2023/2866

18.12.2023 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/2866 НА КОМИСИЯТА

от 15 декември 2023 година

за прилагане на Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета чрез определяне на процедурите за извършване на проверка на стойностите на емисиите на CO_2 и на разхода на гориво на леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства в експлоатация (проверка в експлоатация)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 ([1]), и по-специално член 7, параграф 9, трета алинея и член 13, параграф 4, първа алинея от него,

като има предвид, че:

(1) съгласно член 13 от Регламент (ЕС) 2019/631 от Комисията се изисква да проверява стойностите за емисиите на CO_2 и за разхода на гориво на превозните средства в експлоатация.

(2) С цел да се гарантира, че проверката в експлоатация е представителна, минималният брой фамилии превозни средства, които ще бъдат изпитвани, следва да бъдат избрани от органите, които издават одобрение на типа. Уместно е да се намерят полезни взаимодействия между проверката в експлоатация на емисиите на CO_2 и проверките за съответствие в експлоатация на емисиите на замърсители.

(3) С цел да се насочи към онези фамилии за проверка в експлоатация, които имат най-висок риск от включване на превозни средства с отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 и на разхода на гориво от стойностите на специфичните емисии на CO_2 и на разхода на гориво, записани в сертификата за съответствие, органът по одобряването на типа следва да избере за проверка онези фамилии за проверка в експлоатация, за които е получил доказателство, което може да счита като достатъчно показателно, че може да съществува такова отклонение, допълнени от фамилии за проверка в експлоатация, избрани въз основа на оценка на риска, която да бъде извършена от Комисията.

(4) С цел да се осигури достатъчен обхват на всеки тип изпитване, е целесъобразно да се определи минимален процент фамилии, които да бъдат обхванати от всеки тип изпитване, въз основа на общия брой фамилии за проверка в експлоатация, за които органът по одобряването на типа е издал одобрения на типа за емисии, включително разширения на одобрението на типа по отношение на емисиите, включващи промени в декларираните стойности на емисиите на CO_2.

(5) Тъй като стойностите на емисиите на CO_2 и на разхода на гориво, записани в сертификата за съответствие, се определят въз основа на изпитване за одобряване на типа, уместно е да се изисква превозните средства, избрани за изпитването за проверка в експлоатация, да са в подобно състояние като тези, изпитвани по време на одобряването на типа, по-специално чрез определяне на изисквания за техния максимален пробег и възраст.

(6) С цел да се ограничи тежестта на изпитването, органът, който издава одобрението на типа, следва да може да приложи същите корекционни коефициенти за изчисляване на емисиите на CO_2 на превозното средство, както при одобряването на типа, или, ако сметне за необходимо, да провери един или повече от тези коефициенти, за да ги определи като част от проверката в експлоатация, като извърши същите изпитвания, както за одобряване на типа.

(7) За хибридните електрически превозни средства с външно зареждане („OVC-HEV“) резултатът от изпитването на динамометричния стенд за проверка в експлоатация следва да се основава само на режима на запазване на заряда на акумулаторната батерия и следва да се събира информация за съответните параметри в режим на разреждане на акумулаторната батерия, за да се позволи оценка, която указва дали ще е необходима бъдеща корекция.

([1]) ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13.

(8) С цел да се даде възможност за бъдеща проверка в експлоатация на точността на бордовите уреди за следене на разхода на гориво и/или консумацията на енергия* (бордови уред за СРГКЕ), инсталирани в превозните средства, е целесъобразно да се събират стойностите, записани от бордовия уред за СРГКЕ по време на изпитване на динамометричен стенд за проверка в експлоатация.

(9) С цел да не се подценява размерът на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 на което и да е превозно средство в рамките на фамилия за проверка в експлоатация, размерът на отклонението трябва да се основава на средното отношение на стойността на емисиите на CO_2, определена от изпитванията в експлоатация, към стойността на емисиите на CO_2, записана в сертификата за съответствие, и на стойността на емисиите на CO_2 на превозното средство с висока стойност във фамилията за проверка в експлоатация.

(10) С цел да се оцени резултатът от изпитването за съпротивление при движение по пътя спрямо стойността на емисиите на CO_2, отчетена в сертификата за съответствие на превозното средство, стойността на емисиите на CO_2, съответстваща на резултата от изпитването за съпротивление при движение по пътя, трябва да се изчислява, като се използва методът на интерполация, приложен за одобряване на типа, или, когато този метод не е бил приложен, като се използва общо, специфично за типа гориво средно отношение на стойностите на емисиите на CO_2 към необходимата за цикъла енергия.

(11) С цел да се открие изкуствена стратегия, която работи само по време на изпитванията за одобряване на типа, а не по време на нормална експлоатация, е от решаващо значение специфичните условия на изпитване да не са известни предварително и следователно условията за специалните изпитвания за изкуствена стратегия следва да се определят за всеки отделен случай от органа, който издава одобрението на типа.

(12) Като се има предвид, че точното естество на изкуствените стратегии не може да бъде известно предварително, анализът и оценката на резултатите от изпитването на изкуствената стратегия следва да се извършват от органа, който издава одобрението на типа, въз основа на сравнение на резултатите, получени при различни условия на изпитване.

(13) С цел документиране на резултатите от изпитването и осигуряване на техния допълнителен анализ органът, който издава одобрението на типа, следва да предостави протокола от изпитването на разположение на Комисията и на съответния производител. С цел да се подпомогне оценката на риска, извършена от Комисията, е целесъобразно да се изиска данните от изпитването също така да се предоставят на Комисията, като се използва специална платформа.

(14) В случай че има установено отклонение в стойностите на емисиите на CO_2, на съответния производител следва да се даде възможност да даде отговор на констатациите на органа, който издава одобрението на типа, включително чрез предоставяне на доказателства, които биха оспорили тези констатации. С цел да се избегне неоправдано удължаване на процеса на проверка в експлоатация, е разумно да се ограничи времето за отговор на производителя.

(15) Когато в резултат на извършените проверки в експлоатация се установи липса на съответствие на стойностите на емисиите на CO_2 или наличие на каквито и да било стратегии, които изкуствено подобряват работата на превозното средство, специфичните емисии на CO_2 на всички превозни средства от фамилията за проверка в експлоатация или, когато е приложимо, от фамилията за съпротивлението при движение по пътя, следва да бъдат коригирани, като се има предвид, че извадката от превозни средства за изпитване се счита за представителна за цялата фамилия за проверка в експлоатация или, когато е приложимо, цялата фамилия за съпротивлението при движение по пътя. В такъв случай отговорният орган по одобряването на типа следва също така да предприеме необходимите мерки, посочени в глава XI от Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета ([2]), както и да гарантира коригирането на сертификатите за съответствие.

(16) Тъй като процедурите за изпитване за проверка в експлоатация се основават на хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства („WLTP“), посочена в Правило № 154 на ООН ([3]), корекция на средните специфични емисии на CO_2 на производител може да се прилага считано от 2021 г., тъй като оттогава тези средни специфични емисии на CO_2 се основават на WLTP. На производителя следва да се даде възможност да уведомява за грешки в приложените корекции като част от съществуващата процедура за уведомяване за грешки по време на процеса на мониторинг на емисиите на CO_2.

([2]) Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

([3]) Правило № 154 на ООН — Единни разпоредби относно одобряването на леки превозни средства за превоз на пътници и товари по отношение на ограничените емисии, емисиите на въглероден диоксид и разхода на гориво и/или измерването на консумацията на електрическа енергия и пробега в електрически режим на задвижване (WLTP) (ОВ L 290, 10.11.2022 г. стр. 1).

(17) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по изменението на климата,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и обхват

1. В настоящия регламент се определят процедурите, с които да се провери дали стойностите на емисиите на CO_2 и на разхода на гориво, записани в сертификатите за съответствие, съответстват на емисиите на CO_2 и на разхода на гориво на превозните средства в експлоатация и процедурите за проверка на наличието на каквито и да било стратегии или свързани с превозните средства, които изкуствено подобряват работата на превозното средство при изпитванията, извършени за целите на одобряването на типа („проверка в експлоатация“).

2. В настоящия регламент също така се установяват подробни правила относно процедурите за докладване на откритите отклонения в емисиите на CO_2 от превозни средства в експлоатация в сравнение със специфичните емисии на CO_2, записани в сертификати за съответствие в резултат на проверка в експлоатация, и за отчитане на тези отклонения при изчисляването на средните специфични емисии на CO_2 на производителя.

