

31996L0044

L 210/25

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

20.8.1996

ДИРЕКТИВА 96/44/ЕО НА КОМИСИЯТА**от 1 юли 1996 година****за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 70/220/ЕИО на Съвета за сближаване на законодателството на държавите-членки относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства****(текст от значение за ЕИП)**

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 70/220/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства ⁽¹⁾, последно изменена с Директива 94/12/ЕО ⁽²⁾, и по-специално член 5 от нея,

като има предвид, че Директива 70/220/ЕИО е една от специалните директиви на процедурата за типово одобрение на ЕИО, въведена с Директива 70/156/ЕИО на Съвета ⁽³⁾, последно изменена с Директива 95/54/ЕО на Комисията ⁽⁴⁾; като има предвид, че в резултат на това предвидените в Директива 70/156/ЕИО разпоредби относно системите, компонентите и отделните технически възли на превозните средства важат за настоящата директива;

като има предвид, че Директива 70/220/ЕИО определя техническите предписания за изпитване на емисиите от моторните превозни средства, включени в нейното приложно поле; като има предвид, че с оглед на придобития опит и високо развитите съвременни лабораторни техники следователно е подходящо да бъдат приведени в съответствие тези предписания;

като има предвид, че е също така подходящо да се уеднаквят техническите условия в Директива 70/220/ЕИО с тези в Директива 80/1268/ЕИО на Съвета от 16 декември 1980 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно емисиите на въглероден окис и разхода на гориво на моторните превозни средства ⁽⁵⁾, последно изменена с Директива 93/116/ЕО на Комисията ⁽⁶⁾, в частност доколкото се отнася за връзката между еталонната маса на превозното средство и еквивалентната инерция, която трябва да се използва;

като има предвид, че настоящата директива привежда в съответствие разпоредбите на Директива 70/220/ЕИО за използването на еквивалентните инерции с разпоредбите на Директива 80/1268/ЕИО и формулировката на информационния документ и сертификата за типово одобрение в Директива 70/220/ЕИО с формулировката в Директива 70/156/ЕИО;

като има предвид, че тези изменения се отнасят единствено за административните разпоредби и техники за измерване на емисиите, съдържащи се в директивата; като има предвид, че поради това не е необходимо да се обезсилват одобренията, издадени съгласно директивата, нито да се възпрепятства регистрацията, продажбата и въвеждането в експлоатация на нови превозни средства, които са предмет на такива одобрения;

като има предвид, че предвидените в настоящата директива мерки са в съответствие със становището на Комитета по привеждане в съответствие с техническия прогрес, създаден с Директива 70/156/ЕИО,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложенията към Директива 70/220/ЕИО се изменят в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

Считано от 1 януари 1997 г., държавите-членки не могат да издават:

- типово одобрение на ЕИО съгласно член 4, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО, или
- национално типово одобрение, освен ако се позовават на разпоредбите на член 8, параграф 2 от Директива 70/156/ЕИО,

за нов тип превозно средство на основания, свързани със замърсяването на въздуха от емисии, ако то не съответства на разпоредбите на Директива 70/220/ЕИО.

Настоящата директива не обезсилва предишни одобрения, издадени съгласно Директива 70/220/ЕИО, и не възпрепятства разширяването на тези одобрения при условията на директивата, съгласно която първоначално са издадени.

Член 3

1. Държавите-членки въвеждат в действие необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, преди 31 декември 1996 г. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат такива разпоредби, последните съдържат позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им обнародване. Условията и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

⁽¹⁾ ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 100, 19.4.1994 г., стр. 42.

⁽³⁾ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 266, 8.11.1995 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 36.

⁽⁶⁾ ОВ L 329, 30.12.1993 г., стр. 39.

2. Държавите-членки уведомяват Комисията за текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, регулиране от настоящата директива.

Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Член 4

Настоящата директива влиза сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в Официален вестник на Европейските общности.

Съставено в Брюксел на 1 юли 1996 година.

За Комисията

Martin BANGEMANN

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ НА ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ ДИРЕКТИВА 70/220/ЕИО

1. Добавя се списък на приложенията между членовете и приложение I, който гласи, както следва:

„СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

ПРИЛОЖЕНИЕ I:	Приложно поле, определения, заявление за типово одобрение на ЕИО, издаване на типово одобрение на ЕИО, изисквания и изпитвания, модификации на типа, съответствие на производството, преходни разпоредби
ПРИЛОЖЕНИЕ II:	Информационен документ <i>Допълнение:</i> Информация за условията за провеждане на изпитванията
ПРИЛОЖЕНИЕ III:	Изпитване тип I (проверка на средното ниво на емисии от ауспуха след пускане в ход на студен двигател) <i>Допълнение 1:</i> Работен цикъл, използван за изпитване тип I <i>Допълнение 2:</i> Динамометричен стенд <i>Допълнение 3:</i> Измервателен метод при пътно симулиране на динамометричен стенд <i>Допълнение 4:</i> Проверка на инерции, различни от механичните <i>Допълнение 5:</i> Описание на системите за вземане на проби от емисиите от ауспуха <i>Допълнение 6:</i> Метод за калибриране на оборудването <i>Допълнение 7:</i> Цялостна проверка на системата <i>Допълнение 8:</i> Изчисляване на емисиите на замърсители
ПРИЛОЖЕНИЕ IV:	Изпитване тип II (изпитване за проверка на емисиите на въглероден окис при работа на двигателя на празен ход)
ПРИЛОЖЕНИЕ V:	Изпитване тип III (проверка на емисиите на газове от картера)
ПРИЛОЖЕНИЕ VI:	Изпитване тип IV (определяне на изпарителните емисии от превозни средства с двигатели с искрово запалване) <i>Допълнение:</i> Калибриране на оборудването за изпитване на изпарителни емисии
ПРИЛОЖЕНИЕ VII:	Изпитване тип V (изпитване за стареене за проверка на устойчивостта на устройствата против замърсяване)
ПРИЛОЖЕНИЕ VIII:	Спецификации и еталонни горива
ПРИЛОЖЕНИЕ IX:	Сертификат за типово одобрение на ЕИО <i>Допълнение:</i> Добавка.“

Приложение I:

2. Заглавието на приложение I гласи, както следва:

„Приложно поле, определения, заявление за типово одобрение на ЕИО, издаване на типово одобрение на ЕИО, изисквания и изпитвания, модификации на типа, съответствие на производството, преходни разпоредби“

3. Точка 1: Първото изречение гласи, както следва:

„Настоящата директива се отнася за

— емисиите от ауспуха, изпарителните емисии, емисиите на газове от картера и устойчивостта на устройствата против замърсяване, предназначени за всички превозни средства, оборудвани с двигатели с принудително запалване,

и

— емисиите от ауспуха и устойчивостта на устройствата против замърсяване на превозните средства от категории M₁ и N₁ ⁽¹⁾, оборудвани с компресионно запалване,

обхванати от член 1 от Директива 70/220/ЕИО във варианта на Директива 83/351/ЕИО на Съвета (*), с изключение на превозните средства от категория N₁, за които е издадено типово одобрение съгласно Директива 88/77/ЕИО на Съвета (**).

