раздел 5.5 на Правило № 101 на ИКЕ на ООН, се приемат като стойности на типовото одобрение и техническата служба избира подходящ брой други представители на фамилията за извършване на допълнителни изпитвания.

4. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

4.1. **Въведение**

4.1.1. Където е подходящо се провеждат изпитванията от типове 1, 2, 3 и 4, изпитването за СБД, изпитването за емисии на CO_2 и разход на гориво и изпитването за непрозрачност на дима, както е указано в раздел 2.4. Специфичните процедури за съответствие на продукцията са определени в раздели 4.2 до 4.10.

4.2. **Проверка на съответствието на превозното средство при изпитване от тип 1**

4.2.1. Изпитването от тип 1 се провежда за превозно средство със същите спецификации, както са описани в сертификата за типово одобрение. Когато изпитване от тип 1 следва да се проведе за одобряване типа на превозно средство, разширявано веднъж или няколко пъти, изпитването от тип 1 се провежда за превозното средство, описано в първоначалния информационен пакет, или за превозното средство, описано в информационния пакет, свързан със съответното разширяване.

4.2.2. След избор, извършен от одобряващия орган, производителят не може да предприема каквато и да е регулировка на избраните превозни средства.

4.2.2.1. Избират се три превозни средства от серията по метода на случайния подбор и се изпитват съгласно предписанията в приложение III към настоящия регламент. Коефициентите на влошаване се използват по същия начин. Граничните стойности са посочени в таблици 1 и 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007.

4.2.2.2. Когато одобряващият орган е удовлетворен от стандартното отклонение на продукцията, посочено от производителя в съответствие с приложение X към Директива 2007/46/ЕО, изпитванията се провеждат в съответствие с допълнение 1 към настоящото приложение.

Когато одобряващият орган не е удовлетворен от стандартното отклонение на продукцията, посочено от производителя в съответствие с приложение X към Директива 2007/46/ЕО, изпитванията се провеждат в съответствие с допълнение 2 към настоящото приложение.

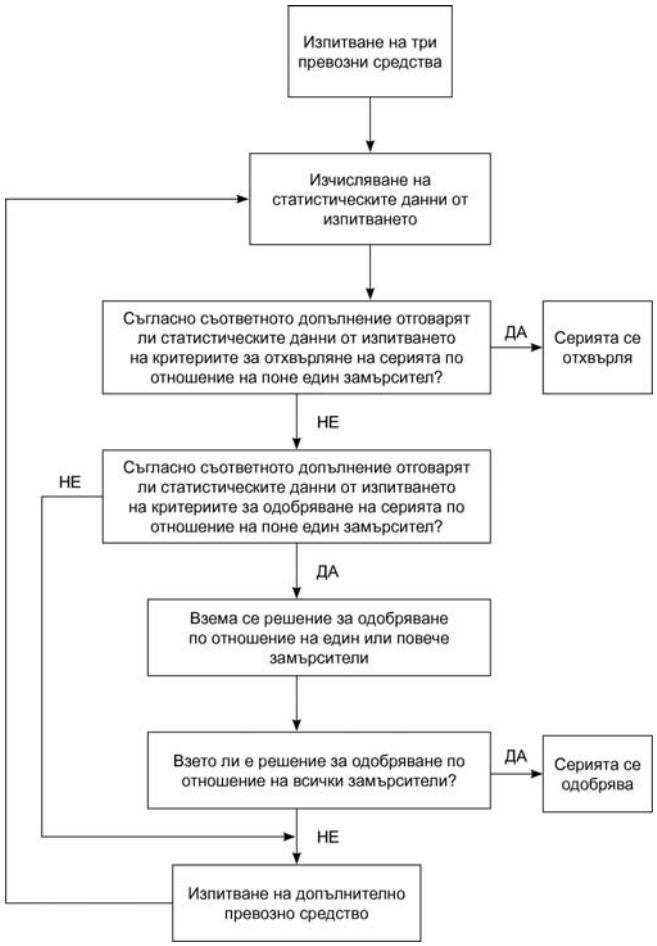
4.2.2.3. Приема се, че продукцията от дадена серия съответства на изискванията, ако въз основа на резултатите от изпитване на образците е взето решение за приемане по отношение на всички замърсители според критериите за изпитване в съответното приложение, или че не съответства на изискванията, ако е взето решение за отхвърляне на един замърсител.

▼B

Когато е взето решение за приемане по отношение на един замърсител, това решение не може да се променя в резултат на допълнителни изпитвания, провеждани с цел да се вземе решение по отношение на други замърсители.

Когато не се вземе решение за приемане по отношение на всички замърсители и не е взето решение за отхвърляне по отношение на един замърсител, изпитването се провежда върху друго превозно средство (виж фигура I.4.2).

Фигура I.4.2



4.2.3. Независимо от изискванията на приложение III, изпитванията се провеждат върху превозни средства, взети директно от производствената линия.

4.2.3.1. Все пак, по искане на производителя изпитванията могат да се проведат на превозни средства с пробег:

а) не по-голям от 3 000 km за превозни средства, оборудвани с двигател с принудително запалване;

б) не по-голям от 15 000 km за превозни средства, оборудвани с двигател със запалване чрез сгъстяване.

Процедурата на разработване се извършва от производителя, който се задължава да не извършва никакви промени в регулировките на тези превозни средства.

▼B

4.2.3.2. Ако производителят желае да разработи превозните средства (за пробег от x km, където x ≤ 3 000 km за превозни средства, оборудвани с двигател с принудително запалване, и x ≤ 15 000 km за превозни средства, оборудвани с двигател със запалване чрез сгъстяване), процедурата е следната:

а) емисиите от замърсители (тип 1) се измерват при нула и при x km на първото изпитвано превозно средство;

б) коефициентът на изменение на емисиите между нула и x km се изчислява за всеки един от замърсителите, както следва:

емисии при x km/емисии при 0 km

Коефициентът може да бъде по-малък от 1; и

в) останалите превозни средства не се разработват, а емисиите им при 0 km се умножават по коефициента на изменение. В такъв случай стойностите, които се приемат, са:

i) стойностите при x km за първото превозно средство;

ii) стойностите при 0 km, умножени по коефициента на изменение за останалите превозни средства.

4.2.3.3. Всички тези изпитвания се провеждат с гориво от търговската мрежа. Все пак, по искане на производителя при изпитванията могат да се използват еталонните горива, описани в приложение IX.

4.3. **Проверка на съответствието на превозното средство за емисии на CO_2**

4.3.1. Ако тип превозно средство е получил едно или повече разширения, изпитванията се провеждат на превозното(ите) средство(а), описано(и) в информационния пакет, който е придружил заявлението за първото одобряване на типа, или на превозното средство, описано в информационния пакет, който е придружил съответното разширение.

4.3.2. Когато одобряващият орган не е удовлетворен от процедурата за проверка на производителя, се прилагат точки 3.3 и 3.4 от приложение X към Директива 2007/46/ЕО.

4.3.3. За целите на настоящия раздел и допълнения 1 и 2, терминът „замърсител“ включва регулираните замърсители (посочени в таблици 1 и 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007) и емисиите на CO_2.

4.3.4. Съответствието на превозното средство за емисии на CO_2 се определя в съответствие с процедурата, описана в точка 4.2.2, със следните изключения:

4.3.4.1. Разпоредбите на раздел 4.2.2.1 са заменят със следното:

Избират се три превозни средства от серията по метода на случайния подбор и се изпитват съгласно предписанията в приложение XII.

4.3.4.2. Разпоредбите на раздел 4.2.3.1 са заменят със следното:

Въпреки това, по искане на производителя изпитванията могат да се проведат на превозни средства с максимален пробег от 15 000 km.

В този случай процедурата на разработване се извършва от производителя, който се задължава да не извършва никакви промени по тези превозни средства.

▼B

4.3.4.3. Разпоредбите на раздел 4.2.3.2 са заменят със следното:

Когато производителят желае да разработи превозните средства (за пробег от x km, където x ≤ 15 000 km), процедурата е следната:

а) емисиите от замърсители се измерват при нула и при x km на първото изпитвано превозно средство;

б) коефициентът на изменение на емисиите между нула и x km се изчислява за всеки един от замърсителите, както следва:

емисии при x km/емисии при 0 km

Коефициентът може да бъде по-малък от 1; и

в) останалите превозни средства не се разработват, а емисиите им при 0 km се умножават по коефициента на изменение. В такъв случай стойностите, които се приемат, са:

i) стойностите при x km за първото превозно средство,

ii) стойностите при 0 km, умножени по коефициента на изменение за останалите превозни средства.

4.3.4.4. Разпоредбите на раздел 4.2.3.3 са заменят със следното:

За изпитванията се използват еталонните горива, описани в приложение IX към настоящия регламент.

4.3.4.5. При проверка на съответствието на превозно средство за емисии на CO_2, като алтернатива на процедурата, спомената в раздел 4.3.4.3, производителят на превозното средство може да използва постоянен коефициент на изменение ЕС от 0,92 и да умножи всички стойности на CO_2, измерени при 0 km, по този коефициент.

▼M5

4.3.5. Превозни средства, оборудвани с екологични иновации

4.3.5.1. В случай на тип превозно средство, оборудвано с една или повече екологични иновации по смисъла на член 12 от Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) и Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 на Комисията ([2]), съответствието на производството по отношение на екологичните иновации се доказва чрез провеждане на изпитванията, предвидени в решението(решенията) на Комисията за одобрение на съответните екологични иновации.

4.3.5.2. Прилагат се точки 4.3.1, 4.3.2 и 4.3.4.

▼B

4.4. **Превозни средства, задвижвани само с електрическо силово предаване**

Мерките за осигуряване на съответствие на продукцията по отношение на разхода на електроенергия се проверяват на базата на описанието в сертификата за одобряване на типа, изложен в допълнение 4 към настоящото приложение.

4.4.1. Притежателят на одобрението трябва:

4.4.1.1. да осигури наличието на процедури за ефективен контрол на качеството на продукцията;

4.4.1.2. да има достъп до необходимото оборудване за проверка на съответствието с всеки одобрен тип;

4.4.1.3. да осигури записване на данните, свързани с резултатите от изпитванията, както и това, приложените документи да бъдат на разположение по време на период, договорен с административната служба;

4.4.1.4. да анализира резултатите от всеки тип изпитване, така че да следи и осигурява постоянство на характеристиките на продукта, вземайки предвид допустимите отклонения при промишлено производство;

([1]) ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 194, 26.7.2011 г., стр. 19.

▼B

4.4.1.5. да се увери, че за всеки тип превозно средство са извършени изпитванията, посочени в приложение XII към настоящия регламент; въпреки изискванията в параграф 2.3.1.6. на приложение 7 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН, по искане на производителя изпитванията се провеждат на превозни средства, които нямат никакъв пробег;

4.4.1.6. да се увери, че всеки подбор на образци или изпитвателни единици, показващи несъответствие със съответния тип изпитване, е последван от нов подбор и ново изпитване. Трябва да се вземат всички необходими мерки за възстановяване на съответствието на продукцията.

4.4.2. Одобряващите органи могат по всяко време да проверяват методите, които се прилагат във всяка производствена единица.

4.4.2.1. При всяка проверка данните от изпитванията и проследяването на производството трябва да се предоставят на вниманието на проверяващия инспектор.

4.4.2.2. Инспекторът може да избира случайни образци за изпитване в лабораторията на производителя. Минималният брой на образците се определя на базата на резултатите от собствените проверки на производителя.

4.4.2.3. Когато стандартът за качеството изглежда незадоволителен или когато изглежда, че е необходимо да се направи проверка на достоверността на изпитванията, проведени съгласно раздел 4.4.2.2., инспекторът подбира образци за изпращане до техническата служба, която е извършила изпитванията за одобрение.

4.4.2.4. Одобряващите органи могат да извършват всички изпитвания, посочени в настоящия регламент.

4.5. **Превозни средства, задвижвани с хибридно електрическо силово предаване**

4.5.1. Мерките за осигуряване на съответствие на продукцията по отношение на емисиите на CO_2 и разхода на електроенергия от хибридни електрически превозни средства се проверяват на базата на описанието в сертификата за одобряване на типа, съответстващ на образеца от допълнение 4.

4.5.2. Контролът на съответствието на продукцията се основава на оценка, давана от одобряващия орган за процедурата за проверка на производителя, с цел осигуряване на съответствие на типа на превозното средство по отношение на емисиите на CO_2 и разхода на електроенергия.

4.5.3. Когато одобряващият орган не е удовлетворен от стандарта на процедурата за проверка на производителя, той изисква провеждането на проверочни изпитвания на превозни средства от производствената линия.

4.5.4. Съответствието за емисии на CO_2 се проверява чрез прилагането на статистическите процедури, описани в раздел 4.3 и допълнения 1 и 2. Превозните средства се изпитват съгласно процедурата, посочена в приложение XII.

4.6. **Проверка на съответствието на превозното средство при изпитване от тип 3**

4.6.1. При необходимост от провеждане на изпитване от тип 3, то се извършва за всички превозни средства, подбрани за изпитване за съответствие на продукцията от тип 1, определено в раздел 4.2. Прилагат се условията, определени в приложение V.

4.7. **Проверка на съответствието на превозното средство при изпитване от тип 4**

4.7.1. При необходимост от провеждане на изпитване от тип 4, то се извършва в съответствие с приложение VI.

▼B

4.8. **Проверка на съответствието на превозното средство по отношение на системата за бордова диагностика (СБД)**

4.8.1. При необходимост от проверка на работата на СБД, тя се извършва в съответствие със следните изисквания:

4.8.1.1. Когато одобряващият орган установи, че качеството на продукцията изглежда незадоволително, от серията се избира произволно превозно средство, което се подлага на изпитванията, описани в допълнение 1 към приложение XI.

4.8.1.2. Смята се, че е налице съответствие на продукцията, ако това превозно средство отговаря на изискванията на изпитванията, описани в допълнение 1 към приложение XI.

4.8.1.3. Когато превозното средство, взето от серията, не отговаря на изискванията в раздел 4.8.1.1, от серията се сформира нова извадка от четири произволно подбрани превозни средства, които се подлагат на изпитванията, описани в допълнение 1 към приложение XI. Изпитванията могат да бъдат проведени на превозни средства, разработени до пробег от не повече от 15 000 km.

4.8.1.4. Смята се, че е налице съответствие на продукцията, ако най-малко 3 превозни средства отговарят на изискванията на изпитванията, описани в приложение XI, допълнение 1.

▼M3

4.9. **Проверка на съответствието на превозно средство, задвижвано с втечнен нефтен газ (LPG), природен газ или H2NG**

4.9.1. Изпитванията за проверка на съответствието на продукцията могат да се извършват с гориво от търговската мрежа, за което отношението C3/C4 се намира в границите на отношенията на еталонните горива — за LPG, или чийто индекс на Вобе (Wobbe) се намира между стойностите на индексите на крайните еталонни горива — за NG или H2NG. В този случай на одобряващия орган се представят резултатите от анализ на горивото.

▼B

4.10. **Проверка на съответствието на превозно средство по отношение на непрозрачността на дима**

4.10.1. Съответствие на превозното средство с одобрения тип по отношение на емисиите на замърсители от двигатели със запалване чрез сгъстяване се проверява въз основа на резултатите, изброени в добавката към сертификата за одобряване на типа, точка 2.4, от допълнение 4.

4.10.2. В допълнение на точка 10.1, при извършване на проверка на превозно средство от серията, изпитванията се провеждат при следните условия:

4.10.2.1 Превозно средство, което не е било разработено, се подлага на изпитването при свободно ускорение, описано в раздел 4.3 на допълнение 2 към приложение IV. Смята се, че е налице съответствие с одобрения тип, ако установеният коефициент на поглъщане не превишава с повече от 0,5 m^{-1} стойността от маркировката за одобрение.

4.10.2.2 Когато стойността, установена по време на изпитването, посочено в т. 4.10.2.1, превишава с повече от 0,5 m^{-1} стойността от маркировката за одобрение, превозно средство от съответния тип или неговият двигател се подлага на изпитването при постоянна честота на въртене по кривата на пълно натоварване, както е описано в раздел 4.2 на допълнение 2 към приложение IV. Нивата на емисии не трябва да превишават граничните стойности, посочени в приложение 7 към Правило № 24 на ИКЕ на ООН ([1]).

([1]) ОВ L 326, 24.11.2006 г., стр. 1.

▼B

Допълнение 1

Проверка на съответствието на продукцията — Първи статистически метод

1. Чрез първия статистически метод се проверява съответствието на продукцията при изпитване от тип 1, когато стандартното отклонение на продукцията на производителя е задоволително. Приложимият статистически метод е определен в допълнение 1 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН. Съществуват следните изключенията на тези процедури:

1.1. В параграф 3, препратката към параграф 5.3.1.4 трябва да се разбира като препратка към съответната таблица от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007.

1.2. В параграф 3, препратката към фигура 2 трябва да се разбира като препратка към фигура I.4.2 от Регламент (ЕО) № 692/2008.

▼B

Допълнение 2

Проверка на съответствието на продукцията — Втори статистически метод

1. Чрез втория статистически метод се проверяват изискванията за съответствие на продукцията при изпитване от тип 1, когато данните на производителя за стандартното отклонение на продукцията са незадоволителни или липсват. Приложимият статистически метод е определен в допълнение 2 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН. Съществува следното изключение от тези процедури:

1.1. В параграф 3, препратката към параграф 5.3.1.4 трябва да се разбира като препратка към съответната таблица от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007.

▼B

Допълнение 3

ОБРАЗЕЦ

ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ № …

относно типово одобрение на ЕО на превозно средство по отношение на емисиите и достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство

Информацията по-долу, ако е приложима, трябва да бъде предоставена в три екземпляра и да включва съдържанието. Всички чертежи трябва да бъдат предоставени в подходящ мащаб и в достатъчно подробен вид на хартия с формат A4 или да са нагънати до формат A4. Снимките, ако има такива, трябва да са достатъчно детайлни.

Когато системите, компонентите или отделните технически възли са с електронно управление, трябва да бъде предоставена информация относно тяхното функциониране.

0. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.2.1. Търговско(и) име(на), ако има такова (такива) .....

0.3. Начин за идентификация на типа, ако се маркира на превозното средство ([1]) ([a]) .....

0.3.1. Местоположение на тази маркировка: .....

0.4. Категория на превозното средство ([b]): .....

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

0.8. Наименование(я) и адрес(и) на монтажния(те) завод(и): .....

0.9. Име и адрес на упълномощен представител на производителя (ако има такъв) .....

1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

1.1. Снимки и/или чертежи на представително превозно средство: .....

1.3.3. Задвижващи оси (брой, местоположение, свързване помежду им): .....

2. МАСИ И РАЗМЕРИ ([c]) (в kg и mm)

(виж чертежа, ако е необходимо)

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

([a]) Ако начинът за идентификация на типа съдържа знаци, които не засягат описанието на типа превозно средство, компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“. (напр. ABC??123??).

([b]) Класифицирана, съгласно определенията, посочени в приложение II, раздел A.

([c]) Където има една версия с нормална кабина и друга със спална кабина, трябва да бъдат посочени масите и размерите и на двете.

▼B

2.6. Маса на превозното средство в готовност за движение, заедно с каросерията, а в случая на теглещо превозно средство от категория, различна от категория M_1 — заедно със прикачното устройство, когато производителят е монтирал такова, или маса на шасито или на шасито с кабината, заедно с каросерията и/или прикачното устройство, когато производителят не монтира каросерията и/или прикачното устройство (включително течности, инструменти, резервно колело, когато има такова, както и водач и, за автобуси — член на екипажа, когато в автобуса е предвидена седалка за него) ([a]) (максимум и минимум за всеки вариант): .....

2.8. Технически допустима максимална маса с товар по данни на производителя ([b]) (*) .....

3. СИЛОВА УРЕДБА ([c]) (в случай на превозно средство, което може да работи с бензин, дизелово гориво, и др., или също и в комбинация с друго гориво, елементите се повтарят (**))

3.1. Производител: .....

3.1.1. Код, определен от производителя на двигателя, както е маркиран на двигателя: .....

3.2. Двигател с вътрешно горене

3.2.1.1. Принцип на работа: принудително запалване/запалване чрез сгъстяване ([1])

четиритактов/двутактов/роторен цикъл ([1]) .....

3.2.1.2. Брой и разположение на цилиндрите: .....

3.2.1.2.1. Диаметър на цилиндъра (вътрешен) ([d]): ..... mm

3.2.1.2.2. Ход на буталото ([d]): ..... mm

3.2.1.2.3. Ред на запалване: .....

3.2.1.3. Обем на двигателя: ..... cm^3

3.2.1.4. Степен на сгъстяване ([2]) .....

3.2.1.5. Чертежи на горивната камера, челото на буталото, а в случай на двигател с принудително запалване — и на буталните пръстени: .....

([a]) Масата на водача и когато е приложимо — на члена на екипажа, се приема за 75 kg (подразделена на 68 kg тегло на водача и 7 kg багаж, съгласно ISO 2416—1992), резервоарът за горивото е запълнен на 90 %, а другите системи, съдържащи течност (освен тези за използвана вода) — на 100 % от обема, определен от производителя.

([b]) За ремаркета или полуремаркета и за превозни средства, свързани с ремарке или полуремарке, които упражняват значително вертикално натоварване върху прикачното устройство или седловото прикачно устройство, това натоварване, разделено на земното ускорение, е включен в технически допустимата максимална маса.

(*) Моля, попълнете тук горните и долни стойности за всеки вариант.

([c]) В случая на неконвенционални двигатели и системи, производителят трябва да даде подробности, еквивалентни на посочените тук.

(**) Превозните средства могат да работят както с бензин, така и с газообразно гориво, но когато бензиновата система е инсталирана единствено за аварийни ситуации или стартиране на двигателя и когато нейния бензинов резервоар не може да побере повече от 15 литра бензин, за целите на изпитването превозните средства се приемат за работещи само с газ.

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

([d]) Тази стойност трябва да се закръгли до най-близката десета от милиметъра.

([2]) Посочва се допускът.

▼B

3.2.1.6.	Нормална честота на въртене на празен ход на двигателя ([1]): ..... min^{-1}
3.2.1.6.1.	Повишена честота на въртене на празен ход на двигателя ([1]): ..... min^{-1}
3.2.1.7.	Обемно съдържание на въглероден окис в отработилите газове при минимална честота на въртене на празен ход на двигателя ([1]) ..... %, както е посочено от производителя (само за двигатели с принудително запалване)
3.2.1.8.	Максимална мощност нето ([a]) ..... kW, при ..... min^{-1} (заявена от производителя)
3.2.1.9.	Максимално допустима честота на въртене на двигателя по предписание на производителя: ..... min^{-1}
3.2.1.10.	Максимален полезен въртящ момент ([a]) ..... Nm, при ..... min^{-1} (заявен от производителя)

▼M3

3.2.2.	Гориво
3.2.2.1.	Лекотоварни превозни средства: дизелово гориво / бензин / LPG / NG или биометан / етанол (E85) / биодизел / водород / H2NG ([2]) ([3])

▼B

3.2.2.2.	Октаново число по изследователския метод (RON), безоловен: .....
3.2.2.3.	Гърловина на горивния резервоар: стеснен отвор/ надпис ([2])
3.2.2.4.	Тип на превозното средство по отношение на горивото: едногоривно, двугоривно, предназначено за работа със смес от горива
3.2.2.5.	Максимално допустимо количество биогориво в горивото (обявена от производителя стойност): ..... об. %,
3.2.4.	Подаване на гориво
3.2.4.2.	Чрез впръскване на гориво (само за двигателите със запалване чрез сгъстяване): да/не ([2])
3.2.4.2.1.	Описание на системата: .....
3.2.4.2.2.	Принцип на работа: директно впръскване/ предкамера/вихрова горивна камера ([2])
3.2.4.2.3.	Горивонагнетателна помпа
3.2.4.2.3.1.	Марка(и): .....
3.2.4.2.3.2.	Тип(ове): .....
3.2.4.2.3.3.	Максимално количество впръскано гориво ([2]) ([1]) ..... mm^3/ такт или цикъл при честота на въртене на двигателя ..... min^{-1} или, като алтернатива, характеристична диаграма: .....
3.2.4.2.3.5.	Крива на изпреварване на впръскването ([1]): .....
3.2.4.2.4.	Регулатор
3.2.4.2.4.2.	Точка на прекъсване

([1]) Посочва се допускът.
([a]) Определена в съответствие с изискванията на Директива 80/1269/ЕИО.
([2]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).
([3]) Превозните средства могат да работят както с бензин, така и с газообразно гориво, но когато бензиновата система е инсталирана единствено за аварийни ситуации или стартиране на двигателя и когато вместимостта на нейния бензинов резервоар е не повече от 15 литра, за целите на изпитването превозните средства се приемат за работещи само с газ.

▼B

3.2.4.2.4.2.1. Точка на прекъсване при натоварване: ..... min^{-1}

3.2.4.2.4.2.2. Точка на прекъсване без натоварване: ..... min^{-1}

3.2.4.2.6. Впръсквач(и)

3.2.4.2.6.1. Марка(и): .....

3.2.4.2.6.2. Тип(ове): .....

3.2.4.2.7. Система за пускане в ход на студен двигател

3.2.4.2.7.1. Марка(и): .....

3.2.4.2.7.2. Тип(ове): .....

3.2.4.2.7.3. Описание: .....

3.2.4.2.8. Спомагателно устройство за пускане в ход

3.2.4.2.8.1. Марка(и): .....

3.2.4.2.8.2. Тип(ове): .....

3.2.4.2.8.3. Описание на системата: .....

3.2.4.2.9. Впръскване с електронно управление: да/не ([1])

3.2.4.2.9.1. Марка(и): .....

3.2.4.2.9.2. Тип(ове): .....

3.2.4.2.9.3. Описание на системата, в случая на системи, различни от такива с непрекъснато впръскване, да се дадат еквивалентни подробности: .....

3.2.4.2.9.3.1 Марка и тип на управляващото устройство: .....

3.2.4.2.9.3.2 Марка и тип на горивния регулатор: .....

3.2.4.2.9.3.3 Марка и тип на датчика (сензора) за постъпващия въздух: .....

3.2.4.2.9.3.4 Марка и тип на горивния разпределител: .....

3.2.4.2.9.3.5 Марка и тип на корпуса на дроселовата клапа: .....

3.2.4.2.9.3.6 Марка и тип на датчика (сензора) за температурата на охлаждащата течност: .....

3.2.4.2.9.3.7 Марка и тип на датчика (сензора) за температурата на въздуха: .....

3.2.4.2.9.3.8 Марка и тип на датчика (сензора) за налягането на въздуха: .....

3.2.4.3. Чрез впръскване на гориво (само за двигатели с принудително запалване): да/не ([1])

3.2.4.3.1. Принцип на работа: всмукателен тръбопровод (едноточково/многоточково ([1]))/директно впръскване/други (да се уточни) ([1]) .....

3.2.4.3.2. Марка(и): .....

3.2.4.3.3. Тип(ове): .....

3.2.4.3.4. Описание на системата, в случая на системи, различни от такива с непрекъснато впръскване, да се дадат еквивалентни подробности: .....

3.2.4.3.4.1. Марка и тип на управляващото устройство: .....

3.2.4.3.4.3. Марка и тип на датчика (сензора) за постъпващия въздух: .....

3.2.4.3.4.6. Марка и тип на микропрекъсвача: .....

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.2.4.3.4.8. Марка и тип на корпуса на дроселовата клапа: .....

3.2.4.3.4.9. Марка и тип на датчика (сензора) за температурата на охлаждащата течност: .....

3.2.4.3.4.10. Марка и тип на датчика (сензора) за температурата на въздуха: .....

3.2.4.3.4.11. Марка и тип на датчика (сензора) за въздушното налягане: .....

3.2.4.3.5. Впръсквачи: налягане в момента на отваряне (1) .... kPa или характеристична диаграма:

3.2.4.3.5.1. Марка(и): .....

3.2.4.3.5.2. Тип(ове): .....

3.2.4.3.6. Момент на впръскването: .....

3.2.4.3.7. Система за пускане в ход на студен двигател

3.2.4.3.7.1. Принцип(и) на работа: .....

3.2.4.3.7.2. Работен диапазон (регулировки (2) (1): .....

3.2.4.4. Горивоподаваща помпа

3.2.4.4.1. Налягане (1): ..... kPa или характеристична диаграма (1): .....

3.2.5. Електрическа система

3.2.5.1. Номинално напрежение: ..... V, положителна/отрицателна маса (2)

3.2.5.2. Генератор

3.2.5.2.1. Тип: .....

3.2.5.2.2. Номинална мощност: ..... VA

3.2.6. Запалване

3.2.6.1. Марка(и): .....

3.2.6.2. Тип(ове): .....

3.2.6.3. Принцип на работа: .....

3.2.6.4. Крива на изпреварване на запалването (1): .....

3.2.6.5. Статичен ъгъл на изпреварване на запалването (1) ..... градуси преди ГМТ (горна мъртва точка)

3.2.7. Охладителна уредба: течност/въздушна (2)

3.2.7.1. Номинална регулировка на устройството за температурен контрол на двигателя: .....

3.2.7.2. Течност

3.2.7.2.1. Вид на течността: .....

3.2.7.2.2. Циркулационна помпа(и): да/не (2)

3.2.7.2.3. Характеристики ..... , или

3.2.7.2.3.1. Марка(и): .....

3.2.7.2.3.2. Тип(ове): .....

3.2.7.2.4. Предавателно отношение (отношения): .....

3.2.7.2.5. Описание на вентилатора и неговия задвижващ механизъм: .....

(1) Посочва се допускът.

(2) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.2.7.3.	Въздух
3.2.7.3.1.	Вентилатор: да/не ([1])
3.2.7.3.2.	Характеристики: ..... , или
3.2.7.3.2.1.	Марка(и): .....
3.2.7.3.2.2.	Тип(ове): .....
3.2.7.3.3.	Предавателно отношение (отношения): .....
3.2.8.	Всмукателна система
3.2.8.1.	Компресор: да/не ([1])
3.2.8.1.1.	Марка(и): .....
3.2.8.1.2.	Тип(ове): .....
3.2.8.1.3.	Описание на системата (например, максимално налягане на пълнене: ..... kPa, изпускателен клапан, когато е приложимо): .....
3.2.8.2.	Междинен охладител: да/не ([1])
3.2.8.2.1.	Тип: въздух — въздух/въздух — вода ([1])
3.2.8.3.	Понижаване на налягането при всмукване при номинална честота на въртене на двигателя и 100 % натоварване (само двигатели със запалване чрез сгъстяване)
	Минимално допустимо: ..... kPa
	Максимално допустимо: ..... kPa
3.2.8.4.	Описание и чертежи на всмукателните тръбопроводи и техните принадлежности (нагнетателна камера, нагревателно устройство, допълнителни всмукатели на въздух и т.н.): .....
3.2.8.4.1.	Описание на всмукателния тръбопровод (включително чертежи и/или снимки): .....
3.2.8.4.2.	Въздушен филтър, чертежи: ..... или
3.2.8.4.2.1.	Марка(и): .....
3.2.8.4.2.2.	Тип(ове): .....
3.2.8.4.3.	Шумозаглушител на всмукателната система, чертежи: ..... или
3.2.8.4.3.1.	Марка(и): .....
3.2.8.4.3.2.	Тип(ове): .....
3.2.9.	Изпускателна система
3.2.9.1.	Описание и/или чертеж на изпускателния колектор: .....
3.2.9.2.	Описание и/или чертеж на изпускателната система: .....
3.2.9.3.	Максимално допустимо изпускателно противоналягане при номинална честота на въртене на двигателя и 100 % натоварване (само двигатели със запалване чрез сгъстяване): ..... kPa
3.2.10.	Минимално напречно сечение на всмукателния и изпускателния отвор: .....
3.2.11.	Газоразпределение или еквивалентни данни

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.2.11.1. Максимален ход на клапаните, ъгли на отваряне и затваряне по отношение на мъртвите точки или данни за газоразпределението при алтернативни разпределителни системи. При системи с променливо газоразпределение — минимални и максимални стойности: .....

3.2.11.2. Контролни диапазони и/или диапазони на регулировките ([1]): .....

3.2.12. Предприети мерки срещу замърсяване на въздуха

3.2.12.1. Система за рециклиране на картерните газове (описание и чертежи): .....

3.2.12.2. Допълнителни устройства срещу замърсяване (когато има такива и когато те не са описани на друго място)

3.2.12.2.1. Каталитичен преобразувател: да/не ([1])

3.2.12.2.1.1. Брой на каталитичните преобразуватели и елементи (да се предостави информацията по-долу за всеки отделен възел): .....

3.2.12.2.1.2. Размери, форма и обем на каталитичния(те) преобразувател(и): .....

3.2.12.2.1.3. Тип каталитично действие: .....

3.2.12.2.1.4. Общо количество на благородните метали: .....

3.2.12.2.1.5. Относителна концентрация: .....

3.2.12.2.1.6. Субстрат (структура и материал): .....

3.2.12.2.1.7. Гъстота на клетките: .....

3.2.12.2.1.8. Тип на корпуса(ите) на каталитичния(те) преобразувател(и): .....

3.2.12.2.1.9. Местоположение на каталитичния(ите) преобразувател(и) (място и базово разстояние в изпускателната тръба): .....

3.2.12.2.1.10. Топлинен щит: да/не ([1])

3.2.12.2.1.11. Системи с регенериране/метод на системите за последваща обработка на отработилите газове, описание: .....

3.2.12.2.1.11.1. Броят на изпитвателните цикли от тип 1 или еквивалентните цикли на стендови изпитвания на двигателя между два цикъла, при които настъпват фази на регенериране при условия, еквивалентни на изпитване от тип 1 (разстоянието D на фиг. 1 в приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН): .....

3.2.12.2.1.11.2. Описание на метода, който се прилага за определяне на броя на циклите между два цикъла, при които настъпват фази на регенериране: .....

3.2.12.2.1.11.3. Параметри, чрез които се определя необходимата степен на натоварване, преди да настъпи регенериране (напр. температура, налягане и т.н.): .....

3.2.12.2.1.11.4. Описание на метода, който се прилага за натоварване на системата при изпитвателната процедура, описана в т. 3.1, приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН): .....

3.2.12.2.1.11.5. Диапазон на нормална работна температура (K):

3.2.12.2.1.11.6. Реагенти за еднократна употреба (където е подходящо):

3.2.12.2.1.11.7. Тип и концентрация на реагента, необходими за каталитично действие (където е подходящо):

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.2.12.2.1.11.8. Диапазон на нормална работна температура на реагент (където е подходящо):

3.2.12.2.1.11.9. Международен стандарт (където е подходящо):

3.2.12.2.1.11.10. Честота на повторно пълнене с реагент: текущо/при поддръжка ([1]) (където е подходящо):

3.2.12.2.1.12. Марка на каталитичния преобразувател:

3.2.12.2.1.13. Идентификационен номер на частта:

3.2.12.2.2. Кислороден датчик (сензор): да/не ([1])

3.2.12.2.2.1. Тип: .....

3.2.12.2.2.2. Местоположение: .....

3.2.12.2.2.3. Обхват на регулиране: .....

3.2.12.2.2.4. Марка на кислородния датчик (сензор):

3.2.12.2.2.5. Идентификационен номер на частта:

3.2.12.2.3. Впръскване на въздух: да/не ([1])

3.2.12.2.3.1. Тип (пулсиращ въздух, въздушна помпа и др.): .....

3.2.12.2.4. Рециркулация на отработилите газове: да/не ([1])

3.2.12.2.4.1. Характеристики (дебит и т.н.): .....

3.2.12.2.4.2. Система с водно охлаждане: да/не ([1])

3.2.12.2.5. Система за контрол на емисиите от изпаряване: да/не ([1])

3.2.12.2.5.1. Подробно описание на устройствата и тяхната регулировка: .....

3.2.12.2.5.2. Чертеж на системата за контрол на емисиите от изпаряване: .....

3.2.12.2.5.3. Чертеж на корпуса на въглеродния филтър:

3.2.12.2.5.4. Маса на сухия въглен: ..... g

3.2.12.2.5.5. Схема на резервоара за гориво с посочване на вместимостта и материала: .....

3.2.12.2.5.6. Чертеж на топлинния щит между резервоара и изпускателната система: .....

3.2.12.2.6. Филтър за частици: да/не ([1])

3.2.12.2.6.1. Размери, форма и капацитет на филтъра за частици: .....

3.2.12.2.6.2. Тип и конструкция на филтъра за частици: .....

3.2.12.2.6.3. Местоположение (базово разстояние в изпускателната тръба): .....

3.2.12.2.6.4. Метод или система за регенериране, описание и/или чертеж: .....

3.2.12.2.6.4.1. Броят на изпитвателните цикли от тип 1 или еквивалентните цикли на стендови изпитвания на двигателя между два цикъла, при които настъпват фази на регенериране при условия, еквивалентни на изпитване от тип 1 (разстоянието D на фиг. 1 в приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН): .....

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.2.12.2.6.4.2. Описание на метода, който се прилага за определяне на броя на циклите между два цикъла, при които настъпват фази на регенериране: .....

3.2.12.2.6.4.3. Параметри, чрез които се определя необходимото ниво на натоварване, преди да настъпи регенериране (напр. температура, налягане и т.н.): .....

3.2.12.2.6.4.4. Описание на метода, който се прилага за натоварване на системата при изпитвателната процедура, описана в т. 3.1, приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН): .....

3.2.12.2.6.5. Марка на филтъра за частици:

3.2.12.2.6.6. Идентификационен номер на частта:

3.2.12.2.7. Система за бордова диагностика (СБД): (да/не) [1]

3.2.12.2.7.1. Писмено описание и/или чертеж на ИН: .....

3.2.12.2.7.2. Списък и предназначение на всички компоненти, наблюдавани от СБД: .....

3.2.12.2.7.3. Писмено описание (общи принципи на работа) на: .....

3.2.12.2.7.3.1. Двигатели с принудително запалване [1]

3.2.12.2.7.3.1.1. Наблюдение на катализатора [1]: .....

3.2.12.2.7.3.1.2. Установяване на прекъсване в запалването [1]: .....

3.2.12.2.7.3.1.3. Следене на кислородния датчик (сензор) [1]: .....

3.2.12.2.7.3.1.4. Други компоненти, наблюдавани от СБД [1]: .....

3.2.12.2.7.3.2. Двигатели със запалване чрез сгъстяване [1]

3.2.12.2.7.3.2.1. Наблюдеине на катализатора [1]: .....

3.2.12.2.7.3.2.2. Следене на филтъра за частици [1]: .....

3.2.12.2.7.3.2.3. Следене на електронната система за подаване на гориво [1]: .....

3.2.12.2.7.3.2.4. Други компоненти, следени от СБД [1]: .....

3.2.12.2.7.4. Критерии за активиране на ИН (точен брой пътни цикли или статистически метод): .....

3.2.12.2.7.5. Списък на всички кодове за изходните сигнали на СБД и използваните формати (с обяснение на всеки от тях): .....

3.2.12.2.7.6. Производителят на превозното средство предоставя следната допълнителна информация, за да е възможно производството на съвместими със СБД резервни части и оборудване за диагностика и изпитвания.

Посочената в този раздел информация се повтаря в допълнение 5 към настоящото приложение (сертификатът за типово одобрение на ЕО):

[1] Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.2.12.2.7.6.1. Посочване на типа и броя на подготвителните цикли, взети предвид за първоначалното типово одобрение на превозното средство.

3.2.12.2.7.6.2. Описание на типа демонстрационен цикъл на БД, взет предвид за първоначалното типово одобрение на превозното средство по отношение на компонента, наблюдаван от СБД.

3.2.12.2.7.6.3. Подробно описание на всички наблюдавани компоненти с посочване на метода за отчитане на неизправности и активиране на ИН (точен брой пътни цикли или статистически метод), включително списък на съответстващите вторични параметри за всеки компонент, наблюдаван от СБД. Списък на всички кодове за изходните сигнали на СБД и използваните формати (с обяснения за всеки от тях), свързани с отделните компоненти на трансмисията, имащи отношение към емисиите, както и с отделните компоненти, нямащи отношение към емисиите, където проследяването на компонента служи за определяне на момента за активиране на ИН. В частност, необходимо е да се представи подробно пояснение на данните от услуга $05 (изпитване ID $21 до FF) и на услуга $06. В случая на типове превозни средства, използващи комуникационна връзка в съответствие с ISO 15765—4 „Пътни превозни средства — диагностика, използваща контролна шина CAN — част 4: Изисквания към системи, свързани с емисиите“, е необходимо да се представи подробно пояснение за данните от услуга $06 (изпитване ID $00 до FF), за всяка наблюдавана позиция на СБД.

3.2.12.2.7.6.4. Изискваната в настоящия раздел информация може, например, да бъде оформена във вида на таблицата по-долу, която се добавя към настоящото приложение.