3. Настоящият регламент не се прилага за следното:

а) превозни средства, които са освободени от измерване на емисиите на CO_2;

б) производители, които заедно с всички свои свързани предприятия са произвели по-малко от 1 000 нови леки пътнически автомобила или по-малко от 1 000 нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза през календарната година две години преди календарната година, през която са избрани фамилиите за проверка в експлоатация в съответствие с член 3.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията от член 2 от Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията ([4]), член 3 от Регламент (ЕС) 2019/631, точка 3 от Правило № 154 на ООН и член 2 от Делегиран регламент (ЕС) 2023/2867 на Комисията ([5]).

Прилагат се също така следните определения:

(1) „отклонение в стойностите на емисиите на CO_2“ означава случаите, в които емисиите на CO_2 от превозни средства в експлоатация са по-високи от специфичните емисии на CO_2, записани в сертификати за съответствие, като се вземе предвид статистическата оценка на изпитванията в съответствие с приложение I;

(2) „изпитване на динамометричен стенд“ означава изпитване на динамометричен стенд в съответствие с приложение Б6 и приложение Б8 към Правило № 154 на ООН, което се извършва върху превозно средство в експлоатация;

(3) „изпитване за съпротивление при движение по пътя“ означава изпитване за съпротивление при движение по пътя в съответствие с приложение Б4 към Правило № 154 на ООН, което се извършва върху превозно средство в експлоатация;

(4) „изпитване за изкуствени стратегии“ означава специално изпитване, извършено върху превозно средство в експлоатация, за да се провери дали са налице изкуствени стратегии;

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

([5]) Делегиран регламент (ЕС) 2023/2867 на Комисията от 5 октомври 2023 г. за допълнение на Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета чрез установяване на ръководните принципи и критерии за определяне на процедурите за проверка в експлоатация на стойностите на емисиите на CO2 и разхода на гориво на леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства (проверка в експлоатация) (ОВ L, 2023/2867 18.12.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2867/oj).

(5) „превозно средство с висока стойност във фамилията за проверка в експлоатация“ означава превозно средство с висока стойност от която и да е интерполационна фамилия, включено във фамилията за проверка в експлоатация, което има най-високата декларирана стойност на емисиите на CO_2.

Член 3

Избор на фамилии за проверка в експлоатация

1. Броят на фамилиите за проверка в експлоатация, избирани всяка година от органа, който издава одобрението на типа, е най-малко 2 % от общия брой фамилии за проверка в експлоатация, за които този орган е издал одобрения на типа по отношение на емисии през трите календарни години преди проверката в експлоатация.

2. При избора на фамилии за проверка в експлоатация в съответствие с член 3 от делегиран регламент (ЕС) 2023/2867 органът, който издава одобрението на типа:

а) включва всички фамилии за проверка в експлоатация, за които през предходните 12 месеца е получил доказателство от Комисията, орган по одобряването на типа, орган за надзор на пазара или трета страна, отговарящи на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/163 на Комисията ([6]), което показва наличието на отклонение в стойностите на емисиите на CO_2;

б) избира допълнителни фамилии за проверка в експлоатация въз основа на оценката от Комисията на риска тези фамилии да включват превозни средства с отклонение в стойностите на емисиите на CO_2, както е докладвано в съответствие с параграф 3.

3. При извършване на оценката, посочена в параграф 2, буква б), Комисията взема предвид най-малко следните елементи, когато са налични:

а) общия брой нови превозни средства от фамилията за проверка в експлоатация, които са пуснати на пазара на Съюза;

б) фамилии за проверка в експлоатация със сходни технически характеристики, но с по-ниски стойности на емисии на CO_2 или на разход на гориво, установени с помощта на данните, събрани съгласно член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията ([7]);

в) резултатите от предишни проверки в експлоатация и по-специално констатациите, свързани с наличието на изкуствени стратегии;

г) подходяща информация от изпитвания за съответствие в експлоатация съгласно Регламент (ЕС) 2017/1151;

д) получени в реални условия данни, както е определено в член 2, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392.

4. Всяка година до 31 декември Комисията публикува доклад, в който описва методиката, използвана за оценката, посочена в параграф 2, буква б), и основните констатации от оценката, извършена през въпросната година. В доклада също така се съдържа списък на фамилиите за проверка в експлоатация с най-висок риск от включване на превозни средства с отклонение в стойностите на емисиите на CO_2.

([6]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/163 на Комисията от 7 февруари 2022 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на функционалните изисквания за надзора на пазара на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли (ОВ L 27, 8.2.2022 г., стр. 1).

([7]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392 на Комисията от 4 март 2021 г. за мониторинг и докладване на данни, свързани с емисиите на CO2 от леки пътнически автомобили и от леки търговски превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1014/2010, (ЕС) № 293/2012, (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153 на Комисията (ОВ L 77, 5.3.2021 г., стр. 8).

Член 4

Тип и брой изпитвания за проверка в експлоатация

1. За всяко семейство за проверка в експлоатация, избрано през дадена календарна година в съответствие с член 3, органът, който издава одобрението на типа, предприема през въпросната година поне едно от следните изпитвания на избраните превозни средства, като гарантира следното разпределение:

а) изпитване на динамометричен стенд за най-малко 75 % от избраните фамилии за проверка в експлоатация;

б) изпитвания за съпротивление при движение по пътя за най-малко 50 % от избраните фамилии за проверка в експлоатация, с изключение на фамилии за проверка в експлоатация, за които методът за изчисляване на съпротивлението при движение по пътя по подразбиране е бил приложен за одобряване на типа;

в) изпитвания за изкуствени стратегии за най-малко 25 % от избраните фамилии за проверка в експлоатация.

2. За всяко избрано семейство за проверка в експлоатация се изпитва следният брой превозни средства:

а) за изпитвания на динамометричен стенд и за съпротивление при движение по пътя: между 3 и 10 превозни средства в съответствие с метода, описан в приложение I;

б) за изпитвания за изкуствени стратегии: най-малко 1 превозно средство.

3. Органът, който издава одобрението на типа, може да реши да включи резултатите от изпитванията за проверка в експлоатация, извършени от Комисията, друг орган по одобряването на типа, орган за надзор на пазара или трета страна, отговаряща на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/163 на Комисията, в статистическия метод, описан в приложение I, ако са изпълнени всички от следните условия:

а) органът, който издава одобрението на типа, бива информиран за предстоящото изпитване, за да може органът, който издава одобрението на тип, да наблюдава изпитването;

б) всички резултати от изпитването за проверка в експлоатация се докладват на органа, който издава одобрението на типа, в рамките на 5 дни след всяко изпитване.

Член 5

Избор на отделни превозни средства за изпитване

1. Органът, който издава одобрението на типа, избира превозни средства за изпитване, които по време на подбора отговарят на всеки от следните критерии:

а) имат пробег между 3 000 km и 40 000 km

б) не са на повече от две години, считано от датата на първата им регистрация.

2. Независимо от параграф 1, когато органът, който издава одобрението на типа, не е в състояние да избере достатъчен брой превозни средства, отговарящи на тези критерии, органът, който издава одобрението на типа, може да избере превозни средства за изпитване, които към момента на избора отговарят на всеки от следните критерии:

а) имат пробег между 3 000 km и 100 000 km

б) не са на повече от пет години, считано от датата на първата им регистрация.

3. Органът, който издава одобрението на типа, проверява и гарантира, че превозните средства за изпитване са в състояние, което е представително за правилно поддържано и използвано превозно средство, и имат характеристиките, записани в сертификата за съответствие, посредством списъка за проверка на превозното средство, посочен в приложение II.

Член 6

Условия на изпитване за изпитвания на динамометричен стенд

1. За всяко изпитвано превозно средство, избрано да премине изпитване на динамометричен стенд, настройките за натоварване на динамометричния стенд, посочени в приложение Б4, точка 8 от Правило 154 на ООН, се задават в съответствие с коефициентите на съпротивление на движение по път f_0, f_1, f_2 и масата на изпитване, посочена в сертификата за съответствие на изпитваното превозно средство.

2. Горивото за изпитване, използвано за изпитванията на динамометричен стенд, трябва да бъде еталонното гориво, както е посочено в приложение Б3 към Правило № 154 на ООН.