(*) ОВ L 197, 20.7.1983 г., стр. 1.

(**) ОВ L 36, 9.2.1988 г., стр. 33.

4. Бележката под линия ⁽¹⁾ гласи, както следва:

„⁽¹⁾ Съгласно определението в приложение II, част А към Директива 70/156/ЕИО.“

5. Точка 3.2 гласи, както следва:

„3.2. Образец на информационен документ е даден в приложение II.“

6. Точка 3.2.1 се заличава.

7. Точка 3.2.2 се заличава.

8. Точка 3.2.3 става точка 3.2.1 и гласи, както следва:

„3.2.1. Ако е необходимо, се представят копия на други типови одобрения, придружени от необходимите данни за разширяване на одобренията и за установяване на коефициентите на влошаване.“

9. След точка 4.2 се добавя нова точка 4.3, която гласи:

„4.3. За всеки тип одобрено превозно средство се дава номер на одобрението в съответствие с Директива 70/156/ЕИО. Една и съща държава-членка не може да дава същия номер на друг тип превозно средство.“

10. Във фигура I.5.2 думата „маса“ се заменя с израза „максимална маса“.

11. В точка 5.3.1.4:

— Първото изречение гласи, както следва:

„С уговорка, че се спазват изискванията по точка 5.3.1.5, изпитването трябва да се извърши три пъти.“

— В точка 5.3.1.4.1 бележката под линия ⁽¹⁾ се заличава.

— Точка 5.3.1.4.2 се заличава.

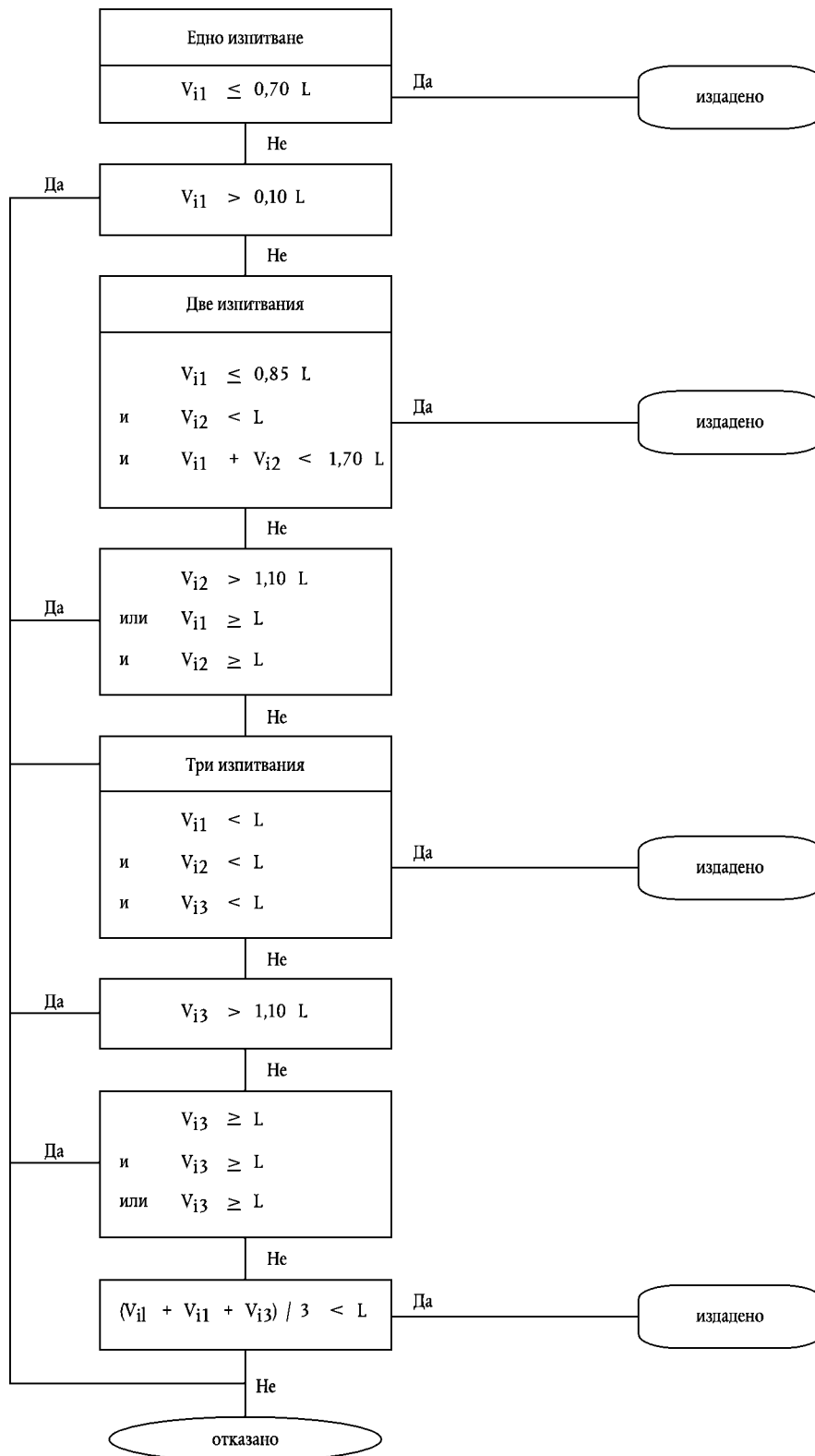
— Фигура I.5.3 се заменя с нова фигура:

Фигура I.5.3

Технологична схема за типово одобрение тип I

(виж точка 5.3.1)

Типово одобрение на ЕИО



12. Точка 6 гласи, както следва:

„6. **Модификации на типа и изменения към одобренията**

В случай на модификации на типа, одобрен съгласно настоящата директива, се прилагат разпоредбите на член 5 от Директива 70/156/ЕИО и следните специални разпоредби, ако е необходимо:“

13. Точка 6.1.1.1 гласи, както следва:

„6.1.1.1. Одобрението, издадено за тип превозно средство, може да се разширява и да включва единствено типовете превозни средства с еталонна маса, която изисква да се използват следващите две по-високи равностойни инерции или всяка по-ниска равностойна инерция.“

14. В точка 6.1.2.3, края на първото изречение гласи, както следва:

„... с уговорката, че е налице одобрение от страна на техническата служба.“

15. В точка 6.3.1.1, се добавя следното тире:

„— център на цилиндричния отвор спрямо размерите на центъра.“

16. В точка 6.3.1.2:

— В португалския вариант изразът „conversor catalitico“ се заменя с изрази „catalisador“.