Компонент	Код на неизправността	Стратегия на наблюдение	Критерии за откриване на неизправности	Критерии за активиране на ИН	Вторични параметри	Предварителна подготовка	Демонстрационно изпитване
Катализатор	PO420	Сигнали от кислородните датчици (сензори) 1 и 2	Разлика между сигналите от датчик (сензор) 1 и (сензор) 2	3-ти цикъл	Честота на въртене на двигателя, натоварване на двигателя, режим A/F, температура на катализатора	Два цикъла за изпитвания от тип 1	Тип 1

3.2.12.2.8. Други системи (описание и работа): .....

3.2.13. Местоположение на обозначението на коефициента на поглъщане (само на двигатели със запалване чрез сгъстяване): .....

3.2.14. Подробности за всички устройства, предвидени да оказват влияние върху горивната икономичност (когато не са включени в други точки): .....

▼B

3.2.15.	Газова уредба за ВНГ: да/не ([1])
3.2.15.1.	Номер на типово одобрение на ЕО съгласно Директива 70/221/ЕИО на Съвета (ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 23) (когато директивата бъде изменена, за да обхваща резервоари за газообразни горива) или номер на одобрение съгласно Правило № 67 на ИКЕ на ООН
3.2.15.2.	Електронно управляващо устройство на двигател за ВНГ
3.2.15.2.1.	Марка(и): .....
3.2.15.2.2.	Тип(ове): .....
3.2.15.2.3.	Възможности за регулиране в зависимост от емисиите: .....
3.2.15.3.	Допълнителна документация
3.2.15.3.1.	Описание на системата за защита на катализатора при преминаване от работа с бензин на ВНГ или обратното: .....
3.2.15.3.2.	Схема на системата (електрически връзки, вакуумни връзки, компенсационни гъвкави тръбопроводи и т.н.): .....
3.2.15.3.3.	Чертеж на символа: .....
3.2.16.	Газова уредба за ПГ: да/не ([1])
3.2.16.1.	Номер на типово одобрение на ЕО съгласно Директива 70/221/ЕИО (когато директивата бъде изменена, за да обхваща резервоари за газообразни горива) или номер на одобрение съгласно Правило № 110 на ИКЕ на ООН: .....
3.2.16.2.	Устройство за електронно управление на двигател за ПГ
3.2.16.2.1.	Марка(и): .....
3.2.16.2.2.	Тип(ове): .....
3.2.16.2.3.	Възможности за регулиране в зависимост от емисиите: .....
3.2.16.3.	Допълнителна документация
3.2.16.3.1.	Описание на системата за защита на катализатора при преминаване от работа с бензин на ПГ или обратното: .....
3.2.16.3.2.	Схема на системата (електрически връзки, вакуумни връзки, компенсационни гъвкави тръбопроводи и т.н.): .....
3.2.16.3.3.	Чертеж на символа: .....

▼M3

3.2.18.	Система за зареждане с водород: да/не ([1])
3.2.18.1.	Номер на ЕО одобрението на типа съгласно Регламент (ЕО) № 79/2009: .....
3.2.18.2.	Електронно устройство за управление на двигател при зареждане с водород
3.2.18.2.1.	Марка(и): .....
3.2.18.2.2.	Тип(ове): .....
3.2.18.2.3.	Възможности за регулиране в зависимост от емисиите: ....
3.2.18.3.	Допълнителна документация
3.2.18.3.1.	Описание на системата за защита на каталитичния преобразовател при преминаване от работа с бензин на водород или обратното: .....

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼M3

3.2.18.3.2.	Устройство на системата (електрически връзки, вакуумни връзки, компенсационни гъвкави тръбопроводи и т.н.): …
3.2.18.3.3.	Чертеж на обозначението: ……
3.2.19.	Система за зареждане с H2NG: да/не (1)
3.2.19.1.	Процентно съдържание на водород в горивото (максимално допустимото, определено от производителя):
3.2.19.2.	Номер на ЕО одобрението на типа в съответствие с Правило № 110 на ИКЕ на ООН (2) ……
3.2.19.3.	Електронно устройство за управление на двигател при зареждане с H2NG
3.2.19.3.1.	Марка(и) ……
3.2.19.3.2.	Тип(ове): ……
3.2.19.3.3.	Възможности за регулиране в зависимост от емисиите: …
3.2.19.4.	Допълнителна документация
3.2.19.4.1.	Описание на системата за защита на каталитичния преобразовател при преминаване от работа с бензин на H2NG или обратното: ……
3.2.19.4.2.	Устойство на системата (електрически връзки, вакуумни връзки, компенсационни гъвкави тръбопроводи и т.н.): …
3.2.19.4.3.	Чертеж на обозначението: ……
3.3.	Електродвигател
3.3.1.	Тип (намотка, възбуждане): ……
3.3.1.1.	Максимална часова мощност: …… Kw
3.3.1.2.	Работно напрежение: …… V
3.3.2.	Акумулаторна батерия
3.3.2.1.	Брой електрохимични елементи: ……
3.3.2.2.	Маса: …… kg
3.3.2.3.	Капацитет: …… Ah (амперчасове)
3.3.2.4.	Разположение: ……

▼B

3.4.	Комбинации от двигатели
3.4.1.	Хибридно електрическо превозно средство: да/не (1)
3.4.2.	Категория на хибридното електрическо превозно средство
	Зареждане на превозното средство отвън/Без зареждане на превозното средство отвън (1)
3.4.3.	Превключвател на работния режим: със/без (1)
3.4.3.1.	Избираеми режими:
3.4.3.1.1.	Изцяло електрически: да/не (1)
3.4.3.1.2.	Изцяло на гориво: да/не (1)
3.4.3.1.3.	Хибридни режими: да/не (1)
	(когато е „да“ — кратко описание): ……

(1) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).
(2) ОВ L 72, 14.3.2008 г., стр. 113.

▼B

3.4.4.	Описание на устройството за акумулиране на енергия: (акумулаторна батерия, кондензатор, маховик/генератор)
3.4.4.1.	Марка(и): .....
3.4.4.2.	Тип(ове): .....
3.4.4.3.	Идентификационен номер: .....
3.4.4.4.	Вид на електрохимичните елементи в батерията: .....
3.4.4.5.	Енергия: ..... (за акумулаторната батерия: напрежение и капацитет в Ah за 2 h, за кондензатора: J, …)
3.4.4.6.	Зарядно устройство: бордово/външно/без ([1])
3.4.5.	Електрически машини (поотделно се описва всеки тип електрическа машина)
3.4.5.1.	Марка: .....
3.4.5.2.	Тип: .....
3.4.5.3.	Основно предназначение: тягов електродвигател/генератор
3.4.5.3.1.	Когато се използва като тягов електродвигател: един двигател/няколко двигателя (брой):
3.4.5.4.	Максимална мощност: ..... kW
3.4.5.5.	Принцип на работа:
3.4.5.5.1.	за постоянен ток/за променлив ток/брой на фазите:
3.4.5.5.2.	с независимо/последователно/смесено възбуждане ([1])
3.4.5.5.3.	синхронен/асинхронен ([1])
3.4.6.	Управляващ блок
3.4.6.1.	Марка(и): .....
3.4.6.2.	Тип(ове): .....
3.4.6.3.	Идентификационен номер: .....
3.4.7.	Регулатор на мощността
3.4.7.1.	Марка: .....
3.4.7.2.	Тип: .....
3.4.7.3.	Идентификационен номер: .....

▼M3

3.4.8.	Пробег на превозното средство в електрически режим на задвижване … …km (в съответствие с приложение 9 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН) ([2])

▼B

3.4.9.	Предписания на производителя за предварителна подготовка: .....
3.5.	Емисии на CO_2/разход на гориво ([a]) (стойността, посочена от производителя)
3.5.1.	Тегловни емисии на CO_2 (да се посочи за всяко изпитвано еталонно гориво)
3.5.1.1.	Тегловни емисии на CO_2 (градски условия): ..... g/km
3.5.1.2.	Тегловни емисии на CO_2 (извънградски условия): ..... g/km
3.5.1.3.	Тегловни емисии на CO_2 (комбинирано): ..... g/km
3.5.2.	Разход на гориво (да се посочи за всяко изпитвано еталонно гориво)

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).
([2]) ОВ L 158, 19.6.2007 г., стр. 34.
([a]) Определена в съответствие с изискванията на Директива 80/1268/ЕИО.

▼M3

3.5.2.1. Разход на гориво (градски условия) ..... l/100 km или m^3/100 km или kg/100 km (1)

3.5.2.2. Разход на гориво (извънградски условия) ..... l/100 km или m^3/100 km или kg/100 km (1)

3.5.2.3. Разход на гориво (комбинирано) ..... l/100 km или m^3/100 km или kg/100 km (1)

▼M4

3.5.3. Превозно средство, оборудвано с екологична иновация по смисъла на член 12 от Регламент (ЕО) № 443/2009 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011: да/не (2)

3.5.3.1. Тип/вариант/версия на базовото превозно средство, определено в член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 (3)

3.5.3.2. Съществуващи взаимодействия между различни екологични иновации: да/не (2)

3.5.3.3. Данни за емисиите, свързани с използването на екологични иновации (4) (5)

Решение за одобрение на екологичната иновация (1)	Код на екологичната иновация (2)	1. Емисии на CO_2 на базовото превозно средство (g/km)	2. Емисии на CO_2 на оборудваното с екологична иновация превозно средство (g/km)	3. Емисии на CO_2 на базовото превозно средство при цикъл на изпитване от тип 1 (3)	4. Емисии на CO_2 на оборудваното с екологична иновация превозно средство при цикъл на изпитване от тип 1 (= 3.5.1.3)	5. Коефициент на използване (КИ), т.е. времеви дял на използването на техно-логията при нормални работни условия	Намаления на емисиите на CO_2 $((1 - 2) - (3 - 4)) * 5$
xxxx/201x (1)							
					Общо намаление на емисиите на CO_2 (g/km) (4)		

(1) Номер на Решението на Комисията за одобрение на екологичната иновация.
(2) Определен в Решението на Комисията за одобрение на екологичната иновация.
(3) Ако вместо цикъл на изпитване от тип 1 се прилага методология на моделиране, със съгласието на органа по одобряване на типа тази стойност е стойността, получена по методологията на моделиране.
(4) Сума на намаленията на емисиите за всяка отделна екологична иновация.

▼M3

3.5.4. Разход на електроенергия за хибридни електрически превозни средства с външно зареждане

3.5.4.1. Разход на електроенергия (условие A, комбинирано) .... Wh/km

3.5.4.2. Разход на електроенергия (условие B, комбинирано) ..... Wh/km

3.5.4.3. Разход на електроенергия (среднопретеглена стойност, комбинирано) ..... Wh/km

▼M5

3.5.6. Превозно средство, оборудвано с екологична иновация по смисъла на член 12 от Регламент (ЕО) № 443/2009 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011: да/не (2)

3.5.6.1. Тип/вариант/версия на базовото превозно средство, определено в член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 (3): …

(1) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).
(2) Ненужното се зачерква.
(3) Ако е приложимо.
(4) Таблицата да се повтори за всяко използвано при изпитването еталонно гориво.
(5) При необходимост таблицата да се разшири с по един ред за всяка екологична иновация.

▼M5

3.5.6.2. Съществуващи взаимодействия между различни екологични иновации: да/не ([1])

3.5.6.3. Данни за емисиите, свързани с използването на екологични иновации ([2]) ([3])

Решение за одобрение на екологичната иновация ([1])	Код на екологичната иновация ([2])	1.Емисии на CO_2 на базовото превозно средство (g/km)	2.Емисии на CO_2 на оборудваното с екологична иновация превозно средство (g/km)	3.Емисии на CO_2 на базовото превозно средство при цикъл на изпитване от тип 1 ([3])	4.Емисии на CO_2 на оборудваното с екологична иновация превозно средство при цикъл на изпитване от тип 1 (= 3.5.1.3)	5.Коефициент на използване (КИ), т.е. времеви дял на използването на техно-логията при нормални работни условия	Намаления на емисиите на CO_2 $((1 – 2) – (3 – 4)) * 5$
xxxx/201x ([1])							
					Общо намаление на емисиите на CO_2 (g/km) ([4])		

([1]) Номер на решението на Комисията за одобрение на екологичната иновация.
([2]) Определен в решението на Комисията за одобрение на екологичната иновация.
([3]) Ако вместо цикъл на изпитване от тип 1 се прилага методология на моделиране, със съгласието на органа по одобряване на типа тази стойност е стойността, получена по методологията на моделиране.
([4]) Сума на намаленията на емисиите за всяка отделна екологична иновация.

▼B

3.6. Температури, позволени от производителя

3.6.1. Охладителна система

3.6.1.1. Охлаждане с течност

Максимална температура на изхода: ..... K

3.6.1.2. Въздушно охлаждане

3.6.1.2.1. Точка на измерване: .....

3.6.1.2.2. Максимална температура в точката на измерване: ..... K

3.6.2. Максимална температура на изхода на входния междинен охладител: ..... K

3.6.3. Максимална температура на отработилите газове в точка в изпускателната(ите) тръба(и) непосредствено до външния фланец на изпускателния колектор: ..... K

3.6.4. Температура на горивото

Минимум: ..... K

Максимум: ..... K

3.6.5. Температура на маслото

Минимум: ..... K

Максимум: ..... K

3.8. Мазилна система

3.8.1. Описание на системата

3.8.1.1. Местоположение на резервоара за масло: .....

3.8.1.2. Захранваща система (с помпа/впръскване във всмукателния отвор/смесване с горивото и т.н.) ([4])

3.8.2. Маслена помпа

([1]) Ненужното се зачерква.
([2]) Таблицата да се повтори за всяко използвано при изпитването еталонно гориво.
([3]) При необходимост таблицата да се разшири с по един ред за всяка екологична иновация.
([4]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.8.2.1. Марка(и): .....

3.8.2.2. Тип(ове): .....

3.8.3. Смесване с горивото

3.8.3.1. Проценти: .....

3.8.4. Маслен охладител: да/не [1]

3.8.4.1. Чертеж(и): ..... , или

3.8.4.1.1. Марка(и): .....

3.8.4.1.2. Тип(ове): .....

4. ТРАНСМИСИЯ [a]

4.3. Инерционен момент на маховика на двигателя: .....

4.3.1. Допълнителен инерционен момент, когато предавателната кутия е в неутрално положение: .....

4.4. Съединител (тип): .....

4.4.1. Максимален предаван въртящ момент: .....

4.5. Предавателна кутия

4.5.1. Тип (механична/автоматична/CVT (безстепенна трансмисия) [1]): .....

4.6. Предавателни отношения

Предавка	Предавателни отношения в предавателната кутия (предавателни отношения на честотите на въртене на двигателя към честотите на въртене на изходящия вал на предавателната кутия)	Крайно(и) предавателно(и) отношение(я) (предавателно отношение на честотите на въртене на изходящия вал на предавателната кутия към честотите на въртене на задвижваното колело)	Общи предавателни отношения
Максимално предавателно отношение при CVT 1 2 3 … Минимално предавателно отношение при CVT (*) Заден ход			

(*) CVT — постоянно променлива трансмисия

6. ОКАЧВАНЕ

6.6. Гуми и колела

6.6.1. Комбинация(и) от гуми и колела

а) за всички видове гуми да се посочи обозначение за размера, индекс на товароносимост, скоростна категория, съпротивление при търкаляне съгласно ISO 28580 (където е приложимо)

б) за гуми от категория Z, предназначени за превозни средства, развиващи максимална скорост, надвишаваща 300 km/h, се предоставя еквивалентна информация; за колела се посочва размерът на джантата и изместването(ията)

6.6.1.1. Оси

6.6.1.1.1. Ос 1: .....

6.6.1.1.2. Ос 2: .....

и т.н..

[1] Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

[a] Посочените подробни данни трябва да бъдат дадени за всички предложени варианти.

▼B

6.6.2.	Горни и долни граници на радиусите на търкаляне
6.6.2.1.	Ос 1: .....
6.6.2.2.	Ос 2: .....
	и т.н..
6.6.3.	Налягане(ия) в гумите, както е препоръчано от производителя на превозното средство: ..... kPa
9.	КАРОСЕРИЯ
9.1.	Тип на каросерията: (да се използват кодовете, определени в приложение II, раздел B на Директива 2007/46/ЕО: .....
9.10.3.	Места
9.10.3.1.	Брой: .....
16.	ДОСТЪП ДО ИНФОРМАЦИЯ ЗА РЕМОНТ И ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА
16.1.	Адрес на главната интернет страница за достъп до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство: .....
16.1.1.	Дата, от която тя е достъпна (не по-късно от 6 месеца от датата на получаване на типово одобрение): .....
16.2.	Ред и условия за достъп до интернет страницата, посочена в т. 16.1.: .....
16.3.	Формат на информацията за ремонта и техническото обслужване на превозно средство, достъпна чрез интернет страницата, посочена в т. 16.1.: .....

▼B

Допълнение към информационния документ

ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПИТВАТЕЛНИТЕ УСЛОВИЯ

1. **Запалителни свещи**

1.1. Марка: .....

1.2. Тип: .....

1.3. Разстояние между електродите на свещите: .....

2. **Индукционна бобина**

2.1. Марка: .....

2.2. Тип: .....

3. **Използван смазочен материал**

3.1. Марка:

3.2. Тип:

(посочва се процентното съдържание на масло в сместа при смесване на масло с гориво)

4. **Информация за регулировката на натоварване на динамометричния стенд (информацията да се повтори за всяко изпитване на динамометричния стенд)**

4.1. Тип на каросерията на превозното средство (вариант/версия)

4.2. Тип на предавателната кутия (механична/автоматична/CVT)

4.3. Информация за регулировката на динамометричния стенд при фиксирана крива на натоварване (ако се използва)

4.3.1. Използван алтернативен метод на регулировка на динамометричния стенд (да/не)

4.3.2. Инерционна маса (kg):

4.3.3. Ефективна мощност, абсорбирана при 80 km/h, включително загуби при работата на превозното средство на динамометричния стенд (kW)

4.3.4. Ефективна мощност, абсорбирана при 50 km/h, включително загуби при работата на превозното средство на динамометричния стенд (kW)

4.4. Информация за регулировъчна крива на натоварване на динамометричния стенд (ако се използва)

4.4.1. Информация за движението по инерция на изпитвателната писта.

4.4.2. Марка и тип на гумите:

4.4.3. Размери на гумите (предни/задни):

4.4.4. Налягане на гумите (предни/задни) (kPa):

4.4.5. Маса на изпитване на превозното средство, включително водача (kg):

▼B

4.4.6. Данни за движение по инерция по пътя (ако е имало такова)

V (km/h)	V_2 (km/h)	V_1 (km/h)	средно коригирано време на движение по инерция (s)
120			
100			
80			
60			
40			
20			

4.4.7. Средна коригирана пътна мощност (ако се използва)

V (km/h)	CP коригирано (kW)
120	
100	
80	
60	
40	
20	

▼B

Допълнение 4

ОБРАЗЕЦ НА СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

(Максимален формат: A4 (210 × 297 mm))

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

Печат на администрацията

Съобщение относно:

— Типово одобрение на ЕО ([1]),

— разширение на типово одобрение на ЕО ([1]),

— отказ за издаване на типово одобрение на ЕО ([1]),

— отнемане на типово одобрение на ЕО ([1]),

— на тип система/тип превозно средство по отношение на система ([1]) по отношение на Регламент (ЕО) № 715/2007 ([2]) и Регламент Регламент (ЕО) № 692/2008 ([3])

Номер на типово одобрение на ЕО: .....

Основание за разширяване: .....

РАЗДЕЛ I

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.2.1. Търговско наименование(я), (когато има такова(такива)): .....

0.3. Начин за идентификация на типа, ако е маркиран на превозното средство ([4])

0.3.1. Местоположение на тази маркировка: .....

0.4. Категория на превозното средство ([5])

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

0.8. Наименование(я)и адрес(и) на монтажния(те) завод(и): .....

0.9. Представител на производителя: .....

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

([2]) ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

([3]) ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1.

([4]) Когато начинът за идентификация на типа съдържа знаци, които не засягат описанието на типа превозно средство, компонент или отделен технически възел, предмет на настоящия информационен документ, тези знаци трябва да се отбележат в документацията със символа „?“ (напр. ABC??123??).

([5]) Както е определена в приложение II, раздел A.

▼B

ЧАСТ II

1. Допълнителна информация (където е приложимо): (виж допълнението)
2. Техническа служба, отговорна за провеждане на изпитванията: .....
3. Дата на протокола от изпитването: .....
4. Номер на протокола от изпитването: .....
5. Бележки (когато има такива): (виж допълнението)
6. Място: .....
7. Дата: .....
8. Подпис: .....

Приложения: Информационно досие
Протокол от изпитването

▼B

Допълнение към сертификат за типово одобрение на ЕО № ...

относно одобряването на типа на превозно средство по отношение на емисиите и достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007

1. **Допълнителна информация**

1.1. Маса на превозното средство в готовност за движение: .....

1.2. Максимално допустима маса: .....

1.3. Референтна маса: .....

1.4. Брой на местата: .....

1.6. Тип на каросерията:

1.6.1. за категории M_1 и M_2: седан, хечбек, комби, купе, кабриолет, многофункционално превозно средство ([1])

1.6.2. за категории N_1, N_2: товарен автомобил, лекотоварен автомобил ([1])

1.7. Задвижващи колела: предни/задни/4 × 4 ([1])

1.8. Изцяло електрическо превозно средство: да/не ([1])

1.9. Хибридно електрическо превозно средство: да/не ([1])

1.9.1. Категория на хибридното електрическо превозно средство: зареждане на превозното средство отвън/без зареждане на превозното средство отвън ([1])

1.9.2. Превключвател на работния режим: със/без ([1])

1.10. Идентификация на двигателя:

1.10.1. Работен обем на двигателя:

1.10.2. Горивна система: директно впръскване/индиректно впръскване ([1])

1.10.3. Препоръчано от производителя гориво:

1.10.4. Максимална мощност: ..... kW при ..... min^{-1}

1.10.5. Устройство за подаване на въздух под налягане: да/не ([1])

1.10.6. Запалителна система: запалване чрез сгъстяване/принудително запалване ([1])

1.11. Силово предаване (при изцяло електрическо превозно средство или хибридно електрическо превозно средство) ([1])

1.11.1. Максимална полезна мощност: ..... kW при ..... min^{-1}

до ..... min^{-1}

1.11.2. Максимална мощност за тридесет минути: kW

1.12. Тягов акумулатор (при изцяло електрическо превозно средство или хибридно електрическо превозно средство)

1.12.1. Номинално напрежение: V

1.12.2. Капацитет (при разреждане за 2 h): Ah

1.13. Трансмисия: ..... , ...

1.13.1. Тип предавателна кутия: механична/автоматична/безстепенна трансмисия ([1])

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

1.13.2. Брой предавателни отношения на трансмисията:

1.13.3. Общи предавателни отношения (включително обиколка на въртене на гумите при натоварване): скорост на движение в km/h на всеки 1 000 min^{-1}

Първа предавка: ..... Шеста предавка: .....

Втора предавка: ..... Седма предавка: .....

Трета предавка: ..... Осма предавка: .....

Четвърта предавка: ..... Директна: .....

Пета предавка: .....

1.13.4. Крайно предавателно отношение:

1.14. Гуми: ..... , ..., ...

Тип: ..... Размери: .....

Обиколка на въртене с товар:

Обиколка на въртене на гумите, използвани при изпитване от тип 1

2. **Резултати от изпитванията:**

2.1. Резултати от изпитванията за емисии в отработилите газове от изпускателната тръба

Класификация на емисиите: Евро 5/Евро 6 ([1])

Резултати от изпитване от тип 1, където е приложимо

Номер на ЕО одобряване на типа, когато превозното средство не е базово ([1]): .....

Резултати от изпитване от тип 1	Изпитване	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO_x (mg/km)	THC+NO_x (mg/km)	Частици (mg/km)	Частици (#/km)
Измерено ([i]) ([iv])	1							
	2							
	3							
Измерена средна стойност (M) ([i]) ([iv])								
Ki ([i]) ([v])						([ii])		
Средна стойност, изчислена с Ki (M.Ki) ([iv])						([iii])		
DF ([i]) ([v])								

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

Резултати от изпитване от тип 1	Изпитване	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO_x (mg/km)	THC+NO_x (mg/km)	Частици (mg/km)	Частици (#/km)
Крайна средна стойност, изчислена с Ki и DF (M.Ki.DF) (vi)								
Крайна стойност								

(i) където е приложимо
(ii) не е приложимо
(iii) средна стойност, получена чрез събиране на средни стойности (M.Ki), изчислени за THC и NO_x
(iv) закръглено до втория знак след десетичната запетая
(v) закръглено до четвъртия знак след десетичната запетая
(vi) закръглено до един знак повече, отколкото е на граничната стойност

Информация за стратегията за регенериране

D — брой изпитвателни цикли между два цикъла, при които настъпват фази на регенериране: .....

d — брой изпитвателни цикли, необходими за регенериране: ...

Тип 2: ..... %

Тип 3: .....

Тип 4: ..... g/изпитване

Тип 5: — изпитване за дълготрайност: цялостно изпитване на превозното средство/изпитване за стареене на изпитвателен стенд/без изпитване (1)

— коефициент на влошаване (DF): изчислен/приет (1)

— да се уточнят стойностите: .....

▼M5

Тип 6	CO (g/km)	THC (g/km)
Измерена стойност		

2.1.1. За двугоривни превозни средства таблицата за тип 1 се повтаря и за двата вида гориво. За превозни средства, предназначени за работа със смес от горива, когато изпитването от тип 1 трябва да се проведе за всеки вид гориво, в съответствие с фигура I.2.4 от приложение I към Регламент (ЕО) № 692/2008, както и за превозни средства, работещи с LPG или NG/биометан, двугоривни или едногоривни, таблицата се повтаря за различните използвани при изпитването еталонни газове, а допълнителна таблица показва най-лошите получени резултати. Когато е приложимо, в съответствие с раздели 1.1.2.4 и 1.1.2.5 от приложение I към Регламент (ЕО) № 692/2008 се показва дали резултатите са измерени, или изчислени.

▼B

2.1.2. Писмено описание и/или чертеж на ИН: .....

2.1.3. Списък и функции на всички компоненти, наблюдавани от СБД: .....

(1) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

2.1.4. Писмено описание (общи принципи на работа) на: .....

2.1.4.1. Установяване на прекъсване в запалването ([1]): .....

2.1.4.2. Наблюдение на катализатора ([1]): .....

2.1.4.3. Наблюдение на кислородния датчик (сензор) ([1]): .....

2.1.4.4. Други компоненти, наблюдавани от СБД ([1]): .....

2.1.4.5. Наблюдение на катализатора ([2]): .....

2.1.4.6. Наблюдение на филтъра за частици ([2]): .....

2.1.4.7. Наблюдение на задействащото устройство на електронната система за подаване на гориво ([2]): .....

2.1.4.8. Други компоненти, наблюдавани от СБД: .....

2.1.5. Критерии за задействане на ИН (точен брой пътни цикли или статистически метод): .....

2.1.6. Списък на всички кодове на изходните сигнали на СБД и използваните формати (с обяснение на всеки от тях): .....

2.2. Данни за емисиите, необходими за изпитване за пригодност за движение по пътищата

Изпитване	Стойност на CO (обемни %)	Ламбда ([1])	Честота на въртене на двигателя (min^{-1})	Температура на маслото на двигателя (°C)
Изпитване при ниска честота на въртене на празен ход		N/A		
Изпитване при повишена честота на въртене на празен ход				

([1]) Изпитване при повишена честота на въртене на празен ход

2.3. Каталитични преобразуватели: да/не ([3])

2.3.1. Оригинален каталитичен преобразувател, подложен на изпитвания за всички приложими изисквания на настоящия регламент: да/не ([3])

2.4. Резултати от изпитването за непрозрачност на дима ([3])

2.4.1. При постоянни режими на работа: виж номера на протокола от изпитването на техническата служба: .....

2.4.2. Изпитвания при свободно ускоряване

2.4.2.1. Измерена стойност на коефициента на поглъщане: ..... m^{-1}

2.4.2.2. Коригирана стойност на коефициента на поглъщане: ..... m^{-1}

2.4.2.3. Местоположение върху превозното средство на символа за коефициента на поглъщане: .....

2.5. Резултати от изпитванията за емисии на CO_2 и разход на гориво

2.5.1. Превозни средства с двигател с вътрешно горене и хибридни електрически превозни средства без външно зареждане (NOVC)

2.5.1.1. Тегловни емисии на CO_2 (да се посочи обявената стойност за всяко изпитвано еталонно гориво)

2.5.1.1.1. Тегловни емисии на CO_2 (градски условия): ..... g/km

2.5.1.1.2. Тегловни емисии на CO_2 (извънградски условия): ..... g/km

2.5.1.1.3. Тегловни емисии на CO_2 (комбинирано): ..... g/km

2.5.1.2. Разход на гориво (да се посочи обявената стойност за всяко изпитвано еталонно гориво)

([1]) Отнася се за превозни средства с двигатели с принудително запалване.
([2]) Отнася се за превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване.
([3]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

2.5.1.2.1. Разход на гориво (градски цикъл): ..... l/100 km ([1])

2.5.1.2.2. Разход на гориво (извънградски цикъл): ..... 1/100 km

2.5.1.2.3. Разход на гориво (комбиниран цикъл): ..... 1/100 km ([1])

2.5.1.3. При превозни средства, задвижвани само с двигател с вътрешно горене, които са оборудвани със системи с периодично регенериране съгласно определението в параграф 6 от член 2 от настоящия регламент, резултатите от изпитванията трябва да се умножат по коефициента K_i, определен в приложение 10 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН.

2.5.1.3.1. Информация относно стратегията за регенериране на емисиите на CO_2 и разхода на гориво

D — брой изпитвателни цикли между два цикъла, при които настъпват фази на регенериране: .....

d — брой изпитвателни цикли, необходими за регенериране: .....

	градски условия	извънградски условия	комбинирано
Ki Стойности за CO_2 и разхода на гориво ([1])			

([1]) да се закръгли до четвъртия знак след десетичната запетая

2.5.2. Изцяло електрически превозни средства ([2])

2.5.2.1. Разход на електроенергия (обявена стойност).

2.5.2.1.1. Разход на електроенергия: ..... Wh/km

2.5.2.1.2. Общо време извън границите за провеждане на цикъла: ..... s

2.5.2.2. Пробег (обявена стойност): ..... km

2.5.3. Хибридно електрическо превозно средство с външно зареждане (OVC):

2.5.3.1. Тегловни емисии на CO_2 (условие A, комбинирано) ([3]): ..... g/km

2.5.3.2. Тегловни емисии на CO_2 (условие B, комбинирано) ([3]): ..... g/km

2.5.3.3. Тегловни емисии на CO_2 (претеглена стойност, комбинирано) ([3]): ..... g/km

2.5.3.4. Разход на гориво (условие A, комбинирано) ([3]): ..... l/100 km

2.5.3.5. Разход на гориво (условие B, комбинирано) ([3]): ..... l/100 km

2.5.3.6. Разход на гориво (среднопретеглена стойност, комбинирано) ([3]): ..... l/100 km

2.5.3.7. Разход на електроенергия (условие A, комбинирано) ([3]): ..... Wh/km

2.5.3.8. Разход на електроенергия (условие B, комбинирано) ([3]): ..... Wh/km

([1]) При превозни средства, задвижвани с газ, мерната единица се заменя с m^3/km.
([2]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).
([3]) Измерва се по време на комбинирания цикъл, т.е. част първа (градски) и част втора (извънградски), взети заедно.

▼B

2.5.3.9. Разход на електроенергия (среднопретеглена стойност и комбинирано) ([1]): ..... Wh/km

2.5.3.10. Пробег в изцяло електрически режим на работа: ..... km

▼M5

2.6. Резултати от изпитването на екологичните иновации ([2]) ([3])

Решение за одобрение на екологичната иновация ([1])	Код на екологичната иновация ([2])	1.Емисии на CO_2 на базовото превозно средство (g/km)	2.Емисии на CO_2 на оборудваното с екологична иновация превозно средство (g/km)	3.Емисии на CO_2 на базовото превозно средство при цикъл на изпитване от тип 1 ([3])	4.Емисии на CO_2 на оборудваното с екологична иновация превозно средство при цикъл на изпитване от тип 1 (= 3.5.1.3)	5.Коефициент на използване (КИ), т.е. времеви дял на използването на технологията при нормални работни условия	Намаления на емисиите на CO_2 $((1 - 2) - (3 - 4)) * 5$
xxxx/201x							
					Общо намаление на емисиите на CO_2 (g/km) ([4])		

([1]) Номер на решението на Комисията за одобрение на екологичната иновация.
([2]) Определен в решението на Комисията за одобрение на екологичната иновация.
([3]) Ако вместо цикъл на изпитване от тип 1 се приложи методология на моделиране, тази стойност е получената при методологията на моделиране стойност.
([4]) Сума на намаленията на емисиите за всяка отделна екологична иновация.

2.6.1. Общ код на екологичната(ите) иновация(и) ([4])**: ...**

▼B

3. Информация за ремонта на превозното средство

3.1. Адрес на интернет страницата за достъп до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство: .....

3.1.1. Дата, от която тя е достъпна (не по-късно от 6 месеца от датата на получаване на типово одобрение): .....

▼M1

3.2. Ред и условия за достъп (т.е. продължителност на достъпа, цена на достъпа за час, ден, месец, година или за транзакция) до интернет страниците, посочени в раздел 3.1: .....

([1]) Измерва се по време на комбинирания цикъл, т.е. част първа (градски) и част втора (извънградски), взети заедно.
([2]) Таблицата да се повтори за всяко използвано при изпитването еталонно гориво.
([3]) При необходимост таблицата да се разшири с по един ред за всяка екологична иновация.
([4]) Общият код на екологичната(ите) иновация(и) се състои от следните елементи, всеки от тях разделен от останалите с интервал:
— код на органа по одобряване на типа, определен в приложение VII към Директива 2007/46/ЕО,
— индивидуален код на всяка монтирана на превозното средство екологична иновация, указан в хронологичния ред на решенията на Комисията за одобрение.
(Напр. общият код на три екологични иновации, одобрени хронологично под номера 10, 15 и 16 и монтирани на превозно средство, което е сертифицирано от немския орган по одобряване на типа, следва да бъде: „e1 10 15 16“.)

▼B

3.3. Формат на информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство, достъпна чрез интернет страницата, посочена в раздел 3.1.: .....

3.4. Сертификат на производителя за осигурения достъп до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство:

4. **Забележки:**

▼B

Допълнение 5

Информация за СБД на превозното средство

1. Производителят на превозното средство предоставя изисканата в настоящото допълнение информация, за да е възможно производството на съвместими със СБД резервни части и оборудване за диагностика и изпитвания.

2. При поискване, на недискриминационна основа се предоставя следната информация на всеки заинтересован производител на части, оборудване за диагностика или изпитвания:

2.1. описание на типа и броя на подготвителните цикли, използвани за първоначалното одобряване типа на превозното средство;

2.2. описание на типа демонстрационен цикъл на СБД, използван за първоначалното одобряване типа на превозното средство по отношение на компонента, наблюдаван от СБД.

2.3. Документ с подробно описание на всички подлежащи на наблюдение компоненти с посочване на метода за отчитане на неизправности и активиране на ИН (точен брой пътни цикли или статистически метод), включително списък на съответстващите вторични параметри за всеки компонент, наблюдаван от СБД, както и списък на всички кодове на изходните сигнали на СБД и използваните формати (с обяснение на всеки от тях), свързани с отделните компоненти на силовото задвижване, имащи отношение към емисиите, както и с отделните компоненти, нямащи отношение към емисиите, където наблюдението на компонента служи за определяне на момента за активиране на ИН. В частност, необходимо е да се представи подробно пояснение на данните от услуга $05 (изпитване ID $21 до FF) и на услуга $06. В случая на типове превозни средства, използващи комуникационна връзка в съответствие с ISO 15765—4 „Пътни превозни средства — диагностика, използваща контролна шина CAN — част 4: Изисквания към системи, свързани с емисиите“, е необходимо да се представи подробно пояснение за данните от услуга $06 (изпитване ID $00 до FF), за всяка наблюдавана позиция на СБД.

Тази информация може да бъде представена под формата на таблица, както следва:

Компонент	Код на неизправността	Стратегия на наблюдение	Критерии за откриване на неизправности	Критерии за активиране на ИН	Вторични параметри	Подготвителен цикъл	Демонстрационно изпитване
Катализатор	P0420	Сигнали от кислородните датчици (сензори) 1 и 2	Разлика между сигналите от датчик (сензор) 1 и датчик (сензор) 2	3-ти цикъл	Честота на въртене на двигателя, натоварване на двигателя, режим A/F, температура на катализатора	Два цикъла за изпитвания от тип 1	Тип 1

3. **Информация, необходима за производството на оборудване за диагностика**

За да се улесни осигуряването на оборудване за диагностика с широко приложение за непрофилираните сервизи, производителите на превозни средства трябва да предоставят на разположение информацията, посочена в точки 3.1. до 3.3., чрез интернет страницата си за информация за ремонта. Тази информация трябва да включва всички функции на оборудването за диагностика и всички препратки към информация за ремонта и инструкции за отстраняване на неизправности. Достъпът до тази информация може да се предоставя срещу заплащане на разумна такса.

▼B

3.1. *Информация за комуникационния протокол*

Изисква се следната информация, индексирана по марка, модел и вариант на превозното средство или друго работно определение, като идентификационен номер на превозното средство (VIN код) или идентификация на превозното средство и системите:

а) всяка информационна система с допълнителни протоколи, за да е възможно пълното диагностициране в допълнение на стандартите, предписани в приложение XI, раздел 4, включително всяка информация за допълнителен хардуерен или софтуерен протокол, идентификация на параметри, трансферни функции, изисквания за поддържане на функционалността или условия за неизпавност;

б) подробности за това, как да бъдат получени и изтълкувани всички кодове за неизправност, които не отговарят на стандартите, предписани в приложение XI, раздел 4;

в) списък на параметрите на всички налични в реално време данни, включително информация за мащаб и достъп;

г) списък на всички налични функционални изпитвания, включително задействането или управлението на устройства, и начините за осъществяването им;

д) подробности за това, как да бъде получена цялата информация за компоненти и състояние, информация за времето на настъпване, непотвърдени диагностични кодове за неизправности (DTC) и изображения на моментното състояние;

е) възстановяване на първоначалните параметри за адаптивно запаметявне, кодиране на вариант и настройка на резервни компоненти, както и потребителски предпочитания;

ж) идентификация и кодиране на вариант на електронното управляващо устройство (ECU);

з) подробности за начина на възстановяване на първоначалните параметри на светлинните сервизни сигнали;

и) местоположение на куплунга за достъп до диагностичните данни и подробни данни за него;

й) идентификация на двигателя, посредством код.

3.2. *Изпитване и диагностика на компонентите, наблюдавани от СБД*

Изисква се следната информация:

а) описание на изпитванията за потвърждаване на неговата функционалност, при самия компонент или в електропроводната система

б) процедура на изпитване, включително параметри на изпитване и информация за компонентите

в) подробности за свързването, включително минимални и максимални входящи и изходящи стойности, както и стойности при движение и натоварване

г) очаквани стойности при определени условия на движение, включително работа на празен ход

д) електрически стойности за компонента в статично и динамично състояние

е) стойности при неизправност за всеки от горните случаи

ж) последователност на диагностичните операции в случай на неизправност, включително дървовидна структура на грешките и насочвано елиминиране при диагностиката.

▼B

3.3. *Данни, необходими за извършване на ремонта*

Изисква се следната информация:

а) пускане в експлоатация на електронното управляващо устройство и компонентите (в случай на монтиране на резервни)

б) пускане в експлоатация на нови или резервни електронни управляващи устройства, използвайки където е уместно, техники за (пре)програмиране чрез прехвърляне.

▼B

Допълнение 6

Система за номериране при типово одобрение на ЕО

1. Раздел 3 на номера на типово одобрение на ЕО, издадено съгласно член 6, параграф 1, се състои от номера на регулаторния акт за прилагане или на последния регулаторен акт за изменение, приложими към типовото одобрение на ЕО. ►M2 Този номер е последван от едно или повече буквени означения, обозначаващи различните категории в съответствие с таблица 1. ◄ Тези букви от азбуката служат също за отличаване на граничните стойности на емисиите при Евро 5 и Евро 6, за които е издадено одобрението.