В случай на двуторивни превозни средства, работещи с бензин и втечнен нефтен газ или с бензин и сгъстен природен газ, и в случай на превозни средства, работещи със смес от горива, използващи бензин и етанол (E85), изпитването на динамометричния стенд се извършва с гориво, за което държавите членки трябва да докладват стойността на емисиите на CO_2, както е посочено в част А, точка 2а от приложение II към Регламент (ЕС) 2019/631 или в част А, точка 2а от приложение III към Регламент (ЕС) 2019/631.

Член 7

Резултат от изпитване на динамометричен стенд на отделно превозно средство

1. Органът, който издава одобрението на типа, изчислява RCB, целевата скорост и корекциите на разстоянието, посочени в приложение Б7 или когато е приложимо, Б6 или Б8, към Правило № 154 на ООН, като използва резултатите от проведеното изпитване на динамометричен стенд.

За изчисляването на Ki, K_{CO2} и на корекционните коефициенти за фамилията при изпитване с корекция за околната температура (АТСТ), посочени в приложения Б6, Б7 и Б8 към Правило № 154 на ООН, органът, който издава одобрението на типа, извършва някое от следните неща:

а) прилага корекционните коефициенти Ki, K_{CO2} и корекционните коефициенти за фамилията при изпитване с корекция за околната температура (АТСТ), които са използвани за одобряване на типа;

б) изчислява корекционните коефициенти Ki, K_{CO2} и корекционните коефициенти за фамилията при изпитване с корекция за околната температура (АТСТ) въз основа на изпитвания, извършени на превозното средство, избрано за изпитване за проверка в експлоатация, като следва процедурите, описани в приложения Б6, Б7 и Б8 към Правило № 154 на ООН.

2. За всяко отделно превозно средство за изпитване, различно от OVC-HEV, подложено на изпитване на динамометричен стенд, органът, който издава одобрението на типа, определя резултата от изпитването на динамометричен стенд ($CO_{2\ ratio}$) като отношение на стойността на емисиите на CO_2, изчислено от изпитването на динамометричен стенд при отчитане на корекционните коефициенти, посочени в параграф 1 ($CO_{2,\ проверка\ в\ експлоатация}$), към стойността на емисиите на CO_2 при комбиниран цикъл, записана в точка 49 на сертификата за съответствие на въпросното превозно средство ($CO_{2,\ CoC}$).

3. За всяко OVC-HEV, подложено на изпитване на динамометричен стенд, органът, който издава одобрението на типа, определя резултата от изпитването на динамометричен стенд ($CO_{2\ ratio}$) като отношение на стойността на емисиите на CO_2, изчислено от изпитването на динамометричен стенд в режим на запазване на заряда на акумулаторната батерия съгласно приложение Б8 към Правило № 154 на ООН при отчитане на корекционните коефициенти, посочени в параграф 1 ($CO_{2,\ проверка\ в\ експлоатация}$), към стойността на емисиите на CO_2 при комбиниран цикъл в режим на запазване на заряда на акумулаторната батерия, записана в точка 49 на сертификата за съответствие на въпросното превозно средство ($CO_{2,\ CoC}$).

Освен това органът, който издава одобрението на типа, определя еквивалентния пробег на превозното средство в електрически режим на задвижване и стойността на емисиите на CO_2, изчислени от изпитването на динамометричния стенд в режим на разреждане на акумулаторната батерия съгласно приложение Б8 към Правило № 154 на ООН, като взема предвид корекционните коефициенти, посочени в параграф 1.

Протоколът от изпитването трябва да включва отношението на претеглената стойност на емисиите на CO_2 при комбиниран цикъл, изчислена от изпитванията на динамометричния стенд при отчитане на корекционните коефициенти, посочени в параграф 1, към претеглената стойност на емисиите на CO_2 при комбиниран цикъл, записана в точка 49 от сертификата за съответствие на въпросното превозно средство, както и информация за влошаването на показателите на тяговия акумулатор с течение на времето и еквивалентния общ пробег на превозното средство в електрически режим на задвижване.

4. За всяко отделно превозно средство за изпитване органът, който издава одобрението на типа, преди и след изпитването на динамометричен стенд, прочита от серийния порт за бордова диагностика на превозното средство стойностите на данните, получени в реални условия,, както е определено в член 2, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392, като използва базово четящо устройство. Органът, който издава одобрението на типа, включва тези стойности в протокола от изпитването, заедно със стойността за „fuel_consumed $_{WLTP}$“ в съответствие с приложение B5 към Правило № 154 на ООН.

Член 8

Статистическа оценка на резултатите от изпитването на динамометричен стенд и изчисляване на размера на отклонението

1. Органът, който издава одобрението на типа, оценява резултатите от изпитването на динамометричен стенд на отделните изпитвани превозни средства, получени в съответствие с член 7, за да установи дали има отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 на фамилията за проверка в експлоатация, подложена на изпитвания на динамометричен стенд, като използва метода, посочен в приложение I.

2. В случай че фамилията за проверка в експлоатация не премине успешно статистическата оценка, както е посочено в приложение I, органът, който издава одобрението на типа, определя размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2, както следва:

$$\text{Deviation} = \left(\text{average}(CO_{2\text{ratio}}) - 1\right) * CO_{2\text{VH}}\ [\text{g/km}],$$

където:

— $CO_{2\ VH}$ е обявената стойност на емисиите на CO_2 на превозното средство с висока стойност (на емисиите) от фамилията за проверка в експлоатация [g/km] или, за OVC-HEV, стойността на емисиите на CO_{2} в режим на запазване на заряда на акумулаторната батерия на превозното средство с висока стойност от фамилията за проверка в експлоатация [g/km];

— средната стойност ($CO_{2\ ratio}$) е според определеното в приложение I.

Член 9

Условия на изпитване за изпитването за съпротивление при движение по пътя

1. За изпитването за съпротивление при движение по пътя органът, който издава одобрението на типа, може да използва всеки от методите за измерване, посочени в приложение Б4 към Правило № 154 на ООН.

2. Превозно средство, избрано за изпитването за съпротивление при движение по пътя, трябва да бъде изпразнено от цялото допълнително оборудване и всички характеристики, които не са били налице по време на първата регистрация, трябва да бъдат премахнати. Резервоарите за гориво на превозното средство трябва да са заредени поне до 90 % от своята вместимост. Превозното средство трябва да бъде оборудвано със стандартното оборудване в съответствие със спецификациите на производителя, с допълнителна маса от 100 kg и с масата, представителна за товара на превозното средство, както е определено в точка 3.2.26 от Правило № 154 на ООН. Органът, който издава одобрението на типа, определя масата на превозното средство, подготвено по този начин или е като подготвено по този начин, която ще се счита за маса за изпитване, определена по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя.

3. Органът, който издава одобрението на типа, гарантира, че гумите на превозно средство, избрано за изпитването за съпротивление при движение по пътя, отговарят на всички изброени по-долу условия:

а) принадлежат към същия клас на енергийна ефективност, който е записан в сертификата за съответствие;

б) отговарят на критериите, посочени в приложение Б4, точка 4.2.2.2 от Правило № 154 на ООН.

Като алтернатива на условие а) органът, който издава одобрението на типа, може да приложи корекция на коефициента на съпротивление при движение по пътя f_0, както е посочено в приложение III. След това измереният и коригиран коефициент f_0 се счита за f_0, определен по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя.

4. Органът, който издава одобрението на типа, гарантира, че по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя устройството за управление на височината на превозното средство и активните капаци на решетката на всяко изпитвано превозно средство, както и други подвижни аеродинамични части на каросерията, които променят динамично неговото аеродинамично съпротивление, работят в съответствие с изискванията, посочени в приложение Б4, точка 4.2.1.5 от Правило № 154 на ООН.

Член 10

Резултат от изпитването за съпротивление при движение по пътя на отделно превозно средство за изпитване

1. За всяко отделно превозно средство за изпитване, различно от OVC-HEV, подложено на изпитване за съпротивление при движение по пътя, органът, който издава одобрението на типа, изчислява стойността на емисиите на CO_2 ($CO_{2,\ \text{проверка в експлоатация}}$) от коефициентите на съпротивление при движение по пътя f_0, f_1, f_2 и масата на изпитване, определена по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя, чрез прилагане на методите, посочени в приложение Б7 или, когато е приложимо, приложение Б8 към Правило № 154 на ООН, като използва измерените стойности на емисиите на CO_2 за превозно средство с ниска и висока стойност на емисиите.