— Третото тире гласи, както следва:

„— размер и форма на каталитичните конвертори (обем на монолита $\pm 10\%$),“

— В десетото тире, след думите „входящ отвор на каталитичния конвертор),“ се добавя следното изречение:

„Това температурно отклонение се проверява при стабилизирани условия, при скорост от 120 km/h с и при товарните условия за изпитване тип I.“

17. Точка 6.3.1.3 гласи, както следва:

„6.3.1.3. Инерционна категория: двете инерционни категории непосредствено над и всяка по-ниска инерционна категория.“

18. Точка 7.1.1 гласи, както следва:

„7.1.1. Ако следва да се проведе изпитване тип I и типовото одобрение за превозно средство има едно или няколко разширения, изпитванията се провеждат или върху превозното средство, което е описано в първоначалния информационен пакет, или върху превозното средство, което е описано в информационния пакет, отнасящ се за съответното разширение.“

Приложение II

19. Приложение II се заменя с ново приложение II, което гласи, както следва:

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ № ...

в съответствие с приложение I към Директива 70/156/ЕИО (*) относно типовото одобрение на ЕИО за превозно средство по отношение на мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства (Директива 70/220/ЕИО, последно изменена с Директива .../.../ЕО)

Посочената по-долу информация трябва да се предоставя, ако е необходимо, в три екземпляра и да включва списък на съдържанието. Всички чертежи трябва да се представят в съответен мащаб и с достатъчно подробности, във формат А4 или в папка с формат А4. Снимките, ако са необходими, трябва да показват достатъчно подробности.

Ако системите, компонентите или отделните технически възли имат електронни устройства за управление, трябва да се предостави информация за експлоатационните им характеристики.

0. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ
 - 0.1. Фирма (търговско наименование на производителя):
 - 0.2. Тип и общо търговско описание(-я):
 - 0.3. Начин за идентификация на типа, ако е маркиран върху превозното средство ⁽⁶⁾:
 - 0.3.1. Местоположение на маркировката:
 - 0.4. Категория на превозното средство ⁽⁶⁾:
 - 0.5. Име и адрес на производителя:
 - 0.8. Адрес(и) на монтажния(те) завод(и):
1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО
 - 1.1. Снимки и/или чертежи на представително превозно средство:
 - 1.3.3. Задвижвани оси (брой, местоположение, взаимно свързване):
2. МАСИ И РАЗМЕРИ ⁽⁶⁾ (в kg и mm)
(Препратка към чертеж, ако е необходимо)
 - 2.6. Маса на превозното средство, заедно с каросерията, в работно състояние или маса на шасито с кабината, когато производителят не монтира каросерията(със стандартно оборудване, в т.ч. охлаждаща течност, масла, гориво, инструменти, резервна гума и водач) ⁽⁶⁾ (максимум и минимум):
 - 2.8. Заявена от производителя технически допустима максимална маса в натоварено състояние ⁽⁶⁾ (максимум и минимум):
3. СИЛОВА УРЕДБА ⁽⁶⁾
 - 3.1. Производител:
 - 3.1.1. Определен от производителя номер на двигателя (както е маркиран върху двигателя или друго средство за идентификация):
 - 3.2. Двигател с вътрешно горене
 - 3.2.1.1. Принцип на работа: принудително/компресионно запалване, четиритактово) двутактово ⁽¹⁾:

(*) Номерацията на точките и бележките под линия в настоящия информационен документ съответства на посочените в приложение 1 към Директива 70/156/ЕИО. Точките, които не са от значение по смисъла на настоящата директива, са пропуснати.

- 3.2.1.2. Брой и разположение на цилиндрите:
- 3.2.1.2.1. Диаметър на отвора ⁽⁵⁾: mm
- 3.2.1.2.2. Такт ⁽⁵⁾: mm
- 3.2.1.2.3. Ред на запалване:
- 3.2.1.3. Ходов обем на двигателя ⁽⁴⁾ cm³
- 3.2.1.4. Степен на сгъстяване ⁽²⁾:
- 3.2.1.5. Чертежи на горивната камера, челото на буталото и на буталните пръстени при двигател с принудително запалване:
- 3.2.1.6. Обороти при работа на празен ход ⁽²⁾: min⁻¹
- 3.2.1.7. Обемно съдържание на въглероден окис в отработените газове при работа на двигателя на празен ход ⁽²⁾: %, съгласно заявеното от производителя (само за двигатели с принудително запалване)
- 3.2.1.8. Максимална полезна мощност ⁽⁶⁾: kW при min⁻¹ (заявена от производителя стойност)
- 3.2.2. Гориво: дизел/бензин/ВПП/друго ⁽¹⁾
- 3.2.2.1. Октаново число по изследователския метод, оповно гориво:
- 3.2.2.2. Октаново число по изследователския метод, безоловно гориво:
- 3.2.2.3. Входящ отвор на горивния резервоар: по-тясна гърловина/обозначение ⁽¹⁾
- 3.2.4. Горивно захранване
- 3.2.4.1. От карбуратор(-и): да/не ⁽¹⁾
- 3.2.4.1.1. Марка(-и):
- 3.2.4.1.2. Модел(-и):
- 3.2.4.1.2. Инсталиран брой:
- 3.2.4.1.4. Регулировки ⁽²⁾:
- 3.2.4.1.4.1. Дюз: }
- 3.2.4.1.4.2. Дифузери: }
- 3.2.4.1.4.3. Ниво в поплавковата камера: }
- 3.2.4.1.4.4. Маса на поплавъка: }
- 3.2.4.1.4.5. Иглен клапан: }
- Или кривата за снабдяване с гориво, нанесена според въздушния поток, и данните, които са необходими за запазване на тази крива
- 3.2.4.1.5. Система за пускане в ход на студен двигател: ръчна/автоматична ⁽¹⁾
- 3.2.4.1.2.1. Работен(-ни) принцип(-и):
- 3.2.4.1.5.2. Работни ограничения/настройки ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 3.2.4.2. Посредством впръскване на гориво (само за компресионно запалване): да/не ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.1. Описание на системата:
- 3.2.4.2.2. Принцип(-и) на работа: директно впръскване/предкамерна система за впръскване/вихрова камера ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.3. Горивовпръскваща помпа
- 3.2.4.2.3.1. Марка(-и):
- 3.2.4.2.3.2. Модел(-и):
- 3.2.4.2.3.3. Максимална циклова порция ⁽¹⁾ ⁽²⁾ mm³/такт или цикъл при оборот на помпата от min⁻¹ или, като алтернатива, характеристична диаграма:
- 3.2.4.2.3.4. Максимална циклова порция ⁽¹⁾ ⁽²⁾ mm³/такт или цикъл при оборот на помпата от min⁻¹ или, като алтернатива, характеристична диаграма:
- 3.2.4.2.3.5. Крива на изпреварване на впръскването ⁽²⁾:
- 3.2.4.2.3.6. Процедура за калибриране: изпитателен стенд/двигател ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.4. Регулатор