▼M2

Таблица 1

Буквено означение	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
A	Евро 5a	Евро 5	M, N_1 клас I	ПЗ, ЗС	1.9.2009 г.	1.1.2011 г.	31.12.2012 г.
B	Евро 5a	Евро 5	M_1 за посрещане на специфични социални нужди (с изключение на M_1G)	ЗС	1.9.2009 г.	1.1.2012 г.	31.12.2012 г.
C	Евро 5a	Евро 5	M_1G за посрещане на специфични социални нужди	ЗС	1.9.2009 г.	1.1.2012	31.8.2012 г.
D	Евро 5a	Евро 5	N_1 клас II	ПЗ, ЗС	1.9.2010 г.	1.1.2012 г.	31.12.2012 г.
E	Евро 5a	Евро 5	N_1 клас III, N_2	ПЗ, ЗС	1.9.2010 г.	1.1.2012 г.	31.12.2012 г.
F	Евро 5b	Евро 5	M, N_1 клас I	ПЗ, ЗС	1.9.2011 г.	1.1.2013 г.	31.12.2013 г.
G	Евро 5b	Евро 5	M_1 за посрещане на специфични социални нужди (с изключение на M_1G)	ЗС	1.9.2011 г.	1.1.2013 г.	31.12.2013 г.
H	Евро 5b	Евро 5	N_1 клас II	ПЗ, ЗС	1.9.2011 г.	1.1.2013 г.	31.12.2013 г.
I	Евро 5b	Евро 5	N_1 клас III, N_2	ПЗ, ЗС	1.9.2011 г.	1.1.2013 г.	31.12.2013 г.
J	Евро 5b	Евро 5+	M, N_1 клас I.	ПЗ, ЗС	1.9.2011 г.	1.1.2014 г.	31.8.2015 г.
K	Евро 5b	Евро 5+	M_1 за посрещане на специфични социални нужди (с изключение на M_1G)	ЗС	1.9.2011 г.	1.1.2014 г.	31.8.2015 г.
L	Евро 5b	Евро 5+	N_1 клас II	ПЗ, ЗС	1.9.2011 г.	1.1.2014 г.	31.8.2016 г.
M	Евро 5b	Евро 5+	N_1 клас III, N_2	ПЗ, ЗС	1.9.2011 г.	1.1.2014 г.	31.8.2016 г.
N	Евро 6a	Евро 6-	M, N_1 клас I	ЗС			31.12.2012 г.

▼**M2**

Буквено означение	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
O	Евро 6a	Евро 6-	N_1 клас II	ЗС			31.12.2012 г.
P	Евро 6a	Евро 6-	N_1 клас III, N_2	ЗС			31.12.2012 г.
Q	Евро 6b	Евро 6-	M, N_1 клас I	ЗС			31.12.2013 г.
R	Евро 6b	Евро 6-	N_1 клас II	ЗС			31.12.2013 г.
S	Евро 6b	Евро 6-	N_1 клас III, N_2	ЗС			31.12.2013 г.
T	Евро 6b	Евро 6- плюс IUPR	M, N_1 клас I	ЗС			31.8.2015 г.
U	Евро 6b	Евро 6- плюс IUPR	N_1 клас II	ЗС			31.8.2016 г.
V	Евро 6b	Евро 6- плюс IUPR	N_1 клас III, N_2	ЗС			31.8.2016 г.
W	Евро 6b	Евро 6-1	M, N_1 клас I	ПЗ, ЗС	1.9.2014 г.	1.9.2015 г.	31.8.2018 г.
X	Евро 6b	Евро 6-1	N_1 клас II	ПЗ, ЗС	1.9.2015 г.	1.9.2016 г.	31.8.2019 г.
Y	Евро 6b	Евро 6-1	N_1 клас III, N_2	ПЗ, ЗС	1.9.2015 г.	1.9.2016 г.	31.8.2019 г.
ZA	Евро 6c	Евро 6-2	M, N_1 клас I	ПЗ, ЗС	1.9.2017 г.	1.9.2018 г.	
ZB	Евро 6c	Евро 6-2	N_1 клас II	ПЗ, ЗС	1.-9.2018 г.	1.9.2019 г.	
ZC	Евро 6c	Евро 6-2	N_1 клас III, N_2	ПЗ, ЗС	1.9.2018 г.	1.9.2019 г.	
ZX	Не се прилага	Не се прилага	Всички превозни средства	С батерия, изцяло електрически	1.9.2009 г.	1.1.2011 г.	
ZY	Не се прилага	Не се прилага	Всички превозни средства	С горивна клетка, изцяло електрически	1.9.2009 г.	1.1.2011 г.	

▼**M2**

Буквено означение	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
ZZ	Не се прилага	Не се прилага	Всички превозни средства със сертификати съгласно точка 2.1.1 от приложение I	ПЗ, ЗС	1.9.2009 г.	1.1.2011 г.	

Легенда:

норма за емисиите „Евро 5a“ = изключва ревизираната процедура за измерване на частици, нормата за брой на частиците и изпитване при ниска температура за емисиите на превозно средство, предназначено за работа със смес от горива, работещо с биогориво;
норма за емисиите „Евро 5b“ = на пълните изисквания Евро 5 по отношение на емисиите, включително и ревизираната процедура за измерване на частици, нормата за брой на частиците за превозни средства с двигател със запалване чрез сгъстяване и изпитване при ниска температура за емисиите на превозно средство, предназначено за работа със смес от горива, работещо с биогориво;
норма за емисиите „Евро 6a“ = изключва ревизираната процедура за измерване на частици, нормата за брой на частиците и изпитване при ниска температура за емисиите на превозно средство, предназначено за работа със смес от горива, работещо с биогориво;
норма за емисиите „Евро 6b“ = на пълните изисквания Евро 6 по отношение на емисиите, включително и ревизираната процедура за измерване на частици, нормите за брой на частиците (предварителни стойности за превозни средства с двигатели с принудително запалване) и изпитване при ниска температура за емисиите на превозно средство, предназначено за работа със смес от горива, работещо с биогориво;
норма за емисиите „Евро 6c“ = на пълните изисквания Евро 6, т.е. норма за емисиите Евро 6b и окончателна норма за броя на частиците за превозни средства с двигатели с принудително запалване;
норма „Евро 5“ за БД = на основните изисквания Евро 5 за БД и изключва отношението при работа в реални условия (IUPR), следенето на стойностите на NOx за превозни средства, работещи с бензин, както и завишени гранични стойности за частици (PM) за превозни средства, работещи с дизелово гориво;
норма за БД „Евро 5+“ = включва занижена стойност на отношението при работа в реални условия (IUPR), наблюдаване на стойностите на NOx за превозни средства, работещи с бензин, както и завишени гранични стойности на масата на частиците за превозни средства, работещи с дизелово гориво;
норма за БД „Евро 6-“ = занижени гранични стойности за БД;
норма за БД „Евро 6- плюс IUPR“ = включва занижени гранични стойности за БД и занижена стойност на отношението при работа в реални условия (IUPR);
норма за БД „Евро 6-1“ = пълните изисквания Евро 6 за БД, но с предварителни гранични 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 гранични стойности за БД, определени в точка 2.3.3 от приложение XI.

▼**B**

2. **Примери за сертификационни номера на типово одобрение.**

2.1. По-долу е представен пример за първо одобрение без разширения съгласно Евро 5 на леко превозно средство за превоз на пътници. Одобрението е издадено съгласно базовия регламент и регламента за прилагането му, така че четвъртият компонент е 0001. Превозното средство е от категория M_1, представяна от буквата A. Одобрението е издадено от Нидерландия:

e4*715/2007*692/2008A*0001*00

2.2. Вторият пример показва четвърто одобрение за второто разширение съгласно Евро 5 на леко превозно средство за превоз на пътници от категория M_1G за посрещане на изискванията при специфични социални нужди (буква C). Одобрението е издадено съгласно базовия регламент и регламент за изменението му през 2009 г., а страната на издаване е Германия:

e1*715/2007*…/2009C*0004*02

▼B

Допълнение 7

Сертификат на производителя за съответствие на СБД с изискванията за функциониране по време на движение

(Производител): .....

(Адрес на производителя): .....

удостоверява, че:

— Типовете превозни средства, посочени в приложение към настоящия сертификат, отговарят на разпоредбите на раздел 3 на допълнение 1 към приложение XI към Регламент (ЕО) № 692/2008 по отношение на работата в реални условия на СБД при всякакви разумно предвидими условия на движение.

— Планът(овете), описващ(и) подробните технически критерии за увеличаване на числителя и знаменателя за всяко проследяване, които са приложени към настоящия сертификат, са верни и пълни за всички типове превозни средства, за които се прилага настоящият сертификат.

Съставено в [..... място]

на [..... дата]

.....

[подпис на представител на производителя]

Приложения:

— Списък на типовете превозни средства, за които се прилага настоящият сертификат

— План(ове), описващ(и) подробните технически критерии за увеличаване на числителя и знаменателя за всяко проследяване, както и план(ове) за изключване на числители, знаменатели и общия знаменател.

▼M1

ПРИЛОЖЕНИЕ II

СЪОТВЕТСТВИЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. В настоящото приложение се определят изискванията за съответствие в експлоатация на превозни средства, получили типово одобрение съгласно настоящия регламент по отношение на емисиите от изпускателната уредба и СБД (включително и $IUPR_M$).

2. ПРОВЕРКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

2.1. Проверката на съответствието в експлоатация се извършва от одобряващия орган въз основа на съответната информация, с която разполага производителят, съгласно същите процедури като тези за съответствие на продукцията, определени в член 12, параграфи 1 и 2 на Директива 2007/46/ЕО и точки 1 и 2 на приложение X към тази директива. Предоставените от производителя протоколи за следене в експлоатация могат да бъдат допълнени от информация от надзорни изпитвания, проведени от одобряващия орган и държави-членки.

2.2. Фигурата, посочена в точка 9 на допълнение 2 към настоящото приложение, и фигура 4/2 от допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН (само за емисии от изпускателната уредба) онагледяват процедурата за проверка на съответствието в експлоатация. Процесът за съответствие в експлоатация е описан в допълнение 3 към настоящото приложение.

2.3. Като част от информацията, предоставена за целите на контрола на съответствието в експлоатация, по искане на органа, издаващ типовото одобрение, производителят му предоставя отчет за подадени рекламации в гаранционен срок, извършени дейности по рекламации в гаранционен срок и регистрирани при обслужването неизправности на СБД във формат, договорен при издаването на типовото одобрение. Информацията трябва да посочва в подробности честотата и същността на неизправностите на компоненти и системи, свързани с емисиите. Отчетите за всеки модел превозно средство се подават поне веднъж годишно в периода, определен в член 9, параграф 4 от настоящия регламент.

2.4. **Параметри, определящи експлоатационната фамилия превозни средства по отношение на емисиите от изпускателната уредба**

Експлоатационната фамилия превозни средства може да се определи чрез основни конструктивни параметри, общи за превозните средства, принадлежащи към тази фамилия. Типовете превозни средства съответно могат да се смятат за принадлежащи на същата експлоатационна фамилия, ако следните им параметри са еднакви или в обявените граници:

2.4.1. процес на горене (двутактов, четиритактов, ротационен);

2.4.2. брой цилиндри;

2.4.3. разположение на цилиндрите (редово, V-образно, радиално, хоризонтално срещуположно, друго). Наклонът или ориентирането на цилиндрите не е критерий;

2.4.4. метод на подаване на гориво към двигателя (напр. недиректно или директно впръскване);

2.4.5. тип охладителна уредба (въздух, вода, масло);

2.4.6. метод на засмукване на въздуха (атмосферно пълнене, принудително пълнене);

2.4.7. гориво, за което е конструиран двигателят (бензин, дизелово гориво, ПГ, ВНГ и т.н.). Двугоривните превозни средства могат да се групират с едногоривни превозни средства, когато едно от горивата е общо;

▼**M1**

2.4.8. тип на каталитичния преобразувател (трипътен катализатор, филтър за NO_x с ниска концентрация, селективна каталитична редукция (SCR), катализатор за NO_x с ниска концентрация или друго(и));

2.4.9. Тип на уловителя на прахови частици (със или без);

2.4.10. рециркулация на отработилите газове (със или без, с охлаждане или без охлаждане); както и

2.4.11. работен обем на най-мощния двигател от фамилията превозни средства минус 30 %.

2.5. **Изисквания за информацията**

Проверка на съответствието в експлоатация се провежда от органа за одобряване на типа въз основа на информация, предоставена от производителя. Тази информация трябва да включва, по-специално, следното:

2.5.1. наименованието и адреса на производителя;

2.5.2. името, адреса, номера на телефона и на факса, както и адреса на електронна поща на неговия упълномощен представител за географските зони, за които се отнася информацията на производителя;

2.5.3. наименованието(-ята) на моделите превозни средства, включени в информацията на производителя;

2.5.4. когато е уместно — списък на типовете превозни средства, включени в информацията на производителя, т.е. за емисиите от изпускателната уредба, експлоатационната фамилия превозни средства в съответствие с точка 2.4, а за СБД и $IUPR_M$, фамилията СБД съгласно допълнение 2 към приложение XI;

2.5.5. кодове на идентификационен номер на превозното средство (VIN), приложими за типовете превозни средства, принадлежащи на фамилията (представка VIN);

2.5.6. номерата на типовите одобрения, приложими за типовете превозни средства, принадлежащи на фамилията, включително, където е приложимо, номерата на всички разширения и корекции на място и/или извеждания от експлоатация за отстраняване на дефекти (доработка);

2.5.7. подробности за разширенията на типовите одобрения, корекциите на място и/или извежданията от експлоатация за отстраняване на дефекти за тези типови одобрения на превозните средства, включени в информацията на производителя (при поискване от одобряващия орган);

2.5.8. период, през който е събирана информацията на производителя;

2.5.9. периодът на производство на превозните средства, включен в информацията на производителя (напр. превозни средства, произведени през календарната 2007 г.);

2.5.10. процедура за проверка на съответствието в експлоатация, прилагана от производителя, включително:

i) метод за установяване на местоположението на превозните средства;

ii) критерии за избор или за отхвърляне на превозните средства;

iii) изпитвателни типове и процедури, използвани за програмата;

iv) критерии за приемане/отхвърляне, прилагани от производителя за групата превозни средства, принадлежащи на експлоатационната фамилия;

v) географска(и) зона(и), в рамките на която (които) производителят е събирал информацията;

vi) размер на извадката и план за правене на извадки, които са използвани;

▼M1

2.5.11. резултатите от процедурата за проверка на съответствието в експлоатация, прилагана от производителя, включително:

i) идентификация на превозните средства, включени в програмата (които са или не са били подложени на изпитване). Идентификацията трябва да включва следните елементи:

— наименование на модела,

— идентификационен номер на превозното средство (VIN код),

— регистрационен номер на превозното средство,

— дата на производство,

— регион на експлоатация (когато е известен),

— гуми, с които е оборудвано превозното средство (само по отношение на емисиите от изпускателната уредба);

ii) основание(я) за отхвърляне на превозно средство от извадката;

iii) данни за извършени сервизни дейности за всяко превозно средство от извадката (включително евентуалните доработки);

iv) данни за извършените ремонтни дейности по всяко превозно средство от извадката (когато са известни);

v) данни за изпитванията, включващи:

— дата на изпитването/изтегляне,

— място на изпитването/изтегляне,

— разстояние, отчетено от километража на превозното средство;

vi) данни от изпитвания само по отношение на емисиите от изпускателната уредба:

— спецификации на горивото, използвано при изпитването (например еталонно гориво или гориво от търговската мрежа),

— условия на изпитването (температура, влажност, инерционна маса на динамометричния стенд),

— регулировка на динамометричния стенд (напр. регулировка на мощността),

— резултати от изпитването (за най-малко три различни превозни средства от една фамилия);

vii) данни от изпитвания само за $IUPR_M$:

— всички необходими данни, свалени от превозното средство

— за всеки параметър на следене се отчита само отношението при работа в реални условия IUPRM

2.5.12. записи на показанията на СБД;

2.5.13. за снемане на извадки за $IUPR_M$ следното:

— средната стойност на отношенията при работа в реални условия $IUPR_M$ на всички подбрани превозни средства за всеки параметър на следене съгласно точки 3.1.4 и 3.1.5 от допълнение 1 към приложение XI;

— процентът на подбрани превозни средства, чието $IUPR_M$ е поголямо или равно на минималната стойност, приложима за параметър на следене съгласно точки 3.1.4 и 3.1.5 от допълнение 1 към приложение XI.

▼**M1**

3. ПОДБОР НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

3.1. Информацията, събрана от производителя, трябва да бъде достатъчно изчерпателна, за да гарантира, че представянето в експлоатация може да бъде оценено за нормални експлоатационни условия. Извадката на производителя трябва да произлиза от поне две държави-членки, предлагащи значително различаващи се експлоатационни условия за превозните средства (освен ако се продава само в една държава-членка). При избора на държавите-членки трябва да бъдат взети предвид такива фактори като различията в горивата, условията на околната среда, средната скорост на движение по пътищата и комбинацията от движение в градски условия и по автомагистрали.

За изпитванията, свързани с $IUPR_M$ на СБД, в извадката на изпитването се включват само превозните средства, които отговарят на критериите от точка 2.2.1 на допълнение 1.

3.2. При избирането на държавите-членки за подбор на превозни средства, производителят може да избере превозни средства от държава-членка, която се смята за представителна в особено голяма степен. В такъв случай производителят трябва да докаже на одобряващия орган, издал одобрението на тип, че изборът е представителен (напр. поради това, че на пазара се реализират най-големите годишни продажби от дадена фамилия превозни средства в рамките на Съюза). Когато за дадена фамилия е необходимо да се подложат на изпитване повече от една извадкова партида, както е определено в точка 3.5., превозните средства от втората и третата извадкова партида трябва да отразяват такива експлоатационни условия за превозните средства, които се различават от условията за първата извадка.

3.3. Изпитването за емисии може да бъде осъществено в изпитвателни съоръжения, намиращи се на различен пазар или в различен регион от тези, където са били избрани превозните средства.

3.4. Производителят трябва да извършва непрекъснато изпитванията за съответствие в експлоатация на емисиите от изпускателната уредба, отразявайки производствения цикъл на подходящи типове превозни средства, принадлежащи към дадена експлоатационна фамилия. Максималният период между започването на две проверки на съответствието в експлоатация не може да надвишава 18 месеца. В случая на типове превозни средства, обхванати от разширение на типовото одобрение, което не е изисквало изпитване за емисии, този период може да бъде удължен най-много до 24 месеца.

3.5. **Размер на извадките**

3.5.1. При прилагането на статистическата процедура, определена в допълнение 2 (т.е. за емисиите от изпускателната уредба), броят на извадковите партиди зависи от обема на годишните продажби в Съюза на дадена експлоатационна фамилия, както е определено в следната таблица:

Регистрации в ЕС — на календарна година (за емисиите от изпускателната уредба) — на превозни средства от СБД фамилия с IUPR през периода на извадката.	Брой на извадковите партиди
до 100 000	1
между 100 001 и 200 000	2
над 200 000	3

▼M1

3.5.2. За IUPR броят на извадковите партиди, който трябва да бъде взет, е описан в таблицата в точка 3.5.1 и се основава на броя на превозните средства във фамилия СБД, които са одобрени с IUPR (предмет на извадката).

За първия извадков период на дадена фамилия СБД, всички одобрени типове превозни средства с IUPR в нея, се вземат предвид за извадката. За следващите извадкови периоди, за извадката се вземат предвид само типове превозни средства, които не са били подложени на изпитване или не са били обхванати от одобрения за емисии, които са разширени от предходния извадков период.

За фамилии, състоящи се от по-малко от 5 000 регистрации в ЕС, които се вземат предвид за извадката през извадковия период, минималният брой превозни средства в извадкова партида е шест. За всички останали фамилии минималният брой превозни средства в извадкова партида е петнадесет.

Всяка извадкова партида представя по подходящ начин структурата на продажбите, т.е. така че да бъдат представени поне видовете превозни средства в големи бройки (≥ 20 % от общите продажби за дадена фамилия).

4. Въз основа на проверката, посочена в раздел 2, одобряващият орган предприема едно от следните решения и действия:

а) решава, че съответствието в експлоатация за тип превозно средство, експлоатационна фамилия превозни средства или фамилия СБД превозни средства е задоволително и не предприема по-нататъшни действия;

б) решава, че предоставената от производителя информация е недостатъчна за целите на вземане на решение и отправя искане към производителя за допълнителна информация или за данни от изпитвания;

в) решава въз основа на данни от програми за надзорни изпитвания на одобряващия орган или на държава-членка, че предоставената от производителя информация е недостатъчна за целите на вземане на решение и отправя искане към производителя за допълнителна информация или данни от изпитвания;

г) решава, че съответствието в експлоатация на тип превозно средство в състава на експлоатационна фамилия или на фамилия СБД е незадоволително и предприема стъпки за подлагане на този тип превозно средство или на фамилия СБД на изпитванията в съответствие с допълнение 1.

Ако според проверката на $IUPR_M$ критериите за изпитване на точки 6.1.2, букви а) или б) от допълнение 1 са изпълнени за превозни средства в извадкова партида, органът, издаващ одобрението, трябва да предприеме по-нататъшните действия, описани в буква г) от настоящата точка.

4.1. Когато се счете, че за да се провери съответствието на устройствата за контрол на емисиите с изискванията за тяхното функциониране по време на експлоатация, е необходимо да се проведат изпитвания от тип 1, тези изпитвания трябва да се проведат съгласно процедура за изпитване, отговаряща на статистическите критерии, определени в допълнение 2.

4.2. Одобряващият орган съвместно с производителя избира извадка от превозни средства с достатъчен пробег, за които може да се приеме, че са използвани при нормални условия. При избора на образци трябва да се извърши консултация с производителя и да му се разреши да присъства на потвърждаващите проверки на превозните средства.

4.3. Производителят има право под надзора на одобряващия орган да извърши проверки, дори и от разрушително естество, на онези превозни средства, чиито нива на емисиите надвишават граничните стойности, с оглед установяване на възможните причини за влошаване, които не могат да бъдат отдадени на самия производител (напр. употребата на бензин, съдържащ олово, преди датата на изпитването). Когато резултатите от проверките потвърдят съществуването на такива причини, тези резултати се изключват от проверката за съответствие.

▼**M1**

Допълнение 1

Проверка на съответствие в експлоатация

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. В настоящото допълнение се определят критериите за подбор на превозните средства за изпитване, посочени в раздел 4, и процедурите за контрол на съответствието на превозните средства в експлоатация.

2. КРИТЕРИИ ЗА ПОДБОР

Критериите за приемане на избрано превозно средство по отношение на емисиите от изпускателната уредба са определени в точки 2.1—2.8, а за $IUPR_M$ в точки 2.1—2.5.

2.1. Превозното средство трябва да принадлежи към тип превозни средства, одобрен съгласно настоящия регламент и включен в сертификат за съответствие съгласно Директива 2007/46/ЕО. За проверка на $IUPR_M$ превозното средство трябва да бъде одобрено съгласно стандартите за СБД Евро 5 +, Евро 6 – plus IUPR или по-нови. То трябва да е регистрирано и да е било използвано в Съюза.

2.2. Превозното средство трябва да е било в експлоатация най-малко 15 000 km или 6 месеца — под внимание се взема настъпилото по-късно от двете събития, и най-много 100 000 km или 5 години — под внимание се взема настъпилото по-рано от двете събития.

2.2.1. За проверка на $IUPR_M$ в извадката се включват само превозни средства, за които:

а) са събрани достатъчно експлоатационни данни, необходими за изпитване на параметъра на следене.

За параметри на следене, които трябва да отговарят на и да проследяват и доставят данни за това отношение съгласно точка 3.6.1 от допълнение 1 към приложение XI, достатъчно експлоатационни данни за дадено превозно средство означава знаменател, който отговаря на критериите, посочени по-долу. Както е определено в точки 3.3 и 3.5 от допълнение 1 към приложение XI, за параметър на следене, който трябва да се подложи на изпитване, знаменателят трябва да е равен или по-голям от една от следните стойности:

i) 75 за параметри на следене на системата за бензинови пари, на системата за вторичен въздух и за параметри на следене с увеличен знаменател в съответствие с точка 3.3.2 букви а), б) или в) от допълнение 1 към приложение XI (например параметри на следене за пускане при студен двигател, на климатична система и т.н.), или

ii) 25 за параметри на следене на филтъра за частици и на катализатора на окисляването, използващи увеличен знаменател в съответствие с точка 3.3.2, буква г) от допълнение 1 към приложение XI, или

iii) 150 за параметри на следене на катализатора, кислородния датчик, рециркулацията на отработили газове, системата за променливо газоразпределение и всички останали компоненти;

б) не са били подлагани на неправомерна външна употреба или намеса или са оборудвани с допълнителни или изменени части, което би довело до това системата за бордова диагностика да не отговаря на изискванията на приложение XI.

2.3. Трябва да има сервизна документация, удостоверяваща, че превозното средство е поддържано правилно, т.е. е било подложено на сервизни обслужвания съгласно препоръките на производителя.

▼M1

2.4. Превозното средство не показва признаци на неправилно използване (напр. за състезателни цели, претоварване, зареждане с неподходящо гориво и др.), или други фактори (напр. вмешателство), които биха могли да повлияят на показателите на емисиите. Вземат се под внимание кодовете за неизправност и данните за пробега, запаметени в компютъра. Превозното средство не се избира за изпитване, ако запаметената в компютъра информация показва, че то е било използвано след възникване на код за неизправност и не е бил извършен своевременен ремонт.

2.5. Не трябва да е извършван неразрешен съществен ремонт на двигателя или на превозното средство.

2.6. Съдържанието на олово и сяра в проба гориво, взета от резервоара на превозното средство, трябва да отговаря на действащите стандарти, посочени в Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета [1] и не трябва да има доказателства за използването на неподходящо гориво. Могат да бъдат извършени проверки в изпускателната уредба.

2.7. Не трябва да има признаци за проблеми, които биха могли да изложат на опасност персонала в лабораторията.

2.8. Всички компоненти на системата против замърсяване в превозното средство трябва да отговарят на действащото типово одобрение.

3. ДИАГНОСТИКА И ПОДДРЪЖКА

Диагностиката и всяка друга необходима обичайна поддръжка на превозните средства, одобрени за изпитване, трябва да се извърша преди да се измерят емисиите от изпускателната уредба в съответствие с процедурата, определена в точки 3.1—3.7.

3.1. Извършват се следните проверки: проверки на въздушния филтър, на всички задвижващи ремъци, нивото на всички течности, капачката на радиатора, на целостта на всички гъвкави тръбопроводи под налягане и електрическите проводници, свързани със системата против замърсяване; проверки за неправилни регулировки на и/или вмешателство върху компонентите на запалването, дозирането на гориво и устройството за контрол на замърсяването. Всички несъответствия трябва да бъдат документирани.

3.2. Проверява се нормалното функциониране на СБД. Всички признаци за неправилно функциониране в паметта на СБД трябва да бъдат документирани и да се извършат необходимите ремонти. В случай че се задейства индикатор за неизправност на по време на цикъла за предварителна подготовка, повредата може да бъде идентифицирана и отстранена. Изпитването може да бъде повторено и да бъдат използвани резултатите на ремонтираното превозно средство.

3.3. Запалителната система трябва да бъде проверена и дефектните части да се подменят, например запалителни свещи, електрически проводници и т.н.

3.4. Трябва да бъде проверено сгъстяването. В случай, че резултатът е незадоволителен, превозното средство не се приема.

3.5. Параметрите на двигателя трябва да се проверят съгласно спецификациите на производителя и да се регулират при необходимост.

3.6. Ако в рамките на 800 km превозното средство трябва да премине през планово техническо обслужване, то трябва да се проведе съгласно инструкциите на производителя. Независимо от показанието на километропоказателя, при желание на производителя маслениият и въздушният филтър могат да се сменят.

3.7. При приемане на превозното средство горивото трябва да се замени със съответното еталонно гориво за изпитване на емисиите, освен когато производителят се съгласи да се използва гориво от търговската мрежа.

[1] ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58.

▼**M1**

4. ИЗПИТВАНЕ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

4.1. Когато е необходимо да се направи проверка на превозни средства, се извършва изпитване за измерване на емисиите им в съответствие с Приложение III, върху превозни средства, преминали предварителна подготовка и избрани в съответствие с изискванията в раздели 2 и 3 на настоящото допълнение. Това изпитване включва единствено измерването на бройната концентрация на частиците в емисиите на превозни средства, получили одобрение съгласно нормата за емисии Евро 6 в категории W, X и Y, както са определени в таблица 1 от допълнение 6 към приложение I. Подготвителни цикли в допълнение на тези, определени в точка 5.3 на приложение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, се разрешават единствено ако са представителни за нормално шофиране.

4.2. Превозни средства, оборудвани със СБД, могат да бъдат проверявани за нормалното функциониране на индикацията за неизправности и др., свързани с нивата на емисиите (напр. граничните стойности на индикацията за неизправности, определени в приложение XI), сравнено с типово одобрените спецификации.

4.3. СБД може да бъде проверявана например за нива на емисиите над действащите гранични стойности, без да е налице индикация за неизправност, за системно погрешно задействане на индикатора за неизправност и за компоненти на СБД с установени дефекти или с влошено качество.

4.4. Когато компонент или система работят по начин, който не е включен в сертификата за одобряване на типа и/или в информационния пакет за този тип превозно средство, и когато съгласно член 13, параграфи 1 или 2 от Директива 2007/46/ЕО не се разрешава такова отклонение, а СБД не отчита неизправност, този компонент или система не трябва да се подменят преди изпитване за емисиите, освен ако не е установено, че компонентът или системата са били подложени на неправомерна употреба или намеса или повредени по начин, който не позволява СБД да установи произтичащата от това неизправност.

5. ОЦЕНКА НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ЕМИСИИ

5.1. Резултатите от изпитванията се подлагат на процедурата за оценяване в съответствие с допълнение 2.

5.2. Резултатите от изпитванията не трябва да се умножават по коефициенти на влошаване.

6. ПЛАН ЗА КОРИГИРАЩИ МЕРКИ

6.1. Органът за одобрение на типа изисква от производителя да представи план за коригиращи действия с оглед да се отстрани това състояние на несъответствие, когато:

6.1.1. явно надвишаващи пределните стойности относно емисиите от следните условия:

а) условията, определени в точка 3.2.3 на допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, и ако одобряващият орган и производителят са съгласни, че наднормените емисии се дължат на същата причина; или

б) условията, определени в точка 3.2.4 на допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, ако одобряващият орган е установил, че наднормените емисии се дължат на същата причина.

▼**M1**

6.1.2. За IUPRM за конкретен параметър на следене са спазени следните статистически условия в извадката за изпитване, чийто размер се определя съгласно точка 3.5 на настоящото приложение:

а) За превозни средства, сертифицирани за отношение 0,1 в съответствие с точка 3.1.5 от допълнение 1 към приложение XI, събираните от превозните средства данни показват поне за един параметър на следене M в извадката за изпитване, че или средното отношение при работа в реални условия на извадката за изпитване е по-малко от 0,1, или че за 66 % или повече от превозните средства, съставляващи извадката за изпитване отношението при работа в реални условия е по-малко от 0,1.

б) За превозни средства, сертифицирани за пълни отношения в съответствие с точка 3.1.4 от допълнение 1 към приложение XI, събираните от превозните средства данни показват поне за един параметър на следене M в извадката за изпитване, че или средното отношението при работа в реални условия в извадката за изпитване е по-малко от стойността на Testmin(M), или че за 66 % или повече от превозните средства, съставляващи извадката за изпитване, отношението при работа в реални условия е по-малко от Testmin(M).

Стойността на Test min(M) е, както следва:

i) 0,230, ако параметърът на следене M трябва да има отношение при работа в реални условия от 0,26;

ii) 0,460, ако параметърът на следене M трябва да има отношение при работа в реални условия от 0,52;

iii) 0,297, ако параметърът на следене M трябва да има отношение при работа в реални условия от 0,336,

съгласно точка 3.1.4 от допълнение 1 на приложение XI.

6.2. Планът за коригиращи мерки трябва да бъде предоставен на органа, издаващ типовото одобрение, не по-късно от 60 работни дни, считано от датата на уведомлението, посочено в точка 6.1. Орган, издаващ одобрение на тип, обявява в срок от 30 работни дни дали одобрява или не одобрява плана за коригиращи мерки. Ако обаче производителят може да убеди компетентния одобряващ орган, че е необходимо повече време за проучване на несъответствието с цел предоставяне на план за коригиращи мерки, тогава срокът се удължава.

6.3. Коригиращите мерки важат за всички превозни средства, за които има вероятност да бъдат засегнати от същата неизправност. Преценява се необходимостта от промени на документите за одобряване на типа.

6.4. Производителят предоставя екземпляр от всички съобщения, отнасящи се до плана за коригиращи мерки, и също води отчет за кампанията за отстраняване на дефектите на продукцията и предоставя периодични отчети за състоянието пред одобряващия орган.

6.5. Планът за коригиращи мерки включва изискванията, определени в точки 6.5.1—6.5.11. Производителят трябва да даде уникално идентификационно име или номер на плана за коригиращи мерки.

6.5.1. Описание на всеки тип превозно средство, включен в плана за коригиращи мерки.

6.5.2. Описание на специфичните модификации, изменения, ремонти, корекции, настройки или други промени, които трябва да се извършат с цел привеждане в съответствие на превозните средства, включително кратко описание на данните и на техническите проучвания в подкрепа на решението на производителя да предприеме конкретните за случая мерки за отстраняване на несъответствието.

6.5.3. Описание на начина, по който производителят уведомява собствениците на превозните средства.

▼M1

6.5.4. Описание на правилната поддръжка или експлоатация, ако има такива, които производителят поставя като условие за правото на ремонт по плана за коригиращи мерки, както и обяснение на мотивите на производителя да наложи такива условия. Не могат да се налагат никакви условия за поддръжка или експлоатация, освен ако не е възможно да се докаже, че те са свързани с несъответствието и коригиращите мерки.

6.5.5. Описание на процедурата за отстраняване на несъответствието, която трябва да се следва от собствениците на превозните средства. Това описание трябва да включва дата, след която могат да се предприемат коригиращите мерки, предполагаемото време за ремонта в сервиза, както и мястото, където той може да се извърши. Ремонтът трябва да бъде извършен своевременно, в разумен срок след предаването на превозното средство.

6.5.6. Копие от информацията, изпратена на собственика на превозното средство.

6.5.7. Кратко описание на системата, която използва производителят, за да гарантира доставянето на достатъчно компоненти или системи за изпълнение на коригиращите операции. Трябва да се посочи датата, на която ще са налични достатъчно компоненти или системи за започване на кампанията.

6.5.8. Копие от всички инструкции, които трябва да бъдат изпратени на онези лица, които ще извършат ремонта.

6.5.9. Описание на въздействието на предлаганите коригиращи мерки върху емисиите, разхода на гориво, управляемостта и безопасността на всеки тип превозно средство, включен в плана за коригиращи мерки, заедно с данни и технически проучвания, които подкрепят тези заключения.

6.5.10. Всякаква друга информация, отчети или данни, които органът за одобряване на типа може да прецени за необходими за оценка на плана за коригиращи мерки.

6.5.11. Когато планът за коригиращи мерки включва извеждане от експлоатация за отстраняване на дефекти, на органа за одобряване на типа се предоставя описание на метода за удостоверяване на извършения ремонт. Когато се използва етикет, се предоставя също и образец от него.

6.6. От производителя може да се изиска да проведе разумно проектирани и необходими изпитвания на компоненти и превозни средства, които са били променени, ремонтирани или модифицирани съгласно предложение, с цел демонстриране ефективността на промяната, ремонта, или модификацията.

6.7. Производителят е отговорен за воденето на документация за всяко върнато и ремонтирано превозно средство, както и за сервиза, в който е извършен ремонтът. При поискване, на органа за одобряване на типа трябва да бъде предоставен достъп до документацията за период от 5 години от осъществяването на плана за коригиращи мерки.

6.8. Ремонтът и модификациите или добавянето на ново оборудване трябва да бъдат отразени в сертификат, предоставен от производителя на собственика на превозното средство.

▼**M1**

Допълнение 2

Статистическа процедура за изпитване на съответствието на превозни средства в експлоатация по отношение на емисиите от изпускателната уредба

1. Настоящата процедура се използва за проверка на изискванията за съответствие на превозните средства в експлоатация при изпитване от тип 1. Прилага се съответният статистически метод, определен в допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, описани в раздели 2—9 от настоящото допълнение.

2. Бележка 1 не се прилага.

3. Точка 3.2 се разбира, както следва:

   Дадено превозно средство се определя като източник на замърсяване, когато са изпълнени условията, посочени в точка 3.2.2.

4. Точка 3.2.1 не се прилага.

5. В точка 3.2.2, препратката към ред Б на таблицата в точка 5.3.1.4 се разбира като препратка към таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 5, и към таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 6.

6. В точки 3.2.3.2.1 и 3.2.4.2, препратката към раздел 6 на допълнение 3 се разбира като препратка към раздел 6 на допълнение 1 към приложение II към настоящия регламент.

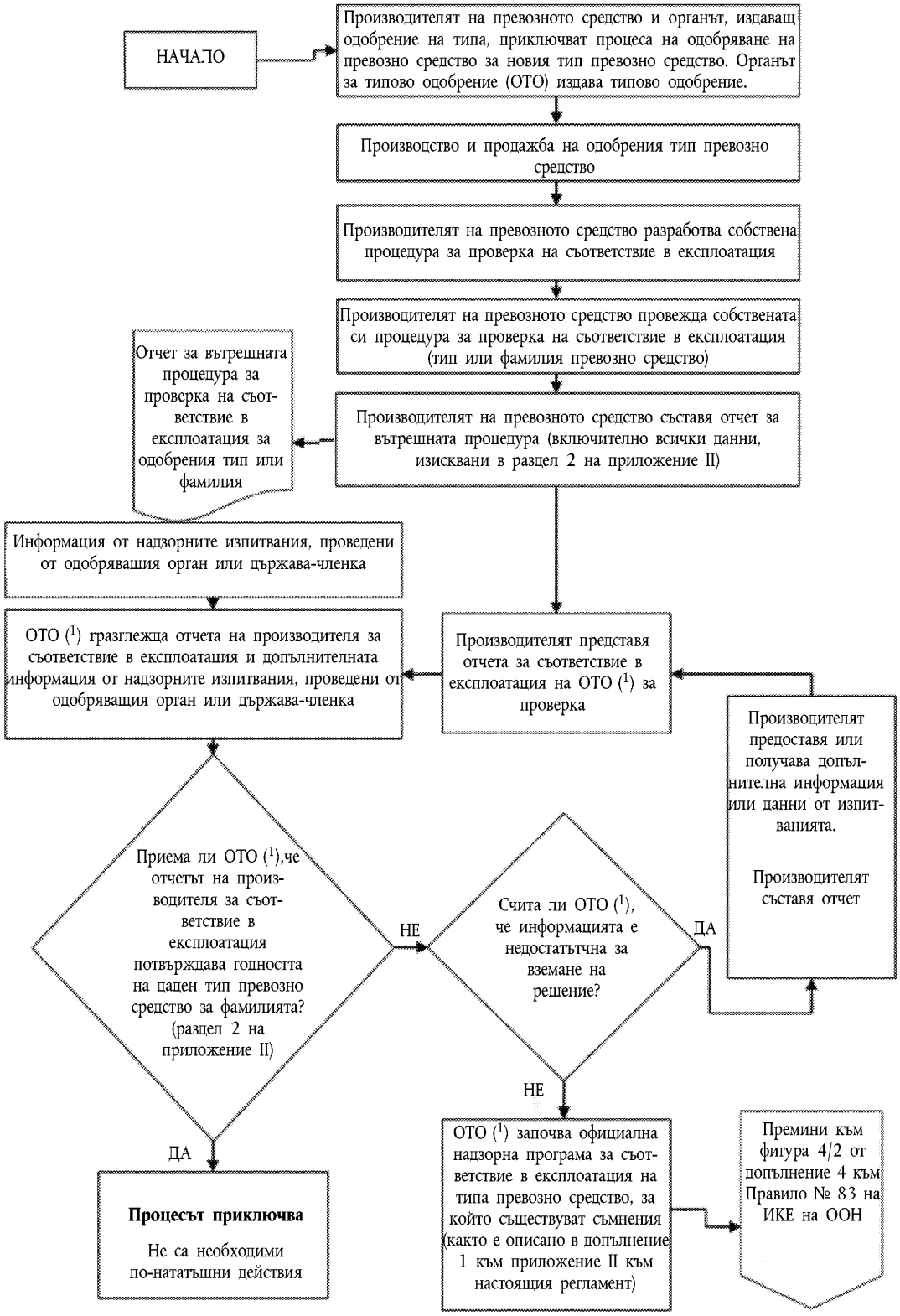
7. В бележки 2 и 3 препратката към ред А на таблицата в точка 5.3.1.4 се разбира като препратка към таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 5, и към таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 6.

8. В точка 4.2, препратката към точка 5.3.1.4 се разбира като препратка към таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 5, и към таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 6.