2. В случай на OVC-HEV, подложено на изпитване за съпротивление при движение по пътя, органът, който издава одобрението на типа, изчислява $CO_{2,\ \text{проверка в експлоатация}}$ от коефициентите на съпротивление при движение по пътя f_0 , f_1, f_2 и масата на изпитване, определена по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя, чрез прилагане на методите, посочени в приложение Б8 към Правило № 154 на ООН, като използва интерполационната линия, съответстваща на режима на запазване на заряда на акумулаторната батерия.

3. В случай че методът на интерполация не е бил използван, $CO_{2,\ \text{проверка в експлоатация}}$ се изчислява от коефициентите на съпротивление при движение по пътя f_0, f_1 , f_2 и масата на изпитване, определена по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя, както е посочено в приложение IV.

4. За всяко отделно превозно средство за изпитване, подложено на изпитване за съпротивление при движение по пътя, органът, който издава одобрението на типа, определя резултата от изпитването за съпротивление при движение по пътя ($CO_{2\ \text{ratio}}$) като отношение на $CO_{2,\ \text{проверка в експлоатация}}$, определено в съответствие с параграфи 1 — 3 от настоящия член, към стойността на емисиите на CO_2 при комбиниран цикъл или, в случай на OVC-HEV, към стойността на емисиите на CO_2 при комбиниран цикъл в режим на запазване на заряда на акумулаторната батерия, записана в точка 49 на сертификата за съответствие на това превозно средство ($CO_{2,\ \text{CoC}}$).

Член 11

Статистическа оценка на резултатите от изпитването за съпротивление при движение по пътя и изчисляване на размера на отклонението

1. Органът, който издава одобрението на типа, оценява резултатите от изпитването за съпротивление при движение по пътя, получени в съответствие с член 10, за да установи дали има отклонение в стойностите на емисиите на CO_2 на фамилията за съпротивлението при движение по пътя, подложена на изпитвания за съпротивление при движение по пътя, чрез използване на метода, описан в приложение I.

2. В случай че фамилията за съпротивлението при движение по пътя не премине успешно статистическата оценка, както е посочено в приложение I, органът, който издава одобрението на типа, определя размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2, както следва:

$$\text{Deviation} = \left(\text{average}(CO_{2\text{ratio}}) - 1\right) * CO_{2\text{VH}}\ [\text{g/km}],$$

където:

— $CO_{2\ \text{VH}}$ е обявената стойност на емисиите на CO_2 на превозното средство с висока стойност (на емисиите) от фамилията за проверка в експлоатация [g/km] или, за OVC-HEV, стойността на емисиите на $CO_{\ 2}$ в режим на запазване на заряда на акумулаторната батерия на превозното средство с висока стойност от фамилията за проверка в експлоатация [g/km];

— средната стойност ($CO_{2\ \text{ratio}}$) е според определеното в приложение I.

Член 12

Условия на изпитване за изпитвания за изкуствени стратегии

Органът, който издава одобрението на типа, проверява наличието на изкуствени стратегии в превозното средство за изпитване, избрано в съответствие с член 4, посредством следните изпитвания:

а) изпитване на динамометричен стенд;

б) изпитване на динамометричен стенд, както е посочено в приложение Б6 към Правило № 154 на ООН, като етапите на изпитване се провеждат в различен ред, или всяко друго изпитване, при което условията на изпитване не водят до значителна промяна във физическата реакция на превозното средство и/или която и да е от неговите подсистеми без изкуствени стратегии;

в) изпитване за емисии при реални условия на пътя, както е посочено в приложение IIIA към Регламент (ЕС) 2017/1151, или всяко друго изпитване на пътя, което може да покаже дали е налице изкуствена стратегия;

г) изпитване на динамометричен стенд с цел повторение на изпитването на пътя, извършено съгласно буква в).

Член 13

Оценка на резултатите от изпитването за изкуствени стратегии и изчисляване на размера на отклонението

1. Органът, който издава одобрението на типа, оценява резултатите от изпитванията, проведени в съответствие с член 12, за да оцени риска от наличие на изкуствени стратегии в превозното средство за изпитване, като сравнява следното:

а) стойностите на емисиите на CO_2 от изпитването, посочено в член 12, буква б), и стойностите от изпитването, посочено в член 12, буква а);

б) стойностите на емисиите на CO_2, разделени на необходимата за цикъла енергия, от изпитването, посочено в член 12, буква в), и стойностите от изпитването, посочено в член 12, буква а);

в) стойностите на емисиите на CO_2, разделени на необходимата за цикъла енергия, от изпитването, посочено в член 12, буква г), и стойностите от изпитването, посочено в член 12, буква в);

2. Органът, който издава одобрението на типа, описва критериите, използвани за тази оценка в протокола от изпитването, като изкуствените стратегии трябва да се разбират като всякакво програмно осигуряване, управляваща логика, апаратна част или компонент на борда или свързан с превозното средство, който намалява стойностите на емисиите на CO_2 или стойностите на разхода на гориво в изпитванията, извършени за целите на одобряването на типа по отношение на емисиите, но които не работят съответстващо, когато превозното средство е в експлоатация, като взема предвид разликата в условията, освен ако това се изисква от законодателство или може да бъде оправдано от необходимостта да се защити превозното средство от непосредствена повреда или да се осигури безопасна експлоатация на превозното средство.

3. Ако въз основа на оценката съгласно параграф 1, органът, който издава одобрението на типа, прецени, че рискът от наличие на изкуствени стратегии в изпитваното превозно средство е висок, той специфицира и изпълнява специфична програма за изпитване в допълнение към изпитванията, извършени съгласно член 12, за да установи наличието или отсъствието на изкуствена стратегия.

4. Ако органът, който издава одобрението на типа, установи, че са налице изкуствени стратегии, той определя размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 чрез сравняване на стойността на емисиите на CO_2 със и без изкуствени стратегии. Ако размерът на това отклонение не може да бъде определен въз основа на изпитванията, извършени в съответствие с член 12 и, ако е приложимо, с параграф 3, размерът на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2 е 10 % от стойността на емисиите на CO_2 на превозното средство с висока стойност (на емисиите) от фамилията за проверка в експлоатация или, за OVC-HEV, 10 % от стойността на емисиите на CO_2 в режим на запазване на заряда на акумулаторната батерия на превозното средство с висока стойност от фамилията за проверка в експлоатация, като и в двата случая минималната стойност е 14 g/km.

Член 14

Протокол от изпитването

1. Органът, който издава одобрението на типа, включва в протоколите от изпитванията, посочени в член 5, параграф 1 от Делегиран регламент (ЕС) 2023/2867, най-малко следната информация за всяка изпитвана фамилия за проверка в експлоатация и за всеки вид изпитване:

а) вида на извършеното изпитване;

б) списъка за проверка на превозното средство;

в) условията на изпитване;

г) резултатите от изпитването на всяко от отделните изпитвани превозни средства;

д) статистическата оценка на резултатите от изпитването;

е) ако е приложимо, изчислението на размера на отклонението;

ж) в случай на изпитване за изкуствени стратегии: критериите, използвани за оценка на резултатите от изпитването.

2. В рамките на 20 работни дни след приключване на изпитванията протоколът от изпитването се предоставя на производителя на съответните превозни средства и протоколът от изпитването заедно със следните данни за всяко от отделните изпитани превозни средства се качват в шифрован формат на специален сървър на Комисията:

а) за всяко извършено изпитване на динамометричен стенд и изпитване за изкуствени стратегии — данните, посочени в точка 1 от приложение V;

б) за всяко извършено изпитване за съпротивление при движение по пътя — данните, посочени в точка 2 от приложение V.

Данните и параметрите, посочени в букви а) и б), не се публикуват.

Когато всички данни за всички изпитвани превозни средства от фамилията за проверка в експлоатация са качени правилно, от сървъра на Комисията се изпраща разписка до субекта, който е извършил качването.

Член 15

Заключения на органа, който издава одобрението на типа

1. Ако резултатите от проверката в експлоатация покажат, че няма отклонение в стойностите на емисиите на CO_2, органът, който издава одобрението на типа, трябва да стигне до заключение за тази цел и да го приложи към протокола от изпитването.