- 3.2.4.2.4.1. Модел:
- 3.2.4.2.4.2. Точка на прекъсване:
- 3.2.4.2.4.2.1. Точка на прекъсване под натоварване: min⁻¹
- 3.2.4.2.4.2.2. Точка на прекъсване без натоварване: min⁻¹
- 3.2.4.2.6. Разпръсквач(и):
- 3.2.4.2.6.1. Марка(и):
- 3.2.4.2.6.2. Модел(и):
- 3.2.4.2.6.3. Налягане на отваряне ⁽²⁾: kPa или характеристична диаграма ⁽²⁾:
- 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. Модел(и):
- 3.2.4.2.7.3. Описание:
- 3.2.4.2.8. Спомагателно пусково устройство за запалване
- 3.2.4.2.8.1. Марка(и):
- 3.2.4.2.8.2. Модел(и):
- 3.2.4.2.8.3. Описание на системата:
- 3.2.4.3. Посредством впрыскване на гориво (само за принудително запалване): да/не ⁽¹⁾
- 3.2.4.3.1. Принцип на работа: смукателен колектор (едноточков/многоточков ⁽¹⁾)/директно впрыскване/друг тип
(посочва се) ⁽¹⁾:
- 3.2.4.3.2. Марка(и):
- 3.2.4.3.3. Модел(и):
- 3.2.4.3.4. Описание на системата:
- 3.2.4.3.4.1. Тип или номер на устройството за управление:
- 3.2.4.3.4.2. Тип горивен регулатор:
- 3.2.4.3.4.3. Тип датчик за въздушния приток:
- 3.2.4.3.4.4. Тип горивен разпределител:
- 3.2.4.3.4.5. Тип регулатор на налягането:
- 3.2.4.3.4.6. Тип микропръсквач:
- 3.2.4.3.4.7. Тип регулиращ винт за работа на празен ход:
- 3.2.4.3.4.8. Тип корпус на дросела:
- 3.2.4.3.4.9. Тип датчик за температурата на водата:
- 3.2.4.3.4.10. Тип датчик за температурата на въздуха:
- 3.2.4.3.4.11. Тип термoprъсквач:
- 3.2.4.3.5. Разпръсквачи: налягане на отваряне ⁽²⁾: kPa или характеристична диаграма ⁽²⁾:
- 3.2.4.3.6. Регулиране на впрыскването:
- 3.2.4.3.7. Система за пускане в ход на студен двигател:
- 3.2.4.3.7.1. Работен(и) принцип(и):
- 3.2.4.3.7.2. Работни ограничения/настройки ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 3.2.4.4. Захранваща помпа
- 3.2.4.4.1. Налягане ⁽²⁾: kPa или характеристична диаграма ⁽²⁾:
- 3.2.6. Запалване
- 3.2.6.1. Модел(и):

При системи, различни от тези с постоянна система за впрыскване на горивото, се посочват еквивалентни данни

- 3.2.6.2. Марка(и):
- 3.2.6.3. Принцип на работа:
- 3.2.6.4. Крива на изпреварване на запалването (2):
- 3.2.6.5. Статичен ъгъл на изпреварване на запалването (2): градуса преди горната мъртва точка
- 3.2.6.6. Хлабина между контактите: (2): mm
- 3.2.6.7. Ъгъл на цилиндричната част на гърбицата (2): градуса
- 3.2.7. Охлаждаща система (течна/въздушна) (1)
- 3.2.8. Смукателна система:
- 3.2.8.1. Турбокомпресор: да/не (1)
- 3.2.8.1.1. Марка(-и):
- 3.2.8.1.2. Модел(-и):
- 3.2.8.1.3. Описание на системата (напр. максимално налягане на зареждане на турбокомпресора: kPa, байпасен клапан, ако има такъв):
- 3.2.8.2. Междинен охладител: да/не (1)
- 3.2.8.4. Описание и чертежи на смукателните тръби и приспособленията към тях (камера за повишено налягане, подгряващо устройство, допълнителни смукателни отвори и т.н.):
- 3.2.8.4.1. Описание на смукателния колектор (прилагат се чертежи и/или снимки):
- 3.2.8.4.2. Въздушен филтър, чертежи:
- 3.2.8.4.2.1. Марка(-и):
- 3.2.8.4.2.2. Модел(-и):
- 3.2.8.4.3. Заглушител на смукателното устройство, чертежи:
- 3.2.8.4.3.1. Марка(-и):
- 3.2.8.4.3.2. Модел(-и):
- 3.2.9. Изпускателна система:
- 3.2.9.2. Описание и/или чертеж на изпускателната система:
- 3.2.11. Регулиране на клапаните или други еквивалентни данни:
- 3.2.11.1. Максимален ход на клапана, ъгли на отваряне и затваряне или данни за регулирането на алтернативна разпределителна система по отношение на мъртвите точки:
- 3.2.11.2. Контролни и/или диапазони на настройка (1):
- 3.2.12. Предприети мерки срещу замърсяването на въздуха
- 3.2.12.1. Устройство за рециклиране на газове от картера (описание и чертежи):
- 3.2.12.2. Допълнителни устройства против замърсяване (ако има такива и ако не са включени в друга позиция)
- 3.2.12.2.1. Каталитичен конвертор: да/не (1)
- 3.2.12.2.1.1. Брой каталитични конвертори и елементи:
- 3.2.12.2.1.2. Размери, форма и обем на каталитичния(те) конвертор(и):
- 3.2.12.2.1.3. Тип каталитично действие:
- 3.2.12.2.1.4. Общ заряд на благородни метали:
- 3.2.12.2.1.5. Относителна концентрация:
- 3.2.12.2.1.6. Подложка (структура и материал):
- 3.2.12.2.1.7. Плътност на проходите:
- 3.2.12.2.1.8. Тип кожух на каталитичния(те) конвертор(и):
- 3.2.12.2.1.9. Местоположение на каталитичния(те) конвертор(и) (място и контролно разстояние в изпускателния тръбопровод):

- 3.2.12.2.1.10. Топлинен екран: да/не ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2. Кислороден сензор: да/не ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1. Модел:
- 3.2.12.2.2.2. Местоположение:
- 3.2.12.2.2.3. Контролен диапазон:
- 3.2.12.2.3. Въздушно впръскване: да/не ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.3.1. Тип (с въздушна пулсация, с въздушна помпа и т.н.):
- 3.2.12.2.4. Рециркулация на отработените газове: да/не ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.4.1. Характеристики (дебит и т.н.):
- 3.2.12.2.5. Система за контрол на изпарителните емисии: да/не ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. Подробно описание на устройствата и състоянието им на настройка
- 3.2.12.2.5.2. Чертеж на системата за контрол на изпарителните емисии:
- 3.2.12.2.5.3. Описание на въгленовия контейнер:
- 3.2.12.2.5.4. Маса на сухия въглен: г
- 3.2.12.2.5.5. Схематичен чертеж на горивния резервоар с обозначение на вместимостта и материала, от който е изработен:
- 3.2.12.2.5.6. Чертеж на топлинния екран между резервоара и изпускателната система:
- 3.2.12.2.6. Уловител за механични частици: да/не ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.6.1. Размери, форма и капацитет на уловителя за механични частици:
- 3.2.12.2.6.2. Модел и конструкция на уловителя за механични частици:
- 3.2.12.2.6.3. Местоположение (контролно разстояние в изпускателния тръбопровод):
- 3.2.12.2.6.4. Метод или система за регенериране, описание и/или чертеж:
- 3.2.12.2.7. Други системи (описание и функциониране):
4. ПРЕДАВАТЕЛЕН МЕХАНИЗЪМ ^(*)
- 4.4. Съединител (тип):
- 4.4.1. Максимално преобразуване на въртящия момент:
- 4.5. Скоростна кутия
- 4.5.1. Тип (ръчна/автоматична/CVT(Постоянно променлива трансмисия ⁽¹⁾)):
- 4.6. Предавателни отношения