9. Фигура 4/1 се заменя със следната фигура:

▼M1

„Фигура 4/1



(1) В този случай ОТО е одобряващият орган, издал типовото одобрение, съгласно настоящия регламент.“

▼**M1**

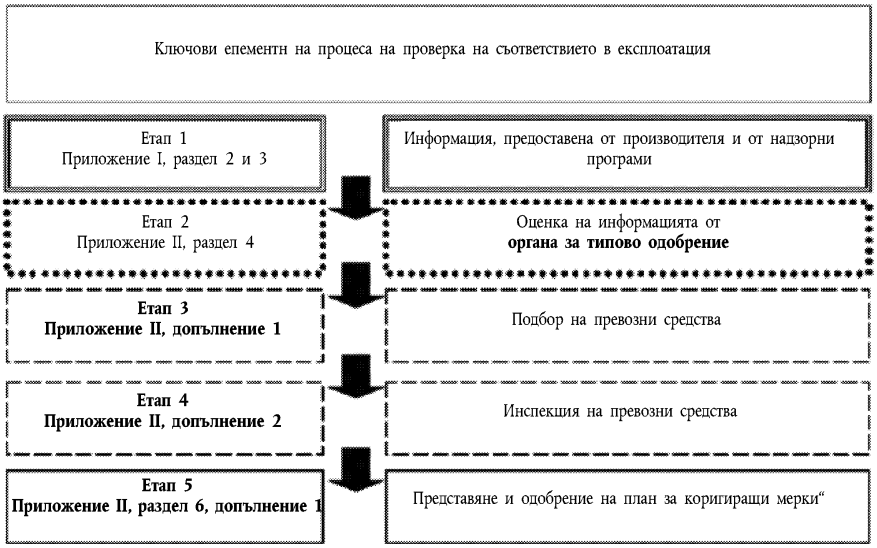
Допълнение 3

Отговорности за съответствие в експлоатация

1. Процесът на проверка на съответствието в експлоатация е онагледен на фигура.1.
2. Производителят трябва да събере всичката необходима информация, за да отговори на изискванията на настоящото приложение. Одобряващият орган може също така да вземе предвид информация от надзорни програми.
3. Одобряващият орган провежда всички процедури и изпитвания, които са необходими да гарантират, че са изпълнени изискванията относно съответствието в експлоатация (етапи 2—4).
4. В случай, че възникнат различия или разногласия при оценката на предоставената информация, одобряващият орган отправя искане за разяснение към техническата служба, провела изпитването за одобряване на типа.
5. Производителят трябва да състави и изпълни план за коригиращи мерки. Този план трябва да бъде одобрен от одобряващия орган преди неговото изпълнение (етап 5).

Фигура 1

Онагледяване на процеса на проверка на съответствието в експлоатация



▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ПРОВЕРКА НА СРЕДНИТЕ СТОЙНОСТИ НА ЕМИСИИТЕ ОТ ИЗПУСКАТЕЛНАТА ТРЪБА ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИ УСЛОВИЯ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

(ИЗПИТВАНЕ ОТ ТИП 1)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящото приложение описва процедурата за изпитване от тип 1 за проверяване на средните стойности на емисиите от изпускателната тръба при определени условия на околната среда.

2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Общите изисквания са тези, определени в параграф 5.3.1 на Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, описани в раздели 2.2.—2.5.

2.2. Превозните средства, които са предмет на изпитването, определено в параграф 5.3.1.1., са всички превозни средства, попадащи в обхвата на настоящия регламент.

2.3. Замърсителите, определени в параграф 5.3.1.2.4, са всички замърсители, включени в таблици 1 и 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007.

2.4. Препратката в параграф 5.3.1.4. към коефициентите на влошаване от параграф 5.3.6. се разбира като препратка към коефициентите на влошаване, определени в приложение VII към настоящия регламент.

2.5. Посочените в параграф 5.3.1.4. гранични стойности на емисиите се разбират като препратка към граничните стойности на емисиите, определени в таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 5, и в таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 6.

2.6. Изисквания за превозни средства, задвижвани с ВНГ, природен газ или биометан

2.6.1. Общите изисквания за изпитване на превозни средства, задвижвани с ВНГ, природен газ или биометан, са тези, определени в раздел 1 на приложение 12 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

3. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

▼M1

3.1. Техническите изисквания са тези, определени в приложение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, изложени в точки 3.2—3.12 Считано от датите, определени във второто изречение на член 10, параграф 6 на Регламент (ЕО) № 715/2007, масата на частиците (PM) и броят на частици (P) се определят съгласно процедурата за изпитване на емисиите, определена в раздел 6 от приложение 4а към правило № 83 на ИКЕ на ООН, серия изменения 05, притурка 07, като се използва оборудването за изпитване, описано в точки съответно 4.4 и 4.5 от него.

▼B

3.2. Еталонните горива, определени в параграф 3.2. се разбират като препратка към съответните спецификации на еталонни горива в приложение IX към настоящия регламент.

▼M3

3.3. Приема се, че отработилите газове, споменати в параграф 4.3.1.1., съдържат метан, вода и водород:

„…(HFID). Той трябва да бъде калибриран с газ пропан, изразено в еквивалент на въглеродни атоми (C_1).

▼M3

Анализ на метан (CH_4):

Анализаторът трябва да бъде газов хроматограф с пламъчнойонизационен детектор (FID) или пламъчнойонизационен детектор (FID) с неметанов сепаратор, калибриран с газ метан, изразено в еквивалент на въглеродни атоми (C_1).

Анализ на вода (H_2O):

Анализаторът трябва да бъде недисперсен инфрачервен анализатор (NDIR) от абсорбционен тип. NDIR се калибрира с водна пара или с пропилен (C_3H_6). Ако калибрирането на NDIR се извършва с водна пара, трябва се гарантира, че през това време в тръбите и връзките не протича кондензационен процес. Ако NDIR се калибрира с пропилен, производителят на анализатора предоставя информация за преобразуването на концентрацията на пропилена в съответната концентрация на водна пара. Стойностите на концентрацията се проверяват периодично от производителя на анализатора, най-малко веднъж годишно.

Анализ на водород (H_2):

Анализаторътът трябва да бъде масспектрометър от тип със секторно поле, калибриран с водород.

Азотни оксиди (NO_x)…“

3.3.a. Приема се, че чистите газове, споменати в параграф 4.5.1., включват пропилен:

„…пропан: (минимална чистота 99,5 процента).

пропилен: (минимална чистота 99,5 процента).“

▼B

3.4. Въглеводородните съотношения в параграф 8.2. се разбират по следния начин:

За бензин ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)	d = 0,631 g/l
За дизелово гориво ($C_1H_{1,86}O_{0,005}$)	d = 0,622 g/l
За ВНГ ($C_1H_{2,525}$)	d = 0,649 g/l
За ПГ/биометан (CH_4)	d = 0,714 g/l
За етанол (E85) ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$)	d = 0,932 g/l

▼M1

$C_1\ H_{2.61}\ O_{0\ 329}$ за етанол (E75)	d = 0,886 g/l

▼M3

За H2NG	$d = \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583A}$ g/l

където A е количеството NG/биометан в сместа от H2NG, изразено в обемни проценти

▼B

3.5. От съответните дати, определени в член 10, параграф 4 и член 10, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 715/2007, параграф 4.1.2. на допълнение 3 към приложение 4 се разбира по следния начин:

„Гуми

Изборът на гуми трябва да се основава на съпротивлението при търкаляне. Избират се гумите с най-висока стойност на съпротивлението при търкаляне, измерена съгласно ISO 28580.

Когато има повече от три стойности за съпротивлението при търкаляне на гума, се избира гумата с втората по големина стойност на съпротивлението при търкаляне.

Характеристиките на съпротивлението при търкаляне на гумите, с които са оборудвани произведени превозни средства, отразяват тези на гумите, използвани за целите на одобряването на типа.“

▼B

3.6. Параграф 2.2.2. на допълнение 5 към приложение 4 включва:

„ … концентрации на CO_2, CO, THC, CH_4 и NO_X …“

3.7. Параграф 1 на допълнение 8 към приложение 4 се изменя и гласи следното:

„ …. Няма корекция на влажност за THC, CH_4 и CO, …“

▼M3

3.8. Втора алинея от параграф 1.3. на допълнение 8 към приложение 4 се разбира по следния начин:

„… Коефициентът на разреждане се изчислява, както следва:

За всяко еталонно гориво, с изключение на водород

$$DF = \frac{X}{C_{CO2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}}$$

За гориво със състав CxHyOz общата формула е:

$$X = 100\frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3,76 \cdot \left(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2}\right)}$$

Конкретно за H2NG формулата е:

$$X = \frac{65,4 \cdot A}{4,922A + 195,84}$$

За водород коефициентът на разреждане се изчислява, както следва:

$$DF = \frac{X}{C_{H2O} - C_{H2O-DA} + C_{H2} \cdot 10^{-4}}$$

За еталонните горива, съдържащи се в приложение IX, стойностите на X са следните:

Гориво	X
Бензин (E5)	13,4
Дизелово гориво (B5)	13,5
LPG	11,9
NG/биометан	9,5
Етанол (E85)	12,5
Етанол (E75)	12,7
Водород	35,03

В тези формули:

C_{CO2} = концентрация на CO_2 в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за взимане на проби, изразена в обемни проценти,

C_{HC} = концентрация на HC в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за взимане на проби, изразена в ppm въглероден еквивалент,

C_{CO} = концентрация на CO в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за взимане на проби, изразена в ppm,

C_{H20} = концентрация на H_2O в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за взимане на проби, изразена в обемни проценти,

▼M3

C_{H20-DA} = концентрация на H_2O в използвания за разреждане въздух, изразена в обемни проценти,

C_{H2} = концентрация на водород в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за взимане на проби, изразена в ppm,

A = количеството NG/биометан в сместа от H2NG, изразено в обемни проценти.“

▼B

3.9. В допълнение на изискванията от параграф 1.3. на допълнение 8 към приложение 4 се прилагат следните изисквания:

Концентрацията на неметанови въглеводороди се изчислява по следната формула:

$C_{NMHC} = C_{THC} — (Rf_{CH4} \times C_{CH4})$

където:

C_{NMHC} = коригирана концентрация на NMHC в разредения газ от изпускателната тръба, изразена в ppm въглероден еквивалент,

C_{THC} = концентрация на THC в разредения газ от изпускателната тръба, изразена в ppm въглероден еквивалент и коригирана с количеството на THC, съдържащо се в разредения въздух,

C_{CH4} = концентрация на CH_4 в разредения газ от изпускателната тръба, изразена в ppm въглероден еквивалент и коригирана с количеството на CH_4, съдържащо се в разредения въздух,

Rf_{CH4} = е коефициентът на предавателна характеристика на FID към метан, както е определен в параграф 2.3 на допълнение 6 към приложение 4.

3.10. Параграф 1.5.2.3 на допълнение 8 към приложение 4 включва:

$Q_{THC} = 0{,}932$ в случая на етанол (E85)

▼M1

$Q_{THC} = 0{,}932$ в случая на етанол (E75)

▼B

3.11. Препратка към HC се разбира като препратка към THC в следните параграфи:

а) параграф 4.3.1.1;

б) параграф 4.3.2;

в) допълнение 6, параграф 2.2;

г) допълнение 8, параграф 1.3;

д) допълнение 8, параграф 1.5.1.3;

▼B

е) допълнение 8, параграф 1.5.2.3;

ж) допълнение 8, параграф 2.1.

3.12. Препратката към въглеводороди се разбира като препратка към общо въглеводороди в следните параграфи:

а) параграф 4.3.1.1;

б) параграф 4.3.2;

в) параграф 7.2.8.

3.13. Технически изисквания за превозно средство, оборудвано със система с периодично регенериране

3.13.1. Техническите изисквания са тези, определени в раздел 3 на приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, описани в раздели 3.13.2.—3.13.4.

3.13.2. Препратката към приложение 1, точки 4.2.11.2.1.10.1.—4.2.11.2.1.10.4. или точки 4.2.11.2.5.4.1.—4.2.11.2.5.4.4. в раздел 3.1.3. се разбират като препратки към точки 3.2.12.2.1.11.1.—3.2.12.2.1.11.4. или точки 3.2.12.2.6.4.1.—3.2.12.2.6.4.4. от допълнение 3 към приложение I към Регламент (ЕО) № 692/2008.

3.13.3. По искане на производителя и след одобряване от страна на техническата служба, специфичната за системите с периодично регенериране процедура за изпитване не се прилага за устройството за регенерация, ако производителят представи пред одобряващия орган данни, според които по време на циклите с настъпване на регенериране емисиите остават под нормите, посочени в таблица 1 или 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007, приложими за въпросната категория превозни средства.

3.13.4. Емисионните норми могат да бъдат превишени при устройства с периодично регенериране по време на цикли, в които настъпва регенериране. Когато регенерирането на устройството за контрол на замърсяването, се извърши поне веднъж по време на изпитване от тип 1 и то вече е било регенерирано поне веднъж по време на подготвителния цикъл на превозното средство, устройството се счита за система с непрекъснато регенериране, която не изисква специална процедура за изпитване.

▼M1

3.14. Считано от датите, определени в член 2 на Директива 2008/89/ЕО на Комисията ([1]), дневните светлини на превозните средства, определени в раздел 2 на Правило № 48 на ИКЕ на ООН ([2]), се включват през изпитвателния цикъл. Изпитваното превозно средство следва да бъде оборудвано със система от дневни лампи, която има най-високия разход на електроенергия сред системите от дневни лампи, които са монтирани от производителя на превозни средства от групата, представлявана от одобрения тип превозно средство. Производителят предоставя на органите за типово одобрение подходяща за това техническа документация.

([1]) ОВ L 257, 25.9.2008 г., стр. 14.
([2]) ОВ L 135, 23.5.2008 г., стр. 1.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ДАННИ ЗА ЕМИСИИТЕ, НЕОБХОДИМИ ЗА ПОЛУЧАВАНЕТО НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ ЗА ЦЕЛИТЕ НА ГОДНОСТТА ЗА ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА

Допълнение 1

ИЗМЕРВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ НА ВЪГЛЕРОДЕН ОКИС ПРИ РАБОТА НА ПРАЗЕН ХОД

(ИЗПИТВАНЕ ОТ ТИП 2)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящото допълнение описва процедурата за изпитване от тип 2 за измерване на емисиите на въглероден окис при работа на празен ход (нормална и повишена честота на въртене на двигателя).

2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Общите изисквания са тези, определени в параграф 5.3.7.1.—5.3.7.4. на Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, изложени в раздели 2.2., 2.3. и 2.4.

▼M1

2.2. Атомните отношения, определени в точка 5.3.7.3., се разбират по следния начин:

Hcv = атомно отношение на водород към въглерод

— за бензин (E5) 1,89

— за ВНГ 2,53

— за ПГ/биометан 4,0

— за етанол (E85) 2,74

— за етанол (E75) 2,61

▼M3

за H2NG: $\frac{1,256 \cdot A + 136}{0,654 \cdot A}$

където A е количеството NG/биометан в сместа от H2NG, изразено в обемни проценти

▼M1

Ocv = атомно отношение на кислород към въглерод

— за бензин (E5) 0,016

— за ВНГ 0,0

— за ПГ/биометан 0,0

— за етанол (E85) 0,39

— за етанол (E75) 0,329

▼B

2.3. Таблицата в раздел 2.2 на допълнение 4 към приложение I към настоящия регламент се допълва въз основа на изискванията, определени в раздели 2.2. и 2.4. на настоящото приложение.

2.4. В срок от 24 месеца от датата на издаване на типовото одобрение от техническата служба производителят трябва да потвърди точността на стойността на ламбда, отчетена към момента на издаване на типовото одобрение в съответствие с параграф 2.1 от настоящото допълнение като представителна за типично произведените превозни средства. Трябва да се направи оценка въз основа на изследвания и проучвания на произведени превозни средства.

▼B

3. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

3.1. Техническите изисквания са тези, определени в приложение 5 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, с изключенията, посочени в раздел 3.2.

3.2. Еталонните горива, определени в параграф 2.1 на приложение 5 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, се разбират като отнасящи се към спецификациите на съответните еталонни горива в приложение IX към настоящия регламент.

▼B

Допълнение 2

ИЗМЕРВАНЕ НА НЕПРОЗРАЧНОСТТА НА ДИМА

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящото допълнение описва изискванията за измерване на непрозрачността на емисиите от изпускателната тръба.

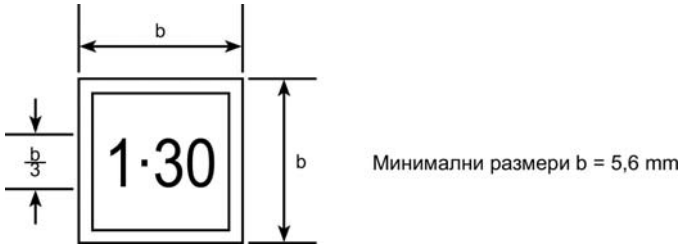
2. СИМВОЛ ЗА КОРИГИРАНАТА СТОЙНОСТ НА КОЕФИЦИЕНТА НА ПОГЛЪЩАНЕ

2.1. Към всяко превозно средство, отговарящо на изискванията за тип превозно средство, за който се отнася това изпитване, се прикрепя символ на коригирания коефициент на поглъщане. Символът представлява правоъгълник, който огражда цифра, изразяваща в m^{-1} стойността на коригирания коефициент на поглъщане, получена по време на процедурата на одобряване след изпитване при свободно ускорение. Методът на изпитване е описан в раздел 4.

2.2. Символът трябва да бъде ясно четлив и незаличим. Той трябва да бъде прикрепен на видно и лесно достъпно място, като точното местоположение се определя в добавката към сертификата за одобряване на типа, показан в допълнение 4 на приложение I.

2.3. Фигура IV.2.1 дава примерна схема на този символ.

Фигура IV.2.1



Горният символ показ

3. СПЕЦИФИКАЦИИ И ИЗПИТВАНИЯ

3.1. Спецификациите и изпитванията са тези, определени в част III, раздел 24 от Правило № 24 на ИКЕ на ООН, като важи изключението на тези процедури, посочено в раздел 3.2.

3.2. Препратката към приложение 2 в параграф 24.1 от Правило № 24 на ИКЕ на ООН се разбира като препратка към допълнение 2 към приложение X към настоящия регламент.

4. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

4.1. Техническите изисквания са тези, определени в приложения 4, 5, 7, 8, 9 и 10 към Правило № 24 на ИКЕ на ООН, с изключенията, посочени в раздели 4.2., 4.3. и 4.4.

4.2. **Изпитване при постоянни скорости по цялата крива на натоварване**

4.2.1. Препратките към приложение 1 в параграф 3.1. от приложение 4 към Правило № 24 на ИКЕ на ООН се разбират като препратки към допълнение 3 към приложение I към настоящия регламент.

4.2.2. Еталонното гориво, определено в параграф 3.2 от приложение 4 към Правило № 24 на ИКЕ на ООН, се разбира като препратка към еталонното гориво в приложение IX към настоящия регламент, подходящо за граничните стойности на емисиите, по които превозното средство е в процедура за одобряване на типа.

▼B

4.3. **Изпитване при свободно ускорение**

4.3.1. Препратките към таблица 2, приложение 2 в параграф 2.2 от приложение 5 към Правило № 24 на ИКЕ на ООН се разбират като референции към таблицата в точка 2.4.2.1 от допълнение 4 към приложение I към настоящия регламент.

4.3.2. Препратките към параграф 7.3 от приложение 1 в параграф 2.3 от приложение 5 към Правило № 24 на ИКЕ на ООН се разбират като референции към допълнение 3 към приложение I към настоящия регламент.

4.4. **Метод на „ИКЕ“ за измерване на мощността нето на двигатели със запалване чрез сгъстяване**

4.4.1. Препратките в параграф 7 от приложение 10 към Правило № 24 на ИКЕ на ООН към „допълнението към настоящото приложение“ и в параграфи 7 и 8 от приложение 10 към Правило № 24 на ИКЕ на ООН към „приложение 1“ се разбират като препратки към допълнение 3 към приложение I към настоящия регламент.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ПРОВЕРКА НА ЕМИСИИТЕ НА КАРТЕРНИ ГАЗОВЕ

(ИЗПИТВАНЕ ОТ ТИП 3)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящото приложение описва процедурата за изпитване от тип 3 за проверка на емисиите на картерни газове.

2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Общите изисквания за провеждане на изпитване от тип 3 са тези, определени в раздел 2 на приложение 6 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

3. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

3.1. Техническите изисквания са тези, определени в раздели 3—6 на приложение 6 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕМИСИИТЕ ОТ ИЗПАРЯВАНЕ

(ИЗПИТВАНЕ ОТ ТИП 4)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящото приложение описва процедурата за изпитване от тип 4, при което се определят емисиите на въглеводороди, получени при изпаряване от горивните системи на превозните средства.

2. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Техническите изисквания и спецификации са тези, определени в раздели 2—7 и допълнения 1 и 2 към приложение 7 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, изложени в раздели 2.2. и 2.3.

2.2. Еталонните горива, определени в параграф 3.2 от приложение 7 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, се разбират като препратки към спецификациите на съответните еталонни горива в приложение IX към настоящия регламент.

2.3. Препратката към параграф 8.2.5. в параграф 7.5.2. от приложение 7 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбира като референция към раздел 4 на приложение I към настоящия регламент.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ПРОВЕРКА НА ДЪЛГОТРАЙНОСТТА НА УСТРОЙСТВАТА ЗА КОНТРОЛ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО

(ИЗПИТВАНЕ ОТ ТИП 5)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящото приложение описва изпитванията за проверка на дълготрайността на устройствата за контрол на замърсяването. Изискванията за дълготрайност се изпълняват чрез използването на една от трите възможности, определени в точки 1.2., 1.3. и 1.4.

1.2. Изпитването на цялостната дълготрайност на превозното средство представлява изпитване за стареене за пробег от 160 000 километра, осъществен на изпитвателно трасе, по пътищата или върху динамометричен стенд.

1.3. Производителят може да избере да приложи изпитване за дълготрайност при стареене на изпитвателен стенд.

1.4. Като алтернатива на изпитването за дълготрайност, даден производител може да избере да приложи определения коефициент на влошаване от следната таблица.

Категория на двигателя	Определени коефициенти на влошаване						
	CO	THC	NMHC	NO_x	HC + NO_x	PM	P
С принудително запалване	1.5	1.3	1.3	1.6	—	1.0	1.0
Със запалване чрез сгъстяване (Евро 5)	1.5	—	—	1.1	1.1	1.0	1.0
Със запалване чрез сгъстяване (Евро 6) ([1])							

([1]) Коефициентите на влошаване за Евро 6 предстои да бъдат определени.

1.5. По искане на производителя, техническата служба може да проведе изпитването от тип 1 преди да е завършило изпитването за цялостна дълготрайност или за дълготрайност при стареене на изпитвателен стенд чрез използването на определените коефициенти на влошаване от таблицата по-горе. След завършването на изпитването за цялостна дълготрайност или за дълготрайност при стареене на изпитвателен стенд, техническата служба може да измени резултатите от изпитванията за одобряване на типа, регистрирани в допълнение 4 към приложение I, като замени определените коефициенти на влошаване от таблицата по-горе с измерените при изпитването за цялостна дълготрайност или за дълготрайност при стареене на изпитвателен стенд.

1.6. При липсата на определени коефициенти на влошаване за превозни средства със запалване чрез сгъстяване, отговарящи на норма Евро 6, производителите трябва да използват процедурите за изпитване за цялостна дълготрайност или за дълготрайност при стареене на изпитвателен стенд, за да определят коефициенти на влошаване.

1.7. Коефициентите на влошаване се определят чрез използването на процедурите, посочени в точки 1.2 и 1.3, или чрез използването на определените стойности от таблицата в точка 1.4. Коефициентите на влошаване се използват, за да установят спазването на изискванията за съответните гранични стойности на емисиите, посочени в таблици 1 и 2 от приложение 1 към Регламент (ЕО) № 715/2007 по време на периода на експлоатация на превозното средство.

2. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Техническите изисквания и спецификации са тези, определени в раздели 2—6 на приложение 9 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, изложени в подраздели 2.1.1—2.1.4.

▼B

2.1.1. Като алтернатива на изпитвателния цикъл за цялостна дълготрайност на превозното средство, описан в параграф 5.1. на приложение 9 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, производителят на превозното средство може да използва стандартния пътен цикъл (SRC), описан в допълнение 3 към настоящото приложение. Това изпитване продължава докато превозното средство измине най-малко 160 000 km.

2.1.2. Референцията към 80 000 km в параграф 5.3. и параграф 6 от приложение 9 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбира като референция към 160 000 km.

2.1.3. Препратката към параграф 5.3.1.4 в първия раздел на параграф 6 от приложение 9 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбира като препратка към таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 5, и таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 6.

2.1.4. Раздел 6, шеста алинея от приложение 9 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбира по следния начин:

За всеки замърсител се изчислява умножаващ коефициент на влошаване за емисиите на отработили газове от изпускателната тръба, както следва:

$$D.E.F. = \frac{Mi_2}{Mi_1}$$

По молба на производителя за всеки замърсител се изчислява кумулативен коефициент на влошаване за емисиите в отработилите газове от изпускателната тръба, както следва:

$$D.E.F. = Mi_2 - Mi_1$$

2.2. **Изпитване за дълготрайност при стареене на изпитвателен стенд**

2.2.1. В допълнение на техническите изисквания за изпитването за стареене на изпитвателен стенд, определени в раздел 1.3, се прилагат техническите изисквания, определени в настоящия раздел.

Горивото, което следва да се използва при изпитването, е определеното в параграф 3 на приложение 9 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

2.3.1. *Превозни средства с двигател с принудително запалване*

2.3.1.1. Следната процедура за изпитване за стареене на изпитвателен стенд се прилага за превозни средства с двигатели с принудително запалване, включително хибридни превозни средства, използващи катализатор като основно устройство за последваща обработка на емисиите.

Процедурата за изпитване за стареене на изпитвателен стенд изисква монтирането на системата „катализатор плюс кислороден датчик (сензор)“ на изпитвателен стенд за стареене на катализатора.

Стареенето на изпитвателния стенд се извършва, като се следва стандартния цикъл на изпитвателен стенд (SBC) за период от време, изчислен от уравнението за времето на стареене на изпитвателен стенд (BAT). Уравнението BAT изисква като входящи величини време-температурните данни на каталитичния конвертор, измерени при стандартния пътен цикъл (SRC), описан в допълнение 3 към настоящото приложение.

2.3.1.2. Стандартен цикъл на изпитвателен стенд (SBC). Стандартният процес на стареене на катализатор на изпитвателен стенд се извършва, като се следва стандартният цикъл на изпитвателен стенд (SBC). Стандартният цикъл на изпитвателен стенд (SBC) се провежда за период от време, изчислен по уравнението BAT. SBC е описан в допълнение 1 към настоящото приложение.

▼B

2.3.1.3. Време-температурни данни на катализатора. Температурата на катализатора трябва да бъде измерена поне през два пълни цикъла на SRC, описан в допълнение 3 към настоящото приложение.

Температурата на катализатора трябва да бъде измерена на мястото с най-висока температура в най-горещия катализатор на изпитваното превозно средство. Като алтернатива, температурата може да бъде измерена на друго място, при положение че бъде коригирана съгласно добра инженерна преценка така че да представлява температурата, измерена на най-горещото място.

Температурата на катализатора трябва да бъде измервана с минимална честота от един херц (едно измерване на секунда).

Резултатите от измерената температура на катализатора се подреждат в хистограма с температурни групи с диапазон не по-голям от 25 °C.

2.3.1.4. Време на стареене на изпитвателен стенд. Времето на стареене на изпитвателен стенд се изчислява по уравнението за времето на стареене на изпитвателен стенд (BAT), както следва:

te за температурна група = th e((R/Tr)-(R/Tv))

общо te = сбор на te за всички температурни групи

време на стареене на изпитвателен стенд = A (общо te)

където:

A = 1,1. Тази стойност коригира времето на стареене на катализатора, за да се отчете влошаването от източници, различни от топлинното стареене на катализатора.

R = топлинна реактивност на катализатора = 17 500

th = времето (в часове), измерено в рамките на предписаната температурна група от хистограмата на температурата на катализатора на превозно средство, коригирано за целия период на експлоатация на превозното средство, напр. ако хистограмата представя 400 km, а периодът на експлоатация е 160 000 km, всички времеви стойности от хистограмата следва да бъдат умножени с 400 (160 000/400).

Общо te = еквивалентното време (в часове), необходимо за остаряване на катализатора при температура Tr на изпитвателния стенд за стареене на катализатора, при използването на цикъла за стареене на катализатора, за да се постигне същата степен на влошаване на катализатора, получена вследствие на топлинно деактивиране за пробег от 160 000 km.

te за група = еквивалентното време (в часове), необходимо за остаряване на катализатора при температура Tr на изпитвателния стенд за стареене на катализатора, при използването на цикъла за стареене на катализатора, за да се постигне същата степен на влошаване на катализатора, получена вследствие на топлинно деактивиране при температурната група Tv за пробег от 160 000 km.

▼B

Tr = ефективната еталонна температура (в °K) на катализатора в режим на работа на изпитвателния стенд при цикъл на стареене на стенда. Ефективната температура е постоянната температура, която би предизвикала същата степен на остаряване, като различните температури, постигнати по време на цикъла на остаряване на изпитвателния стенд.

Tv = средната температура (в °K) на температурната група от хистограмата на температурата на катализатора при движение по пътя на превозното средство.

2.3.1.5. Ефективна референтна температура на SBC. Ефективната референтна температура при стандартният цикъл на изпитвателен стенд (SBC) се определя за действителната конструкция на каталитичната система и действителния изпитвателен стенд за стареене, които ще бъдат използвани при прилагане на следните процедури:

а) Измерване на данни за време при определена температура в каталитичната система на изпитвателния стенд за стареене на катализатора при следване на SBC. Температурата на катализатора трябва да бъде измерена на мястото с най-висока температура в най-горещия катализатор в системата. Като алтернатива, температурата може да бъде измерена на друго място, при положение че бъде коригирана така че да представлява температурата, измерена на най-горещото място.

Температурата на катализатора трябва да бъде измервана с минимална честота от един херц (едно измерване на секунда) в продължение на най-малко 20 минути процес на стареене на изпитвателен стенд. Резултатите от измерената температура на катализатора се подреждат в хистограма с температурни групи с диапазон не по-голям от 10 °C.

б) Уравнението за BAT се използва за изчисляване на ефективната референтна температура, като референтната температура (Tr) се изменя итеративно дотогава, докато изчисленото време на стареене стане равно на, или надвиши действителното време, представено в хистограмата на температурата на катализатора. Получената температура е ефективната референтна температура при SBC за тази каталитична система и този изпитвателен стенд за стареене.

2.3.1.6. Изпитвателен стенд за стареене на катализатора. Изпитвателният стенд за стареене на катализатора трябва да отговаря на SBC и да осигурява на входа на катализатора подходящ поток от отработили газове със съответния състав и температура.

Цялото оборудване и всички процедури за стареене на изпитвателен стенд трябва да регистрират съответната информация (като например за измерени съотношения A/F и за време при определена температура в катализатора), удостоверяваща, че действително е настъпило достатъчно остаряване.

2.3.1.7. Необходими изпитвания. За целите на изчисляването на коефициентите на влошаване, върху превозното средство за изпитване трябва да се проведат поне две изпитвания от тип 1 преди процедурата на стареене на изпитвателен стенд на устройствата, регулиращи замърсяването, и поне две изпитвания от тип 1 след повторното монтиране на преминалите през процедурата на стареене устройства, регулиращи замърсяването.

Производителят може да проведе допълнителни изпитвания. Изчисляването на коефициентите на влошаване трябва да бъде направено съгласно методиката на изчисляване, определена в параграф 6 от приложение 9 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, както е изменена с настоящия регламент.

▼B

2.3.2. *Превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване*

2.3.2.1. Следната процедура за стареене на изпитвателен стенд важи за превозни средства със запалване чрез сгъстяване, включително хибридни превозни средства.

Процедурата за изпитване за стареене на изпитвателен стенд изисква монтирането на системата за последваща обработка на изпитвателен стенд за стареене на системата за последваща обработка.

Процесът на стареене на изпитвателен стенд се извършва, като се следва стандартният цикъл на изпитвателен стенд за двигатели, работещи с дизелово гориво (SDBC), за определен брой цикли на регенериране/десулфатиране, изчислени от уравнението за продължителността на стареене на изпитвателен стенд (BAD).

2.3.2.2. Стандартен цикъл на изпитвателен стенд за двигатели, работещи с дизелово гориво (SDBC) Извършва се стандартен процес на стареене на изпитвателен стенд, като се следва SDBC. Стандартният цикъл на изпитвателен стенд за двигатели, работещи с дизелово гориво (SDBC), се провежда за период от време, изчислен по уравнението за продължителността на стареене на двигателен стенд (BAD). SDBC е описан в допълнение 2 към настоящото приложение.

2.3.2.3. Данни за регенериране. Интервалите на регенериране трябва да бъдат измерени поне по време на 10 пълни цикъла на SRC, описан в допълнение 3. Като алтернатива могат да бъдат използвани интервалите от определянето на K_i.

По възможност се вземат предвид и интервалите при десулфатиране, получени въз основа на данни от производителя.

2.3.2.4. Продължителност на стареене на изпитвателен стенд за двигатели, работещи с дизелово гориво. Продължителността на стареене се изчислява по уравнението BAD, както следва:

Продължителност на стареене на изпитвателен стенд = брой цикли на регенериране и/или на десулфатиране (по-дългият от двата), равнозначни на пробег от 160 000 km.

2.3.2.5. Изпитвателен стенд за стареене. Изпитвателният стенд за стареене трябва да следва SDBC и да осигурява на входа на системата за последваща обработка подходящ поток от отработили газове със съответния състав и температура.

Производителят регистрира броя цикли на регенериране/-десулфатиране (ако е приложимо), удостоверяващи, че действително е настъпило достатъчно остаряване.

2.3.2.6. Необходими изпитвания. За целите на изчисляването на коефициентите на влошаване трябва да се проведат поне две изпитвания от тип 1 преди процедурата на стареене върху изпитвателен стенд на устройствата, регулиращи замърсяването, и поне две изпитвания от тип 1 след повторното монтиране на преминалите през процедурата на стареене върху изпитвателен стенд устройства, регулиращи замърсяването. Производителят може да проведе допълнителни изпитвания. Изчисляването на коефициентите на влошаване трябва да бъде направено съгласно методиката на изчисляване, определена в параграф 6 от приложение 9 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, както и съгласно изискванията, съдържащи се в настоящия регламент.

▼B

Допълнение 1

Стандартен цикъл на изпитвателен стенд (SBC)

1. **Въведение**

Процедурата за изпитване за дълготрайност при стареене се състои от подлагане на стареене на система „катализатор/кислороден сензор“ на изпитвателен стенд за стареене, следвайки SBC, описан в настоящото допълнение. Стандартният цикъл на изпитвателен стенд изисква използването на изпитвателен стенд за стареене заедно с двигател, служещ за източник на входящ газ за катализатора. SBC е цикъл с продължителност 60 секунди, който се повтаря на изпитвателния стенд за стареене според необходимостта за предизвикване на процес на стареене за изисквания период от време. Стандартният цикъл на изпитвателен стенд се определя въз основа на температурата на катализатора, съотношението въздух/гориво (A/F) на двигателя, както и количеството на впръскания вторичен въздух на входа на първия катализатор.

2. **Регулиране на температурата на катализатора**

2.1. Температурата на катализатора се измерва в гнездото на катализатора на мястото, където се достига най-висока температура в най-горещия катализатор. Като алтернатива, може да бъде измерена температурата на подаваните газове и превърната в температура в гнездото на катализатора, като се използва линейно преобразуване, изчислено от корелационни данни, събрани за структурата на катализатора и изпитвателния стенд за стареене, които ще се използват при процеса на стареене.

2.2. Температурата на катализатора трябва контролирано да се повиши до най-малко 800 °C (± 10 °C) при стехиометрично действие (от 1 до 40 секунди по време на цикъла), като се подбере подходящата честота на въртене на двигателя, натоварването и момента на възпламеняване (подаване на искра). Максималната температура на двигателя по време на цикъла от 890 °C (± 10 °C) трябва контролирано да се постигне, като се подбере подходящото съотношение въздух/гориво (A/F) на двигателя по време на „обогатената“ фаза, описана в таблицата по-долу.

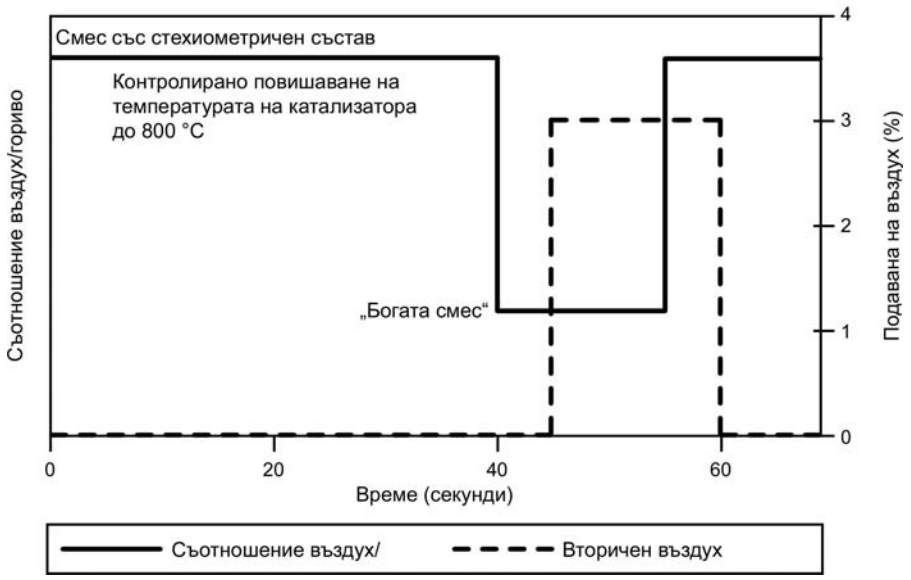
2.3. Когато се използва ниска контролирана температура, различна от 800 °C, високата контролирана температура трябва да е с 90 °C над ниската.

Стандартен цикъл на изпитвателен стенд (SBC)

Време (секунди)	Съотношение на двигателя въздух/гориво	Впръскване на вторичен въздух
1—40	Смес със стехиометричен състав при натоварване, момент на възпламеняване и честота на въртене на двигателя, подбрани за постигането на минимална температура на катализатора от 800 °C	Не
41—45	„Богата смес“ (съотношение A/F, подбрано за постигането на максимална температура на катализатора по време на целия цикъл от 890 °C или с 90 °C над ниската контролирана температура)	Не
46—55	„Богата смес“ (съотношение A/F, подбрано за постигането на максимална температура на катализатора по време на целия цикъл от 890 °C или с 90 °C над ниската контролирана температура)	3 % (± 1 %)
56—60	Смес със стехиометричен състав при натоварване, момент на възпламеняване и честота на въртене на двигателя, подбрани за постигането на минимална температура на катализатора от 800 °C	3 % (± 1 %)

▼B

Стандартен цикъл на изпитвателен стенд



3. **Оборудване и процедури за стареене на изпитвателен стенд**

3.1. Конфигурация на изпитвателен стенд за стареене. Изпитвателният стенд за стареене трябва да осигурява подходяща интензивност на потока отработили газове, температура, съотношение въздух — гориво, състав на отработилите газове и впръскване на вторичен въздух на входа на катализатора.

Стандартният изпитвателен стенд за стареене се състои от двигател, контролер на двигателя и динамометър на двигателя. Възможни са и други конфигурации (напр. цяло превозно средство на динамометър или горелка, осигуряваща правилните условия от емисиите на отработили газове), при положение че са спазени условията за входа на катализатора и контролните параметри, определени в настоящото допълнение.

Даден изпитвателен стенд за стареене може да разделя потока от отработили газове на няколко потока, при положение че всеки от тях изпълнява изискванията на настоящото допълнение. Ако изпитвателният стенд има повече от един поток от отработили газове, могат едновременно да бъдат подложени на стареене няколко каталитични системи.

3.2. Монтиране на изпускателната система. На изпитвателния стенд се монтира цялата система „катализатор(и) плюс кислороден датчик (сензор)“, заедно с всички изпускателни тръбопроводи, съединяващи тези компоненти. За двигатели с няколко потока от отработили газове (каквито са някои двигатели от тип V6 и V8), всяка група на изпускателната система се монтира на изпитвателния стенд отделно и независимо една от друга.

За изпускателни системи, съдържащи няколко последователни катализатора, се монтира цялата каталитична система, включително всички катализатори, кислородни датчици (сензори) и свързаните с тях изпускателни тръбопроводи като едно звено за подлагане на стареене. Като алтернатива, всеки отделен катализатор може да бъде подложен на стареене самостоятелно за подходящия период от време.