2. Ако резултатите от проверката в експлоатация покажат, че има отклонение в стойностите на емисиите на CO_2, производителят може да оспори резултатите в рамките на 20 работни дни след получаване на протокола от изпитването, като предостави доказателства, показващи съответствието между стойностите на емисиите на CO_2, записани в сертификатите за съответствие, и стойностите, получени в резултат на проверката в експлоатация.

При липса на отговор се счита, че производителят е приел резултатите от проверката в експлоатация.

3. Като взема предвид информацията, предоставена от производителя съгласно параграф 2, органът, който издава одобрението на типа, стига до заключение дали при проверката в експлоатация е установена липса на съответствие между стойностите на емисиите на CO_2 от проверката в експлоатация и стойностите, записани в сертификатите за съответствие, или дали има наличие на изкуствени стратегии.

Органът, който издава одобрението на типа, предава своето заключение на съответния производител и на Комисията най-късно до 40 работни дни след информиране на производителя съгласно параграф 2.

4. Заключенията на органа, който издава одобрението на типа, посочени в параграф 3, включват най-малко следната информация:

а) когато органът, който издава одобрението на типа, установи, че няма липса на съответствие между разглежданите стойности на емисиите на CO_2 или не може да установи наличието на изкуствени стратегии:

   i) фамилията за проверка в експлоатация, интерполационните фамилии на превозните средства и, когато констатациите се основават на резултатите от изпитването за съпротивление при движение по пътя, съответната фамилия за съпротивлението при движение по пътя;

   ii) мотиви за констатациите си, че откритите в резултат на проверката в експлоатация отклонения не водят до липса на съответствие;

б) когато органът, който издава одобрението на типа, установи липса на съответствие между разглежданите стойности на емисиите на CO_2 или наличие на изкуствени стратегии:

   i) фамилията за проверка в експлоатация, интерполационните фамилии на превозните средства и, когато констатациите се основават на резултатите от изпитването за съпротивление при движение по пътя, съответната фамилия за съпротивлението при движение по пътя;

   ii) размера на отклонението в стойностите на емисиите на CO_2;

   iii) когато е приложимо, установените изкуствени стратегии.

5. Преди 1 март на всяка календарна година органът, който издава одобрението на типа, публикува преглед на проверките в експлоатация, извършени през предходната календарна година, и своите заключения, издадени през тази година, както е посочено в параграфи 1 и 3, като използва формата, посочен в приложение VI. За изпитвания за проверка в експлоатация, за които не е направено заключение преди публикуването на прегледа, заключението се включва в следващия годишен преглед.

Член 16

Корекция на средните специфични емисии на CO_2 на производител

1. Когато органът, който издава одобрението на типа, е издал заключение, както е посочено в член 15, параграф 4, буква б), Комисията, въз основа на информацията, включена в това заключение, за календарната година, през която е издадено заключението, и за следващите календарни години, прилага размера на отклонението на стойностите на емисиите на CO_2 за своето временно изчисление на средните специфични емисии на CO_2 съгласно член 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631 и уведомява производителя съгласно член 7, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631.

2. Комисията също така прилага размера на отклонението на стойностите на емисиите на CO_2, както е посочено в заключението, посочено в член 15, параграф 4, буква б), за коригиране на средните специфични емисии на CO_2 на производителя за десетте календарни години преди годината на издаване на заключението, но не по-рано от календарната 2021 г. Комисията съответно изменя актовете за изпълнение, приети в съответствие с член 9, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/631.

Член 17

Преглед

До края на 2026 г. Комисията оценява необходимостта от увеличаване на минималния брой фамилии за проверка в експлоатация, които се избират всяка година в съответствие с член 3, параграф 1, като взема предвид по-специално следното:

а) общия брой на фамилиите за проверка в експлоатация, за които органът, който издава одобрението на типа, е издал одобрения на типа по отношение на емисиите през предходните години;

б) броя на превозните средства, изпитани за всяка фамилия за проверка в експлоатация в съответствие с член 4;

в) разполагаемостта на съоръжения за изпитване и прогноза за развитието на тази разполагаемост.

Член 18

Влизане в сила

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

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

Съставено в Брюксел на 15 декември 2023 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Статистическа оценка на резултатите от изпитването на динамометричен стенд и съпротивление при движение по пътя

(1) **Начална точка**

Началната точка за статистическата оценка са стойностите на $CO_{2\ ratio}$, изчислени за 3 отделни превозни средства за изпитване (N=3) съгласно член 7, параграфи 2 и 3 за резултатите от изпитването на динамометричен стенд и съгласно член 10, параграф 4 за резултатите от изпитването за съпротивление при движение по пътя.

Критериите, посочени в точка 2), определят дали е необходимо да бъдат подложени на изпитване допълнителни превозни средства.

(2) **Статистически параметри**

За общия брой изпитвани превозни средства се определят средното(ите) (X_{tests}) и стандартното(ите) отклонение(я) на резултатите от изпитването:

$$X_{tests} = \frac{(x_1+x_2+\ldots+x_N)}{N}$$

и

$$s = \sqrt{\frac{(x_1 - X_{tests})^2+(x_2 - X_{tests})^2+\ldots+(x_N - X_{tests})^2}{N-1}}$$

където:

x_i е стойността на $CO_{2\ ratio}$, изчислена за отделното превозно средство за изпитване i съгласно член 7, параграфи 2 и 3 за резултатите от изпитването на динамометричен стенд и съгласно член 10, параграф 4 за резултатите от изпитването за съпротивление при движение по пътя.

(3) **Оценка**

За 3-те първоначално изпитвани превозни средства и след всяко допълнително изпитвано превозно средство стойността X_{tests} се оценява, както е посочено по-долу, за да се достигне до едно от следните заключения за въпросната фамилия за проверка в експлоатация или за съпротивление при движение по пътя:

(1) Фамилията преминава успешно изпитването, ако: $X_{tests} \leq A - t_P \bullet s$

(2) Фамилията не преминава изпитването, ако: $X_{tests} > A + t_F \bullet s$

(3) Изпитайте допълнително превозно средство, ако: $A - t_P \bullet s < X_{tests} \leq A + t_F \bullet s$

където:

t_P и t_F са както е посочено в таблицата по-долу

s е стандартното (средноквадратичното) отклонение, определено в съответствие с точка 2)

A е 1,02 за резултати от изпитване на динамометричен стенд;

A е 1,03 за резултати от изпитване за съпротивление при движение по пътя;

A е 1,08 за резултати от изпитване за съпротивление при движение по пътя за фамилии, изпитвани през 2024 г. или 2025 г.

Таблица

Стойности на параметрите t за решение за успешно/неуспешно преминаване

Брой на изпитваните превозни средства	t_P	t_F
3	2,2655	Най-висока стойност 1,1062 и (0,02/s) ([1])
4	1,5093	0,5970
5	1,1230	0,3737
6	0,8196	0,2430

([1]) Където s е стандартното отклонение, определено в съответствие с точка 2)

7	0,5944	0,1548
8	0,3866	0,0902
9	0,1873	0,0402
10	0,0000	0,0000

(4) **Изчисляване на размера на отклонението**

За изчисляване на размера на отклонението, средната стойност ($CO_{2\ ratio}$) се определя като X_{tests} за общия брой изпитвани превозни средства, след като фамилията не премине съгласно точка 3):

средна стойност ($CO_{2\ ratio}$) = X_{tests}

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Списък за проверка на превозните средства, избрани за изпитвания за проверка в експлоатация

„Критерии за изключване“ означава, че ако описаното условие е изпълнено (отговорът на въпроса е „да“), превозното средство не може да бъде избрано за изпитвания за проверка в експлоатация.

„Поверително“ означава, че тази информация се пази по целесъобразност от издаващия орган по одобряването на типа, но не се включва в протокола от изпитването, представен на Комисията.