Предавка	Вътрешни отношения в скоростната кутия (отношения на двигателя спрямо оборотите на изходния вал на скоростната кутия)	Окончателно задвижващо(-и) отношение(-я) (отношение на изходящия вал на скоростната кутия спрямо оборотите на задвижваните колела)	Общо предавателно отношение
Максимум за CVT ^(*)			
1			
2			
3			
...			
Минимум за CVT ^(*)			
Задна предавка			

^(*) Постоянно променлива трансмисия

6. ОКАЧВАНЕ
- 6.6. Гуми и колела
- 6.6.1. Комбинация(и) гума/колело (за гумите се посочва обозначение на размера, индекс на минималния капацитет на натоварване, символ за категорията минимална скорост; за колелата се посочва размер(и) на джантата(ите) и противотежест(и))
- 6.6.1.1. Оси
- 6.6.1.1.1. Ос 1:
- 6.6.1.1.2. Ос 2:
- 6.6.1.1.3. Ос 3:
- 6.6.1.1.4. Ос 4:
- и т.н.
- 6.6.2. Горна и долна граница на радиусите на търкаляне:
- 6.6.2.1. Ос 1:
- 6.6.2.2. Ос 2:
- 6.6.2.3. Ос 3:
- 6.6.2.4. Ос 4:
- и т.н.
- 6.6.3. Препоръчано от производителя на превозното средство налягане в гумите: kPa
9. КАРОСЕРИЯ
- 9.10.3. Места
- 9.10.3.1. Брой:

Дата, досие

Допълнение

ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПИТАТЕЛНИТЕ УСЛОВИЯ

1. **Запалителни свещи**
- 1.1. Модел:
- 1.2. Тип:
- 1.3. Искрова междина:
2. **Запалителна бобина**
- 2.1. Модел:
- 2.2. Тип:
3. **Запалителен кондензатор**
- 3.1. Модел:
- 3.2. Тип:
4. **Използван омаслител**
- 4.1. Модел:
- 4.2. Тип:

Приложение III

20. Точка 4.1.4.2: Краят на второто изречение гласи, както следва:
„... трябва да е 5 % при 120, 100, 80, 60 и 40 и 10 % при 20 km/h.“
21. Точка 4.1.5.2: Краят на първото изречение гласи, както следва:
„... скорости от 120, 100, 80, 60, 40 и 20 km/h.“
22. Точка 4.2.3:
— Първото изречение се заличава.
— Фигура III. 4.2.3 се заличава.
23. Точка 4.2.7: Текстът след запетаята гласи, както следва:
„... свързващите тръби трябва да бъдат свързани възможно най-близо до превозното средство, но така, че да не оказват влияние върху функционирането на превозното средство.“
24. Точка 4.3.1.2:
— Второто изречение гласи, както следва:
„Грешката при измерване не трябва да надвишава ± 2 % (присъща грешка на анализатора), като не се взема под внимание истинската стойност за калибриращите газове. При концентрации по-ниски от 100 ppm грешката при измерване не трябва да надвишава ± 2 ppm. Пробата от въздуха на околната среда трябва да се измерва със същия анализатор с подходящ диапазон.“
— Третото и четвърто изречение се заличават.
— Последното изречение гласи, както следва:
„Микрограмната везна, която се използва за определяне на теглото на всички филтри, е с точност на измерване до 5 μg и с точност на отчитане до 1 μg .“
25. Точка 4.3.2: Третото изречение в третата точка гласи, както следва:
„Сондата за вземане на проби за изпитване на газовия поток за механични замърсители трябва да се разположи в разреждателния тракт така, че да може да се вземе представителна проба от газовия поток от хомогенната въздушно/изпускателна смес, а температурата на въздушно/изпускателната газова смес непосредствено преди филтъра за частици да не надвишава 325 K (52 °C).“
26. Точка 5.1:
— Таблицата се заменя със следната нова таблица:

„Еталонна маса на превозно средство RW (кг)“	Еквивалентна инерция I (кг)
RW $\leq$ 480	455
480 < RW $\leq$ 540	510
540 < RW $\leq$ 595	570
595 < RW $\leq$ 650	625
650 < RW $\leq$ 710	680
710 < RW $\leq$ 765	740
765 < RW $\leq$ 850	800
850 < RW $\leq$ 965	910
965 < RW $\leq$ 1080	1020
1080 < RW $\leq$ 1190	1130
1190 < RW $\leq$ 1305	1250
1305 < RW $\leq$ 1420	1360
1420 < RW $\leq$ 1530	1470
1530 < RW $\leq$ 1640	1590
1640 < RW $\leq$ 1760	1700
1760 < RW $\leq$ 1870	1810
1870 < RW $\leq$ 1980	1930
1980 < RW $\leq$ 2100	2040
2100 < RW $\leq$ 2210	2150
2210 < RW $\leq$ 2380	2270
2380 < RW $\leq$ 2610	2270
2610 < RW	2270“

— След таблицата се добавя следното изречение:

„Ако на динамометъра няма съответната еквивалентна инерция, се използва по-голямата стойност, която е най-близка до еталонната маса на превозното средство.“

27. Точка 5.3.1: След първата точка се добавя следната точка:

„По искане на производителя, превозните средства с двигатели с принудително запалване могат предварително да се доведат до необходимото състояние с един задвижващ цикъл от Част I и два от Част II.“

28. Точка 6.1.3 гласи, както следва:

„6.1.3. В края на първия период на работа на празен ход от 40 секунди (виж точка 6.2.2) върху превозното средство се издухва въздушен поток с променлива скорост. Скоростта на потока от вентилатора е такава, че в работния диапазон от 10 km/h с до най-малко 50 km/h линейната скорост на въздуха при изхода на вентилатора е в рамките на съответстващата скорост на барабаните ± 5 km/h. Окончателно избраният вентилатор има следните характеристики:

— Площ: най-малко 0,2 m²,

— Височина на долния край над земята: приблизително 20 cm,

— Разстояние от предната част на превозното средство: приблизително 30 cm.

Като алтернатива, скоростта на вентилатора е най-малко 6 m/s. (21,6 km/h). По желание на производителя, за специални превозни средства (напр. микробуси, превозни средства с висока проходимост) височината на охлаждащия вентилатор може да се промени.“

29. Точка 6.1.4 гласи, както следва:

„6.1.4. По време на изпитването скоростта се измерва спрямо времето или се взема от системата за набиране на данни, за да може да се оцени точността на изпълнените цикли.“

30. Точка 6.3.1:

— Добавя се следният текст:

„Виж таблици III.1.2 и III.1.3 от приложението.“

— Точки 6.3.1.1 до 6.3.1.6 се заличават.