▼B

3.3. Измерване на температурата. Температурата на катализатора се измерва с термодвойка, поставена в гнездото на катализатора на мястото, където се достига най-висока температура в най-горещия катализатор. Като алтернатива, може да бъде измерена температурата на подаваните газове точно преди входа на катализатора и превърната в температура на гнездото на катализатора, като се използва линейно преобразуване, изчислено от корелационни данни, събрани за структурата на катализатора и изпитвателния стенд за стареене, които ще се използват при процеса на стареене. Температурата на катализатора трябва да се запаметява на цифров носител с честота от 1 херц (едно измерване на секунда).

3.4. Измерване на съотношението въздух/гориво. Необходимо е да се създадат условия за измерването на съотношението A/F (като напр. кислороден датчик (сензор) с широк обхват) възможно най-близо до входните и изходните фланци на катализатора. Информацията от тези датчици (сензори) трябва да се запаметява на цифров носител с честота от 1 херц (едно измерване на секунда).

3.5. Балансиране на потока от отработили газове. Необходимо е да се създадат условия, за да се гарантира, че през всяка каталитична система, подложена на процес на стареене на изпитвателен стенд, преминава правилно количество отработили газове (измерени в грамове/секунда при стехиометрично отношение с толеранс от ± 5 грама/секунда).

Правилната интензивност на потока отработили газове се определя въз основа на потока отработили газове, който би се получил от двигателя на превозното средство в първоначално състояние при постоянна честота на въртене на двигателя и натоварване, подбрани за процеса на стареене на изпитвателен стенд съгласно параграф 3.6. от настоящото допълнение.

3.6. Регулировка. Честотата на въртене на двигателя, натоварването и моментът на възпламеняване се подбират така че да се постигне температура в гнездото на катализатора от 800 °C (± 10 °C) при работа при постоянно стехиометрично отношение.

Системата за впръскване на въздух се регулира така че да осигурява необходимия поток от въздух, даващ 3,0 % кислород (± 0,1 %) в потока от отработили газове с постоянно стехиометрично отношение точно пред входа на първия катализатор. Типична стойност на ламбда в предна точка на измерване на A/F (изисквана в параграф 5) е 1,16 (което приблизително отговаря на 3 % кислород).

При задействано впръскване на въздух регулирайте „обогатеното“ съотношение A/F, така че да се получи температура в гнездото на катализатора, равна на 890 °C (± 10 °C). Типична стойност на A/F за този вид регулировка е при ламбда 0,94 (което приблизително отговаря на 2 % CO).

3.7. Цикъл на стареене. Стандартните процедури на стареене на изпитвателен стенд използват стандартния цикъл на изпитвателен стенд (SBC). SBC се повтаря до получаването на степента на стареене, която е изчислена по уравнението за времето на стареене на изпитвателен стенд (BAT).

3.8. Гарантиране на качеството. Температурите и съотношението A/F в параграфи 3.3. и 3.4. от настоящото допълнение трябва да бъдат периодично проверявани в процеса на стареене (поне на всеки 50 часа). При необходимост трябва да се прави допълнителна регулировка, за да се гарантира, че по време на целия процес на стареене правилно се следва стандартният цикъл на изпитвателен стенд.

След приключване на процеса на стареене, данните от катализатора за време при определена температура, събрани в процеса на стареене, се подреждат в хистограма с температурни групи с диапазон не по-голям от 10 °C. За да се определи дали действително е постигната подходящата степен на топлинно остаряване на катализатора се използва уравнението за BAT и изчислената ефективна референтна температура за цикъла на стареене съгласно параграф 2.3.1.4. от приложение VII. Процесът на стареене на изпитвателен стенд се продължава, в случай че топлинният ефект от изчисленото време на стареене не е поне 95 % от целевата степен на топлинно стареене.

▼B

3.9. Пускане в ход и изключване. Трябва да се вземат мерки, за да се гарантира, че максималната температура на катализатора при бързо влошаване (напр. 1 050 °C) не се достига по време на пускането в ход или изключването. За да се избегне този проблем, могат да се използват специални процедури на пускане в ход и изключване при ниска температура.

4. **Опитно определяне на показателя R за процедури за изпитване за дълготрайност при стареене на изпитвателен стенд.**

4.1. Показателят R е коефициентът за топлинна реактивност на катализатора, използван в уравнението за времето на стареене на изпитвателен стенд (BAT). Производителите могат да определят стойността на R по експериментален път чрез използването на следните процедури:

4.1.1. Чрез използването на приложимия цикъл на изпитвателен стенд и хардуер на изпитвателен стенд за стареене подложете на процес на стареене няколко катализатора (най-малко 3 с една и съща конструкция) при различни контролни температури между нормалната работна температура и граничната температура, след която настъпват повреди. Измерете емисиите (или степента на неефективност на катализатора (1 — ефективност на катализатора)) за всяка тяхна съставна част. Уверете се, че окончателното изпитване дава данни между един и два пъти стойността на нормата за емисиите.

4.1.2. Направете оценка за стойността на R и изчислете ефективната референтна температура (Tr) за цикъла на стареене на изпитвателен стенд за всяка контролна температура съгласно т. 2.4.4. от приложение VII.

4.1.3. За всеки катализатор направете графика, като по едната ос нанесете стойностите на емисиите (или неефективността на катализатора), а по другата — времето на стареене. Изчислете правата на изравняване през точките на графиката по метода на най-малките квадрати. За да са от полза за тази цел, данните трябва да имат обща пресечна точка приблизително между 0 и 6 400 km. Като пример вижте графиката по-долу.

4.1.4. Изчислете наклона на правата на изравняване за всяка температура на стареене.

4.1.5. По ординатната ос нанесете стойностите на натуралния логаритъм (ln) от наклона на всяка права на изравняване (изчислен съгласно т. 4.1.4.), а по абсцисната ос — реципрочните стойности на температурата на стареене (1/(температура на стареене, в K)). Изчислете правата на изравняване през точките на графиката по метода на най-малките квадрати. Наклонът на правата представлява показателят R. Като пример вижте следната графика.



▼B

4.1.6. Сравнете показателя R с първоначалната стойност, използвана в стъпка 4.1.2. Когато изчислената стойност на показателя R се различава от първоначалната стойност с повече от 5 %, изберете нов показател R, който е между първоначалната и изчислената стойност, след което повторете стъпки 2—6, за да получите нов показател R. Повтаряйте този процес, докато изчислената стойност на показателя R попадне в границите на не повече от 5 % от първоначално приетата стойност на R.

4.1.7. Сравнете стойностите на показателя R, определен поотделно за всеки съставен елемент на емисиите от изпускателната тръба. В уравнението BAT използвайте най-ниската стойност на показателя R (най-лошият случай).



▼B

Допълнение 2

Стандартен цикъл на изпитвателен стенд за двигатели, работещи с дизелово гориво (SDBC)

1. **Въведение**

При филтрите за частици броят на циклите на регенериране е от изключително голямо значение за процеса на стареене. Този процес е особено значим и за системи, които се нуждаят от цикли на десулфатиране (напр. каталитични конвертори, съхраняващи NO_x).

Процедурата за изпитване за дълготрайност при стареене на изпитвателен стенд за двигатели, работещи с дизелово гориво, се състои от подлагане на стареене на система за последваща обработка на изпитвателен стенд за стареене, като се следва SDBC, описан в настоящото допълнение. За SDBC се изисква използването на изпитвателен стенд за стареене заедно с двигател, служещ за източник на газове за системата.

По време на SDBC стратегиите на системата за регенериране/десулфатиране трябва да останат в нормално работно състояние.

2. Стандартният цикъл на изпитвателен стенд за двигатели, работещи с дизелово гориво, възпроизвежда честотата на въртене на двигателя и условията на натоварване, които са налице при SRC, съобразно периода, за който трябва да се определи дълготрайността. С цел да се ускори процесът на стареене, настройките на двигателя на изпитвателния стенд могат да бъдат изменени, за да се намалят времената на натоварване на системата. Може да се измени например момента на впръскване на горивото или стратегията за EGR.

3. **Оборудване и процедури за стареене на изпитвателен стенд**

3.1. Стандартният изпитвателен стенд за стареене се състои от двигател, блок за управление на двигателя и динамометър на двигателя. Възможни са и други конфигурации (напр. цяло превозно средство на динамометричен стенд или горелка, осигуряваща правилните условия от емисиите на отработили газове), при положение че са спазени условията за входа на системата за последваща обработка и контролните параметри, определени в настоящото допълнение.

Даден изпитвателен стенд за стареене може да разделя потока от отработили газове на няколко потока, при положение че всеки от тях изпълнява изискванията на настоящото допълнение. Когато изпитвателният стенд има повече от един поток отработили газове, могат едновременно да бъдат подложени на стареене няколко системи за последваща обработка.

3.2. Монтиране на изпускателната система. На изпитвателния стенд се монтира цялата система за последваща обработка, заедно с всички изпускателни тръбопроводи, съединяващи тези компоненти. За двигатели с няколко потока отработили газове (каквито са някои двигатели от тип V6 и V8), всяка група на изпускателната система се монтира отделно на изпитвателния стенд.

Цялата система за последваща обработка се монтира като едно звено за подлагане на стареене. Като алтернатива, всеки отделен компонент може да бъде подложен на стареене самостоятелно за подходящ период от време.

▼B

Допълнение 3

Стандартен пътен цикъл (SRC)

Въведение

SRC е цикъл за набиране на определен пробег. Превозното средство може да бъде управлявано на изпитвателно трасе или поставено на динамометричен стенд за набиране на пробег.

Цикълът се състои от 7 обиколки по трасе с дължина 6 km. Дължината на обиколката може да бъде променена, за да отговаря на дължината на изпитвателната писта за набиране на пробег.

Стандартен пътен цикъл

Обиколка	Описание	Типично ускорениеm/s^2
1	(Пускане в ход на двигателя) работа на празен ход за 10 s	0
1	Плавно ускоряване до 48 km/h	1,79
1	Движение с постоянна скорост от 48 km/h за 1/4 обиколка	0
1	Плавно забавяне до 32 km/h	– 2,23
1	Плавно ускоряване до 48 km/h	1,79
1	Движение с постоянна скорост от 48 km/h за 1/4 обиколка	0
1	Плавно забавяне до спиране	– 2,23
1	Работа на празен ход за 5 s	0
1	Плавно ускоряване до 56 km/h	1,79
1	Движение с постоянна скорост от 56 km/h за 1/4 обиколка	0
1	Плавно забавяне до 40 km/h	– 2,23
1	Плавно ускоряване до 56 km/h	1,79
1	Движение с постоянна скорост от 56 km/h за 1/4 обиколка	0
1	Плавно забавяне до спиране	– 2,23
2	Работа на празен ход за 10 s	0
2	Плавно ускоряване до 64 km/h	1,34
2	Движение с постоянна скорост от 64 km/h за 1/4 обиколка	0
2	Плавно забавяне до 48 km/h	– 2,23
2	Плавно ускоряване до 64 km/h	1,34
2	Движение с постоянна скорост от 64 km/h за 1/4 обиколка	0
2	Плавно забавяне до спиране	– 2,23
2	Работа на празен ход за 5 s	0
2	Умерено ускоряване до 72 km/h	1,34

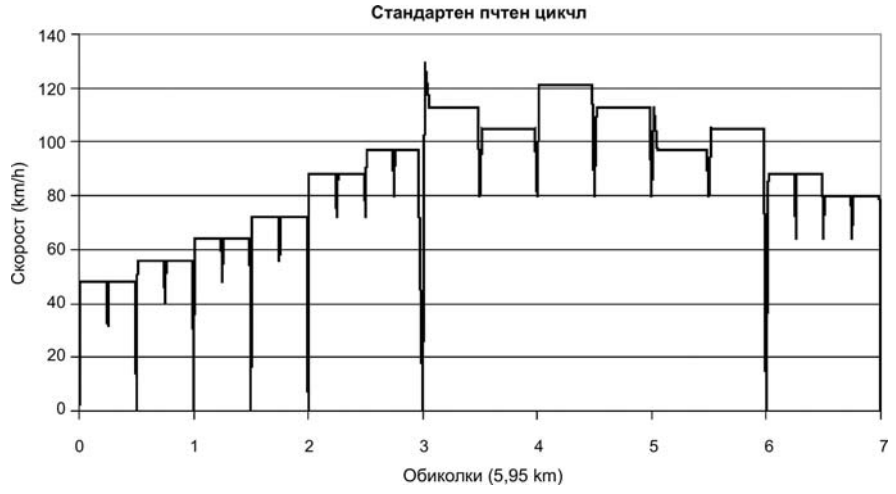
▼B

Обиколка	Описание	Типично ускорениеm/s^2
2	Движение с постоянна скорост от 72 km/h за 1/4 обиколка	0
2	Плавно забавяне до 56 km/h	– 2,23
2	Плавно ускоряване до 72 km/h	1,34
2	Движение с постоянна скорост от 72 km/h за 1/4 обиколка	0
2	Плавно забавяне до спиране	– 2,23
3	Работа на празен ход за 10 s	0
3	Рязко ускоряване до 88 km/h	1,79
3	Движение с постоянна скорост от 88 km/h за 1/4 обиколка	0
3	Плавно забавяне до 72 km/h	– 2,23
3	Плавно ускоряване до 88 km/h	0,89
3	Движение с постоянна скорост от 88 km/h за 1/4 обиколка	0
3	Плавно забавяне до 72 km/h	– 2,23
3	Умерено ускоряване до 97 km/h	0,89
3	Движение с постоянна скорост от 97 km/h за 1/4 обиколка	0
3	Плавно забавяне до 80 km/h	– 2,23
3	Плавно ускоряване до 97 km/h	0,89
3	Движение с постоянна скорост от 97 km/h за 1/4 обиколка	0
3	Плавно забавяне до спиране	– 1,79
4	Работа на празен ход за 10 s	0
4	Рязко ускоряване до 129 km/h	1,34
4	Забавяне посредством движение по инерция до 113 km/h	– 0,45
4	Движение с постоянна скорост от 113 km/h за 1/2 обиколка	0
4	Плавно забавяне до 80 km/h	– 1,34
4	Плавно ускоряване до 105 km/h	0,89
4	Движение с постоянна скорост от 105 km/h за 1/2 обиколка	0
4	Плавно забавяне до 80 km/h	– 1,34
5	Плавно ускоряване до 121 km/h	0,45
5	Движение с постоянна скорост от 121 km/h за 1/2 обиколка	0
5	Плавно забавяне до 80 km/h	– 1,34
5	Плавно ускоряване до 113 km/h	0,45
5	Движение с постоянна скорост от 113 km/h за 1/2 обиколка	0
5	Плавно забавяне до 80 km/h	– 1,34

▼B

Обиколка	Описание	Типично ускорением/s^2
6	Плавно ускоряване до 113 km/h	0,89
6	Забавяне чрез движение по инерция до 97 km/h	– 0,45
6	Движение с постоянна скорост от 97 km/h за 1/2 обиколка	0
6	Плавно забавяне до 80 km/h	– 1,79
6	Плавно ускоряване до 104 km/h	0,45
6	Движение с постоянна скорост от 104 km/h за 1/2 обиколка	0
6	Плавно забавяне до спиране	– 1,79
7	Работа на празен ход за 45 s	0
7	Рязко ускоряване до 88 km/h	1,79
7	Движение с постоянна скорост от 88 km/h за 1/4 обиколка	0
7	Плавно забавяне до 64 km/h	– 2,23
7	Плавно ускоряване до 88 km/h	0,89
7	Движение с постоянна скорост от 88 km/h за 1/4 обиколка	0
7	Плавно забавяне до 64 km/h	– 2,23
7	Плавно ускоряване до 80 km/h	0,89
7	Движение с постоянна скорост от 80 km/h за 1/4 обиколка	0
7	Плавно забавяне до 64 km/h	– 2,23
7	Плавно ускоряване до 80 km/h	0,89
7	Движение с постоянна скорост от 80 km/h за 1/4 обиколка	0
7	Плавно забавяне до спиране	– 2,23

Стандартният пътен цикъл е представен графично на следната фигура:



▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ПРОВЕРКА НА СРЕДНИТЕ СТОЙНОСТИ НА ЕМИСИИТЕ ПРИ НИСКИ ТЕМПЕРАТУРИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

(ИЗПИТВАНЕ ОТ ТИП 6)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящото приложение описва необходимото оборудване и процедурата за изпитване от тип 6 за проверка на емисиите при ниски температури.

2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Общите изисквания за изпитването от тип 6 са тези, определени в параграфи от 5.3.5.1.1.—5.3.5.3.2. от Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, определени по-долу.

2.2. Референцията към „въглеводороди“ в параграф 5.3.5.1.4. от Правило № 83 на ИКЕ на ООН да се разбира като „общо въглеводороди“.

▼M1

2.3. Граничните стойности, посочени в точка 5.3.5.2 от Правило № 83 на ИКЕ на ООН, са свързани с граничните стойности, показани в приложение 1, таблица 4 към Регламент (ЕО) № 715/2007.

▼B

3. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

3.1. Техническите изисквания и спецификации са тези, определени в раздели 2—6 на приложение 8 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, описани в разделите по-долу.

3.2. Препратката към параграф 3 от приложение 10 в параграф 3.4.1. от приложение 8 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбира като препратка към раздел Б на приложение IX към настоящия регламент.

3.3. Референциите към „въглеводороди“ се разбират като „общо въглеводороди“ в следните раздели на приложение 8 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН:

Параграф 2.4.1

Параграф 5.1.1

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ЕТАЛОННИ ГОРИВА

А. ЕТАЛОННИ ГОРИВА

1. **Технически данни за горива за изпитване на превозни средства с двигатели с принудително запалване**

Тип: Бензин (E5)

Параметър	Мерна единица	Гранични стойности ([1])		Метод на изпитване
		Минимум	Максимум	
Октаново число, определено по изследователския метод, RON		95,0	—	EN 25164 EN ISO 5164 (проект)
Октаново число по моторен метод, MON		85,0	—	EN 25163 EN ISO 5163 (проект)
Плътност при 15°C	kg/m^3	743	756	EN ISO 3675 EN ISO 12185
Налягане на парите	kPa	56,0	60,0	EN ISO 13016—1 (DVPE)
Съдържание на вода	% v/v		0,015	ASTM E 1064
Дестилационни характеристики:				
— изпарение при 70 °C	% v/v	24,0	44,0	EN-ISO 3405
— изпарение при 100 °C	% v/v	48,0	60,0	EN-ISO 3405
— изпарение при 150 °C	% v/v	82,0	90,0	EN-ISO 3405
— крайна точка на кипене	°C	190	210	EN-ISO 3405
Остатъчно вещество	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Съдържание на въглеводороди:				
— олефини	% v/v	3,0	13,0	ASTM D 1319
— ароматни	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
— бензен (бензол)	% v/v	—	1,0	EN 12177
— наситени	% v/v	Отчет		ASTM 1319
Отношение въглерод/водород		Отчет		
Отношение въглерод/кислород		Отчет		
Стабилност на окисляване ([2])	минути	480	—	EN-ISO 7536
Съдържание на кислород ([3])	% m/m	Отчет		EN 1601
Фактически смоли	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Съдържание на сяра ([4])	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Корозия на медна пластина		—	Клас 1	EN-ISO 2160

▼B

Параметър	Мерна единица	Гранични стойности (1)		Метод на изпитване
		Минимум	Максимум	
Съдържание на олово	mg/l	—	5	EN 237
Съдържание на фосфор (5)	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Етанол (3)	% v/v	4,7	5,3	EN 1601 EN 13132

(1) Стойностите, цитирани в спецификациите, са „действителни стойности“. За установяване на техните гранични стойности са приложени условията на стандарт ISO 4259, „Нефтопродукти. Определяне и прилагане на данни за прецизност относно методите за изпитване“, като при определянето на минимална стойност е взета под внимание минимална разлика от 2R над нулата; за определянето на максимална и минимална стойност минималната разлика е 4R (R = възпроизводимост). Въпреки тази мярка, необходима по технически причини, производителят на горива трябва все пак да се стреми към нулева стойност, когато максималната изисквана стойност е 2R, и към средната стойност, когато са посочени максимална и минимална граница. В случай че е необходимо да се изясни дали дадено гориво отговаря на изискванията на спицификациите, се прилагат условията на стандарта ISO 4259.

(2) Горивото може да съдържа инхибитори на окислението и метални деактиватори, които обичайно се използват за стабилизиране на бензинови потоци в рафинерията, но не трябва да се използват добавки от типа на детергенти/дисперсанти и масла разтворители.

(3) Единственият окислител, който умишлено се добавя към еталонното гориво, е етанол, отговарящ на спецификациите EN 15376.

(4) Отчита се действителното съдържание на сяра в горивото за изпитване от тип 1.

(5) Към това еталонно гориво не трябва да се добавят умишлено съединения, съдържащи фосфор, желязо, манган или олово.

Тип: Етанол (E85)

Параметър	Мерна единица	Гранични стойности (1)		Метод на изпитване (2)
		Минимум	Максимум	
Октаново число, определено по изследователския метод, RON		95,0	—	EN ISO 5164
Октаново число по моторен метод, MON		85,0	—	EN ISO 5163
Плътност при 15 °C	kg/m^3	Отчет		ISO 3675
Налягане на парите	kPa	40,0	60,0	EN ISO 13016—1 (DVPE)
Съдържание на сяра (3) (4)	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Устойчивост на окисляване	минути	360		EN ISO 7536
Фактическо съдържание на смоли (отмити с разтворител)	mg/100 ml	—	5	EN-ISO 6246
Външен вид Определя се при по-високата стойност от температурата на околната среда и 15 °C		Прозрачен и светъл, видимо без наличието на суспендирани или утаени замърсители		Визуална проверка
Етанол и висши алкохоли (7)	% (V/V)	83	85	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Висши алкохоли (C3 — C8)	% (V/V)	—	2,0	
Метанол	% (V/V)		0,5	
Бензин (5)	% (V/V)	Баланс		EN 228
Фосфор	mg/l	0,3 (6)		ASTM D 3231
Съдържание на вода	% (V/V)		0,3	ASTM E 1064

▼B

Параметър	Мерна единица	Гранични стойности (1)		Метод на изпитване (2)
		Минимум	Максимум	
Съдържание на неорганичен хлорид	mg/l		1	ISO 6227
pHe		6,5	9,0	ASTM D 6423
Корозия на медна пластина (3 h при 50 °C)	Норма	Клас 1		EN ISO 2160
Киселинност (като оцетна киселина CH_3COOH)	% (m/m) mg/l	—	0,005(40)	ASTM D 1613
Отношение въглерод/водород		Отчет		
Отношение въглерод/кислород		Отчет		

(1) Стойностите, цитирани в спецификациите, са „действителни стойности“. За установяване на техните гранични стойности са приложени условията на стандарт ISO 4259, „Нефтопродукти. Определяне и прилагане на данни за прецизност относно методите за изпитване“, като при определянето на минимална стойност е взета под внимание минимална разлика от 2R над нулата; за определянето на максимална и минимална стойност минималната разлика е 4R (R = възпроизводимост). Въпреки тази мярка, необходима по технически причини, производителят на горива трябва все пак да се стреми към нулева стойност, когато максималната изисквана стойност е 2R, и към средната стойност, когато са посочени максимална и минимална граница. В случай че е необходимо да се изясни дали дадено гориво отговаря на изискванията на спицификациите, се прилагат условията на стандарта ISO 4259.

(2) В случаи на спорове се прилагат процедурите за решаването им и за обясняване на резултатите въз основа на точността на изпитвателния метод, описани в EN ISO 4259.

(3) В случай на национален спор относно съдържанието на сяра се прави позоваване на EN ISO 20846 или EN ISO 20884, подобно на референцията в националното допълнение на EN 228.

(4) Отчита се действителното съдържание на сяра в горивото за изпитване от тип 1.

(5) Съдържанието на безоловен бензин може да бъде определено като 100 минус сборът на съдържанието на вода и алкохоли, изразено в проценти.

(6) Към това еталонно гориво не трябва да се добавят умишлено съединения, съдържащи фосфор, желязо, манган или олово.

(7) Единственият окислител, който умишлено се добавя към еталонното гориво, е етанол, отговарящ на спецификациите EN 15376.

Тип: ВНГ

Параметър	Мерна единица	Гориво А	Гориво Б	Метод на изпитване
Състав:				ISO 7941
Съдържание на C3	% (об.)	30 ± 2	85 ± 2	
Съдържание на C4	% (об.)	Баланс	Баланс	
$< C_3, > C_4$	% (об.)	Максимум 2	Максимум 2	
Олефини	% (об.)	Максимум 12	Максимум 15	
Остатък при изпарение	mg/kg	Максимум 50	Максимум 50	prEN 15470
Вода при 0°C		Никакво	Никакво	prEN 15469
Общо съдържание на сяра	mg/kg	Максимум 10	Максимум 10	ASTM 6667
Сероводород		Никакъв	Никакъв	ISO 8819
Корозия на медна пластина	Норма	Клас 1	Клас 1	ISO 6251 (1)

▼B

Параметър	Мерна единица	Гориво А	Гориво Б	Метод на изпитване
Мирис		Характерен	Характерен	
Октаново число по моторен метод, MON		Минимум 89	Минимум 89	EN 589 Приложение Б

(1) Възможно е този метод да не отрази вярно наличието на корозионни материали, в случай, че пробата съдържа инхибитори против корозия или други химически вещества, които намаляват корозионното действие на пробата върху медната пластина. По тази причина добавянето на такива съединения с единствената цел да се повлияе на резултатите от изпитването е забранено.

Тип: ПГ/биометан

Характеристики	Мерни единици	База	Гранични стойности		Метод на изпитване
			Минимум	Максимум	
Еталонно гориво G20					
Състав:					
Метан	% mol	100	99	100	ISO 6974
Баланс (1)	% mol	—	—	1	ISO 6974
N_2	% mol				ISO 6974
Съдържание на сяра	mg/m^3 (2)	—	—	10	ISO 6326—5
Индекс на Вобе (нето)	MJ/m^3 (3)	48,2	47,2	49,2	
Еталонно гориво G25					
Състав:					
Метан	% mol	86	84	88	ISO 6974
Баланс (1)	% mol	—	—	1	ISO 6974
N_2	% mol	14	12	16	ISO 6974
Съдържание на сяра	mg/m^3 (2)	—	—	10	ISO 6326—5
Индекс на Вобе (нето)	MJ/m^3 (3)	39,4	38,2	40,6	

(1) Инертни вещества (различни от N_2) + C_2 + C_{2+}.
(2) Стойност, която се определя при 293,2 K (20 °C) и 101,3 kPa.
(3) Стойност, която се определя при 273,2 K (0 °C) и 101,3 kPa.

▼M3

Тип: Водород за двигатели с вътрешно горене

Характеристики	Мерни единици	Гранични стойности		Метод на изпитване
		минимум	максимум	
Чистота на водорода	% mol	98	100	ISO 14687-1
Общо въглеводороди	µmol/mol	0	100	ISO 14687-1
Вода (1)	µmol/mol	0	(2)	ISO 14687-1
Кислород	µmol/mol	0	(2)	ISO 14687-1

▼M3

Характеристики	Мерни единици	Гранични стойности		Метод на изпитване
		минимум	максимум	
Аргон	μmol/mol	0	([2])	ISO 14687-1
Азот	μmol/mol	0	([2])	ISO 14687-1
CO	μmol/mol	0	1	ISO 14687-1
Сяра	μmol/mol	0	2	ISO 14687-1
Постоянни частици ([3])				ISO 14687-1

([1]) Да не се кондензира
([2]) Комбинирани вода, кислород, азот и аргон: 1 900 μmol/mol
([3]) Водородът не трябва да съдържа прах, пясък, пръст, смоли, масла или други вещества в количество, достатъчно да повреди оборудването за подаване на гориво на превозното средство (двигателя).

Тип: Водород за превозни средства с горивни елементи

Характеристики	Мерни единици	Гранични стойности		Метод на изпитване
		минимум	максимум	
Водородно гориво ([1])	% mol	99,99	100	ISO 14687-2
Общо газове ([2])	μmol/mol	0	100	
Общо въглеводороди	μmol/mol	0	2	ISO 14687-2
Вода	μmol/mol	0	5	ISO 14687-2
Кислород	μmol/mol	0	5	ISO 14687-2
Хелий (He), Азот (N_2), Аргон (Ar)	μmol/mol	0	100	ISO 14687-2
CO_2	μmol/mol	0	2	ISO 14687-2
CO	μmol/mol	0	0,2	ISO 14687-2
Общо серни съединения:	μmol/mol	0	0,004	ISO 14687-2
Формалдехид (HCHO)	μmol/mol	0	0,01	ISO 14687-2
Мравчена киселина (HCOOH)	μmol/mol	0	0,2	ISO 14687-2
Амоняк (NH_3)	μmol/mol	0	0,1	ISO 14687-2
Общо халогенирани съединения:	μmol/mol	0	0,05	ISO 14687-2
Размер на частиците	μm	0	10	ISO 14687-2
Концентрация на частиците	μg/l	0	1	ISO 14687-2

([1]) Индексът на водородното гориво се определя чрез изваждане на общото съдържание на неводородните газообразни компоненти, изброени в таблицата (Общо газове), изразени в % mol, от 100 mol процента. Той е по-малък от сбора от максимално допустимите гранични стойности на всички неводородни компоненти, отразени в таблицата.
([2]) Стойността на „общо газове“ е сбор от стойностите на неводородните компоненти, изброени в таблицата, с изключение на частиците.

Тип: H2NG

Всяко от горивата от водород и NG/биометан, от които е съставена сместа от H2NG, трябва да отговарят самостоятелно на съответните характеристики, дадени в настоящото приложение.

▼B

2. **Технически данни за горива за изпитване на превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване**

Тип: Дизелово гориво (B5)

Параметър	Мерна единица	Гранични стойности (1)		Метод на изпитване
		Минимум	Максимум	
Цетаново число (2)		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Плътност при 15°C	kg/m^3	833	837	EN-ISO 3675
Дестилационни характеристики:				
— 50 %	°C	245	—	EN-ISO 3405
— 95 %	°C	345	350	EN-ISO 3405
— крайна точка на кипене	°C	—	370	EN-ISO 3405
Температура на възпламеняване	°C	55	—	EN 22719
CFPP	°C	—	– 5	EN 116
Вискозитет при 40 °C	mm^2/s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Полициклични ароматни въглеводороди	% m/m	2,0	6,0	EN 12916
Съдържание на сяра (3)	mg/kg	—	10	EN ISO 20846/EN ISO 20884
Корозия на медна пластина		—	Клас 1	EN-ISO 2160
Въглероден остатък по Конрадсън (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Съдържание на пепел	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245
Водно съдържание	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Киселинност (силна киселина)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974
Стабилност на окисляване (4)	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Смазочност (HFRR сканиране на диаметъра за износване при 60°C)	µm	—	400	EN ISO 12156
Стабилност на окисляване при 110 °C (4) (6)	h	20,0		EN 14112
FAME (5)	% v/v	4,5	5,5	EN 14078

(1) Стойностите, цитирани в спецификациите, са „действителни стойности“. За установяване на техните гранични стойности са приложени условията на стандарт ISO 4259, „Нефтопродукти. Определяне и прилагане на данни за прецизност относно методите за изпитване“, като при определянето на минимална стойност е взета под внимание минимална разлика от 2R над нулата; за определянето на максимална и минимална стойност минималната разлика е 4R (R = възпроизводимост). Въпреки тази мярка, необходима по технически причини, производителят на горива трябва все пак да се стреми към нулева стойност, когато максималната изисквана стойност е 2R, и към средната стойност, когато са посочени максимална и минимална граница. В случай че е необходимо да се изясни дали дадено гориво отговаря на изискванията на спицификациите, се прилагат условията на стандарта ISO 4259.

(2) Обхватът на цетановото число не е в съответствие с изискванията за минимален обхват от 4R. Все пак, в случай на спор между доставчик и потребител на гориво, за решаването му могат да се използват разпоредбите в стандарт ISO 4259, при положение че за отделните изчисления са направени достатъчен брой повторни измервания за удостоверяване на необходимата точност.

(3) Отчита се действителното съдържание на сяра в горивото за изпитване от тип 1.

(4) Въпреки че стабилността на окисляване се контролира, вероятно периодът на годност на продукта ще бъде ограничен. Трябва да се потърси съвет от доставчика относно условията за съхранение и периода на годност.

(5) Съдържание на FAME за отговаряне на спецификациите на EN 14214.

(6) Стабилността на окисляване може да бъде доказана чрез EN-ISO 12205 или чрез EN 14112. Това изискване трябва да бъде преразгледано въз основа на оценки по CEN/TC19 на данни за стабилността на окисляване и граничните стойности при изпитванията.

▼B

Б. ЕТАЛОННИ ГОРИВА ЗА ИЗПИТВАНЕ ЗА ЕМИСИИТЕ ПРИ НИСКИ ТЕМПЕРАТУРИ НА ОКОЛНАТА СРЕДА — ИЗПИТВАНЕ ОТ ТИП 6

Тип: Бензин (E5)

Параметър	Мерна единица	Гранични стойности ([1])		Метод на изпитване
		Минимум	Максимум	
Октаново число, определено по изследователския метод, RON		95,0	—	EN 25164 EN ISO 5164 (проект)
Октаново число по моторен метод, MON		85,0	—	EN 25163 EN ISO 5163 (проект)
Плътност при 15°C	kg/m^3	743	756	ISO 3675 EN ISO 12185
Налягане на парите	kPa	56,0	95,0	EN ISO 13016—1 (DVPE)
Водно съдържание	% v/v		0,015	ASTM E 1064
Дестилационни характеристики:				
— изпарение при 70°C.	% v/v	24,0	44,0	EN-ISO 3405
— изпарение при 100°C.	% v/v	50,0	60,0	EN-ISO 3405
— изпарение при 150°C.	% v/v	82,0	90,0	EN-ISO 3405
— крайна точка на кипене	°C	190	210	EN-ISO 3405
Остатъчно вещество	% v/v	—	2,0	EN-ISO 3405
Съдържание на въглеводороди:				
— олефини	% v/v	3,0	13,0	ASTM D 1319
— ароматни съединения	% v/v	29,0	35,0	ASTM D 1319
— бензен (бензол)	% v/v	—	1,0	EN 12177
— наситени	% v/v	Отчет		ASTM D 1319
Отношение въглерод/водород		Отчет		
Отношение въглерод/кислород		Отчет		
Период на индукция ([2])	минути	480	—	EN-ISO 7536
Съдържание на кислород ([3])	% m/m	Отчет		EN 1601
Фактически смоли	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246
Съдържание на сяра ([4])	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Корозия на медна пластина		—	Клас 1	EN-ISO 2160
Съдържание на олово	mg/l	—	5	EN 237

▼B

Параметър	Мерна единица	Гранични стойности (1)		Метод на изпитване
		Минимум	Максимум	
Съдържание на фосфор (5)	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Етанол (3)	% v/v	4,7	5,3	EN 1601 EN 13132

(1) Стойностите, цитирани в спецификациите, са „действителни стойности“. За установяване на техните гранични стойности са приложени условията на стандарт ISO 4259, „Нефтопродукти. Определяне и прилагане на данни за прецизност относно методите за изпитване“, като при определянето на минимална стойност е взета под внимание минимална разлика от 2R над нулата; за определянето на максимална и минимална стойност минималната разлика е 4R (R = възпроизводимост). Въпреки тази мярка, необходима по технически причини, производителят на горива трябва все пак да се стреми към нулева стойност, когато максималната изисквана стойност е 2R, и към средната стойност, когато са посочени максимална и минимална граница. В случай че е необходимо да се изясни дали дадено гориво отговаря на изискванията на спицификациите, се прилагат условията на стандарта ISO 4259.

(2) Горивото може да съдържа инхибитори на окислението и метални деактиватори, които обичайно се използват за стабилизиране на бензинови потоци в рафинерията, но не трябва да се използват добавки от типа на миещи средства/дисперсанти и масла разтворители.

(3) Единственият окислител, който умишлено се добавя към еталонното гориво, е етанол, отговарящ на спецификациите EN 15376.

(4) Отчита се действителното съдържание на сяра в горивото за изпитване от тип 6.

(5) Към това еталонно гориво не трябва да се добавят умишлено съединения, съдържащи фосфор, желязо, манган или олово.

Тип: Етанол (E75)

▼M1

Параметър	Мерна единица	Пределни стойности (1)		Метод на изпитване (2)
		Минимална	Максимална	
Октаново число, определено по метода на изследването, RON		95	—	EN ISO 5164
Двигателно октаново число, MON		85	—	EN ISO 5163
Плътност при 15 °C	kg/m^3	Отчет		EN ISO 12185
Парно налягане	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Съдържание на сяра (3) (4)	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Устойчивост на окисление	min.	360	—	EN ISO 7536
Фактическо съдържание на смоли (отмити с разтворител)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Външният вид се определя при по-високата стойност от температурата на околната среда и 15 °C		Прозрачен и светъл, видимо без наличието на суспендирани или утаени замърсители		Визуална проверка
Етанол и висши алкохоли (7)	% (обемни)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Висши алкохоли (C_3—C_8)	% (обемни))	—	2	
Метанол		—	0,5	
Бензин (5)	% (обемни))	Везни		EN 228
Фосфор	mg/l	0,30 (6)		ASTM D 3231 EN 15487

▼**M1**

Параметър	Мерна единица	Пределни стойности (1)		Метод на изпитване (2)
		Минимална	Максимална	
Водно съдържание	% (обемни))	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489
Съдържание на неорганичен хлорид	mg/l	—	1	ISO 6227 - EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Корозия върху медна пластина (3h при 50 °C)	Норма	Клас 1		EN ISO 2160
Киселинност (като оцетна киселина CH_3COOH)	% (тегловни)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Съотношение въглерод/водород		Отчет		
Съотношение въглерод/кислород		Отчет		

(1) Стойностите, посочени в спецификациите, са „действителни стойности“. За установяване на граничните стойности са приложени условията на стандарт ISO 4259, „Нефтопродукти. Определяне и прилагане на данни за прецизност относно методите за изпитване“. При определянето на минимална стойност е взета под внимание минимална разлика от 2R над нулата. За фиксирането на максимална и минимална стойност използваната минималната разлика е от 4R (R = възпроизводимост на измерванията). Въпреки тази процедура, необходима по технически причини, производителят на горива трябва да се стреми към нулева стойност, когато максималната изисквана стойност е 2R, и към средната стойност, когато са посочени максимална и минимална граница. Когато е необходимо да се изясни дали дадено гориво отговаря на изискванията на спецификациите, се прилагат условията на стандарта ISO 4259.

(2) В случаи на спорове се прилагат процедурите за решаването им и за обясняване на резултатите въз основа на точността на изпитвателния метод, описани в EN ISO 4259.

(3) В случай на национален спор относно съдържанието на сяра се прави позоваване на EN ISO 20846 или EN ISO 20884, подобно на позоваването в националното допълнение към EN 228.

(4) Отчита се действителното съдържание на сяра в горивото за изпитване от тип 6.

(5) Съдържанието на безоловен бензин може да бъде определено като 100 минус сборът на съдържанието на вода и алкохоли, изразено в проценти.

(6) Към това еталонно гориво не трябва да се добавят целенасочено съединения, съдържащи фосфор, желязо, манган или олово.

(7) Единственият окислител, който целенасочено се добавя към еталонното гориво, е етанол, отговарящ на спецификациите EN 15376.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ X

ПРОЦЕДУРА ЗА ИЗПИТВАНЕ ЗА ЕМИСИИ НА ХИБРИДНИ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (ХЕПС)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящото приложение определя допълнителните специфични разпоредби относно одобряване типа на хибридно електрическо превозно средство (ХЕПС).

2. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Техническите изисквания са тези, определени в приложение 14 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, описани в следния раздел.

2.2. Препратките към параграф 5.3.1.4. в раздели 3.1.2.6., 3.1.3.5., 3.2.2.7. и 3.2.3.5. на приложение 14 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбират като референции към таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 5, и таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 6.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

СИСТЕМИ ЗА БОРДОВА ДИАГНОСТИКА (СБД) ЗА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящото приложение описва функционалните аспекти на системата за бордова диагностика (СБД) за контрол на емисиите от моторните превозни средства.

2. ИЗИСКВАНИЯ И ИЗПИТВАНИЯ

2.1. Изискванията и изпитванията за СБД са тези, определени в раздел 3 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН. Изключенията от тези изисквания, както и допълнителни изисквания, са описани в следните раздели.

2.2. Пробегът във връзка с изискванията за дълготрайност, споменат в раздели 3.1. и 3.3.1. на Правило № 83 на ИКЕ на ООН, се разбира като референция към изискванията на приложение VII към настоящия регламент.

2.3. Граничните стойности, определени в раздел 3.3.2 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, се разбира като референция към таблиците по-долу:

2.3.1. Следната таблица съдържа граничните стойности за СБД за превозни средства, получили типово одобрение съгласно граничните стойности на емисиите, определени в таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007.