(1) **Характеристики на превозното средство**

1.1. В протокола от изпитването се записва и включва следната информация:

1.1.1.	VIN:	ПОВЕРИТЕЛНО
1.1.2.	Пробег:	
1.1.3.	Дата на първа регистрация:	
1.1.4.	TAN (номер на одобрението на типа за цяло превозно средство)	
1.1.5.	Номер на одобрението на типа по отношение на емисиите:	
1.1.6.	VFN (идентификатор на интерполационната фамилия на превозното средство)	
1.1.7.	Идентификатор на фамилия за съпротивлението при движение по пътя:	
1.1.8.	Име на производителя на гуми, вид и идентификационен номер на гумите (ако има)	

1.2. Проверяват се следните критерии за изключване:

		Да/Не
1.2.1.	Пробег: *Пробегът по-малък от 3 000 km ли е или над 100 000 km?*	
1.2.2.	Дата на първа регистрация: *Тази дата повече от 5 години преди датата на избор на превозно средство ли е?*	

(2) **Интервю със собственика на превозното средство/ползвателя**

(Собственикът не трябва да знае за последиците от отговорите)

2.1. Записва се следната информация:

2.1.1.	Име на собственика	ПОВЕРИТЕЛНО
2.1.2.	Лице за контакт (адрес/телефон)	ПОВЕРИТЕЛНО

2.2. Проверяват се следните критерии за изключване:

	Неразрешено използване на превозното средство	**Да/Не**
2.2.1.	Превозвало ли е превозното средство тежки товари, над спецификациите на производителя?	

2.2.2.	Използвано ли е превозното средство за състезания или авторалита?	
2.2.3.	Управлявано ли е превозното средство в държава, която не е членка на ЕС за повече от 10 % от общото време за управление?	
2.2.4.	Превозното средство използвано ли е някога с грешен вид гориво (например бензин вместо дизелово гориво) или с гориво, което не се предлага в търговската мрежа с качество на ЕС (черен пазар или смесено гориво)?	
2.2.5.	Използвана ли е добавка за гориво, която не е одобрена от производителя?	
	Неразрешени ремонти	
2.2.6.	Обслужвано ли е превозното средство не в съответствие с инструкциите на производителя?	
2.2.7.	Извършвани ли са неразрешени основни ремонти на двигателя или превозното средство?	
2.2.8.	Участвало ли е превозното средство в сериозно пътно произшествие?	
	Неразрешени изменения	
2.2.9.	Увеличавана ли е мощността/тунинговано ли е превозното средство?	
2.2.10.	Премахната ли е окончателно някоя част от уредбата за последваща обработка на емисиите?	
2.2.11.	Има ли монтирани неразрешени устройства (дезактиватор на уреа, емулатор и др.)?	

(3) **Изследване на превозното средство**

3.1. В протокола от изпитването трябва да бъде включена следната информация:

3.1.1.	Каталожен номер и контролна сума на модула за калибриране на управлението на силовото задвижване	
3.1.2.	Бордова диагностика	Да се прочетат диагностичните кодове за неизправности и дневникът за грешки при отпечатване ([1])
3.1.3.	Справка в сервизен режим 09 на СБД (система за бордова диагностика) 09	Да се прочете сервизен режим 09 и да се запише информацията.
3.1.4.	Режим на СБД 07	Да се прочете сервизен режим 07 и да се запише информацията.
3.1.5.	Снимки на изпитваното превозно средство, включително и на долната част на каросерията	

Забележка: *Всички проверки, изискващи връзка със СБД, се извършват преди и след края на изпитването за емисии*

([1]) Всички системи трябва да бъдат част от бордовата диагностика и „Дневникът за грешки/откритата и диагностицирана информация“ трябва да бъде част от протокола от изпитването. Това гарантира, че грешките с непряко въздействие върху емисиите могат да бъдат правилно открити.

3.2. Проверяват се следните критерии за изключване:

		Да/Не
3.2.1.	Има ли включени предупредителни светлини на арматурното табло, указващи неизправност в превозното средство или в уредбата за последваща обработка на отработилите газове, която не може да бъде разрешена с обикновено техническо обслужване? (индикаторна лампа за неизправност, индикаторна лампа за обслужване на двигателя и др.?)	
3.2.2.	Има ли направени аеродинамични изменения след покупката, които да не могат да бъдат премахнати преди изпитването (Забележка: могат ли да се премахнат покривни кутии за багаж, напречни греди за товари, спойлери и др.)? Липсват ли стандартни аеродинамични елементи (предни въздухоотражатели, дифузори, разделители на струята и др.)?	(Критерий за изключване само за изпитвания за съпротивление при движение по пътя)

3.3. Ако следните условия не са изпълнени, превозното средство все още може да бъде избрано при условие, че са предприети подходящи действия преди провеждането на изпитвания за проверка в експлоатация:

	Проверка за извършване	**Проблемът е набелязан и трябва да се предприемат действия**
3.3.1.	Ниво на резервоара за гориво	*Ако индикаторът за резерва на гориво СВЕТИ, заредете с гориво преди изпитването.*
3.3.2.	AdBlue	*Ако индикаторът за SCR (селективна каталитична редукция) свети след пускане на двигателя, трябва да се зареди AdBlue или да бъде извършен ремонт, преди превозното средство да се използва за изпитвания.*
3.3.3.	Въздушен филтър и маслен филтър *Проверете за замърсявания и повреди*	*Ако бъдат открити повреди или сериозно замърсяване, или ако остават по-малко от 800 km преди следващата препоръчителна смяна, сменете филтрите.*
3.3.4.	Проверете нивата на течностите и сорта *Проверете максималните и минималните нива (двигателно масло, охлаждаща течност)*	*Долейте, ако са под минимума.* *Ако са различен сорт, сменете.*
3.3.5.	Кабел за високо напрежение (бензинови двигатели) *Проверете запалителните свещи, кабели и др.*	*В случай на повреда ги подменете.*
3.3.6.	Техническо обслужване *Проверете дали не остават по-малко от 800 km до следващото планово техническо обслужване*	*Ако е така, извършете техническото обслужване.*
3.3.7.	САМО за изпитвания за съпротивление при движение по пътя: *Проверете дали регулировката на колелата и дали регулируемата височина на превозното средство/пътният просвет са извън обхвата.*	*Ако е така, регулирайте колелата и височината/пътния просвет на автомобила, за да бъдат в обхвата.*
3.3.8.	САМО за автомобили с пробег над 40 000 km или на повече от 2 години	*Сменете батерията с ниско напрежение с нова еквивалентна батерия.*

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Корекция на коефициента на съпротивление при движение по пътя f_0

Стъпка 1: Преизчисляване на $f_{0,CoC}$:

i) **В случай че за определяне на съпротивлението при движение по пътя на отделното превозно средство е използван методът на интерполация:**

$$f_{0,\,CoC,\,new\ tyre} = f_{0,H} - (f_{0,H} - f_{0,L}) \times \frac{TM_H \times RR_H - TM_{CoC} \times RR_{new\ tyre}}{TM_H \times RR_H - TM_L \times RR_L}$$

където:

$f_{0,H}$ е коефициентът на съпротивление при движение по пътя f_0 на превозното средство с висока стойност (на емисиите) от фамилията за съпротивлението при движение по пътя [N];

$f_{0,L}$ е коефициентът на съпротивление при движение по пътя f_0 на превозното средство с ниска стойност от фамилията за съпротивлението при движение по пътя [N];

TM_H е масата на изпитване на превозното средство с висока стойност от фамилията за съпротивлението при движение по пътя [kg];

TM_L е масата на изпитване на превозното средство с ниска стойност от фамилията за съпротивлението при движение по пътя [kg];

TM_{CoC} е масата за изпитване на превозното средство, както е записано в сертификата за съответствие [kg];

$RR_{new\ tyre}$ е съпротивлението при търкаляне на гумите на избраното превозно средство в експлоатация, както е определено в таблица A4/2 от приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151 [kg/t];

RR_H е действителното съпротивление при търкаляне на гумите на превозното средство с висока стойност от фамилията за съпротивлението при движение по пътя [kg/t];

RR_L е действителното съпротивление при търкаляне на гумите на превозното средство с ниска стойност от фамилията за съпротивлението при движение по пътя [kg/t];

ii) **В случай че за определяне на съпротивлението при движение по пътя на отделното превозно средство не е използван методът на интерполация:**

$$f_{0,CoC,\,new\ tyre} = \mathrm{Max}\left(\frac{\left(0.05 \times f_{0;r} + 0.95 \times \left(f_{0,r} \bullet \frac{TM_{CoC}}{TM_r} + \left(\frac{RR_{new\ tyre} - RR_r}{1000}\right) \times 9.81 \times TM_{CoC}\right)\right),}{\left(0.2 \times f_{0,r} + 0.8 \times \left(f_{0,r} \bullet \frac{TM_{CoC}}{TM_r} + \left(\frac{RR_{new\ tyre} - RR_r}{1000}\right) \times 9.81 \times TM_{CoC}\right)\right)}\right)$$