Допълнение 2

31. В точка 1.1 изразът „100 km/h“ се заменя с изрза „120 km/h“.

32. Точка 1.2.2 гласи, както следва:

„1.2.2. Натоварването, което се поема от спирачката, и ефектите на вътрешното триене на динамометъра на шасито при скорост от 0 до 120 km/h е, както следва:

$$F = (a + b \cdot V^2) \pm 0,1 \times F_{80} \text{ (което не е отрицателно)}$$

където:

F = общо натоварване, което се поема от динамометъра на шасито (N)

a = стойност, равна на съпротивлението при търкаляне (N)

b = стойност, равна на коефициента на съпротивление на въздуха (N/(km/h)²)

V = скорост (km/h)

F₈₀ = натоварване при скорост 80 km/h (N).“

33. Точка 2.1: Първите две изречения гласят, както следва:

„Настоящото допълнение описва метода, който следва да се използва за определяне на натоварването, което се поема от динамометрична спирачка.

Поетото натоварване се състои от натоварването, което се поема от ефектите на триене и от натоварването, което се поема от устройството за енергопоглъщане.“

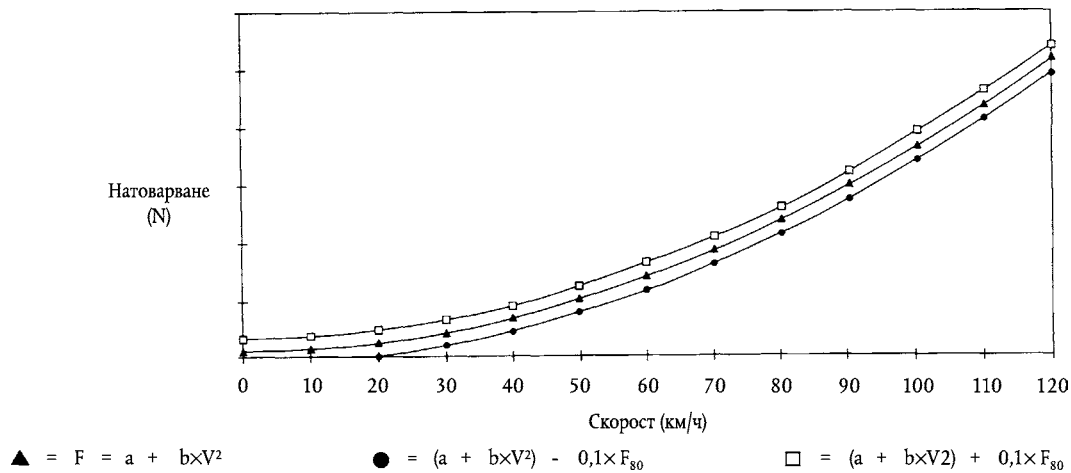
34. Точка 2.2: Заглавният ред гласи, както следва:

„Калибриране на индикатора за натоварване до 80 km/h, като функция на поетото натоварване“.

35. Фигура III.2.2.2. се заменя със следната фигура:

„Фигура III.2.2.2

Диаграма, показваща натоварването на динамометъра на шасито



36. Точка 2.2.5 гласи, както следва:

„2.2.5. Да се отбележи натоварването, което е обозначено с F_i (N).“

37. В точка 2.2.10, „пътна сила“ се заменя с „натоварване“.

38. Точка 2.2.11 гласи, както следва:

„2.2.11. Поетото натоварване се изчислява с помощта на формулата:

$$F = \frac{M_i \cdot \Delta V}{t}$$

където

F = поето натоварване в N,

M_i = еквивалентна инерция в килограми (без инерционните ефекти на свободния заден барабан),

ΔV = отклонения в скоростта в m/s. (10 km/h = 2.775 m/s.),

t = времето, необходимо за барабана да премине от 85 до 75 km/h.“

39. Точка 2.2.12:

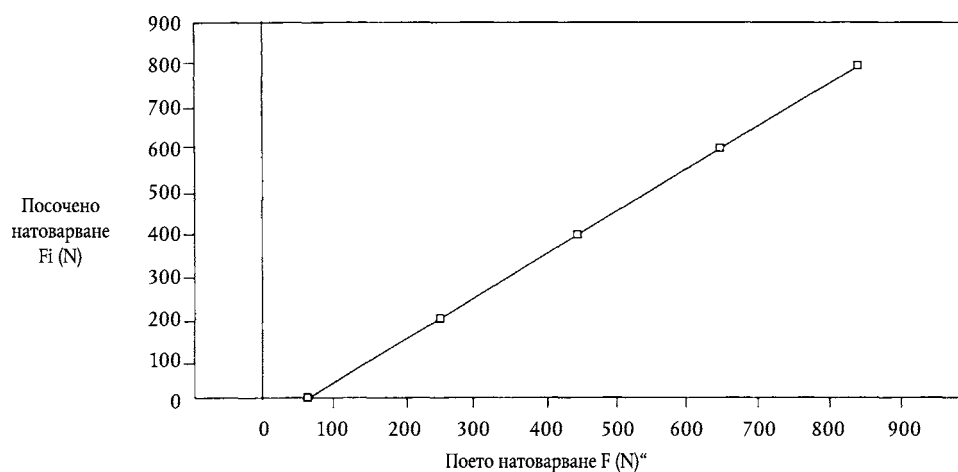
— Точка 2.2.12 гласи, както следва:

„2.2.12. Фигура III.2.2.12 показва натоварването при 80 km/h по отношение на натоварването, което се поема при 80 km/h.“

— Фигура III.2.2.12 се заменя със следната фигура:

„Фигура III.2.2.12

Посочено натоварване при 80 km/h по отношение на натоварването, което се поема при 80 km/h



40. Точка 2.3:
Заглавният ред гласи, както следва:
„Калибриране на индикатора за натоварване, като функция на поетото натоварване за други скорости“.
41. Точка 2.4:
„сила“ се заменя с „натоварване“.
42. В точка 2.4.2:
„сила (Pa)“ се заменя с „натоварване“.
43. Точка 2.4.3 гласи, както следва:
„2.4.3. Да се отбележи натоварването, което се поема при скорост от 120, 100, 80, 60, 40 и 20 km/h.“
44. Точка 2.4.4 гласи, както следва:
„2.4.4. Да се начертае кривата F(V)...“
45. Точка 2.4.5:
„сила Pa“ се заменя с „натоварване F“.
46. Точка 3.1 гласи, както следва:
„3.1. Методи за регулиране
Регулирането на динамометъра може да се извърши при постоянна скорост от 80 km/h в съответствие с изискванията на допълнение 3.“
47. Точка 3.2 гласи, както следва:
„3.2. Алтернативен метод
Със съгласие на производителя може да се използва следния метод:
3.2.1. Спирачката се регулира така, че да поема натоварването, което се упражнява при задвижващите колела при постоянна скорост от 80 km/h в съответствие със следната таблица:

Еталонна маса на превозните средства	Еквивалентна инерция	Сила и натоварване, поети от динамометъра при скорост от 80 km/h.		Коефициенти	
		kW	N	a	b
RW (kg)	kg			N	N/(km/h)
RW ≤ 480	455	3,8	171	3,8	0,0261
480 < RW ≤ 540	510	4,1	185	4,2	0,0282
540 < RW ≤ 595	570	4,3	194	4,4	0,0296
595 < RW ≤ 650	625	4,5	203	4,6	0,0309
650 < RW ≤ 710	680	4,7	212	4,8	0,0323
710 < RW ≤ 765	740	4,9	221	5,0	0,0337
765 < RW ≤ 850	800	5,1	230	5,2	0,0351
850 < RW ≤ 965	910	5,6	252	5,7	0,0385
965 < RW ≤ 1080	1020	6,0	270	6,1	0,0412
1080 < RW ≤ 1190	1130	6,3	284	6,4	0,0433
1190 < RW ≤ 1305	1250	6,7	302	6,8	0,0460
1305 < RW ≤ 1420	1360	7,0	315	7,1	0,0481
1420 < RW ≤ 1530	1470	7,3	329	7,4	0,0502
1530 < RW ≤ 1640	1590	7,5	338	7,6	0,0515
1640 < RW ≤ 1760	1700	7,8	351	7,9	0,0536
1760 < RW ≤ 1870	1810	8,1	365	8,2	0,0557
1870 < RW ≤ 1980	1930	8,4	378	8,5	0,0577
1980 < RW ≤ 2100	2040	8,6	387	8,7	0,0591
2100 < RW ≤ 2210	2150	8,8	396	8,9	0,0605
2210 < RW ≤ 2380	2270	9,0	405	9,1	0,0619
2380 < RW ≤ 2610	2270	9,4	423	9,5	0,0646
2610 < RW	2270	9,8	441	9,9	0,0674

- 3.2.2. При превозни средства, различни от леки автомобили, с еталонна маса по-голяма от 1700 кг или превозни средства с постоянно задвижване на всички колела, стойностите за силата, дадени в таблицата в точка 3.2.1 се умножават по коефициент 1,3.“

48. Точки 3.3, 3.3.1 и 3.3.2 се заличават.

Допълнение 3

49. Точка 4.1:

— Точка 4.1 гласи, както следва:

„4.1. Избор на изпитателно превозно средство

Ако не се измерват всички варианти на даден тип превозно средство ⁽¹⁾, се използват следните критерии за избор на изпитателно превозно средство.

4.1.1. Каросерия

Ако има различни типове каросерии, се избира най-лошата каросерия от гледна точка на аеродинамиката. Производителят предоставя съответните данни за извършване на избора.

4.1.2. Гуми

Избират се най-широките гуми. Ако има повече от три размера гуми, се избира предпоследният най-широк размер.

4.1.3. Изпитателна маса

Изпитателната маса е еталонната маса на превозното средство с най-висок инерционен диапазон.

4.1.4. Двигател

Изпитателното превозно средство е с най-големия(ите) топлообменник(ци).

4.1.5. Предавателен механизъм

Изпитване се провежда с всеки от следните типове предавателни механизми:

- предно предаване
- задно предаване
- постоянно 4 × 4
- с превключване на 4 × 4,
- автоматична скоростна кутия
- ръчна скоростна кутия

⁽¹⁾ Съгласно Директива 70/156/ЕИО.“

— Предишни точки 4.1, 4.2 и 4.3 стават точки 4.2, 4.3 и 4.4.

50. Добавя се следната точка 5.1.1.2.8:

„5.1.1.2.8. Определената на пистата сила (P) се коригира спрямо контролните условия на околната среда, както следва:

$$P_{\text{коригира}} = K \times P_{\text{измерва}}$$

$$K = \frac{R_R}{R_T} \cdot [1 + K_R(t - t_0)] + \frac{R_{\text{AERO}}}{R_T} \cdot \frac{(p_0)}{\rho}$$

където:

R_R = съпротивление при търкаляне при скорост V

R_{AERO} = аеродинамично съпротивление при скорост V

R_T = общо съпротивление на задвижване = $R_R + R_{\text{AERO}}$

K_R = коефициент за коригиране на температурата на съпротивлението при търкалянето, за който се приема, че е равен на $3,6 \times 10^{-3}/^\circ\text{C}$

t = температура на околната среда при пътното изпитване в $^\circ\text{C}$

t_0 = контролна температура на околната среда = 20°C

ρ = плътност на въздуха при изпитателните условия

ρ_0 = плътност на въздуха при контролните условия (20°C , 100 kPa)

Съотношенията R_R/R_T и R_{AERO}/R_T се посочват от производителя на превозното средство въз основа на данните, с които фирмата обичайно разполага.

Ако тези стойности липсват, при съгласие от страна на производителя и съответната техническа служба, могат да се използват стойностите за съотношението съпротивление при търкаляне/общо съпротивление, които се получават по следната формула:

$$\frac{R_R}{R_T} = a \times M + b$$

където:

M = маса на превозното средство в kg

a и b за всяка скорост са показани в следната таблица:

V (km/h.)	a	b
20	$7,24 \cdot 10^{-5}$	0,82
30	$1,25 \cdot 10^{-4}$	0,67
40	$1,59 \cdot 10^{-4}$	0,54
50	$1,86 \cdot 10^{-4}$	0,42
90	$1,71 \cdot 10^{-4}$	0,21
120	$1,57 \cdot 10^{-4}$	0,14“

51. Точка 5.1.2.2.6 гласи, както следва:

„5.1.2.2.6. Спирачката се регулира, за да възпроизведе коригираната сила (точка 5.1.1.2.8) и да е съобразена с разликата между масата на превозното средство (M) върху пистата и еквивалентната инерционна изпитателна маса (I), която ще се използва. Това може да се извърши чрез изчисляване на средното коригирано време на забавяне при движение по инерция на празен ход на път от V_2 до V_1 и чрез възпроизвеждане на същото време на динамометъра посредством следното отношение:

$$T_{\text{коригира}} = \frac{T_{\text{измерва}}}{K} \times \frac{I}{M}$$

K = стойността, посочена в точка 5.1.1.2.8.“

52. Добавя се нова точка 5.1.2.2.7:

„5.1.2.2.7. Трябва да се определи силата P_a , която ще се поеме от стенда, за да може да се възпроизведе същата сила (точка 5.1.1.2.8) за същото превозно средство в различни дни.“

53. Точка 5.2.1.2.2 гласи, както следва:

„5.2.1.2.2. Записват се въртящия момент $C_{(t)}$ и скоростта за отрязък от време най-малко 20 s. Точността на системата за записване на данни трябва да е най-малко ± 1 Nm за въртящия момент и $\pm 0,2$ km/h за скоростта.“

54. Точка 5.2.1.2.5 гласи, както следва:

„5.2.1.2.5. Изпитването се провежда три пъти във всяка посока. От тези шест измервания се определя средният въртящ момент за контролната скорост. Ако средната скорост се отклонява с повече от 1 km/h от контролната скорост, за изчисляване на средния въртящ момент се използва линейна регресия.“

55. Добавя се нова точка 5.2.1.2.7:

„5.2.1.2.7. Определеният на пистата среден въртящ момент C_T се коригира спрямо контролните условия на околната среда, както следва:

$$C_{\text{коригира}} = K \cdot C_{\text{измерва}}$$

където K е определен в точка 5.1.1.2.8 от настоящото допълнение.“

56. Точка 5.2.2.2.3 гласи, както следва:

„5.2.2.2.3. Устройството за поглъщане на сила се настройва така че да се възпроизведе коригираният въртящ момент на пистата съгласно точка 5.2.1.2.7.“

57. Добавя се нова точка 5.2.2.2.4:

„5.2.2.2.4. Да се извършат същите операции, описани в точка 5.1.2.2.7, за същата цел.“

58. Точка 5.3 се заличава.