Гранични стойности за СБД съгласно норма Евро 5

		Референтна маса (RW) (kg)	Маса на въглеродния окис		Маса на неметановите въглеводороди		Маса на азотните окиси		Маса на частиците	
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NO_x) (mg/km)		(PM) (mg/km)	
Категория	Клас		ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ [1]	ЗС [2]
M	—	Всички	1 900	1 900	250	320	300	540	50	50
N_1 [3]	I	RW ≤ 1 305	1 900	1 900	250	320	300	540	50	50
	II	1 305 < RW ≤ 1 760	3 400	2 400	330	360	375	705	50	50
	III	1 760 < RW	4 300	2 800	400	400	410	840	50	50
N_2	—	Всички	4 300	2 800	400	400	410	840	50	50

Легенда: ПЗ = Принудително запалване, ЗС = Запалване чрез сгъстяване

[1] Нормите за масата на частиците при двигатели с принудително запалване се прилагат само за двигатели с директно впръскване.

[2] До настъпване на датите, определени в член 17, за автомобили от категории M и N с референтна маса по-голяма от 1 760 kg се прилага гранична стойност за масата на частиците от 80 mg/km.

[3] Включва превозни средства от категория M_1, отговарящи на определението за „специфични социални нужди“ в Регламент (ЕО) № 715/2007

2.3.2. Следната таблица съдържа граничните стойности за СБД за превозни средства със запалване чрез сгъстяване, отговарящи на граничните стойности на емисиите съгласно норма Евро 6, посочени в таблица 2 от приложение 1 към Регламент (ЕО) № 715/2007, и получили типово одобрение преди датите, посочени в член 10, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Тези гранични стойности губят приложимостта си от датите, определени в член 10, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 715/2007, за нови превозни средства, които предстои да бъдат регистрирани, продадени или въведени в експлоатация.

▼B

Временни гранични стойности за СБД съгласно норма Евро 6

		Референтна маса (RW) (kg)	Маса на въглеродния окис	Маса на неметановите въглеводороди	Маса на азотните окиси	Маса на частиците
			(CO) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NO_x) (mg/km)	(PM) (mg/km)
Категория	Клас		ЗС	ЗС	ЗС	ЗС
M	—	Всички	1900	320	240	50
N_1	I	RW ≤ 1 305	1900	320	240	50
	II	1 305 < RW ≤ 1 760	2 400	360	315	50
	III	1 760 < RW	2 800	400	375	50
N_2	—	Всички	2 800	400	375	50

Легенда: ЗС = Запалване чрез сгстяване

▼M2

2.3.3. Граничните стойности за БД за превозни средства, получили одобрение на типа съгласно граничните стойности на емисиите на нормите Евро 6, посочени в таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007, три години след датите, посочени в член 10, параграфи 4 и 5 от въпросния регламент, са посочени в следната таблица:

Окончателни гранични стойности за БД съгласно норма Евро 6

		Референтна маса (RM) (kg)	Маса на въглеродния оксид		Маса на неметановите въглеводороди		Маса на азотните оксиди		Маса на частиците		Брой на частиците	
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NOx) (mg/km)		(PM) (mg/km)		(PN) (#/km)	
Категория	Клас		ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ
M	—	Всички	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N_1 ([3])	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N_2	—	Всички	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Легенда: ПЗ = Принудително запалване, ЗС = Запалване чрез сгстяване

Обяснителна бележка:

Граничните стойности за БД, посочени в таблицата, подлежат на преразглеждане, което следва да бъде извършено от Комисията до 1 септември 2014 г. Ако граничните стойности се окажат технически неизпълними, техните стойности или задължителните дати за прилагане следва да се изменят съответно, като се отчитат последиците от други нови изисквания и изпитвания, които ще бъдат въведени за превозни средства, отговарящи на нормата Евро 6. Ако при преразглеждането бъде установена необходимост от екологична гледна точка, както и осъществимост от техническа гледна точка и нетна полза в парично изражение, трябва да бъдат приети завишени стойности и да бъдат въведени гранични стойности за БД за броя на частиците или, ако е приложимо, за други регулирани замърсители. По този начин на индустрията трябва да се осигури подходящ подготвителен период за въвеждане на техническите новости.

▼M2

2.3.4. До три години след датите, посочени в член 10, параграфи 4 и 5 от Регламент (ЕО) № 715/2007 съответно за нови одобрения на типа и нови превозни средства, по избор на производителя се прилагат следните гранични стойности за БД за превозни средства, получили одобрение на типа съгласно граничните стойности за емисиите на нормата Евро 6, посочени в таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007:

Предварителни гранични стойности за БД съгласно норма Евро 6

		Референтна маса (RM) (kg)	Маса на въглеродния оксид (CO) (mg/km)		Маса на неметановите въглеводороди (NMHC) (mg/km)		Маса на азотните оксиди (NOx) (mg/km)		Маса на частиците (PM) (mg/km)	
Категория	Клас		ПЗ	ЗС	ПЗ	ПЗ(2)	ПЗ	ЗС	ЗС	ПЗ
M	—	Всички	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N_1 (3)	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N_2	—	Всички	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Легенда: ПЗ = Принудително запалване, ЗС = Запалване чрез сгъстяване.

▼B

2.4. В допълнение на разпоредбите на раздел 3.2.1 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН производителят може временно да деактивира СБД при следните условия:

а) за превозни средства, предназначени за работа със смес от горива или едно-/двугоривни превозни средства, работещи с газ — за 1 минута след презареждане, за да се позволи на електронното управляващо устройство да определи качеството и състава на горивото;

б) за двугоривни превозни средства — за 5 секунди след превключване към друг вид гориво, необходими за пренастройване на параметрите на двигателя.

Производителят може да не спази тези времеви ограничения, ако е в състояние да докаже, че стабилизирането на горивната уредба след презареждане или преминаване към друг вид гориво отнема повече време по основателни технически причини. При всички случаи СБД трябва да бъде отново активирана веднага след като са определени качеството и състава на горивото или след като са повторно регулирани параметрите на двигателя.

2.5. Раздел 3.3.3.1 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се заменя със следното изискване:

СБД трябва да следи намаляването на ефективността на каталитичния преобразувател по отношение на емисиите на THC и NO_x. Производителите могат да наблюдават само челния катализатор или в комбинация със следващия(те) катализатор(и). Всеки наблюдаван катализатор или комбинация от катализатори се смята за неизправен, когато емисиите надвишат граничните стойности на NMHC или NO_x, предвидени в раздел 2.3 на настоящото приложение. По изключение изискванията за наблюдение на намаляването на ефективността на каталитичния преобразувател по отношение на емисиите на NO_x се прилагат едва от датите, определени в член 17.

▼B

2.6. Раздел 3.3.3.3 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН означава, че трябва да се следи влошаването на всички кислородни датчици (сензори), монтирани и използвани за следене на неизправностите на каталитичния преобразувател съгласно изискванията на настоящото приложение.

2.7. В допълнение на изискванията на раздел 3.3.3 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН по отношение на двигатели с принудително запалване с директно впръскване трябва да се проследяват всякакви неизправности, които биха могли да доведат до надвишаване на граничните стойности на емисиите на частици, предвидени в раздел 2.3 на настоящото приложение, и които трябва да се следят съгласно изискванията на настоящото приложение за двигатели със запалване чрез сгъстяване.

2.8. В допълнение на изискванията в раздел 3.3.4 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН трябва да се проследяват неизправностите и намаляването на ефективността на системата за рециркулация на отработилите газове (РОГ).

2.9. В допълнение на изискванията в раздел 3.3.4 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН трябва да се проследяват неизправностите и намаляването на ефективността на използващата реагент система за последваща обработка на NO_x, както и дозиращата реагента подсистема.

2.10. В допълнение на изискванията в раздел 3.3.4 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН трябва да се проследяват неизправностите и намаляването на ефективността на системата за последваща обработка на NO_x без използването на реагент.

2.11. В допълнение на изискванията в раздел 6.3.2 на допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН производителят трябва да докаже, че неизправностите на потока от СРОГ и охладителя на СРОГ са отчетени от СБД по време на изпитването за одобряване.

2.12. Референциите към „HC“ (въглеводороди) в раздел 6.4.1.2 на допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбира като „NMHC“ (неметанови въглеводороди).

2.13. В допълнение на изискванията в раздел 6.5.1.3 на допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН всички данни, които е необходимо да се съхраняват във връзка с действието на СБД при движение съгласно разпоредбите в раздел 3.6 на допълнение 1 към настоящото приложение, трябва да са достъпни през серийния порт за данни на стандартизирания конектор за данни съгласно спецификациите, дадени в раздел 6.5.3 на допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

▼M2

2.14. Противно на предвиденото в точка 3.3.5 от приложение 11 към Правило № 83 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) следните устройства следва да бъдат наблюдавани във връзка с цялостна повреда или отстраняването им, ако последното води до превишаване на приложимите гранични стойности за емисиите:

— считано от 1 септември 2011 г., уловител на частици, монтиран към двигатели със запалване чрез сгъстяване като отделен елемент или вграден в комбинирано устройство за контрол на емисиите,

— за превозни средства, сертифицирани съгласно граничните стойности за БД в таблиците, посочени в точка 2.3.3 или 2.3.4, система за последваща обработка на NOx, монтирана към двигатели със запалване чрез сгъстяване като отделен елемент или вградена в комбинирано устройство за контрол на емисиите,

— за превозни средства, сертифицирани съгласно граничните стойности за БД в таблиците, посочени в точка 2.3.3 или 2.3.4, оксидиращи катализатори за дизелови двигатели (DOC), монтирани към двигатели със запалване чрез сгъстяване като отделен елемент или вградени в комбинирано устройство за контрол на емисиите.

▼M2

Посочените в първата алинея устройства се следят също така за всякакви повреди, които биха довели до превишаване на приложимите гранични стойности за БД.

▼B

3. АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО НЕДОСТАТЪЦИ НА СБД

3.1. При разглеждането на молбата за издаване на одобряване типа на превозно средство, притежаващо недостатък или недостатъци по определението в член 6, параграф 2, одобряващият орган решава дали изпълняването на изискванията на настоящото приложение е невъзможно или необосновано.

3.2. Одобряващият орган взема предвид данни на производителя, даващи подробности за, но неизчерпващи се с такива фактори, като техническа изпълнимост, срок за въвеждане в производство и производствени цикли, включително постепенното въвеждане или изтегляне на двигатели или на конструкции на превозни средства и планирани модернизирания на компютри, степента, до която получената СБД ще е ефективна при спазване на изискванията на настоящия регламент, както и това дали производителят е положил достатъчно усилия за отговаряне на изискванията на настоящия регламент.

▼M1

3.3. Одобряващият орган отхвърля всяко непълно искане за регистрация, което се характеризира с пълно отсъствие на изискван диагностичен параметър на следене или на официално разрешено записване и отчитане на данни, свързани с параметър на следене.

▼B

3.4. Одобряващият орган отхвърля всяко заявление за одобряване на система с недостатък, ако не са спазени посочените в раздел 2.3. гранични стойности за СБД.

3.5. При определянето на установения ред недостатъци първо се разглеждат недостатъците, свързани с раздели 3.3.3.1, 3.3.3.2 и 3.3.3.3 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН за двигатели с принудително запалване и раздели 3.3.4.1, 3.3.4.2 и 3.3.4.3 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН за двигатели със запалване чрез сгъстяване.

3.6. Преди или по време на процедурите за одобряване на типа не се допуска нито един недостатък, когато той се отнася до изискванията на раздел 6.5 на допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, с изключение на раздел 6.5.3.4.

3.6. **Период, през който се допуска наличието на недостатъци**

3.6.1. Един недостатък може да продължи да съществува за период от две години след датата на получаване на типово одобрение на типа превозно средство, освен когато може да се докаже, че за отстраняване на недостатъка са необходими значителни изменения в конструкцията на превозното средство и период на въвеждане, по-дълъг от две години. В такъв случай недостатъкът може да продължи да съществува за период, който не надхвърля три години.

3.6.2. Производител може да поиска одобряващият орган да приеме със задна дата наличието на недостатък, когато този недостатък е открит след първоначалното издаване на типовото одобрение. В този случай недостатъкът може да продължи да съществува за период от две години след датата на уведомлението на одобряващия орган, освен когато може да се докаже, че за отстраняване на недостатъка са необходими значителни изменения в конструкцията на превозното средство и период на въвеждане, по-дълъг от две години. В такъв случай недостатъкът може да продължи да съществува за период, който не надхвърля три години.

▼B

3.7. Одобряващият орган съобщава решението си за допускане на недостатък съгласно член 6, параграф 2.

4. ДОСТЪП ДО ИНФОРМАЦИЯ ЗА БД

4.1. В раздел 5 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН са определени изисквания за достъпа до информация за СБД. Изключенията от тези изисквания са описани в следните раздели.

4.2. Препратките към допълнение 1 към приложение 2 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбират като препратки към допълнение 5 към приложение I към настоящия регламент.

4.3. Препратките към раздел 4.2.11.2.7.6. на приложение 1 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбират като препратки към раздел 3.2.12.2.7.6. на допълнение 3 към приложение I към настоящия регламент.

4.4. Референциите към „договарящи се страни“ се разбират като референции към „държави-членки“.

4.5. Референциите към одобрение, издадено по силата на Правило № 83, се разбират като референции към одобрение, издадено по силата на настоящия регламент и Директива 70/220/ЕИО ([1]).

4.6. Типово одобрение на ИКЕ на ООН се разбира като типово одобрение на ЕО.

([1]) ОВ L 76, 6.4.1971 г., стр. 1.

▼B

Допълнение 1

ФУНКЦИОНАЛНИ АСПЕКТИ НА СИСТЕМИТЕ ЗА БОРДОВА ДИАГНОСТИКА (СБД)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. В настоящото допълнение се описва процедурата за изпитването съгласно раздел 2 на настоящото приложение.

2. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Техническите изисквания и спецификации са тези, определени в допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията и допълнителните изисквания, описани в следните раздели.

2.2. Референциите към граничните стойности за СБД, определени в параграф 3.3.2 от приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, се разбират като референции към граничните стойности, определени в раздел 2.3 на настоящото приложение.

2.3. Еталонните горива, определени в параграф 3.2 от допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, се разбират като препратка към спецификациите на съответните еталонни горива в приложение IX към настоящия регламент.

2.4. Препратката към приложение 11 в параграф 6.5.1.4 от допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се разбира като препратка към приложение XI към настоящия регламент.

2.5. За превозни средства, получили одобрение за граничните стойности съгласно норма Евро 6, съдържащи се в таблица 2 от приложение 1 към Регламент (ЕО) № 715/2007, раздел 6.5.3.1 на допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се заменя със:

„За диагностика, свързана с емисиите, като свързваща комуникационна връзка между бордовата и извънбордовата система се използва следният стандарт:

ISO 15765—4 „Пътни превозни средства — диагностика, използваща контролна шина CAN — част 4: Изисквания към системи, свързани с емисиите“, с дата 10 януари 2005 г.“

3. РАБОТА В РЕАЛНИ УСЛОВИЯ (ПРИ ДВИЖЕНИЕ)

3.1. **Общи изисквания.**

3.1.1. Всяко наблюдение на СБД се извършва поне веднъж на пътен цикъл, при който са изпълнени условията за наблюдение, определени в раздел 3.2. Производителите нямат право да използват като условие за което и да е наблюдение изчисленото отношение (или негов елемент) или всякакви други показатели за честота на наблюдението.

▼B

3.1.2. Отношението при работа в реални условия (IUPR) за конкретно наблюдение M на СБД, посочено в член 5, параграф 3, е:

$$IUPR_M = Числител_M/Знаменател_M$$

3.1.3. Сравняването на числителя и знаменателя показва честотата на дадено наблюдение по отношение на експлоатацията на превозното средство. За да е сигурно, че всички производители следят IUPR по еднакъв начин, се дават подробни изисквания за определянето и увеличаването на тези броячи.

3.1.4. Когато съгласно изискванията на настоящото приложение превозното средство разполага с дадено наблюдение M, показателят $IUPR_M$ трябва да бъде по-голям или равен на следните минимални стойности:

i) 0,260 при наблюдението на системата за вторичен въздух и при други системи за наблюдение, свързани с пускането в ход на студен двигател

ii) 0,520 при наблюдението на системата за контрол на продухването на изпарителните емисии

iii) 0,336 при всички други наблюдения

3.1.5. Превозните средства трябва да отговарят на изискванията в раздел 3.1.4 за осъществен пробег от поне 160 000 km. Като изключение, превозни средства, получили типово одобрение, регистрирани, продадени или въведени в експлоатация преди съответните дати, посочени в член 10, параграфи 4 и 5 от Регламент (ЕО) № 715/2007, трябва да имат показател $IUPR_M$ по-голям или равен на 0,1 при всички наблюдения M. ►M2 За нови одобрения на типа и нови превозни средства функцията за наблюдение, която се изисква съгласно точка 2.9 от настоящото приложение, трябва да показва до три години след датите, посочени съответно в член 10, параграфи 4 и 5 от Регламент (ЕО) № 715/2007, стойност на IUPR, по-голяма или равна на 0,1. ◄

3.1.6. Смята се, че изискванията на този раздел са изпълнени за дадено проследяване M, ако за всички превозни средства, принадлежащи на конкретна фамилия СБД и произведени в дадена календарна година, са в сила следните статистически условия:

а) средноаритметичната стойност на показателя $IUPR_M$ е равна или по-голяма от минималната стойност, приложима за наблюдението

б) повече от 50 % от всички превозни средства имат показател $IUPR_M$, равен или по-голям от минималната стойност, приложима за проследяването.

▼M1

3.1.7. Не по-късно от 18 месеца след края на календарната година производителят трябва да докаже на одобряващия орган, а при поискване и на Комисията, че тези статистически условия са изпълнени за всички параметри на следене, които СБД трябва да отчита съгласно точка 3.6 на настоящото допълнение и не по-късно от 18 месеца след навлизането на пазара на първия тип превозни средства с IUPR от дадена фамилия СБД и на всеки 18 месеца след това. За тази цел за фамилии СБД, състоящи се от над 1 000 регистрации в Съюза, които трябва да се вземат предвид в извадката през нейния период, се използва процедурата, описана в приложение II, без да се засягат разпоредбите на точка 3.1.9. от настоящото Допълнение.

▼M1

В допълнение към изискванията, посочени в приложение II, и независимо от резултата от проверката, описана в раздел 2 от приложение II, органът, издал одобрението, извършва проверка на съответствието в експлоатация за IUPR, описани в допълнение 1 към приложение II в подходящ брой на произволно определени случаи. „В подходящ брой произволно определени случаи“ означава, че тази мярка има възпиращ ефект срещу неспазване на изискванията на раздел 3 от настоящото приложение, или срещу предоставяне на манипулирани, фалшиви или непредставителни данни за одита. Ако не се прилагат специални условия и може да бъде доказано от органите за одобряване на типа, произволното прилагане на проверка на съответствието в експлоатация върху 5 % от одобрения тип фамилии СБД, се счита за достатъчно за спазването на това изискване. За тази цел одобряващите органи могат да се договорят с производителя за намаляване на дублиране на типовите изпитвания на дадена фамилия СБД, доколкото тези договорености не вредят на възпиращия ефект от собствените проверки на съответствието в експлоатация, извършвани от органа, по отношение на неспазването на изискванията на раздел 3 от настоящото приложение. Данните, събрани от държавите-членки при програми за надзорни изпитвания могат да се използват за проверки на съответствието в експлоатация. При поискване органите за типово одобрение предоставят на Комисията и на други типово одобряващи органи данни относно одитите и извършените на случаен принцип проверки на съответствието в експлоатация, включително и относно методиката, използвана за идентифициране на тези случаи, които са предмет на извършените на случаен принцип проверки на съответствието в експлоатация.

3.1.8. За цялата извадка от превозни средства за изпитване производителят трябва да предостави на компетентните органи всички данни за работата в реални условия, които СБД следва да отчита съгласно точка 3.6 на настоящото допълнение заедно с идентификацията на изпитваното превозно средство и методиката, използвана при подбора на изпитваните превозни средства от парка. При поискване типово одобряващият орган, издаващ одобрението, предоставя тези данни и резултатите от статистическата оценка на Комисията и на други одобряващи органи.

▼B

3.1.9. Обществените органи на властта и техните пълномощни представители могат да изискват допълнителни изпитвания на превозни средства или да събират подходящи данни, отчетени от превозното средство, за да проверят дали са изпълнени изискванията на настоящото приложение.

▼M1

3.1.10. Неспазването на изискванията на точка 3.1.6, установени от изпитванията, описани в точки 3.1.7 или 3.1.9, се счита за нарушение, подлежащо на санкции, предвидени в член 13 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Това позоваване не ограничава прилагането на подобни наказания за други нарушения на други разпоредби от Регламент (ЕО) № 715/2007 или на настоящия регламент, които не са изрично свързани с член 13 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

▼B

3.2. **Числител$_M$**

3.2.1. Числителят за конкретно наблюдение представлява брояч, отмерващ броя на случаите, когато дадено превозно средство е било експлоатирано при наличието на всички условия за наблюдение, позволяващи на конкретната система за наблюдение да открие неизправност и да предупреди водача за нея, както тези условия са били въведени от производителя. Числителят не трябва да се увеличава повече от веднъж на пътен цикъл, освен при наличието на обоснована техническа причина.

▼B

3.3. **Знаменател$_M$**

3.3.1. Функцията на знаменателя е да отброява отделните случаи на шофиране, отчитайки специалните условия за конкретно наблюдение. Знаменателят трябва да бъде увеличен поне веднъж на пътен цикъл, в случай че по време на този пътен цикъл общият знаменател е увеличен при наличието на условията, определени в раздел 3.5, освен при деактивиране на знаменателя съгласно раздел 3.7 на настоящото допълнение.

3.3.2. В допълнение на изискванията в раздел 3.3.1:

а) Знаменателят(те) при наблюдението на системата за вторичен въздух трябва да бъде(ат) увеличен(и), ако задействаната по команден начин система за вторичен въздух е активна 10 секунди или по-дълго. За целите на определянето на командно задействаното активно време СБД не може да включва времето на действие на система за вторичен въздух, активирана чрез намеса единствено за целите на наблюдението.

б) Знаменатели на наблюдения на системи, активни единствено по време на пускане в ход на студен двигател, трябва да бъдат увеличавани, когато компонентът или стратегията са задействани по команден начин за период от 10 секунди или за по-дълго.

в) Знаменателят(ите) за наблюдения на променливо газоразпределение (VVT) и/или системи за контрол трябва да бъде(ат) увеличаван(и), в случай че компонентът бъде задействан в някоя от функциите (напр. „включено“, „отворено“, „затворено“, „заключено“ и т.н.) в два или повече случая по време на пътния цикъл или за време от 10 секунди или по-дълго — приема се по-рано настъпилата от двете възможности.

г) За следните наблюдения знаменателят(ите) се увеличава(т) с единица, когато, освен изпълняването на изискванията в настоящия раздел по време на поне един пътен цикъл, от последния случай на увеличаване на знаменателя е натрупан пробег от поне 800 километра:

i) дизелов окислителен катализатор

ii) дизелов филтър за частици;

▼M1

д) Без да се засягат изискванията за увеличаване на знаменателите на другите параметри на следене, знаменателите на параметри на следене на следните компоненти следва да бъдат увеличени само ако и цикълът на движение е започнал с пускане при студен двигател:

i) датчици за температурата на течностите (масло, охлаждаща течност на двигателя, гориво, реагент за селективна каталитична редукция);

ii) датчици за температурата на чистия въздух (околен въздух, входящ въздух, въздух от компресора, всмукателен колектор);

iii) датчици за температурата на отработилите газове (рециркулация на отработилите газове/охлаждане, компресорно пълнене със задвижване от отработилите газове, катализатор);

е) Знаменателите на параметри на следене на системата за контрол на налягането от компресора следва да бъде увеличени, ако са изпълнени всички от следните условия:

i) изпълнени са общите условия за знаменателя;

ii) системата за контрол на налягането от компресора е активна за период по-голям или равен на 15 секунди.

▼B

3.3.3. За хибридни превозни средства, превозни средства, които ползват алтернативен хардуер или стратегии за пускане в ход на двигателя (напр. интегриран стартер и генератори), или превозни средства, работещи с алтернативно гориво (напр. едногоривни или двугоривни приложения), производителят може да отправи към одобряващия орган молба за одобряване на използването на критерии за увеличаване на знаменателя, различни от тези, определени в настоящия раздел. В общия случай одобряващият орган не одобрява прилагането на алтернативни критерии за превозни средства, които са в състояние да спрат двигателя единствено в условия близки на тези при движение на празен ход или спиране на превозното средство. Одобряването на алтернативните критерии от одобряващия орган се основава на равностойността на тези критерии за определянето на количеството работа на превозното средство по отношение на измерването на конвенционалната работа на превозното средство в съответствие с критериите в настоящия раздел.

3.4. **Брояч за циклите на запалване**

3.4.1. Броячът за циклите на запалване показва броя на циклите на запалване, които е имало дадено превозно средство. Броячът на циклите на запалване не може да бъде увеличаван повече от веднъж на пътен цикъл.

3.5. **Общ знаменател**

3.5.1. Общият знаменател представлява брояч, измерващ броя на случаите на работа на дадено превозно средство. Той трябва да бъде увеличен в рамките на 10 секунди тогава, и единствено тогава, когато по време на даден пътен цикъл са изпълнени следните критерии:

— общото изминало време от пускането в ход на двигателя е по-голямо или равно на 600 секунди при надморска височина, по-малка от 2 440 m и температура на околната среда, по-висока или равна на – 7 °C.

— Общото изминало време на работа на превозното средство при скорост от 40 km/h или по-висока е по-голямо или равно на 300 секунди при надморска височина, по-малка от 2 440 m и температура на околната среда, по-висока или равна на – 7 °C.

— Непрекъсната работа на превозното средство на празен ход (т.е. педалът на газта не е натиснат от водача и скоростта на превозното средство е по-малка или равна на 1,6 km/h) за 30 секунди или повече при надморска височина, по-малка от 2 440 m и температура на околната среда, по-висока или равна на – 7 °C.

3.6. **Отчитане и увеличаване на броячите**

3.6.1. Съгласно спецификациите на стандарт ISO 15031—5 СБД трябва да отчита брояча за циклите на запалване и общия знаменател, както и отделни числители и знаменатели за следните системи за наблюдение, когато наличието им в превозното средство се изисква по силата на настоящото приложение:

— катализатори (всяка група се отчита отделно)

— кислородни датчици (сензори)/датчици (сензори) за отработили газове, включително датчици (сензори) за вторичен кислород (всеки датчик (сензор) се отчита отделно)

— изпарителна система

— система за рециркулация на отработилите газове (СРОГ)

— система за променливо газоразпределение (VVT)

▼B

— система за вторичен въздух

— филтър за частици

— система за последваща обработка на NO_x (напр. адсорбент на NO_x, NO_x реагент/каталитична система)

— система за контрол на повишаването на налягането

▼M1

3.6.2. За конкретни компоненти или системи, имащи множество параметри на следене, които трябва да бъдат отчитани съгласно настоящата точка (напр. група 1 от кислородни датчици (ламбда-сонди) може да има няколко параметри на следене за реакцията на датчика или на други характеристики на датчика), СБД трябва отделно да проследява числители и знаменатели за всеки отделен параметър на следене с изключение на тези, които съответстват на късо съединение или отворена верига, и да отчита само съответния числител и знаменател за конкретния параметър на следене, който е с най-ниско отношение. Когато два или повече конкретни параметъра на следене са с еднакви отношения, се отчита съответният числител и знаменател за параметъра на следене, който е с най-висок знаменател.

▼B

3.6.3. Когато броячите биват увеличавани, стъпката на всички увеличения е цяла единица.

3.6.4. Минималната стойност на всеки брояч е 0, а максималната не трябва да е по-малка от 65 535, без оглед на всички останали изисквания за стандартизирано съхранение и отчитане на данните от СБД.

3.6.5. Когато числителят или знаменателят за конкретно наблюдение достигне максималната си стойност, и двата брояча за това наблюдение трябва да бъдат разделени на две, преди да бъдат увеличени отново съгласно разпоредбите в раздели 3.2 и 3.3. Когато броячът на цикъла на запалване или общият знаменател достигне максималната си стойност, съответният брояч трябва да се промени на нула при следващото си увеличаване съгласно разпоредбите в раздели 3.4 и 3.5.

3.6.6. Всеки брояч трябва да бъде занулен единствено в случай на рестартиране на постоянната памет (напр. при препрограмиране и т.н.) или, ако числата са съхранени във временна памет (KAM), в случай че KAM се загуби поради прекъсване на електрическото захранване на контролния модул (напр. прекъсване на захранването от акумулаторна батерия и т.н.).

3.6.7. Производителят трябва да предприеме мерки, за да гарантира, че стойностите на числителя и на знаменателя не могат да бъдат допълнително регулирани или изменени, освен в изрично предвидените в настоящия раздел случаи.

3.7. **Деактивиране на числители и знаменатели и на общия знаменател**

3.7.1. В рамките на 10 секунди след като е открита неизправност, която деактивира наблюдение, необходимо за изпълняване на изискванията за наблюдение в настоящото приложение (т.е. съхраняване на непотвърден или потвърден код), СБД трябва да деактивира понататъшното увеличаване на съответния числител и знаменател за всяко деактивирано наблюдение. Увеличаването на всички съответни числители и знаменатели се възобновява в рамките на 10 секунди след отстраняване на неизправността (т.е. неизчистеният код се самоизтрива или бива изтрит чрез команда от инструмент за сканиране).

▼B

3.7.2. В рамките на 10 секунди след задействане на приспособление за задвижване (PTO), което деактивира наблюдение, необходимо за изпълняване на изискванията за наблюдеиние в настоящото приложение, СБД трябва да деактивира по-нататъшното увеличаване на съответния числител и знаменател за всяко деактивирано наблюдение. Увеличаването на всички съответни числители и знаменатели се възобновява в рамките на 10 секунди след изключването на приспособлението за задвижване.

3.7.3. СБД трябва да деактивира по-нататъшното увеличаване на числителя и знаменателя на конкретно наблюдение в рамките на 10 секунди след като бъде открита неизправност на някой компонент, използван за установяване на критериите от определението за знаменателя за конкретно наблюдение (напр. скорост на превозното средство, температура на околната среда, надморска височина, работа на празен ход, пускане в ход на студен двигател или време на работа) и след като съответният неизчистен код за грешка бъде съхранен. Увеличаването на числителя и знаменателя трябва да бъде възобновено в рамките на 10 секунди след отстраняването на неизправността (напр. неизчистеният код се самоизтрива или бива изтрит чрез команда от инструмента за сканиране).

3.7.4. СБД трябва да деактивира по-нататъшното увеличаване на общия знаменател в рамките на 10 секунди след като бъде открита неизправност на някой компонент, използван за установяване на спазването на критериите в раздел 3.5 (напр. скорост на превозното средство, температура на околната среда, надморска височина, работа на празен ход или време на работа) и след като съответният неизчистен код за грешка бъде съхранен. Общият знаменател не може да бъде деактивиран за увеличаване при каквото и да е друго условие. Увеличаването на общия знаменател трябва да бъде възобновено в рамките на 10 секунди след отстраняването на неизправността (напр. неизчистеният код се самоизтрива или бива изтрит чрез команда от инструмента за сканиране).

▼B

Допълнение 2

ОСНОВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ФАМИЛИЯТА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

1. ПАРАМЕТРИ, ОПРЕДЕЛЯЩИ СЕМЕЙСТВОТО СБД

1.1. Фамилията превозни средства представлява група превозни средства на производителя, които поради своите конструктивни характеристики се очаква да притежават сходни характеристики на емисиите в отработилите газове и на СБД. Всеки двигател от тази фамилия трябва да отговаря на изискванията на настоящия регламент.

1.2. Фамилията СБД може да бъде определена чрез основни параметри на конструкцията, които трябва да бъдат общи за превозните средства от една и съща фамилия. В някои случаи може да съществува взаимодействие на параметрите. Тези ефекти също трябва да се вземат предвид, за да се гарантира, че само превозните средства със сходни характеристики по отношение на емисиите в отработилите газове са включени във фамилия СБД.

2. За целта се счита, че типовете превозни средства, чиито описани по-долу параметри са еднакви, принадлежат на една и съща комбинация от двигател/система за контрол на емисиите/СБД.

Двигател:

— горивен процес (т.е. принудително запалване, запалване чрез сгъстяване, двутактов, четиритактов, ротационен),

— метод на подаване на гориво в двигателя (т.е. едноточково или многоточково впръскване),

— тип гориво (т.е. бензин, дизелово гориво, система, предназначена за работа със смес от бензин/етанол, система, предназначена за работа със смес от дизелово гориво/биодизел, ПГ/биометан, ВНГ, двугоривна система бензин/ПГ/биометан, двугоривна система бензин/ВНГ).

Система за контрол на емисиите:

— тип каталитичен преобразувател (т.е. окислителен, трипътен, подгреваем, SCR, други),

— тип на филтъра за частици,

— подаване на допълнителен въздух (т.е. със или без),

— рециркулация на отработилите газове (т.е. със или без),

Части и функциониране на БД:

— методите за функционално наблюдение на СБД, за установяване на неизправности и за сигнализиране за неизправности на водача на превозното средство.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

▼M3

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕМИСИИТЕ НА CO_2, РАЗХОДА НА ГОРИВО И НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЯ И ПРОБЕГА В ЕЛЕКТРИЧЕСКИ РЕЖИМ НА ЗАДВИЖВАНЕ

▼B

1. ВЪВЕДЕНИЕ

▼M3

Настоящото приложение определя изискванията за измерване на емисиите на CO_2, разхода на гориво и на електроенергия и пробега в електрически режим на задвижване.

▼B

2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Общите спецификации за провеждане на изпитванията и тълкуване на резултатите са изложените в раздел 5 на Правило № 101 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, определени по-долу.

2.2. Гориво, използвано при изпитването

2.2.1. За изпитванията се използват еталонните горива, определени в приложение IX към настоящия регламент.

2.2.2. За ВНГ и ПГ се използва това гориво, което е избрано от производителя за измерване на полезната мощност съгласно приложение I към Директива 80/1269/ЕИО на Съвета [1]. Избраното гориво трябва да се посочи в информационния документ, както е определен в допълнение 3 към приложение I към настоящия регламент.

▼M1

2.3. Точка 5.2.4 от Правило № 101 на ИКЕ на ООН гласи следното:

(1) плътност: измерена за горивото на изпитването съгласно ISO 3675 или по еквивалентен метод. При бензин, дизелово гориво, биодизел и етанол (E85 и E75) се използва плътността, измерена при 15 °C; при ВНГ и природен газ/биометан се използва еталонна плътност, както следва:

0,538 kg/l за ВНГ;

0,654 kg/m^3 за ПГ ([3])

(2) съотношение водород/въглерод/кислород: използват се фиксирани стойности, както следва:

$C_1H_{1,89}O_{0,016}$ за бензин,

$C_1H_{1,86}O_{0,005}$ за дизелово гориво,

$C_1H_{2,525}$ за ВНГ (втечнен нефтен газ),

CH_4 за ПГ (природен газ) и биометан,

$C_1H_{2,74}O_{0,385}$ за етанол (E85),

$C_1\ H_{2,61}\ O_{0,329}$ за етанол (E75).

▼B

3. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

▼M3

3.1. Техническите изисквания и спецификации за измерването на емисиите на CO_2, разхода на гориво и на електроенергия и пробега в електрически режим на задвижване са изложените в приложения 6—10 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, определени по-долу.

▼B

3.2. В приложение 6, раздел 1.3.5. от Правило № 101 на ИКЕ на ООН използваните гуми трябва да отговарят на същите изборни критерии като определените за изпитване за емисии от тип 1, изложени в приложение III, раздел 3.5 от настоящия регламент.

([1]) ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 46.

▼B

3.3. Раздел 1.4.3 на приложение 6 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН се заменя със следния текст:

▼M3

„1.4.3. Разходът на гориво, изразен в литри на 100 km (за бензин, LPG, етанол (E85) и дизелово гориво), в m^3 на 100 km (за NG/биометан и H2NG) или в kg на 100 km (за водород) се изчислява по следните формули:

▼B

а) за превозни средства с двигател с принудително запалване, работещ с бензин (E5):

$$FC = (0{,}118/D) \cdot [(0{,}848 \cdot HC) + (0{,}429 \cdot CO) + (0{,}273 \cdot CO_2)]$$

б) за превозни средства с двигател с принудително запалване, работещ с ВНГ:

$$FC_{norm} = (0{,}1212/0{,}538) \cdot [(0{,}825 \cdot HC) + (0{,}429 \cdot CO) + (0{,}273 \cdot CO_2)]$$

В случай, че съставът на горивото, използвано за изпитването, се различава от състава, който е приет при изчисляването на нормализирания разход, по искане на производителя може да се използва коригиращ коефициент cf, както следва:

$$FC_{norm} = (0{,}1212/0{,}538) \cdot (cf) \cdot [(0{,}825 \cdot HC) + (0{,}429 \cdot CO) + (0{,}273 \cdot CO_2)]$$

Коригиращият коефициент cf, който може да бъде използван, се определя както следва:

$$cf = 0{,}825 + 0{,}0693\ n_{actual}$$

където:

n_{actual} = реалното съотношение H/C на използваното гориво

в) за превозни средства с двигател с принудително запалване, работещ с ПГ/биометан:

$$FC_{norm} = (0{,}1336/0{,}654) \cdot [(0{,}749 \cdot HC) + (0{,}429 \cdot CO) + (0{,}273 \cdot CO_2)]$$

г) за превозни средства с двигател с принудително запалване, работещ с етанол (E85):

$$FC = (0{,}1742/D) \cdot [(0{,}574 \cdot HC) + (0{,}429 \cdot CO) + (0{,}273 \cdot CO_2)]$$

д) за превозни средства с двигател със запалване чрез сгъстяване, работещ с дизелово гориво (B5):

$$FC = (0{,}116/D) \cdot [(0{,}861 \cdot HC) + (0{,}429 \cdot CO) + (0{,}273 \cdot CO_2)]$$

▼M3

е) за превозни средства с двигател с принудително запалване, задвижван с H2NG:

$$FC = \frac{910{,}4 \cdot A + 13\,600}{44{,}655 \cdot A^2 + 667{,}08 \cdot A} \left(\frac{7{,}848 \cdot A}{9{,}104 \cdot A + 136} \cdot HC + 0{,}429 \cdot CO + 0{,}273 \cdot CO_2 \right)$$

ж) за превозни средства, задвижвани с водород в газообразно състояние:

$$FC = 0{,}024 \cdot \frac{V}{d} \cdot \left[\frac{1}{Z_2} \cdot \frac{p_2}{T_2} - \frac{1}{Z_1} \cdot \frac{p_1}{T_1} \right]$$

▼**M3**

При предварително споразумение с одобряващия орган, и за превозни средства, задвижвани с водород в газообразно или течно състояние, вместо описания по-горе метод производителят може да избере формулата:

$$FC = 0{,}1 \cdot (0{,}1119 \cdot H_2O + H_2)$$

или метод съгласно стандартни протоколи като напр. **SAE J2572.**

В тези формули:

FC = разхода на гориво в литри на 100 km (за бензин, етанол, LPG, дизелово гориво или биодизел), в m^3 на 100 km (за природен газ или H2NG) или в kg на 100 km за водород.

HC = измерените емисии на въглеводороди в g/km

CO = измерените емисии на въглероден монооксид в g/km

CO_2 = измерените емисии на въглероден диоксид в g/km

H_2O = измерените емисии на H_2O в g/km

H_2 = измерените емисии на H_2 в g/km

A = количеството NG/биометан в сместа от H2NG, изразено в обемни проценти

D = плътността на горивото за изпитване.

В случай на газообразни горива, това е плътността при 15 °C

d = теоретично изчисленото разстояние, което е изминало превозното средство, подложено на изпитване от тип 1 в km.

p_1 = налягането в резервоара за газообразно гориво преди оперативния цикъл в Pa;

p_2 = налягането в резервоара за газообразно гориво след оперативния цикъл в Pa;

T_1 = температурата в резервоара за газообразно гориво преди оперативния цикъл в K.

T_2 = температурата в резервоара за газообразно гориво след оперативния цикъл в K.