където:

$f_{0,\,r}$ е коефициентът на съпротивление при движение по пътя f_0 на представителното превозно средство от фамилията по матрица на съпротивленията при движение по пътя или превозното средство с висока стойност от фамилията за съпротивлението при движение по пътя [N];

TM_r е масата на изпитване на представителното превозно средство от фамилията по матрица на съпротивленията при движение по пътя или превозното средство с висока стойност от фамилията за съпротивлението при движение по пътя [kg];

TM_{CoC} е масата за изпитване на превозното средство, както е записано в сертификата за съответствие [kg];

$RR_{new\ tyre}$ е съпротивлението при търкаляне на гумите на избраното превозно средство в експлоатация, както е определено в таблица A4/2 от приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151 [kg/t];

RR_r е действителното съпротивление при търкаляне на гумите на представителното превозно средство от фамилията по матрица на съпротивленията при движение по пътя или превозното средство с висока стойност от фамилията за съпротивлението при движение по пътя [kg/t].

Стъпка 2: Корекция на $f_{0,\ измерено}$:

$$f_{0,\ измерено,\ коригирано} = f_{0,\ измерено} + (f_{0,\ CoC} - f_{0,\ CoC,\ new\ tyre})$$

където:

$f_{0,\ измерено}$ е измереният коефициент на съпротивление при движение по пътя f_0 [N];

$f_{0,\ CoC}$ е коефициентът на съпротивление при движение по пътя f_0, както е записан в сертификата за съответствие [N];

$f_{0,\ CoC,\ new\ tyre}$ е коефициентът на съпротивление при движение по пътя f_0, както е изчислен в стъпка 1 [N].

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Изчисляване на $CO_{2,\ in\text{-}service\ verification}$, в случай че методът на интерполация не е използван

$$CO_{2in-service\ verification} = CO_{2CoC} + a \bullet [CED_{in-service\ verification} - CED_{CoC}]$$

където:

CED_{CoC}: е необходимата за цикъла енергия, изчислена от коефициентите на съпротивление при движение по пътя f_0, f_1, f_2 и масата за изпитване, записана в сертификата за съответствие съгласно приложение Б7, точка 5 от Правило № 154 на ООН [kJ]

$CED_{in-service\ verification}$: е необходимата за цикъла енергия, изчислена от коефициентите на съпротивление при движение по пътя f_0, f_1, f_2 и масата за изпитване, определена по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя [kJ]

a: е стойността, посочена в таблицата по-долу [g/km/kJ].

Вид гориво	a
дизелово гориво	0,009
бензин	0,010
втечнен нефтен газ	0,008
природен газ	0,007

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Данни от изпитването за проверка в експлоатация, които трябва да се докладват

(1) **Данни от изпитването за проверка в експлоатация, които трябва да се докладват за изпитване на динамометричен стенд, представляващ движеща се пътека, или за изпитване за изкуствени стратегии**

Данните, които трябва да се докладват, са данните, посочени в таблица 2 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392, където за целите на настоящия регламент всички препратки към превозно средство с висока и ниска стойност (H и L) трябва да се разбират като препратки към отделното изпитвано превозно средство и всички препратки към документацията за одобрение на типа трябва да се разбират като препратки към специфичните записи в сертификата за съответствие на въпросното превозно средство.

Освен това трябва да се докладват следните данни:

Номер	Параметри	Мерна единица	Източник	Забележки
1	Други интерполационни фамилии, които са част от същата фамилия за проверка в експлоатация	—	Точка 2.1.1.2.1. от допълнение 8а към приложение I към Регламент (ЕС) 2017/1151 (първите три реда на таблицата)	Въз основа на едно и също изпитване от тип 1, което означава едни и същи протоколирани стойности за „измерена стойност“, „коригирана стойност за скоростта и разстоянието“ и „коефициент за корекция на RCB“
2	Номер на превозното средство	—	—	Последователност на превозното средство (1, 2, 3, …10) в статистическата оценка
3	Общ брой на изпитваните превозни средства	—	—	Общ брой превозни средства, включени в статистическата оценка, описана в приложение I
4	Номер на фамилия за съпротивлението при движение по пътя или фамилия по матрица на съпротивленията при движение по пътя	—	Запис 0.2.3.4 или 0.2.3.5. от сертификата за съответствие	Съпротивление при движение по пътя или фамилия по матрица на съпротивленията при движение по пътя на изпитваното превозно средство
5	Номер на одобрението на типа по отношение на емисиите	—	Част от документацията за одобряване на типа	Номер на одобрението на типа по отношение на емисиите, специфичен за интерполационната фамилия на изпитваното превозно средство
6	Номер на одобрението на типа на цяло превозно средство	—	Запис 0.11 от сертификата за съответствие	Идентификатор на одобрението на типа на цяло превозно средство, както е определено в приложение IV към Регламент (ЕС) 2020/683
7	Еквивалентен пробег в изцяло електрически режим на задвижване (EAER) при комбиниран цикъл — CoC	km	Запис 5.2. от сертификата за съответствие	Само в случай на хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV)
8	Общ разход на гориво (за целия срок на експлоатация)	l	Таблица 1 на приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/392	Събирани данни за следене на разхода на гориво и/или консумацията на енергия от превозното средство
9	Общо изминато разстояние (за целия срок на експлоатация)	km	Пак там	Пак там
10	Общ разход на гориво в режим на разреждане на акумулаторната батерия (за целия срок на експлоатация)	l	Пак там	Пак там, само в случай на OVC-HEV

11	Общ разход на гориво в избираем от водача режим на увеличаване на заряда на акумулаторната батерия (за целия срок на експлоатация)	l	Пак там	Пак там
12	Общ изминат пробег в режим на разреждане на акумулаторната батерия при изключен двигател (за целия срок на експлоатация)	km	Пак там	Пак там
13	Общ изминат пробег в режим на разреждане на акумулаторната батерия при включен двигател (за целия срок на експлоатация)	km	Пак там	Пак там
14	Общ изминат пробег в избираем от водача режим на увеличаване на заряда на акумулаторната батерия (за целия срок на експлоатация)	km	Пак там	Пак там
15	Обща енергия от мрежата, постъпила в акумулатора (за целия срок на експлоатация)	kWh	Пак там	Пак там
16	Резултат от изпитване на динамометричен стенд, представляващ движеща се пътека (CO_2 ratio)	—	Член 7, параграф 2; За OVC-HEV: Член 7, параграф 3	—

(2) **Данни от изпитването за проверка в експлоатация, които трябва да се докладват за изпитването за съпротивление при движение по пътя**

Номер	Параметри	Мерна единица	Източник	Забележки
1	Номер на фамилия за съпротивлението при движение по пътя или фамилия по матрица на съпротивленията при движение по пътя	—	Запис 0.2.3.4 или 0.2.3.5. от сертификата за съответствие	
2	Номер на интерполационната фамилия на превозното средство		Запис 0.2.3.1. от сертификата за съответствие	
3	Други интерполационни фамилии, които са част от същата фамилия за съпротивлението при движение по пътя / фамилия по матрица на съпротивленията при движение по пътя	—	—	Списък на всички номера на интерполационни фамилии на превозното средство
4	Номер на превозното средство	—	—	Последователност на превозните средства (1, 2, 3, …10) в статистическата оценка
5	Общ брой на изпитваните превозни средства	—		Общ брой превозни средства, включени в статистическата оценка, описана в приложение I
6	Номер на одобрението на типа по отношение на емисиите	—	Документация за одобряване на типа	Номер на одобрението на типа по отношение на емисиите, специфичен за интерполационната фамилия на изпитваното превозно средство
7	Номер на одобрението на типа на цяло превозно средство	—	Запис 0.11 от сертификата за съответствие	—
8	Съоръжение за изпитване (наименование/местоположение)	—	—	—