59. Точка 5.4 се заличава.

Допълнение 4

60. Точка 1:

Добавя се следното изречение:

„Производителят на динамометъра осигурява метод за проверка на спецификациите в съответствие с точка 3.“

61. Точка 5 се заличава.

Допълнение 5

62. В португалския вариант заглавието гласи, както следва:

Descricao dos sistemas de recolha dos gases de escape“.

63. Точка 3.3, включително фигура III.5.3.3, се заличават.

Допълнение 8

64. В точка 1.5.1.1:

Последният ред гласи, както следва:

„налягане на насищането на пари: $P_d = 2,81 \text{ kPa}$ от H_2O при $23 \text{ }^\circ\text{C}$.“

65. Точка 1.5.2.1 гласи, както следва:

„1.5.2.1. Коефициент за коригиране на влажността (K_H) (виж формула 6)

$$H = \frac{6,211 \times R_a \times P_d}{P_B - P_d \times R_a \times 10^{-2}}$$

$$H = \frac{6,211 \times 60 \times 3,2}{101,33 - (2,81 \times 0,6)}$$

$$H = 10,5092$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0329 \times (H - 10,71)}$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0329 \times (10,5092 - 10,71)}$$

$$k_H = 0,9934$$

66. Точка 1.5.2.3:

Последните два реда гласят, както следва:

$$M_{\text{NOX}} = 70 \times 51961 \times 2,05 \times 0,9934 \times 10^{-6} \frac{1}{d}$$

$$M_{\text{NOX}} = \frac{7,41}{d} \text{ g/km}^3$$

Приложение V

67. Точка 3.2:

Във втората таблица изразът „изпитване тип I“ се заменя с изречение „изпитване тип I при скорост 50 km/h“.

Приложение VI

68. Точка 5.1.5:

Първото изречение гласи, както следва:

„Резервоарът(ите) за горива се пълни(ят) отново с определеното изпитателно гориво при температура по-ниска от 287 K ($14 \text{ }^\circ\text{C}$) до $40 \% \pm 2 \%$ от нормалния му(им) капацитет на съдържание на гориво.“

69. Добавя се нова точка 7.3.6:

„7.3.6. По искане на производителя функционалният капацитет за вентилиране може да се демонстрира посредством еквивалентна алтернативна процедура. Производителят следва да демонстрира конкретната процедура пред техническата служба по време на процедурата за типово одобрение.“

70. Добавя се нова точка 7.4.4.3:

„7.4.4.3. По искане на производителя може да се използва алтернативна изпитателна процедура за продухване, когато процедурата е била представена пред и одобрена от техническата служба по време на процедурата за типово одобрение.“

Приложение IX

71. Приложение IX се заменя със следното ново приложение:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ОБРАЗЕЦ

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

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕИО

Печат на
административния орган

Съобщение относно:

- типово одобрение ⁽¹⁾,
- разширяване на типово одобрение ⁽¹⁾,
- отказ за издаване на типово одобрение ⁽¹⁾,
- отнемане на типово одобрение ⁽¹⁾,

за тип превозно средство/компонент/отделен технически възел ⁽¹⁾ в съответствие с Директива .../.../ЕО, последно изменена с Директива .../.../ЕО.

Номер на типовото одобрение:

Основание за разширяване:

ЧАСТ I

- 0.1. Фирма (търговско наименование на производителя):
- 0.2. Тип и общо(и) търговско(и) описание(я):
- 0.3. Начин за идентификация на типа, ако е маркиран върху превозното средство/компонента/отделния технически възел ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. Местоположение на маркировката:
- 0.4. Категория на превозното средство ⁽³⁾:
- 0.5. Име и адрес на производителя:
- 0.7. При компоненти и отделни технически възли - местоположение и метод на полагане на маркировката за одобрение на ЕИО:
- 0.8. Адрес(и) на монтажния(те) завод(и):

ЧАСТ II

1. Допълнителна информация (ако е необходимо): Виж добавката
2. Техническа служба, която отговаря за провеждане на изпитванията:
3. Дата на протокола за изпитването:
4. Номер на протокола за изпитването:
5. Забележки (ако има): Виж добавката
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Индекс на информационния пакет, представен на одобряващия орган, който може да се получи при поискване.

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква.

⁽²⁾ Ако средството за идентификация на типа съдържа символи, които нямат отношение към описанието на типа, компонента или отделните технически възли, предмет на настоящия сертификат за типово одобрение, те могат да се представят в документа със символа "?" (напр. ABC??123??).

⁽³⁾ Съгласно определението в приложение II към Директива 70/156/ЕИО.

Допълнение

Добавка към сертификат за типово одобрение на ЕИО № ...

относно типовото одобрение на превозно средство в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, последно изменена с Директива .../.../ЕО

1. Допълнителна информация
- 1.1. Маса на превозното средство в работно състояние:
- 1.2. Максимална маса:
- 1.3. Еталонна маса:
- 1.4. Брой места:
- 1.5. Идентификация на двигателя:
- 1.6. Скоростна кутия:
- 1.6.1. Ръчна, брой скорости ⁽¹⁾:
- 1.6.2. Автоматична, брой отношения ⁽¹⁾:
- 1.6.3. Постоянно променлива: да/не ⁽¹⁾
- 1.6.4. Отношение на отделните предавки:
- 1.6.5. Отношение на последното задвижване:
- 1.7. Диапазон на размерите на гумите:
- 1.7.1. Обиколка при търкаляне на гумите, използвани за изпитването тип I:
- 1.8. Резултати от изпитването:

Тип I	CO (g/km)	HC + NO ₂ (g/km)	Механично замърсяване ⁽²⁾ (g/km)
измерено			
с DF (коэффициент на влошаване)			

Тип II: %

Тип III:

Тип IV: g/изпитване

Тип V: — Тип устойчивост: 80 000 km, неприложим ⁽¹⁾
 — Коэффициент на влошаване DF: изчислен, фиксиран ⁽¹⁾
 — Да се посочат стойностите:

5. Забележки:

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква.

⁽²⁾ За превозни средства с двигатели с компресионно запалване.