Z_1 = коефициент на свиваемост на газообразното гориво при p_1 и T_1

Z_2 = коефициент на свиваемост на газообразното гориво при p_2 и T_2

V = вътрешен обем на резервоара за газообразно гориво в m^3

▼M3

Коефициентът на свиваемост се получава от следната таблица:

T(k) p(bar) \	33	53	73	93	113	133	153	173	193	213	233	248	263	278	293	308	323	338	353
5	0,8589	0,9651	0,9888	0,9970	1,0004	1,0019	1,0026	1,0029	1,0030	1,0028	1,0035	1,0034	1,0033	1,0032	1,0031	1,0030	1,0029	1,0028	1,0027
100	1,0508	0,9221	0,9911	1,0422	1,0659	1,0757	1,0788	1,0785	1,0765	1,0705	1,0712	1,0687	1,0663	1,0640	1,0617	1,0595	1,0574	1,0554	1,0535
200	1,8854	1,4158	1,2779	1,2334	1,2131	1,1990	1,1868	1,1757	1,1653	1,1468	1,1475	1,1413	1,1355	1,1300	1,1249	1,1201	1,1156	1,1113	1,1073
300	2,6477	1,8906	1,6038	1,4696	1,3951	1,3471	1,3123	1,2851	1,2628	1,2276	1,2282	1,2173	1,2073	1,1982	1,1897	1,1819	1,1747	1,1680	1,1617
400	3,3652	2,3384	1,9225	1,7107	1,5860	1,5039	1,4453	1,4006	1,3651	1,3111	1,3118	1,2956	1,2811	1,2679	1,2558	1,2448	1,2347	1,2253	1,2166
500	4,0509	2,7646	2,2292	1,9472	1,7764	1,6623	1,5804	1,5183	1,4693	1,3962	1,3968	1,3752	1,3559	1,3385	1,3227	1,3083	1,2952	1,2830	1,2718
600	4,7119	3,1739	2,5247	2,1771	1,9633	1,8190	1,7150	1,6361	1,5739	1,4817	1,4823	1,4552	1,4311	1,4094	1,3899	1,3721	1,3559	1,3410	1,3272
700	5,3519	3,5697	2,8104	2,4003	2,1458	1,9730	1,8479	1,7528	1,6779	1,5669	1,5675	1,5350	1,5062	1,4803	1,4570	1,4358	1,4165	1,3988	1,3826
800	5,9730	3,9541	3,0877	2,6172	2,3239	2,1238	1,9785	1,8679	1,7807	1,6515	1,6521	1,6143	1,5808	1,5508	1,5237	1,4992	1,4769	1,4565	1,4377
900	6,5759	4,3287	3,3577	2,8286	2,4978	2,2714	2,1067	1,9811	1,8820	1,7352	1,7358	1,6929	1,6548	1,6207	1,5900	1,5623	1,5370	1,5138	1,4926

В случай че необходимите входящи стойности за p и T не са посочени в таблицата, коефициентът на свиваемост се получава чрез линейна интерполация между коефициентите на свиваемост, посочени в таблицата, като се избират онези, които са най-близки до търсената стойност.“

▼B

3.4. Препратките към приложение 4 в приложение 8 към Правило № 101 на ИКЕ-ООН се разбират като препратки към допълнение 4 към приложение I към настоящия регламент.

▼M1

3.5. По време на изпитвателния цикъл, използван за определяне на емисиите на CO_2 и разхода на гориво на превозното средство, се прилагат разпоредбите на точка 3.14 от приложение III.

▼M5

4. ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО, ОБОРУДВАНО С ЕКОЛОГИЧНИ ИНОВАЦИИ

4.1. В съответствие с член 11, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 производител, който желае да се възползва от намаляване на неговите средни специфични емисии на CO_2 в резултат на намаления на емисиите, дължащи се на една или повече екологични иновации, монтирани на превозно средство, подава заявление пред компетентен орган по одобряването за издаване на сертификат за ЕО одобрение на типа на превозното средство, на което е монтирана екологична иновация.

4.2. За целите на одобрението на типа намаленията на емисиите на CO_2 от превозното средство, оборудвано с екологична иновация, се определят по процедурата и методологията за изпитване, определени в решението на Комисията за одобрение на екологичната иновация, в съответствие с член 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011.

4.3. Провеждането на необходимите изпитвания за определяне на намаленията на емисиите на CO_2, дължащи се на екологичните иновации, не засяга необходимостта да се докаже, ако е приложимо, съответствието на екологичните иновации с техническите предписания, определени в Директива 2007/46/ЕО.

4.4. Одобрение на типа не се предоставя, ако оборудваното с екологичната иновация превозно средство не покаже намаление на емисиите от поне 1 g CO_2/km по отношение на базовото превозно средство, определено в член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XIII

ЕО ОДОБРЯВАНЕ ТИПА НА РЕЗЕРВНО УСТРОЙСТВО ЗА КОНТРОЛ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО, КАТО ОТДЕЛЕН ТЕХНИЧЕСКИ ВЪЗЕЛ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящото приложение съдържа допълнителни изисквания за одобряване типа на устройства за котрол на замърсяването, като отделни технически възли.

2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

2.1. **Маркировка**

Върху оригиналните резервни устройства за контрол замърсяването, трябва да има най-малко следната информация:

а) наименование или търговска марка на производителя на превозното средство;

б) марка и идентификационен номер на оригиналното резервно устройство за контрол на замърсяването, както са отбелязани в информацията, посочена в точка 2.3.

2.2. **Документация**

Оригиналните резервни устройства за контрол на замърсяването, трябва да бъдат придружавани от следната информация:

а) наименованието или търговската марка на производителя на превозното средство;

б) марката и идентификационния номер на оригиналното резервно устройство за контрол на замърсяването, както са отбелязани в информацията, посочена в точка 2.3;

в) превозните средства, за които оригиналното резервно устройство за контрол на замърсяването, е от тип, включен в точка 2.3 от добавката към допълнение 4 към приложение I, включително, според случая, маркировка, указваща дали оригиналното резервно устройство за контрол на замърсяването, може да се монтира на превозно средство, оборудвано със система за бордова диагностика (СБД);

г) инструкции за монтиране, при необходимост.

Тази информацията трябва да е включена в продуктовия каталог, предоставен на разположение в точките на продажба от производителя на превозното средство.

2.3. Производителят на превозното средство предоставя на техническата служба и/или на одобряващия орган необходимата информация в електронен формат, която дава връзката между номерата на съответните части и документацията за одобряване на типа.

Тази информация следва да включва следното:

а) марка(и) и тип(ове) на превозното(ите) средство(а),

б) марка(и) и тип(ове) на оригиналното(ите) резервно(и) устройство(а) за контрол на замърсяването,

в) номер(а) на оригиналното(ите) резервно(и) устройство(а) за контрол на замърсяването,

г) номер на типовото одобрение на съответния(те) тип(ове) превозно(и) средство(а).

▼B

3. МАРКИРОВКА ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО НА ОТДЕЛЕН ТЕХНИЧЕСКИ ВЪЗЕЛ

3.1. Всяко резервно устройство за контрол на замърсяването, което съответства на одобрения по настоящия регламент тип като отделен технически възел, трябва да има маркировка за типово одобрение ЕО.

3.2. Тази маркировка се състои от правоъгълник, ограждащ малката буква „e“, последван от отличителния номер или буква/букви на държавата-членка, издала типовото одобрение на ЕО:

1. за Германия

2. за Франция

3. за Италия

4. за Нидерландия

5. за Швеция

6. за Белгия

7. за Унгария

8. за Чешката република

9. за Испания

11. за Обединеното кралство

12. за Австрия

13. за Люксембург

17. за Финландия

18. за Дания

19. за Румъния

20. за Полша

21. за Португалия

23. за Гърция

24. за Ирландия

▼M6

25. за Хърватия

▼B

26. за Словения

27. за Словакия

29. за Естония

32. за Латвия

34. за България

36. за Литва

49. за Кипър

50. за Малта

Маркировкатаза типово одобрение на ЕО включва също в близост до правоъгълника „базовия номер на одобрението“ който се съдържа в част 4 на номера на типовото одобрение, посочен в приложение VII към Директива 2007/46/ЕО, предшестван от двете цифри, които обозначават поредния номер, определен за последното основно техническо изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 или настоящия регламент към датата на издаване на типовото одобрение на ЕО за отделен технически възел. За настоящия регламент поредният номер е 00.

▼B

3.3. Маркировката за типово одобрение на ЕО се поставя върху резервното устройство за контрол на замърсяването, по начин, осигуряващ лесно прочитане и неподлежащ на изтриване. По възможност, тя трябва да бъде видима, когато резервното устройство за контрол на замърсяването, бъде монтирано в превозното средство.

3.4. В допълнение 3 към настоящото приложение се съдържат примери за знака за типовото одобрение на ЕО.

4. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

4.1. Изискванията за одобряване типа на резервни устройства за контрол на замърсяването, са тези, съдържащи се в раздел 5 на Правило № 103 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, определени в раздели 4.1.1—4.1.4.

4.1.1. Термините „каталитичен преобразувател“ и „преобразувател“, използвани в раздел 5 на Правило № 103 на ИКЕ на ООН, се разбират като „устройство за контрол на замърсяването“.

4.1.2. Регулираните замърсители, посочени на места в раздел 5.2.3 на Правило № 103 на ИКЕ на ООН, се заменят с всички замърсители, определени в приложение 1, таблици 1 и 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007, за резервни устройства за контрол на замърсяването, предназначени за монтиране на превозни средства, получили типово одобрение по силата на Регламент (ЕО) № 715/2007.

4.1.3. Стандартите за резервни устройства за контрол на замърсяването и предназначени за монтиране на превозни средства, получили типово одобрение съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007, както и изискванията за дълготрайност и свързаните с тях коефициенти на влошаване, определени в раздел 5 на Правило № 103 на ИКЕ на ООН, се отнасят към тези, които са определените в приложение VII към настоящия регламент.

4.1.4. Препратката в раздел 5.5.3. на Правило № 103 на ИКЕ на ООН към допълнение 1 на съобщението за одобряване на типа се разбира като препратка към допълнението към сертификата за типово одобрение на ЕО за информация за СБД на превозно средство (допълнение 5 към приложение I).

4.2. Когато за превозни средства с двигатели с принудително запалване емисиите на THC и NMHC, измерени по време на демонстрационното изпитване на нов оригинален каталитичен преобразувател съгласно параграф 5.2.1. от Правило № 103 на ИКЕ на ООН, са по-големи от стойностите, измерени по време на изпитванията за одобряване типа на превозното средство, разликата трябва да бъде прибавена към граничните стойности на СБД. Граничните стойности на СБД са определени във:

а) точка 3.3.2. от приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН за резервни части, които са предназначени за монтиране на превозни средства, получили типово одобрение по силата на Директива 70/220/ЕИО; или

б) точка 2.3 от приложение XI към настоящия регламент за резервни части, които са предназначени за монтиране на превозни средства, получили типово одобрение по силата на Регламент (ЕО) № 715/2007.

4.3. Ревизираните гранични стойности на СБД се прилагат по време на изпитванията за съвместимост на СБД, определени в параграфи 5.5.—5.5.5. от Правило № 103 на ИКЕ на ООН. По-специално това важи, когато се прилага превишаването, позволено в параграф 1 от допълнение 1 към приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

▼B

4.4. **Изисквания за резервни системи с периодично регенериране**

4.4.1. *Изисквания относно емисиите*

4.4.1.1. Превозното(ите) средство(а), посочено(и) в член 11, параграф 3 и оборудвано(и) с резервна система с периодично регенериране от типа, за който е подадено заявление за одобряване, трябва да бъде(ат) подложено(и) на изпитванията, описани в раздел 3 на приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, за да може да бъде сравнена работата му(им) с тази на същото превозно средство, оборудвано с оригиналната система за периодично регенериране.

4.4.2. *Определяне на базата за сравнение*

4.4.2.1. Превозното средство трябва да бъде оборудвано с нова оригинална система с периодично регенериране. Работата на тази система по отношение на емисиите се определя чрез процедурата за изпитване, определена в раздел 3 на приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

4.4.2.2. По молба на заявителя за одобряване на резервния компонент одобряващият орган предоставя на разположение по недискриминационен начин информацията, посочена в точки 3.2.12.2.1.11.1 и 3.2.12.2.6.4.1 от информационния документ в допълнение 3 към приложение I към настоящия регламент за всяко изпитвано превозно средство.

4.4.3. *Изпитване на отработилите газове с резервна система с периодично регенериране.*

4.4.3.1. Оригиналната система с периодично регенериране на превозното(ите) средство(а) се заменя с резервната система с периодично регенериране. Работата на тази система по отношение на емисиите се определя чрез процедурата за изпитване, определена в параграф 3 от приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

4.4.3.2. За определяне на коефициентът D на резервната система с периодично регенериране може да бъде използван всеки от методите за изпитване на двигател на изпитвателен стенд, посочени в параграф 3 от приложение 13 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

4.4.4. *Други изисквания*

Към резервните системи с периодично регенериране се прилагат изискванията на параграфи 5.2.3., 5.3., 5.4. и 5.5. от Правило № 103 на ИКЕ-ООН. В тези параграфи изразът „каталитичен преобразувател“ се разбира като „система с периодично регенериране“. Освен това към системите с периодично регенериране се прилагат отнасящите се до посочените параграфи изключения, дадени в раздел 4.1.

5. ДОКУМЕНТАЦИЯ

5.1. Всяко резервно устройство за контрол на замърсяването, трябва да има ясна и неизтриваема маркировка, указваща наименованието или търговската марка на производителя, и да бъде придружавано от следната информация:

а) превозните средства (включително годината на производство), за които е одобрено резервното устройство за контрол на замърсяването, както и, според случая, маркировка, указваща дали резервното устройство за контрол на замърсяването, може да бъде монтирано на превозно средство, оборудвано със система за бордова диагностика (СБД);

б) инструкции за монтиране, при необходимост.

Тази информацията трябва да е включена в продуктовия каталог, предоставен на разположение в точките на продажба от производителя на резервното устройство за контрол на замърсяването.

▼B

6. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОДУКЦИЯТА

6.1. В съответствие с разпоредбите на член 12 от Директива 2007/46/ЕО, се предприемат мерки за осигуряване на съответствието на продукцията.

6.2. **Специални разпоредби**

6.2.1. Проверките, посочени в точка 2.2 от приложение X към Директива 2007/46/ЕО, трябва да обхващат спазването на характеристиките, определени в точка 8 от член 2 на настоящия регламент.

6.2.2. За прилагането на член 12, параграф 2 от Директива 2007/46/ЕО могат да бъдат проведени изпитванията, описани в раздел 4.4.1. на настоящото приложение и раздел 5.2. на Правило № 103 на ИКЕ на ООН (изисквания относно емисиите). В този случай притежателят на одобрението може да поиска, като алтернатива, за база за сравнение да се вземе не оригиналното, а резервното устройство за контрол на замърсяването, което е използвано при изпитванията за одобряване на типа (или друг образец с доказано съответствие с одобрения тип). Средните стойности на емисиите, измерените с подложения на проверка образец, не могат да надвишават с повече от 15 % средните стойности, измерени с приетия за еталон образец.

▼B

Допълнение 1

ОБРАЗЕЦ

Информационен документ № ...

за типово одобрение на ЕО на резервни устройства за контрол на замърсяването

Информацията по-долу, ако е приложима, трябва да бъде предоставена в три екземпляра и да включва съдържанието. Всички чертежи трябва да бъдат представени в подходящ мащаб и с достатъчно подробности в размер А4 или нагънати във формат А4. Снимките, когато има такива, трябва да са достатъчно детайлни.

Когато системите, компонентите или отделните технически възли са с електронно управление, да бъде предоставена информация относно тяхното функциониране.

0. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.2.1. Търговско наименование(на), (когато има такова (а)): .....

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

Наименование и адрес на упълномощения представител, когато има такъв: .....

0.7. В случай на компоненти и отделни технически възли — местоположение и метод за поставяне на маркировката за типово одобрение на ЕО: .....

0.8. Адрес(и) на монтажния(те) завод(и): .....

1. ОПИСАНИЕ НА УСТРОЙСТВОТО

1.1. Марка и тип на резервното устройство за контрол на замърсяването: .....

1.2. Чертежи на резервното устройство за контрол на замърсяването, които по-специално онагледяват всички характеристики, посочени в точка 8 от член 2 от настоящия регламент: .....

1.3. Описание на типа или типовете превозно(и) средство(а), за който/които е предназначено резервното устройство за контрол на замърсяването: .....

1.3.1. Номер(а) и/или символ(и), характеризиращ(и) типа(овете) на двигателя и превозното средство: .....

1.3.2. Предвидена ли е съвместимост на резервното устройство за контрол на замърсяването, с изискванията за СБД — (да/не) ([1])

1.4. Описание и чертежи, посочващи разположението на резервното устройство за контрол на замърсяването, по отношение на изпускателния(ите) колектор(и) на двигателя: .....

([1]) Ненужното се зачерква.

▼B

Допълнение 2

ОБРАЗЕЦ НА СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

(Максимален формат: A4 (210 mm × 297 mm))

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

Печат на администрацията

Съобщение относно:

— типово одобрение на ЕО ([1]): .....

— разширение на типово одобрение на ЕО ([1]), ...

— отказ за издаване на типово одобрение на ЕО ([1]), ...

— отнемане на типово одобрение на ЕО ([1]), ...

на тип компонент/отделен технически възел ([1])

във връзка с Регламент (ЕО) № 715/2007, както се прилага от Регламент (ЕО) № 692/2008,

Регламент (ЕО) № 715/2007 или Регламент (ЕО) № 692/2008, последно изменен със .....

Номер на типово одобрение на ЕО: .....

Основание за разширяване: .....

РАЗДЕЛ I

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.3. Начин за идентификация на типа, ако е маркиран върху компонента/отделния технически възел ([2]): .....

0.3.1. Местоположение на тази маркировка: .....

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

0.7. В случай на компоненти и отделни технически възли — местоположение и начин за поставяне на маркировката за типово одобрение на ЕО: .....

0.8. Наименование и адрес(и) на монтажния(те) завод(и): .....

0.9. Наименование и адрес на представителя на производителя (когато има такъв): .....

([1]) Ненужното се зачерква.

([2]) Ако начинът за идентификация на типа съдържа букви, които нямат съществено значение за описанието на типовете превозни средства, компоненти или отделни технически възли, които са предмет на настоящия сертификат за одобряване на типа, тези букви се представят в документа със символа „?“ (напр. ABC??123??).

▼**B**

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация

1.1. Марка и тип на резервното устройство за контрол на замърсяването: .....

1.2. Тип(ове) превозно(и) средство(а), за който/които типът устройство за контрол на замърсяването, е подходящ за резервна част: .....

1.3. Тип(ове) превозно(и) средство(а), на който/които устройството за контрол на замърсяването, е било изпитано: .....

1.3.1. Доказана ли е съвместимостта на резервното устройство за контрол на замърсяването, с изискванията за СБД — (да/не) ([1]): .....

2. Техническа служба, отговорна за провеждане на изпитванията: .....

3. Дата на протокола от изпитването: .....

4. Номер на протокола от изпитването: .....

5. Бележки: .....

6. Място: .....

7. Дата: .....

8. Подпис: .....

Приложения: Информационно досие.

Протокол от изпитването.

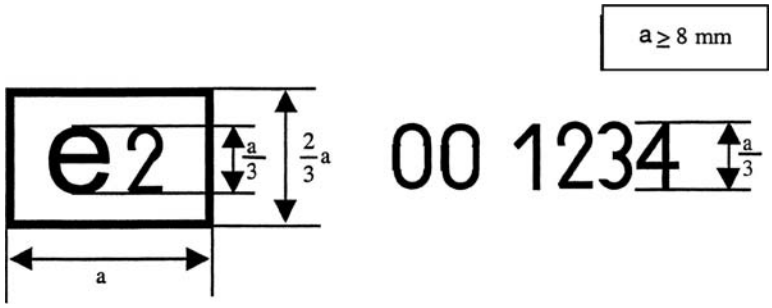
([1]) Ненужното се зачерква.

▼B

Допълнение 3

Пример за маркировка за типово одобрение на ЕО

(виж т. 5.2 от настоящото приложение)



Маркировката за типово одобрение по-горе, поставена върху компонент на резервното устройство за контрол на замърсяването, показва, че съответният тип е одобрен във Франция (е 2) съгласно настоящия регламент. Първите две цифри от номера на одобрението (00) показват, че тази част е одобрена съгласно настоящия регламент. Следващите четири цифри (1234) са цифрите, определени от одобряващия орган за базов номер на одобрението на резервното устройство за контрол на замърсяването.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XIV

Достъп до информация за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Това приложение определя техническите изисквания за достъпността на информацията за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство.

2. ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Информацията за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство, достъпна чрез интернет страници, трябва да отговаря на техническите спецификации в документ на OASIS SC2-D5, Формат на информацията за ремонт на автомобили, версия 1.0 от 28 май 2003 г. ([1]), и в раздели 3.2, 3.5, (без 3.5.2), 3.6, 3.7 и 3.8 на документ на OASIS SC1-D2, Спецификация за изискванията за ремонт на автомобили, версия 6.1 от дата 10.1.2003 г ([2]), като се използва само формат с отворен текст и графичен формат или формати, които могат да бъдат показани на екран и разпечатани чрез използването единствено на стандартни софтуерни добавяеми (plug-in) модули, които са свободно достъпни, лесни за инсталиране и работят с широкоразпространени компютърни операционни системи. По възможност ключовите думи в метаданните трябва да отговарят на стандарт ISO 15031—2. Такава информация трябва да бъде винаги на разположение, освен когато се изисква за поддръжката на интернет страница. Лицата, изискващи правото за размножаване или преиздаване на информацията, следва да се договорят направо със съответния производител. Трябва да има на разположение и информация за материали за обучение, но тя може да е достъпна и чрез информационни средства, различни от интернет страница.

▼M1

Информация за всички части на превозното средство, както са определени в неговия идентификационен номер (VIN), и всички допълнителни критерии, като например междуосието, мощността на двигателя, ниво на оборудване или екстри, с които то е снабдено от своя производител и които могат да бъдат заменени с резервни части, предлагани от производителя на превозното средство на своите упълномощени сервизи, търговци или трети страни чрез позоваване на номера на частите от оригиналното оборудване (OE), са предоставя на независимите оператори в лесно достъпна база данни.

Тази база данни се състоят от VIN, номера на частите, от OE, наименование на частите от оригиналното оборудване, информация за валидност (дати на валидност от-до), инструкции за монтаж и, когато е приложимо, характеристики на сглобяването.

Информацията в базата данни се актуализира редовно. Актуализацията включва, по-специално, всички изменения на отделни превозни средства след тяхното производство, ако тази информация е съобщена на упълномощените търговци.

2.2. Независимите оператори получават достъп до информация за елементите за сигурност на превозно средство, използвана от упълномощени търговци и сервизи, под защитата на технология за сигурност при спазване на следните изисквания:

i) данните се обменят като се гарантира поверителност, неприкосновеност и защита срещу възпроизвеждане;

ii) използва се стандартът https // ssl-tls (RFC4346);

([1]) Може да се намери на адрес: http:)/www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf

([2]) Може да се намери на адрес: http:)/lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf

▼M1

iii) за взаимно удостоверяване между независимите оператори и производителите се използват сертификати за сигурност, които отговарят на ISO 20828;

iv) частният ключ на независимите оператори е защитен посредством сигурна хардуерна защита.

Във Форума за достъп до информация за превозни средства, предвиден в член 13, параграф 9, се определят параметрите за изпълнение на тези изисквания в зависимост от текущото технологично равнище и познания.

Независимият оператор трябва да бъде одобрен и оправомощен за целта въз основа на документи, доказващи, че извършва законна търговска дейност и не е бил осъждан за криминална дейност в съответната област.

2.3. Препрограмирането на управляващите блокове на превозните средства, произведени след 31 август 2010 г., трябва да се извършва в съответствие или с ISO 22900, или със SAE J2534, независимо от датата на одобрението на типа. За валидирането на съвместимостта на собственото приложение на производителя с интерфейса за комуникация на превозното средство (VCI), отговарящи на ISO 22900 или SAE J2534, производителят предлага или валидиране на независимо разработени VCI, или информацията, и предоставя за ползване всякаква апаратна част, необходима на производителя на VCI, за да извършва самостоятелно такова валидиране. Условията по член 7, параграф 1 на Регламент (ЕО) № 715/2007 се прилагат при събиране на такси за такова валидиране, информация или апаратура.

За превозни средства, произведени преди 1 септември 2010 г. производителят може да предлага или пълно препрограмиране в съответствие или с ISO 22900 или със SAE J2534, или препрограмиране посредством продажба или отдаване под наем на своя собствен уред/инструмент. В последния случай трябва да се даде достъп на недискриминиращ, незабавен и съразмерен принцип, като уредът/инструментът трябва да се предостави в подходящ за използване вид. Разпоредбите на член 7 на Регламент (ЕО) № 715/2007 се прилагат при събиране на такси за достъпа до тези инструменти.

▼B

2.4. Всички кодове за неизправност, свързани с емисиите, трябва да съответстват на изискванията в допълнение 1 към приложение XI.

2.5. За достъпа до всяка информация за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство, освен свързаната със защитени части на превозното средство, изискванията за регистриране за достъп на независим оператор до интернет страницата на производителя трябва да включват само такива данни, които са необходими за потвърждаване на метода на плащане за получаване на информацията. За информация относно достъпа до защитени части на превозното средство независимият оператор трябва да представи сертификат в съответствие със стандарт ISO 20828, за да идентифицира себе си и организацията, към която принадлежи, след което производителят трябва да представи собствения си сертификат в съответствие със стандарт ISO 20828, за да потвърди на независимия оператор, че последният получава достъп до законна интернет страница на интересуващия го производител. И двете страни трябва да водят дневник за всички такива операции, указващ превозните средства и промените, извършени върху тях съгласно настоящата разпоредба.

▼B

2.6. В случай че информацията за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство, достъпна на интернет страницата на даден производител, не съдържа специфична важна информация, която би позволила правилното проектиране и производство на модифицирани системи за последващо монтиране за алтернативни горива, тогава който и да е заинтересован производител на модифицирани системи за последващо монтиране за алтернативни горива трябва да може да получи достъп до информацията, изисквана в параграфи 0, 2 и 3 от допълнение 3 към приложение 1, като отправи такова искане направо към производителя. Интернет страницата на производителя трябва ясно да дава подробности за контакт с тази цел, а информацията трябва да бъде предоставена в рамките на 30 дни. Задължение за предоставяне на такава информация съществува само за модифицирани системи за последващо монтиране за алтернативни горива, които отговарят на изискванията на Правило № 115 на ИКЕ на ООН, или за модифицирани компоненти за последващо монтиране за алтернативни горива, които формират част от системи, отговарящи на изискванията на Правило № 115 на ИКЕ на ООН, като информацията трябва да се предостави само в отговор на искане, което ясно определя точните спецификации на модела превозно средство, за който е необходима информацията, и което потвърждава, че информацията е необходима именно за разработването на модифицирани системи или компоненти за последващо монтиране за алтернативни горива, отговарящи на изискванията на Правило № 115 на ИКЕ на ООН.

2.7. Производителите трябва да укажат в интернет страниците си с информация за ремонт номера на типово одобрение за всеки модел.

▼M1

2.8. Производителите трябва да определят такси за почасов, дневен, месечен, годишен достъп, както и достъп за отделна транзакция, до интернет страниците си с информация за ремонт и поддръжка, които следва да са обосновани и съразмерни.

▼B

Допълнение 1

Сертификат на производителя за достъп до информация за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство

(Производител): .....

(Адрес на производителя): .....

Удостоверява, че:

осигурява достъп до информация за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство в съответствие с разпоредбите на:

— член 6 от Регламент (ЕО) № 715/2007;
— член 4, параграф 6 и член 13 от Регламент (ЕО) № 692/2008;
— приложение I, раздел 2.3.1 и раздел 2.3.5 на Регламент (ЕО) № 692/2008;
— приложение I, допълнение 3, раздел 16 на Регламент (ЕО) № 692/2008;
— приложение I, допълнение 5 на Регламент (ЕО) № 692/2008;
— приложение XI, раздел 4 от Регламент (ЕО) № 692/2008; и
— приложение XIV към Регламент (ЕО) № 692/2008

по отношение на типовете превозни средства, изброени в приложение към настоящия сертификат.

Адресите на главните интернет страници, чрез които може да се получи достъп до съответната информация и за които с настоящото се удостоверява, че отговарят на разпоредбите по-горе, са изброени в приложение към настоящия сертификат заедно с подробностите за контакт с отговорния представител на производителя, чийто подпис е положен по-долу.

Когато е приложимо: С настоящото производителят удостоверява също, че е изпълнил задължението, посочено в член 13, параграф 5 от настоящия регламент, да предостави съответната информация за предишни одобрявания на тези типове превозни средства не по-късно от 6 месеца след датата на получаване на типовото одобрение.

Съставено в [..... място]

на [..... дата]

.....

[подпис на представител на производителя]

Приложения:

— Адреси на интернет страници
— Данни за контакт

▼B

Приложение I

към

Сертификат на производителя за достъп до информация за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство

Адреси на интернет страници, посочени в настоящия сертификат:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

▼B

Приложение II

към

Сертификат на производителя за достъп до информация за СБД и ремонта и техническото обслужване на превозно средство

Данни за контакт с представител на производителя, посочен в настоящия сертификат:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XV

СЪОТВЕТСТВИЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ПОЛУЧИЛИ ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ ПО СИЛАТА НА ДИРЕКТИВА 70/220/ЕИО

1. СЪОТВЕТСТВИЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

1.1. Проверката на съответствието в експлоатация от органа за одобряване на типа се провежда на база всяка подходяща информация, на разположение на производителя, при процедури, подобни на тези по член 10, параграфи 1 и 2, и в точки 1 и 2 от приложение X към Директива 70/156/ЕИО.

1.2. Фигурата, посочена в точка 4 от допълнение 2 към настоящото приложение, и фигура 4/2 от допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ — ООН онагледяват процедурата за проверка на съответствието в експлоатация.

1.3. **Параметри, определящи експлоатационната фамилия превозни средства**

Експлоатационна фамилия превозни средства може да се определи чрез основни конструктивни параметри, общи за превозните средства, принадлежащи към тази фамилия. Следователно, типовете превозни средства, за които поне параметрите, определени в точки 1.3.1. до 1.3.11., са едни и същи или са в рамките на обявените отклонения, могат да бъдат считани за принадлежащи към една и съща експлоатационна фамилия.

1.3.1. горивен процес (двутактов, четиритактов, ротационен).

1.3.2. брой цилиндри.

1.3.3. разположение на цилиндрите (редово, V-образно, радиално, хоризонтално срещуположно, друго). Наклонът или ориентирането на цилиндрите не е критерий.

1.3.4. метод на подаване на гориво към двигателя (напр. индиректно или директно впръскване).

1.3.5. тип охладителна уредба (с въздух, вода, масло).

1.3.6. метод на всмукване на въздуха (атмосферно пълнене, свръхпълнене).

1.3.7. гориво, за което е конструиран двигателят (бензин, дизелово гориво, ПГ, ВНГ и т.н.). Двугоривните превозни средства могат да се групират с едногоривни превозни средства, ако едно от горивата е общо.

1.3.8. тип каталитичен преобразувател (трипътен катализатор или друг(и)).

1.3.9. тип на филтъра за частици (със или без).

1.3.10. рециркулация на отработилите газове (със или без).

1.3.11. работен обем на най-мощния двигател от фамилията превозни средства минус 30 %.

1.4. Проверка на съответствието в експлоатация се провежда от органа за одобряване на типа въз основа на информация, предоставена от производителя. Тази информация съдържа поне следните елементи:

1.4.1. наименованието и адреса на производителя;

1.4.2. наименованието, адреса, номера на телефона и на факса, както и електронния адрес на неговия упълномощен представител за географските зони, за които се отнася информацията на производителя;

▼B

1.4.3. наименованието(ята) на моделите превозни средства, включени в информацията на производителя;

1.4.4. когато е уместно — списък на типовете превозни средства, включени в информацията на производителя, т.е. експлоатационната фамилия превозни средства в съответствие с раздел 1.3;

1.4.5. идентификационни номера на превозното средство (VIN код), приложими за типовете превозни средства, принадлежащи на експлоатационната фамилия (представка VIN);

1.4.6. номерата на типовите одобрения, приложими за типовете превозни средства, принадлежащи на експлоатационната фамилия, включително, където е приложимо, номерата на всички разширения и корекции на място и/или извеждания от експлоатация за отстраняване на дефекти (доработка);

1.4.7. подробности за разширенията на типовите одобрения, корекциите на място и/или извежданията от експлоатация за отстраняване на дефекти за тези типови одобрения на превозните средства, включени в информацията на производителя (при поискване от одобряващия орган);

1.4.8. период, през който е събирана информацията на производителя;

1.4.9. периодът на производство на превозните средства, включен в информацията на производителя (напр. превозни средства, произведени през календарната 2001 г.);

1.4.10. процедура за проверка на съответствието в експлоатация, прилагана от производителя, включително:

а) метод за установяване на местоположението на превозните средства;

б) критерии за избор или за отхвърляне на превозните средства;

в) изпитвателни типове и процедури, използвани за програмата;

г) критерии за приемане/отхвърляне, прилагани от производителя за групата превозни средства, принадлежащи на експлоатационната фамилия;

д) географска(ите) зона(и), в рамките на която (които) производителят е събирал информацията;

е) размер на извадката и план за вземане на проби, които са използвани;

1.4.11. резултатите от процедурата за проверка на съответствието в експлоатация, прилагана от производителя, включително:

а) идентификация на превозните средства, включени в програмата (които са или не са били подложени на изпитване). Тази идентификация включва:

— наименование на модела,

— идентификационен номер на превозното средство (VIN код),

— регистрационен номер на превозното средство,

— дата на производство,

— регион на експлоатация (когато е известен),

— гуми, с които е оборудвано превозното средство;

б) основание(я) за отхвърляне на превозно средство от извадката;

в) данни за извършени сервизни дейности за всяко превозно средство от извадката (включително евентуалните доработки);

г) данни за извършените ремонтни дейности по всяко превозно средство от извадката (когато са известни);

▼B

д) данни от изпитванията, включително:

— дата на изпитването,

— място на изпитването,

— разстояние, изминато от превозното средство според неговия километропоказател,

— спецификации на горивото, използвано при изпитването (например еталонно гориво или гориво от търговската мрежа),

— условия на изпитването (температура, влажност, инерционна маса на динамометричния стенд),

— регулировка на динамометричния стенд (напр. регулировка на мощността),

— резултати от изпитването (за най-малко три различни превозни средства от една фамилия);

1.4.12. записи на показанията на СБД.

2. Информацията, събрана от производителя, следва да е достатъчно пълна, за да се направи оценка на показателите в експлоатация при нормални условия на употреба, определени в раздел 1 и по начин, представителен за географското пазарно покритие на производителя.

За целите на настоящия регламент производителят не се задължава да пристъпи към проверка на съответствието в експлоатация на тип превозно средство, ако е в състояние да докаже по задоволителен начин пред одобряващия орган, че продажбите на този тип превозни средства в Общността не надвишават 5 000 броя годишно.

3. Въз основа на проверката, посочена в раздел 1.2, одобряващият орган предприема едно от следните решения и действия:

а) решава, че съответствието в експлоатация на тип превозно средство или експлоатационна фамилия превозни средства е задоволително и не предприема по-нататъшни действия;

б) решава, че предоставената от производителя информация е недостатъчна за целите на вземане на решение и отправя искане към производителя за допълнителна информация или данни от изпитвания;

в) решава, че съответствието в експлоатация на тип превозно средство в състава на експлоатационна фамилия е незадоволително и предприема стъпки за подлагане на този тип превозно средство на изпитванията в съответствие с допълнение 1 към приложение I.

Когато на производителя е било разрешено да не извършва проверка на даден тип превозно средство съгласно раздел 2, одобряващият орган може да пристъпи към изпитване на този тип превозно средство в съответствие с допълнение 1 към приложение I.

3.1. Когато се счете, че за да се провери съответствието на устройствата за контрол на емисиите с изискванията за тяхното функциониране по време на експлоатация, е необходимо да се проведат изпитвания от тип 1, тези изпитвания трябва да се проведат съгласно процедура за изпитване, отговаряща на статистическите критерии, определени в допълнение 2 към настоящото приложение.

3.2. Одобряващият орган съвместно с производителя избира извадка от превозни средства с достатъчен пробег, за които може да се приеме, че са използвани при нормални условия. За избора на превозните средства се извършва консултация с производителя и му се разрешава да присъства на потвърдителните проверки на превозните средства.

▼B

3.3. Под надзора на одобряващия орган, на производителя се разрешава да извърши проверки, дори и от разрушително естество, на онези превозни средства, при които нивата на емисиите надвишават пределните стойности, с оглед да се установят възможните причини за влошаване, които не могат да се отдадат на самия производител. Когато резултатите от проверките потвърждават такива причини, тези резултати от изпитването се изключват от проверката за съответствие.

3.4. Когато одобряващият орган не е удовлетворен от резултатите от изпитанията, проведени в съответствие с критериите, определени в допълнение 2, коригиращите мерки, посочени в член 11, параграф 2 и в приложение X към Директива 70/156/ЕИО, се прилагат и спрямо превозните средства в експлоатация, които принадлежат към същия тип и има вероятност да са засегнати от същите неизправности в съответствие с раздел 6 от допълнение 1.

Планът за коригиращи мерки, представен от производителя, се одобрява от одобряващия орган. Производителят е отговорен за изпълнението на коригиращия план по начина, по който е одобрен.

Одобряващият орган уведомява всички държави-членки за своето решение в срок от 30 дни. Държавите-членки могат да изискат същия план за коригиращи мерки да бъде приложен към всички превозни средства от същия тип, регистрирани на тяхната територия.

3.5. Когато държава-членка установи, че тип превозно средство не отговаря на действащите изисквания по допълнение 1 към настоящото приложение, тя незабавно уведомява за това държавата-членка, която е издала първоначалното типово одобрение, в съответствие с изискванията на член 11, параграф 3 от Директива 70/156/ЕИО.

След това уведомление и в съответствие с разпоредбите на член 11, параграф 6 от Директива 70/156/ЕИО, компетентният орган на държавата-членка, която е издала първоначалното типово одобрение, уведомява производителя, че тип превозно средство не отговаря на изискванията на тези разпоредби, и че от производителя се очаква да предприеме определени мерки. В срок от два месеца от това уведомление производителят представя на органа план на мерките за отстраняване на неизправностите, които по същество трябва да съответстват на изискванията в раздели от 6.1 до 6.8 от допълнение 1. Компетентният орган, издал първоначалното типово одобрение, в срок от два месеца, се консултира с производителя, за да обезпечи споразумение за план на мерки и за изпълнение на този план. Когато компетентният орган, издал първоначалното типово одобрение, установи, че не може да се постигне такова споразумение, се открива процедура съгласно член 11, параграфи 3 и 4 от Директива 70/156/ЕИО.

▼B

Допълнение 1

Проверка на съответствие в експлоатация

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящото допълнение определя критериите за контрол на съответствието в експлоатация на превозни средства, получили типово одобрение съгласно Директива 70/220/ЕИО.

2. КРИТЕРИИ ЗА ПОДБОР

Критериите за приемане на избрано превозно средство са определени в раздели от 2.1 до 2.8. Информацията се събира от одобряващия орган чрез преглед на превозното средство и разговор със собственика/водача.

2.1. Превозното средство принадлежи към тип превозно средство, което е получило типово одобрениес ъгласно Директива 70/220/ЕИО и е предмет на сертификат за съответствие съгласно Директива 70/156/ЕИО. Превозното средство е регистрирано и се използва в Европейската общност.

2.2. Превозното средство е изминало най-малко 15 000 km или е било в експлоатация 6 месеца — по-късно настъпилото от двете събития, и най-много 100 000 km или 5 години — по-рано настъпилото от двете събития.

2.3. Трябва да има отчет за поддръжката на превозното средство, който да показва, че превозното средство е било добре поддържано, т.е. че е било поддържано в съответствие с препоръките на производителя.

2.4. Превозното средство не показва признаци на неправилно използване (напр. за състезателни цели, претоварване, зареждане с неподходящо гориво и др.), или други фактори (напр. неупълномощени въздействия върху него), които биха могли да повлияят на показателите на емисиите. При превозни средства, които са оборудвани със СБД, се вземат под внимание кода за неизправности и данните за пробега, съхранени в компютъра. Превозното средство не се избира за изпитване, ако запаметената в компютъра информация показва, че то е било използвано след възникване на код за неизправност и не е бил извършен своевременен ремонт.

2.5. Не трябва да е извършван неразрешен значим ремонт на двигателя или на превозното средство.

2.6. Съдържанието на олово и сяра в проба гориво, взета от резервоара на превозното средство, трябва да отговаря на приложимите стандарти, посочени в Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]) и не трябва да има доказателства за използването на неподходящо гориво. Могат да се извършват проверки в изпускателната тръба и т.н.

2.7. Не трябва да има признаци за проблеми, които биха могли да изложат на опасност персонала в лабораторията.

2.8. Всички компоненти на системата против замърсяване в превозното средство трябва да отговарят на действащото типово одобрение.

3. ДИАГНОСТИКА И ПОДДРЪЖКА

Преди измерване на емисиите от отработили газове, в съответствие с процедурата, определена в раздели 3.1 до 3.7, задължително се извършва диагностика и всяка друга обичайна поддръжка на превозните средства, одобрени за изпитване.

([1]) ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58.

