



2024/1257

8.5.2024 г.

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2024/1257 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**от 24 април 2024 година**

**относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(2)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Решение (ЕС) 2022/591 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(3)</sup> относно Обща програма на Европейския съюз за действие за околната среда до 2030 година определя като една от шестте тематични цели на Съюза за периода до 31 декември 2030 г. стремежа към нулево замърсяване, включително по отношение на вредните химикали, с цел постигане на нетоксична околна среда, в това число за въздуха, водата и почвата, както и по отношение на светлинното и шумовото замърсяване, и опазване на здравето и благосъстоянието на хората, животните и екосистемите от свързани с околната среда рискове и неблагоприятни въздействия.
- (2) Европейският зелен пакт, приет в съобщение на Комисията на 11 декември 2019 г., е стратегията на Съюза за стартиране на преход, насочен към постигане най-късно до 2050 г. на неутрална по отношение на климата, чиста и кръгова икономика чрез оптимизиране на управлението на ресурсите и свеждане до минимум на замърсяването, като същевременно се признава необходимостта от политики, които да водят до дълбока трансформация. Съюзът също така е ангажиран с Програмата на ООН до 2030 г. за устойчиво развитие и с нейните цели за устойчиво развитие. Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, приета от Комисията през декември 2020 г., и Планът за действие на ЕС: „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“, приет от Комисията през май 2021 г., са ориентирани конкретно към аспектите на Европейския зелен пакт, свързани със замърсяването от транспорта. Другите мерки от особено значение за тази инициатива включват например предложението за преработване на Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(4)</sup>, новата промишлена стратегия за Европа, представена от Комисията през март 2020 г., преразглеждането с Регламент (ЕС) 2023/851 на Европейския парламент

<sup>(1)</sup> ОВ С 228, 29.6.2023 г., стр. 103.

<sup>(2)</sup> Позиция на Европейския парламент от 13 март 2024 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 12 април 2024 г.

<sup>(3)</sup> Решение (ЕС) 2022/591 на Европейския парламент и на Съвета от 6 април 2022 г. относно Обща програма на Европейския съюз за действие за околната среда до 2030 година (ОВ L 114, 12.4.2022 г., стр. 22).

<sup>(4)</sup> Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1).

и на Съвета <sup>(5)</sup> на стандартите за емисиите на CO<sub>2</sub> от леки автомобили и микробуси, определени в Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(6)</sup>, и предложението за преразглеждане на стандартите за емисиите на CO<sub>2</sub> за нови тежки превозни средства, предвидени в Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(7)</sup>.

- (3) Вътрешният пазар е пространство, в което трябва да се гарантира свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(8)</sup> се въвежда подробна система за одобряване на типа и надзор на пазара на моторни превозни средства и ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.
- (4) Техническите изисквания за одобряване на типа на моторни превозни средства, двигатели и резервни части по отношение на емисиите („одобряване на типа по отношение на емисиите“) следва да останат хармонизирани, за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар, както и високо ниво на защита на околната среда и здравето във всички държави членки.
- (5) За успешния преход към мобилност с нулеви емисии са необходими интегриран подход и подходяща благоприятна среда за стимулиране на иновациите и запазване на технологичното лидерство на Съюза в сектора на автомобилния транспорт. Тази среда включва публични и частни инвестиции в научни изследвания и иновации, нарастващо предлагане на превозни средства с нулеви и ниски емисии, разгръщането на инфраструктура за зареждане с електричество или с гориво, интегриране в енергийните системи, както и устойчиви доставки на материали и устойчиво производство, повторна употреба и рециклиране на акумулаторни батерии в Съюза. Създаването на такава среда изисква съгласувани действия на равнището на Съюза, на национално, регионално и местно равнище.
- (6) За да се подкрепи преходът към чиста мобилност, като същевременно се реиндустриализира Съюзът и се подкрепят неговите граждани, е много важно цените на частните и търговските превозни средства да бъдат достъпни за хората и предприятията. Това ще спомогне за поддържане на качеството на живот, промишлената конкурентоспособност и иновациите, ще подпомогне създаването на работни места и развитието на умения в сектора.
- (7) Следва да се осигури социално приемлив и справедлив преход към мобилност с нулеви емисии. Поради това е важно да се вземат предвид социалните последици от този преход по цялата верига за създаване на стойност в автомобилния сектор и да се вземат проактивни мерки във връзка с последиците за заетостта. На равнището на Съюза, на национално и на регионално равнище следва да се създадат целеви програми, като например изготвянето на планове за справедлив преход за зависими от автомобилния сектор региони по линия на Механизма за справедлив преход с цел преквалификация, повишаване на квалификацията и пренасочване на работници, както и прилагане на инициативи за обучение и търсене на работа в неблагоприятно засегнати общности и региони, в тесен диалог със социалните партньори и компетентните органи. Като част от този преход е необходимо да се укрепи заетостта на жените, както и да се увеличат равните възможности в този сектор.
- (8) Настоящият регламент е отделен регулаторен акт за целите на процедурата за ЕС одобряване на типа, установена в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858. Административните разпоредби на Регламент (ЕС) 2018/858, включително разпоредбите относно санкциите, както и неговият стабилен механизъм за прилагане на съответствието, са напълно приложими.