9	Категория и клас на превозното средство	—	—	M_1 или N_1, клас 1, 2 или 3
10	Пробег на превозното средство	km	—	Показание на километражния брояч на превозното средство преди изпитването за съпротивление при движение по пътя
11	Метод за изпитване	—	Приложение Б4 към Правило № 154 на ООН	Изпитване за движение по инерция по пътя/измервател на въртящия момент при движение по пътя/динамометричен стенд с транспортни ленти в аеродинамична тръба/динамометричен стенд в аеродинамична тръба
12	Обявен коефициент на съпротивление при движение по пътя f_0	N	Запис 47.1.3. от сертификата за съответствие	
13	Обявен коефициент на съпротивление при движение по пътя f_1	N/(km/h)	Запис 47.1.3. от сертификата за съответствие	
14	Обявен коефициент на съпротивление при движение по пътя f_2	$N/(km/h)^2$	Запис 47.1.3. от сертификата за съответствие	
15	Заявена маса на изпитване	kg	Запис 47.1.1. от сертификата за съответствие	
16	Обявена необходима за цикъла енергия	kJ	Точка 3.2.3.2.3. от приложение Б7 към Правило № 154 на ООН	Необходима за цикъла енергия за пълен приложим цикъл по WLTC от даден клас, използван за интерполиране на емисиите на CO_2 от изпитваното превозно средство
17	Обявени емисии на CO_2	g/km	Запис 49.4. от сертификата за съответствие	Стойност на емисиите на CO_2 на изпитваното превозно средство; само в случай на OVC-HEV: стойност на емисиите на CO_2 при комбиниран цикъл със запазване на заряда на акумулаторната батерия
18	Обозначение на размера на гумата (предна/задна)	—	—	Код на гумите (напр. P195/55R1685H), монтирани на изпитваното превозно средство
19	Обявен клас на гумата за съпротивлението при търкаляне (предна/задна)	—	Запис 35 от сертификата за съответствие	
20	Клас на съпротивление при търкаляне на гумата (предна/задна)	—	—	Клас на съпротивление при търкаляне на гумата, използвана за изпитването за съпротивление при движение по пътя, или, в случай на гуми под клас A, действителното съпротивление при търкаляне.
22	Средна температура	°C	—	Средна температура, измерена по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя; само в случай на изпитвания при движение по пътя
23	Средна скорост на вятъра	m/s	—	Средна скорост на вятъра, измерена по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя; само в случай на изпитвания при движение по пътя

24	Средно атмосферно налягане	kPa	—	Средно атмосферно налягане, измерено по време на изпитването за съпротивление при движение по пътя; само в случай на изпитвания при движение по пътя
25	Средна маса на превозното средство	kg	Запис 4.2.1.6. от приложение Б4 към Правило № 154 на ООН	Средна маса на изпитваното превозно средство, измерена преди и след процедурата за определяне на съпротивление при движение по пътя
26	Краен измерен коефициент на съпротивление при движение по пътя f_0	N	Приложение Б4 към Правило № 154 на ООН	Краен коефициент на съпротивление при движение по пътя f0 на изпитваното превозно средство след всички корекции
27	Краен измерен коефициент на съпротивление при движение по пътя f_1	N/(km/h)	Приложение Б4 към Правило № 154 на ООН	Краен коефициент на съпротивление при движение по пътя f1 на изпитваното превозно средство след всички корекции
28	Краен измерен коефициент на съпротивление при движение по пътя f_2	$N/(km/h)^2$	Приложение Б4 към Правило № 154 на ООН	Краен коефициент на съпротивление при движение по пътя f2 на изпитваното превозно средство след всички корекции
29	Маса на изпитване	kg	Член 9, параграф 2	
30	Крайна измерена необходима за цикъла енергия	kJ	Точка 3.2.3.2.3. от приложение Б7 към Правило № 154 на ООН	Необходима за цикъла енергия за пълен приложим цикъл по WLTC, изчислена от измерените коефициенти на съпротивление при движение по пътя и маса на изпитване (записи 26 до 29)
31	Изчислена стойност на емисиите на CO_2 ($CO_{2,\ проверка\ в\ експлоатация}$)	g/km	Член 10, параграф 1	
32	Резултат от изпитването за съпротивление при движение по пътя (CO_2 ratio)	—	Член 10, параграф 4	

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Формат на докладване за годишния преглед на проверката в експлоатация

А. Обща информация

1)	Орган, който издава одобрението на типа	
2)	Дата на годишен преглед	
3)	Разглеждана година	
4)	Общ брой фамилии за проверка в експлоатация, за които органът е издал одобрение на типа по отношение на емисиите през трите календарни години, предхождащи проверката в експлоатация	
5)	Минимален брой фамилии за проверка в експлоатация, които трябва да бъдат изпитани (= 3 % от точка 4)	
6)	Общ брой фамилии за проверка в експлоатация, изпитани през разглежданата година	

Б. Списък на фамилиите за проверка в експлоатация, избрани за изпитване

— Идентификационен номер на избраната фамилия за проверка в експлоатация (ISV ID);

— Разглеждан производител на превозни средства (производител на оригинално оборудване, ПОО);

  — следва да бъдат включени всички производители, на които органът по одобряването на типа е издал одобрение на типа по отношение на емисиите през предходните 3 години;

— Идентификатори на интерполационната фамилия на превозното средство за всяка от избраните фамилии за проверка в експлоатация (IP ID);

— Причина(и) за избор на фамилиите за проверка в експлоатация (причина):

  — „доказателство“, ако изборът се основава на член 3, параграф 2, буква а);

  — „оценка на риска“, ако се основава на член 3, параграф 2, буква б);

  — „друго“, ако има друга причина, моля, уточнете в бележка под линия.

ISV ID	ПОО	Идентификатори на интерполационната фамилия на превозното средство (IP ID)	Причина
1			
2			
3			
…			

В. Обобщение на резултатите от изпитванията за проверка в експлоатация

— Тип изпитване: изпитвания на динамометричен стенд (CDM), за съпротивление при движение по пътя (RL) или за изкуствени стратегии (AS),

— Минимален брой фамилии за проверка в експлоатация за всеки тип изпитване, който трябва да бъде направен (минимална стойност), изчислен съгласно член 4, параграф 1 като процент от общия брой изпитвани фамилии за проверка в експлоатация (буква А, точка 6) от настоящото приложение).

— Общ брой фамилии за проверка в експлоатация, изпитани по вид изпитване (Общо)

— Общ брой заключения за всеки вид изпитване:

  — няма липса на съответствие (приминато успешно);

— липса на съответствие (неуспешно);

— все още няма установено заключение (неприключило).

Тип изпитване	Минимална стойност	Общо	Успешно	Неуспешно	Неприключило
Изпитване CDM (75 %)					
Изпитване RL (50 %)					
Изпитване AS (25 %)					

Г. Подробни резултати от изпитванията за проверка в експлоатация за разглежданата година

— Идентификационен номер на избраната фамилия за проверка в експлоатация (ISV ID);

— Разглеждан производител (ПОО);

— Вид на извършеното изпитване (Вид изпитване): изпитвания на динамометричен стенд (CDM), за съпротивление при движение по пътя (RL) или за изкуствени стратегии (AS);

— Начална дата на изпитването (Начална дата) съгласно член 5, параграф 2 от Делегиран регламент (ЕС) 2023/2867;

— Наименование на организацията(ите), извършваща(и) изпитването (орган, който издава одобрението на типа или техническа служба) (GTAA/TS);

— Брой на изпитаните превозни средства (брой превозни средства);

— Резултат от изпитване на всяко отделно изпитвано превозно средство ($CO_{2,\ ratio}$);

— Заключение на изпитването (Заключение/отклонение), което е „Преминато успешно“, „Неуспешно“ или „Неприключило“, включително размер на отклонението в случай на „Неуспешно“;

— Номер на протокола от изпитването (№ на изпитването)

— Номер на заключението (№ на заключението)

ISV ID	ПОО	Тип изпитване	Начална дата	GTAA/TS	Брой превозни средства	$CO_{2,ratio}$	Заключение/ отклонение	№ на изпитването	№ на заключението
1									
2									
3									
…									

Д. Подробни резултати от изпитванията за проверка в експлоатация, заключения за които са докладвани като „Неприключили“ в предишния годишен преглед

Разглеждана година	ISV ID	ПОО	Тип изпитване	Начална дата	GTAA/TS	Брой превозни средства	$CO_{2,ratio}$	Заключение/ отклонение	№ на изпитването	№ на заключението
…	…									