▼B

3.1. Извършват се следните проверки: проверки на въздушния филтър, на всички задвижващи ремъци, нивото на всички течности, капачката на радиатора, на всички гъвкави тръбопроводи под налягане и електрическите проводници, свързани със системата против замърсяване за тяхната цялост; проверки за неправилни регулировки на и/или неразрешени въздействия върху компонентите на запалването, дозирането на гориво и устройството за контрол на замърсяването. Всички несъответствия трябва да бъдат документирани.

3.2. Проверява се нормалното функциониране на СБД. Всички показания за неправилно функциониране в паметта на СБД трябва да бъдат документирани и да се извършат необходимите ремонти. В случай на регистрирана от СБД индикация за неизправност по време на цикъла за предварителна подготовка, повредата може да бъде идентифицирана и отстранена. Изпитването може да бъде повторено и да бъдат използвани резултатите на ремонтираното превозно средство.

3.3. Запалителната система трябва да бъде проверена и дефектните части да се подменят, например запалителни свещи, електрически проводдници и т.н.

3.4. Трябва да бъде проверено сгъстяването. В случай, че резултатът е незадоволителен, превозното средство не се приема.

3.5. Параметрите на двигателя трябва да се проверят съгласно спецификациите на производителя и да се регулират при необходимост.

3.6. Когато превозното средство ще измине по-малко от 800 km преди да премине през планово техническо обслужване, последното трябва да се проведе съгласно инструкциите на производителя. Независимо от показанието на километропоказателя, при желание на производителя маслениият и въздушният филтър могат да се сменят.

3.7. При приемане на превозното средство горивото трябва да се замени със съответното еталонно гориво за изпитване на емисиите, освен когато производителят се съгласи да се използва гориво от търговската мрежа.

4. ИЗПИТВАНЕ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

4.1. Когато изглежда необходимо да се направи проверка на превозни средства, се извършва изпитване за измерване на емисиите им в съответствие с приложение III към Директива 70/220/ЕИО, върху превозни средства, преминали предварителна подготовка и избрани в съответствие с изискванията в раздели 2 и 3 от настоящото допълнение.

4.2. Превозните средства, оборудвани със СБД, може да се проверяват за правилно експлоатационно функциониране на индикатора за неизправност и т.н. по отношение на нивата на емисиите (напр., пределните стойности на индикатора за неизправност, определени в Приложение XI към Директива 70/220/ЕИО) в сравнение с типово одобрените спецификации.

4.3. СБД може да бъде проверявана например за нива на емисиите над действащите гранични стойности, без да е налице индикация за неизправност, за системно погрешно задействане на индикатора за неизправност и за компоненти на СБД с установени дефекти или с влошено качество.

4.4. Ако компонент или система работят по начин, който не е упоменат в сертификата за одобряване на типа и/или в информационния пакет за този тип превозно средство, и ако съгласно член 5, параграф 3 или параграф 4 от Директива 70/156/ЕИО не се разрешава такова отклонение, а СБД не отчита неизправност, този компонент или система не трябва да се подменят преди изпитване за емисиите, освен ако не е установено, че компонентът или системата са били неправомерно използвани или повредени по начин, който не позволява на СБД да установява произтичащата от това неизправност.

▼B

5. ОЦЕНКА НА РЕЗУЛТАТИТЕ

5.1. Резултатите от изпитанията се подлагат на оценъчната процедура в съответствие с допълнение 2 към настоящото приложение.

5.2. Резултатите от изпитанията не трябва да се умножават по коефициенти на влошаване.

6. ПЛАН ЗА КОРИГИРАЩИ МЕРКИ

6.1. Одобряващият орган изисква производителят да представи план за коригиращи мерки за отстраняване на несъответствието, когато се установи, че повече от едно превозно средство се явява източник на замърсяване и изпълнява поне едно от следните условия:

а) отговаря на условията, определени в раздел 3.2.3 от допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, и одобряващият орган и производителят са съгласни, че повишените емисии се дължат на същата причина, или

б) отговаря на условията, определени в раздел 3.2.4 на допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, и одобряващият орган е установил, че повишените емисии се дължат на същата причина.

6.2. Планът за коригиращи мерки трябва да бъде предоставен на одобряващия орган, не по-късно от 60 работни дни, считано от датата на уведомлението, посочено в раздел 6.1. Одобряващият орган обявява в срок от 30 работни дни дали одобрява или не одобрява плана за коригиращи мерки. Въпреки това, когато производителят може да докаже в задоволителна степен пред компетентния одобряващ орган, че е необходимо допълнително време за проучване на несъответствието с цел да представи план за коригиращи мерки, срокът се удължава.

6.3. Коригиращите мерки важат за всички превозни средства, за които има вероятност да бъдат засегнати от същата неизправност. Преценява се необходимостта от промени на документите за одобряване на типа.

6.4. Производителят предоставя екземпляр от всички съобщения, отнасящи се до плана за коригиращи мерки, и също води отчет за кампанията за отстраняване на дефектите на продукцията и предоставя периодични отчети за състоянието пред одобряващия орган.

6.5. Планът за коригиращи мерки включва изискванията, определени в точки от 6.5.1 до 6.5.11. Производителят трябва да даде уникално идентификационно име или номер на плана за коригиращи мерки.

6.5.1. Описание на всеки тип превозно средство, включен в плана за коригиращи мерки.

6.5.2. Описание на конкретните модификации, изменения, ремонти, корекции, регулировки или други промени, които трябва да се извършат с цел привеждане в съответствие на превозните средства, включително кратко резюме на данните и на техническите проучвания в подкрепа на решението на производителя да предприеме определени мерки за отстраняване на несъответствията.

6.5.3. Описание на начина, по който производителят уведомява собствениците на превозните средства.

▼B

6.5.4. Описание на правилната поддръжка или експлоатация, на които производителят, ако е необходимо, подчинява правото на ремонт съгласно плана за коригиращи мерки, и обяснение на мотивите на производителя да наложи тези условия. Не могат да се налагат никакви условия за поддръжка или експлоатация, освен ако не е възможно да се докаже, че те са свързани с несъответствието и коригиращите мерки.

6.5.5. Описание на процедурата за отстраняване на несъответствието, която трябва да се следва от собствениците на превозните средства. То трябва да включва дата, след която могат да се предприемат коригиращите мерки, предполагаемото времетраене на ремонта в сервиза, както и мястото, където той може да се извърши. Ремонтът трябва да бъде извършен своевременно, в разумен срок след предаването на превозното средство.

6.5.6. Копие от информацията, изпратена на собственика на превозното средство.

6.5.7. Кратко описание на системата, която използва производителят, за да гарантира доставянето на достатъчно компоненти или системи за изпълнение на коригиращите операции. Трябва да се посочи датата, на която ще са налични достатъчно компоненти или системи за започване на кампанията.

6.5.8. Копие от всички инструкции, които трябва да бъдат изпратени на онези лица, които ще извършат ремонта.

6.5.9. Описание на въздействието на предлаганите коригиращи мерки върху емисиите, разхода на гориво, движението и безопасността на всеки тип превозно средство, включен в плана за коригиращи мерки, заедно с данните, техническите проучвания и т.н., които подкрепят тези заключения.

6.5.10. Всяка друга информация, отчети или данни, които одобряващият орган може да прецени като необходими за оценка на плана за коригиращи мерки.

6.5.11. Когато планът за коригиращи мерки включва извеждане от експлоатация за отстраняване на дефекти, на одобряващия орган се предоставя описание на метода за удостоверяване на извършения ремонт. Когато се използва етикет, се предоставя също и образец от него.

6.6. От производителя може да се изиска да проведе разумно проектирани и необходими изпитвания на компоненти и превозни средства, които са били променени, ремонтирани или модифицирани съгласно предложение, с цел демонстриране ефективността на промяната, ремонта, или модификацията.

6.7. Производителят е отговорен за воденето на документация за всяко върнато и ремонтирано превозно средство, както и за сервиза, в който е извършен ремонтът. При поискване, на одобряващия орган се предоставя достъп до документацията за период от 5 години от осъществяването на плана за коригиращи мерки.

6.8. Ремонтът и/или модификациите или добавянето на ново оборудване се отразяват в сертификат, предоставен от производителя на собственика на превозното средство.

▼B

Допълнение 2

Статистическа процедура за изпитване за съответствие в експлоатация

1. Настоящата процедура се използва за проверка на изискванията за съответствие на превозните средства в експлоатация при изпитване от тип 1. Прилага се статистическият метод, определен в допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, изложени в раздели 2., 3., и 4.

2. Бележка под линия 1 не се прилага.

3. В параграфи 3.2.3.2.1. и 3.2.4.2. от допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН препратката към параграф 6 от допълнение 3 се разбира като препратка към раздел 6 от допълнение 1 към приложение XV към настоящия регламент.

4. Спрямо фигура 4/1 от допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН се прилага следното:

   а) препратките към параграф 8.2.1 се разбират като препратки към раздел 1.1 от приложение XV към настоящия регламент;

   б) препратките към допълнение 3 се разбират като препратки към допълнение 1 към приложение XV към настоящия регламент;

   в) бележка под линия 1 се разбира, както следва: В този случай ТАА означава одобряващият орган, който е издал типовото одобрение съгласно Директива 70/220/ЕО.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XVI

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ИЗПОЛЗВАЩИ РЕАГЕНТ ЗА СИСТЕМАТА ЗА ПОСЛЕДВАЩА ОБРАБОТКА НА ОТРАБОТИЛИ ГАЗОВЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящото приложение определя изискванията за превозни средства, които зависят от използването на реагент за системата за последваща обработка с цел намаляване на емисиите.

2. ИНДИКАЦИЯ НА РЕАГЕНТА

2.1. Превозното средство трябва да включва специфичен индикатор на арматурното табло, който информира водача в случай на ниско ниво на реагента в резервоара за реагент и кога резервоарът се е изпразнил.

3. СИСТЕМА ЗА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НА ВОДАЧА

3.1. Превозното средство включва система за предупреждение с визуална сигнализация, която информира водача когато нивото на реагент е ниско, че резервоарът скоро ще се нуждае от зареждане или че реагентът не отговаря на качеството, определено от производителя. Системата за предупреждение може също да включва звуков компонент, за да предупреди водача.

3.2. Системата за предупреждение трябва увеличава интензитета си с изчерпването на реагента. Тя трябва да достигне ниво на уведомяване на водача, което да не може да бъде лесно отстранено или пренебрегнато. Не трябва да е възможно да се изключи системата докато не бъде напълнен отново резервоара с реагент.

3.3. Визуалното предупреждение трябва да показва съобщение, указващо ниско ниво на реагента. Предупреждението трябва да не бъде същото като използваното за целите на СБД или на друга система за поддръжка на двигателя. Предупреждението трябва да бъде достатъчно ясно, за да разбере водачът, че нивото на реагент е ниско (напр. „ниско ниво на урея“, „ниско ниво на AdBlue“ или „ниско ниво на реагент“).

3.4. Няма нужда системата за предупреждение да бъде активирана непрекъснато от самото начало, но предупрежденията трябва да се усилят, така че да станат непрекъснати с приближаването на нивото на реагента към точката, от която се задейства системата за напомняне, описана в раздел 8. Трябва да покаже ясно формулирано предупреждение (напр. „напълнете с урея“, „напълнете с AdBlue“ или „напълнете с реагент“). Непрекъснатото действие на системата за предупреждение може да се прекъсва временно от други предупредителни сигнали, предоставящи важни съобщения по отношение на безопасността.

3.5. Системата за предупреждение трябва да се активира на най-малко 2 400 km пробег преди изпразването на резервоара за реагент.

4. ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА НЕПОДХОДЯЩ РЕАГЕНТ

4.1. Превозното средство трябва да включва оборудване, позволяващо да се определи дали в превозното средство има реагент, отговарящ на характеристиките, които са обявени от производителя и записани в допълнение 3 към приложение I към настоящия регламент.

▼B

4.2. Когато реагентът в резервоара не отговаря на минималните изисквания, обявени от производителя, системата за предупреждение на водача, описана в раздел 3, се активира и показва съобщение, указващо подходящо предупреждение (напр. „открита неподходяща урея“, „открит неподходящ AdBlue“ или „открит неподходящ реагент“). Когато качеството на реагента не е коригирано в рамките на 50 km от задействането на системата за предупреждение се прилагат изискванията за напомняне съгласно раздел 8.

5. НАБЛЮДЕНИЕ НА РАЗХОДА НА РЕАГЕНТ

5.1. Превозното средство трябва да включва оборудване за определяне разхода на реагент и осигуряване на външен достъп до информацията за разход.

5.2. Средният разход на реагент и средният изискван разход на реагент от двигателя трябва да е достъпен чрез сериен порт на стандартния диагностичен куплунг. Данните трябва да са достъпни за целия предишен период за пробег от 2 400 km.

5.3. За да се контролира разходът на реагент, трябва да се наблюдават поне следните параметри на двигателя:

а) нивото на реагент в резервоара в превозното средство;

б) дебитът на реагента или впръскването на реагента в технически възможно най-близката точка на впръскване в системата за последваща обработка на отработилите газове.

5.4. При разлика над 50 % между средния разход на реагент и средния изискван разход на реагент от двигателя за 30 минути по време на функциониране на превозното средство, трябва да се задейства системата за предупреждение на водача, описана в раздел 3, която трябва да покаже съобщение, указващо подходящо предупреждение (напр. „неизправност при дозирането на уреята“, „неизправност при дозирането на AdBlue“ или „неизправност при дозирането на реагента“). Когато разходът на реагент не е коригиран в рамките на 50 km от задействането на системата за предупреждение се прилагат изискванията за напомняне по раздел 8.

5.5. В случай на прекъсване на подаването на реагент системата за предупреждение на водача, описана в раздел 3, трябва да се активира и да покаже съобщение, указващо подходящо предупреждение. Това задействане не се изисква, когато прекъсването е поискано от електронното управляващо устройство на двигателя (ECU), тъй като работните условия на превозното средство са такива, че емисиите не изискват дозиране на реагент, при условие че производителят ясно е уведомил одобряващия орган кога са налични такива работни условия. Когато дозирането на реагента не е коригирано в рамките на 50 km от задействането на системата за предупреждение се прилагат изискванията за напомняне по раздел 8.

6. НАБЛЮДЕНИЕ НА ЕМИСИИТЕ НА NO_x

6.1. Като алтернатива на изискванията за наблюдение в раздели 4 и 5 производителите могат да използват датчици (сензори) за отработили газове, за да идентифицират пряко прекалено високи нива на NO_x в тези газове.

▼M2

6.2. Производителят доказва, че използването на датчиците, посочени в точка 6.1, и на каквито и да е други датчици, монтирани в превозното средство, води до задействането на системата за предупреждение на водача, посочена в точка 3, до показването на съобщение, указващо подходящо предупреждение (напр. „твърде високи емисии – проверете уреята“, „твърде високи емисии – проверете AdBlue“, „твърде високи емисии – проверете реагента“), и до задействането на системата за напомняне, посочена в точка 8.3, когато са налице ситуациите, посочени в точка 4.2, 5.4 или 5.5

За целите на настоящата точка се предполага, че може да възникнат следните ситуации:

— при превозни средства, получили одобрение съгласно граничните стойности на нормата Евро 5 от таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007, ако е надхвърлена умножената по коефициент 1,5 приложима гранична стойност на емисиите на NOx, определена във въпросната таблица,

— при превозни средства, получили одобрение съгласно граничните стойности на нормата Евро 6 от таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007, ако е надхвърлена приложимата гранична стойност за БД на емисиите на NOx от таблиците, посочени в точка 2.3.2, 2.3.3 или 2.3.4 от приложение XI.

По време на изпитването за доказване на съответствие с тези изисквания емисиите на NOx са с не повече от 20 % по-високи от стойностите, посочени във втория параграф.

▼B

7. СЪХРАНЯВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПОВРЕДИТЕ

▼M1

7.1. Когато е направено позоваване на настоящата точка, трябва да се съхрани неизтриваем идентификатор на параметър (PID), идентифициращ причината за задействане на системата за предупреждение и пробега на превозното средство, докато тя е била задействана. В превозното средство трябва да се съхрани запис на PID за най-малко 800 дни или 30 000 km експлоатация. Съгласно разпоредбите на точка 6.5.3.1 от допълнение 1 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН и съгласно точка 2.5 от допълнение 1 към приложение XI към този регламент PID трябва да е достъпен през серийния порт на стандартен диагностичен съединител при заявка от четящо устройство. От датите, посочени в член 17, информацията, съхранявана в PID се свързва с периода на натрупана експлоатация на превозното средство, по време на който е имало активиране, с точност не по-малко от 300 дни или 10 000 km.

▼B

7.2. Неизправностите в системата за дозиране на реагента, допринасящи за технически повреди (напр. механични или електрически повреди), трябва също да бъдат предмет на изисквания за СБД в приложение XI.

8. СИСТЕМА ЗА НАПОМНЯНЕ

8.1. Превозното средство трябва да включва система за напомняне, за да гарантира, че превозното средство функционира с непрекъснато работеща система за контрол на емисиите. Системата за напомняне трябва да бъде проектирана така че да гарантира, че превозното средство не може да функционира с празен резервоар за реагент.

8.2. Системата за напомняне трябва да се задейства най-късно когато нивото на реагент в резервоара достигне ниво, достатъчно за пробег с един пълен резервоар гориво. Системата трябва също да се задейства когато се появят повредите, описани в раздели 4, 5 или 6, в зависимост от подхода за наблюдение на NO_x. Когато се констатира, че резервоарът за реагент е празен или се открият повредите, описани в раздели 4, 5 или 6, трябва да влязат в сила изискванията за съхраняване на информацията за повредите съгласно раздел 7.

▼B

8.3. Производителят трябва да избере какъв тип система за напомняне ще инсталира. Възможните системи са описани в точки 8.3.1, 8.3.2, 8.3.3 и 8.3.4.

8.3.1. подходът „двигателят не се пуска отново в ход след определен брой подсещания“ позволява определен брой пускания в ход на двигателя или изминаването на определено разстояние след задействане на системата за напомняне. Пусканията в ход на двигателя от системата за контрол на превозното средство не се включват в този брой. Пусканията в ход на двигателя трябва да не бъдат допускани веднага след като се случи поне едно от двете — резервоарът за реагент се изпразни или след задействане на системата за напомняне се надхвърли пробегът, еквивалентен на пълен резервоар с гориво.

8.3.2. Системата „отказ за пускане в ход след презареждане с гориво“ не позволява пускането в ход на превозно средство след презареждане с гориво в случай, че системата за напомняне е била задействана.

8.3.3. Подходът „блокиране на презареждането с гориво“ пречи на презареждането с гориво на превозното средство като блокира системата за зареждане с гориво след задействане на системата за напомняне. Системата трябва да бъде здрава, за да се избегне външно вмешателство.

8.3.4. Подходът „ограничение на показателите“ ограничава скоростта на превозното средство след задействане на системата за подсещане. Ограничението на скоростта трябва да бъде забележимо за водача и значително да намали максималната скорост на превозното средство. Такова ограничение трябва да се задейства постепенно или след пускане в ход на двигателя. Малко преди предотвратяване на пусканията в ход на двигателя скоростта на превозното средство не трябва да надхвърля 50 km/h. Пусканията в ход на двигателя трябва да не бъдат допускани веднага след като се случи поне едно от двете — резервоарът за реагент се изпразни или след задействане на системата за напомняне се надхвърли пробегът, еквивалентен на пълен резервоар с гориво.

8.4. След като системата за напомняне е напълно задействана и превозното средство е деактивирано, системата за напомняне се деактивира само когато добавеното количество реагент в превозното средство е еквивалентно на 2 400 km среден пробег или повредите, определени в раздели 4, 5 или 6 са напълно отстранени. След извършване на ремонта за отстраняване на неизправност, при която СБД е била задействана съгласно точка 7.2., системата за напомняне може да бъде активирана отново през серийния порт на СБД (напр. чрез сканиращо устройство) за да позволи отново пускането в ход на превозното средство за самодиагностика. Превозното средство трябва да функционира максимум 50 km, за да позволи проверка дали ремонтът е бил успешен. Системата за напомняне трябва да бъде напълно задействана в случай, че неизправността е все още налице след тази проверка.

8.5. Системата за предупреждение на водача, посочена в раздел 3, трябва да покаже съобщение, показващо ясно:

а) броят на оставащите пускания в ход и/или оставащия пробег; и

б) условията, при които превозното средство може отново да бъде пуснато в ход.

8.6. Системата за напомняне трябва да бъде деактивирана когато условията за нейното задействане вече не са налице. Системата за напомняне да не се деактивира автоматично, без да се отстрани причината за нейното задействане.

8.7. Подробна писмена информация описваща изцяло функционалните характеристики на действие на системата за напомняне трябва да се предостави на одобряващия орган по време на одобряването.

▼B

8.8. Като част от заявлението за одобряване на типа съгласно настоящия регламент, производителят трябва да докаже, че системите за предупреждение на водача и за напомняне функционират.

9. ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИНФОРМАЦИЯ

9.1. Производителят предоставя на всички собственици на нови превозни средства писмена информация относно системата за контрол на емисиите. Тази информация трябва да гласи, че ако системата за контрол на емисиите на превозното средство не работи правилно, водачът се информира за наличието на проблем от системата за предупреждение на водача и в следствие системата за напомняне възпрепятства пускането в ход на превозното средство.

9.2. Инструкциите посочват изисквания за правилната употреба и поддръжка на превозни средства, включително правилното използване на реагенти за еднократна употреба.

9.3. Инструкциите прецизират дали реагентите за еднократна употреба трябва да се зареждат от водача на превозното средство между нормалните интервали на поддръжка. Те посочват по какъв начин водачът трябва да напълни резервоара за реагент. Информацията трябва да посочи също вероятната консумация на реагент за този тип превозно средство и колко често трябва да се зарежда.

9.4. Инструкциите да посочват, че употребата и зареждането с реагент с правилните характеристики е задължително за превозното средство, за да съответства на сертификата за съответствие, издаден за този тип превозно средство.

9.5. Инструкциите трябва да гласят, че използването на превозно средство, което не консумира реагент, може да представлява престъпление в случай, че реагентът е задължителен за намаляването на емисиите.

9.6. Инструкциите трябва да обясняват как работят системата за предупреждение на водача и системата за напомняне. В допълнение, трябва да са обяснени и последиците от пренебрегване на системата за предупреждение и липсата на повторно зареждане с реагент.

10. РАБОТНИ УСЛОВИЯ НА СИСТЕМАТА ЗА ПОСЛЕДВАЩА ОБРАБОТКА

Производителите трябва да гарантират, че системата за контрол на емисиите запазва своята функция на контрол на емисиите при всички условия на околната среда, които нормално се срещат в Европейския съюз, особено при ниски температури. Това включва взимането на мерки за предотвратяване на пълното замръзване на реагента по време на паркиране до 7 дни при температура 258 K (15 °C) с резервоар за реагент, пълен на 50 %. В случай, че реагентът замръзне, производителят трябва да гарантира, че реагентът ще бъде готов за използване в рамките на 20 минути от пускането в ход на превозното средство при температура 258 K (15 °C), измерена във вътрешността на резервоара за реагент, за да се гарантира правилното функциониране на системата за контрол на емисиите.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XVII

ИЗМЕНЕНИЯ НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 715/2007

Регламент (ЕО) № 715/2007 се изменя както следва:

1. Член 10 се допълва със следния параграф 6:

„6. Пределната стойност за масата на частиците в емисиите от 5,0 mg/km, посочена в таблици 1 и 2 от приложение I, влиза в сила от датите за прилагане, определени в т. 1,2 и 3.

Пределната стойност за масата на частиците в емисиите от 4,5 mg/km и граничната стойност за концентрацията на частиците, посочени в таблици 1 и 2 от приложение I, влизат в сила от 1 септември 2011 г. за одобряване на нови типове превозни средства и от 1 януари 2013 г. за всички продадени нови превозни средства, регистрирани или пуснати в експлоатация в Общността.“

2. Таблици 1 и 2 от приложение I се заменят със следните таблици:

▼B

„Таблица 1

Гранични стойности на емисиите за Евро 5

		Референтна маса (RM) (kg)	Пределни стойности													
			Маса на въглеродния окис (CO)		Маса на всички въглеводородите (THC)		Маса на неметановите въглеводороди (NMHC)		Маса на азотните окиси (NO_x)		Комбинирана маса на въглеводороди и на азотни окиси (THC + NO_x)		Маса на частиците [1] (PM)		Бройна концентрация на частиците [2] (P)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Категории	Клас		ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ [3]	ЗС	ПЗ	ЗС
M	—	Всички	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Всички	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

Легенда: ПЗ = Принудително запалване, ЗС = Запалване чрез сгъстяване

(1) Трябва да се въведе ревизирана процедура за измерване преди прилагането на пределната стойност от 4,5 mg/km.

(2) Трябва да се въведе нова процедура за измерване преди прилагането на пределната стойност.

(3) Нормите за масата на частиците при двигатели с принудително запалване се прилагат само за двигатели с директно впръскване.

▼B

Таблица 2

Гранични стойности на емисиите за Евро 6

		Референтна маса (RM) (kg)	Пределни стойности													
			Маса на въглеродния окис (CO)		Маса на всички въглеводороди (THC)		Маса на неметановите въглеводороди (NMHC)		Маса на азотните окиси (NO_x)		Комбинирана маса на въглеводороди и на азотни окиси (THC + NO_x)		Маса на частиците ([1]) (PM)		Бройна концентрация на частиците ([2]) (P)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Категории	Клас		ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ ([3])	ЗС	ПЗ ([4])	ЗС ([5])
M	—	Всички	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Всички	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		$6,0 \times 10^{11}$

Легенда: ПЗ = Принудително запалване, ЗС = Запалване чрез сгъстяване

([1]) Трябва да се въведе ревизирана процедура за измерване преди прилагането на пределната стойност от 4,5 mg/km.

([2]) За този етап се определя норма за техния брой за превозните средства с принудително запалване.

([3]) Нормите за масата на частиците при двигатели с принудително запалване се прилагат само за двигатели с директно впръскване.

([4]) Трябва да се определи норма за брой преди 1 септември 2014 г.

([5]) Трябва да се въведе нова процедура за измерване преди прилагането на пределната стойност.“

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XVIII

СПЕЦИАЛНИ РАЗПОРЕДБИ ВЪВ ВРЪЗКА С ПРИЛОЖЕНИЕ I КЪМ ДИРЕКТИВА 70/156/ЕИО

3.2.1.1.	Принцип на работа: принудително запалване/запалване чрез сгъстяване ([1])
	Четиритактов/двутактов/ротационен цикъл ([1])
3.2.2.	Гориво: Дизелово гориво/бензин/втечнен нефтен газ/природен газ — биометан/етанол (E85)/биодизел/водород ([1])
3.2.2.4.	Тип на превозното средство според горивото: едногоривно, двугоривно, предназначено за работа със смес от горива ([1])
3.2.2.5.	Максимално допустимо количество биогориво в горивото (заявена от производителя стойност): ..... об.%
3.2.4.2.3.3.	Максимално подаване на гориво ([1]) ([2]): ..... mm^3/ход или цикъл при честота а въртене на двигателя от: ..... min^{-1} или като алтернатива — графична характеристика: ....
3.2.4.2.9.	Електронно управление на впръскването: да/не ([1])
3.2.4.2.9.2	Тип(ове): .....
3.2.4.2.9.3	Описание на системата, в случай на системи, различни от тези с непрекъснато впръскване да се дадат подробни еквивалентни данни: .....
3.2.4.2.9.3.1	Марка и тип на модула за управление: .....
3.2.4.2.9.3.2	Марка и тип на регулатора за подаване на гориво: .....
3.2.4.2.9.3.3	Марка и тип на дебитомера: .....
3.2.4.2.9.3.4	Марка и тип на горивния разпределител: .....
3.2.4.2.9.3.5	Марка и тип на корпуса на дроселовата клапа: .....
3.2.4.2.9.3.6	Марка и тип на датчика (сензора) за температурата на водата: .....
3.2.4.2.9.3.7	Марка и тип на датчика (сензора) температурата на въздуха: .....
3.2.4.2.9.3.8	Марка и тип на датчика за налягането на въздуха: .....
3.2.4.3.4.	Описание на системата, в случай на системи, различни от тези с непрекъснато впръскване да се дадат еквивалентни характеристики: .....
3.2.4.3.4.1.	Марка и тип на устройството за управление: .....
3.2.4.3.4.3.	Марка и тип на дебитомера: .....
3.2.4.3.4.6.	Марка и тип на микропрекъсвача: .....
3.2.4.3.4.8.	Марка и тип на корпуса на дроселовата клапа: .....
3.2.4.3.4.9.	Марка и тип на датчика за температурата на водата: .....
3.2.4.3.4.10.	Марка и тип на датчика за температурата на въздуха: .....
3.2.4.3.4.11.	Марка и тип на датчика за налягането на въздуха: .....
3.2.4.3.5.1.	Марка(и): .....

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

([2]) Посочва се допускът.

▼B

3.2.4.3.5.2.	Тип(ове): .....
3.2.8.2.1.	Тип: въздух-въздух/въздух-вода ([1])
3.2.8.3.	Пад на налягането във всмукателния колектор при номинална честота на въртене на двигателя и 100 % натоварване (само за двигатели със запалване чрез сгъстяване)
	Минимално допустима стойност: ..... kPa
	Максимално допустима стойност: ..... kPa
3.2.9.3.	Максимално допустимо противоналягане в изпускателната система при номинална честота на въртене на двигателя и при 100 % натоварване (само за двигатели със запалване чрез сгъстяване): ..... kPa
3.2.11.1.	Максимален ход на клапаните, ъгли на отваряне и затваряне или подробности за газоразпределението при алтернативни системи за газоразпределение, по отношение на „мъртвите“ точки. За системи с променливо газоразпределение, минимален и максимален времеви интервал: .....
3.2.12.2.	Допълнителни устройства за контрол на замърсяването (когато има такива и в случай, че те не са описани на друго място);
3.2.12.2.1.1.	Брой на каталитичните конвертори и елементи (посочената по-долу информация да се даде за всеки отделен възел): .....
3.2.12.2.1.11.	Системи/методи за регенериране на системите за последваща обработка на отработилите газове, описание: .....
3.2.12.2.1.11.1.	Брой на работните цикли от Тип 1 или еквивалентни цикли за изпитване на двигателя, между два цикъла, при които има фаза на регенериране при условия, еквивалентни на изпитване от Тип 1 (Разстояние „D“ на фигура 1 в Приложение 13 към Правило 83 на ИКЕ на ООН): .....
3.2.12.2.1.11.2.	Описание на метода, използван за определяне на броя на циклите между два цикъла, в които има фаза на регенериране: .....
3.2.12.2.1.11.3.	Параметри за определяне на нивото на натоварване, изисквано за настъпване на регенериране (т.е. температура, налягане и т.н.): .....
3.2.12.2.1.11.4.	Описание на метода, използван за натоварване на системата при методиката на изпитване, описана в параграф 3.1. от Приложение 13 към Правило 83 на ИКЕ на ООН: .....
3.2.12.2.1.11.5.	Диапазон на нормална работна температура (K):
3.2.12.2.1.11.6.	Реагенти-консумативи (където е приложимо):
3.2.12.2.1.11.7.	Тип и концентрация на реагент, необходим за каталитично действие (където е приложимо):
3.2.12.2.1.11.8.	Диапазон на нормална работна температура на реагент (където е приложимо):
3.2.12.2.1.11.9.	Международен стандарт (където е приложимо):
3.2.12.2.1.11.10.	Честотата на повторно пълнене с реагент: непрекъсната/при поддръжка ([1]) (където е приложимо)
3.2.12.2.1.12.	Марка на каталитичния преобразувател:
3.2.12.2.1.13.	Идентификационен номер на компонента:
3.2.12.2.2.4.	Марка на кислородния датчик:
3.2.12.2.2.5.	Идентификационен номер на компонента:

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.2.12.2.4.2. Система с водно охлаждане: да/не ([1])

3.2.12.2.6.4.1. Брой на работните цикли от Тип 1 или еквивалентни цикли за изпитване на двигателя между два цикъла, при които има фаза на регенериране при условия, еквивалентни на изпитване от Тип 1 (Разстояние „D“ на фигура 1 в Приложение 13 към Правило 83 на ИКЕ на ООН): .....

3.2.12.2.6.4.2. Описание на метода, използван за определяне на броя на циклите между два цикъла, в които има фаза на регенериране: .....

3.2.12.2.6.4.3. Параметри за определяне на нивото на натоварване, изисквано за настъпване на регенериране (т.е. температура, налягане и т.н.): .....

3.2.12.2.6.4.4. Описание на метода, използван за натоварване на системата при методиката на изпитване, описана в параграф 3.1. от Приложение 13 към Правило 83 на ИКЕ на ООН: .....

3.2.12.2.6.5. Марка на уловителя на частици:

3.2.12.2.6.6. Идентификационен номер:

3.2.12.2.7.6. Следната допълнителна информация трябва да бъде предоставена от производителя на превозното средство за целите на производството на съвместими със СБД резервни или ремонтни части и оборудване за диагностика и изпитвания.

3.2.12.2.7.6.1. Посочване на типа и на броя предварителни подготвителни цикли, използвани за първоначалното типово одобрение на превозното средство.

3.2.12.2.7.6.2. Посочване на типа демонстрационен цикъл на СБД, използван за първоначалното типово одобрение на превозното средство по отношение на компонента, контролиран от СБД.

3.2.12.2.7.6.3. Изчерпателен списък на всички компоненти, контролирани в рамките на стратегията за откриване на неизправности и за задействане на индикатора за неизправност (установен брой цикли на движение или статистически метод), включително списък на съответните вторични параметри, контролирани за всеки от компонентите на СБД; Списък на всички изходни кодове и формати на СБД (придружен от обяснение на всеки един), използвани за различните компоненти на силовото предаване, свързани с емисиите, както и за различните елементи, които не са свързани с емисиите, когато наблюдението на въпросния компонент се използва при задействането на индикатора за неизправност. В частност, трябва да се осигури подробно обяснение на данните, съответстващи на услуга $05 (изпитване от ID $21 до FF) и на услуга $06. В случая на типове превозни средства, използващи комуникационна връзка по стандарта ISO 15765—4 Диагностика на пътни превозни средства по контролна шина CAN — Част 4: изисквания за системите, отнасящи се до емисиите „трябва да се осигури подробно обяснение на данните, съответстващи на услуга $06 (изпитване от ID $00 до FF) за всеки поддържан от СБД идентификатор MID (идентификатор за изпитване и за компонент).“

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.2.12.2.7.6.4. Информацията, изисквана в настоящия раздел може да бъде под формата на следната таблица,

Компонент	Код на неизправността	Стратегия за наблюдение	Критерии за откриване на неизправност	Критерии за задействане на индикатора за неизправност	Вторични параметри	Предварителна подготовка	Демонстрационно изпитване
Катализатор	P0420	Сигнали от кислородни датчици 1 и 2	Разлика между сигналите на кислородни датчици 1 и 2	3-ти цикъл	Честота на въртене на двигателя, натоварване на двигателя, режим A/F, температура на катализатора	Два цикъла от тип 1	Тип 1

3.2.15.1. Номер на типовото одобрение на ЕО съгласно Директива 70/221/ЕИО на Съвета (ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 23) (когато директивата бъде изменена, за да обхване резервоари за газообразни горива) или номер на одобрение съгласно Правило 67 на ИКЕ на ООН

3.2.16.1. Номер на типовото одобрение на ЕО съгласно Директива 70/221/ЕИО (когато директивата бъде изменена, за да обхване резервоари за газообразни горива) или номер на одобрение съгласно Правило 110 на ИКЕ на ООН: .....

3.4. Двигатели или комбинации от двигатели

3.4.1. Хибридно електрическо превозно средство: да/не ([1])

3.4.2. Категория на хибридното електрическо превозно средство

Зареждане на превозното средство отвън/Без зареждане на превозното средство отвън ([1])

3.4.3. Превключвател на работния режим: със/без ([1])

3.4.3.1. Избираеми режими

3.4.3.1.1. Изцяло електрически: да/не ([1])

3.4.3.1.2. Изцяло на гориво: да/не ([1])

3.4.3.1.3. Хибридни режими: да/не ([1])

(при „да“ — кратко описание): .....

3.4.4. Описание на устройството за акумулиране на енергия: (акумулаторна батерия, кондензатор, маховик/генератор) .....

3.4.4.1. Марка(и): .....

3.4.4.2. Тип(ове): .....

3.4.4.3. Идентификационен номер: .....

3.4.4.4. Вид на електрохимичните елементи в батерията: .....

3.4.4.5. Енергия: ..... (за акумулаторна батерия: напрежение и капацитет в Ah за 2 h, за кондензатор: J, …)

3.4.4.6. Зарядно устройство: бордово/външно/без ([1])

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

3.4.5.	Електрически машини (поотделно се описва всеки тип електрическа машина)
3.4.5.1.	Марка: .....
3.4.5.2.	Тип: .....
3.4.5.3.	Основно предназначение: тягов двигател/генератор
3.4.5.3.1.	Когато се използва като тягов двигател: един двигател/ няколко двигателя (брой):
3.4.5.4.	Максимална мощност: ..... kW
3.4.5.5.	Принцип на действие:
3.4.5.5.1.	за постоянен ток/за променлив ток/брой на фазите:
3.4.5.5.2.	с независимо/последователно/смесено възбуждане ([1])
3.4.5.5.3.	синхронен/асинхронен ([1])
3.4.6.	Модул за управление
3.4.6.1.	Марка(и): .....
3.4.6.2.	Тип(ове): .....
3.4.6.3.	Идентификационен номер: .....
3.4.7.	Регулатор на мощността
3.4.7.1.	Марка: .....
3.4.7.2.	Тип: .....
3.4.7.6.3.	Идентификационен номер: .....

▼M1

3.4.8.	Пробег на превозното средство в електрически режим на задвижване .... km (съгласно приложение 9 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН)

▼B

3.4.9.	Предписания на производителя за предварителна подготовка: .....
3.5.2.	Разход на гориво (да се посочи за всяко изпитвано еталонно гориво)
6.6.1.	Комбинация(и) гума/колело:
	а) за всички видове гуми се посочва означението за размера, индексът на товароносимост, символът за скоростната категория, съпротивлението при търкаляне по ISO 28580 (когато е приложимо)
	б) за гуми от категория Z, предназначени за превозни средства, чиято максимална скорост надхвърля 300 km/h се предоставя еквивалентна информация; за колелата се посочва размерът на джантата(ите) и изместването(ията)
9.1.	Тип на каросерията: (използват се кодовете, определени в приложение II, раздел B) .....
16.	Достъп до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства
16.1.	Адрес на основната интернет страница за достъп до информация за ремонт и поддръжка на превозното средство: .....
16.1.1.	Дата от която интернет страницата функционира (не по-късно от 6 месеца от датата на типовото одобрение): .....
16.2.	Ред и условия за достъп до интернет страницата, посочена в раздел 16.1.: .....
16.3.	Формат на информацията за ремонт и поддръжка на превозното средство, достъпна чрез интернет страницата, посочена в раздел .....

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XIX

СПЕЦИАЛНИ РАЗПОРЕДБИ ВЪВ ВРЪЗКА С ПРИЛОЖЕНИЕ III КЪМ ДИРЕКТИВА 70/156/ЕИО

3.2.1.1. Принцип на работа: принудително запалване/запалване чрез сгъстяване ([1])

четиритактов/двутактов/ротационен цикъл ([1])

3.2.2. Гориво: Дизелово гориво/бензин/втечнен нефтен газ/природен газ — биометан/етанол (E85)/биодизел/водород ([1])

3.2.2.4. Тип на превозното средство според горивото: едногоривно, двугоривно, предназначено за работа със смес от горива ([1])

3.2.2.5. Максимално допустимо количество биогориво в горивото (заявена от производителя стойност): ..... об.%

3.2.12.2. Допълнителни устройства за контрол на замърсяването (когато има такива и ако те не са описани на друго място)

3.4. Двигатели или комбинации от двигатели

3.4.1. Хибридно електрическо превозно средство: да/не ([1])

3.4.2. Категория на хибридното електрическо превозно средство

Зареждане на превозното средство отвън/Без зареждане на превозното средство отвън ([1])

6.6.1. Комбинация(и) гума/колело

а) за всички видове гуми се посочва означението за размера, индексът на товароносимост, символът за скоростната категория, съпротивлението при търкаляне по ISO 28580 (когато е приложимо)

б) за гуми от категория Z, предназначени за превозни средства, чиято максимална скорост надхвърля 300 km/h се предоставя еквивалентна информация; за колелата се посочва размерът на джантата(ите) и изместването(ията)

9.1. Тип на каросерията: (използват се кодовете, определени в приложение II, раздел B) .....

16. Достъп до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства

16.1. Адрес на основната интернет страница за достъп до информация за ремонт и поддръжка на превозното средство: .....

([1]) Ненужното се зачерква (има случаи, в които не е необходимо да се зачерква нищо и са приложими повече от един вариант).