<sup>(5)</sup> Регламент (ЕС) 2023/851 на Европейския парламент и на Съвета от 19 април 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2019/631 за определяне на по-строги стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства в съответствие с по-амбициозните цели на Съюза в областта на климата (ОВ L 110, 25.4.2023 г., стр. 5).

<sup>(6)</sup> Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

<sup>(7)</sup> Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<sub>2</sub> от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).

<sup>(8)</sup> 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).

- (9) Обоснованите жалби, подадени от физически или юридически лица, могат да представляват важен източник на информация както за органите за надзор на пазара, така и за органите по одобряването. В този контекст установяването на прости и пропорционални процеси, които позволяват на физическите и юридическите лица да подават обосновани жалби до съответните органи, когато имат основания да смятат, че настоящият регламент не е спазен, може да допринесе за прилагането и изпълнението му. Тези жалби следва да се разглеждат от националните органи като рисков фактор при вземането на решения относно надзора на пазара или дейностите по съответствие в експлоатация.
- (10) С настоящия регламент следва да се предвидят общите административни разпоредби и изисквания за емисиите от превозните средства и дълготрайността на акумулаторните батерии, докато техническите елементи следва да бъдат определени в актове за изпълнение, приети в съответствие с процедурата по разглеждане.
- (11) Техническите изисквания за одобряване на типа на моторни превозни средства, двигатели и резервни части по отношение на емисиите понастоящем са определени в два регламента, които се прилагат за одобряване на типа по отношение на емисиите съответно за леките и тежките превозни средства, а именно Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(9)</sup> и Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(10)</sup>.
- (12) Включването на изискванията, определени в регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009, в един регламент ще осигури вътрешна съгласуваност на системата за одобряване на типа по отношение на емисиите както за леки, така и за тежки превозни средства, като същевременно се допускат различни гранични стойности на емисиите и процедури за изпитване за тези превозни средства.
- (13) Освен това настоящите гранични стойности на емисиите от тежки превозни средства бяха приети през 2009 г. въз основа на наличната към онзи момент технология. Оттогава насам технологиите са напреднали и нивото на емисиите, постижимо с комбинация от настоящите технологии, е много по-ниско от постижимото преди повече от 15 години. Този технологичен напредък следва да бъде отразен в граничните стойности на емисиите, основаващи се на актуалните технологични достижения и познания за контрол на замърсяването и за всички съответни замърсители.
- (14) В Съюза емисиите на отработили газове, изразени в брой частици (PN), за твърди частици, по-големи от 23 нанометра (PN<sub>23</sub>), се контролират от 2011 г. за леките превозни средства и от 2013 г. за тежките превозни средства. Като се има предвид, че съществуващите технологии и Глобалното техническо правило № 15 на ООН позволяват измерване на емисиите в брой частици с размер до 10 нанометра (PN<sub>10</sub>), е целесъобразно да се прилагат гранични стойности за частиците от PN<sub>10</sub> за всички превозни средства, обхванати от настоящия регламент. Определянето за първи път на специфични гранични стойности от PN<sub>10</sub> за емисиите ще даде тласък на хармонизацията в световен мащаб на засиления контрол и измерване на емисиите в PN и Съюзът следва да насърчи Световния форум на ООН за хармонизация на правилата за превозните средства (UN WP.29) да приведе в съответствие имащите отношение правила на ООН за превозните средства.
- (15) Опростяването би могло да се постигне чрез премахване на изпитванията, които не са необходими, чрез позоваване на стандартите съгласно съществуващите правила на ООН, когато е приложимо, и чрез осигуряване на последователен набор от процедури и изпитвания за различните фази на одобряването на типа по отношение на емисиите.
- (16) С цел да се гарантира, че емисиите от леки и тежки превозни средства са ограничени в реални условия, е необходимо превозните средства да се изпитват в реални условия на управление, които да са статистически релевантни, с минимален набор от ограничения, гранични стойности и други изисквания по отношение на движението. Това изпитване в реални пътни условия следва да се основава на нормално шофиране и да изключва необективни условия на движение.
- (17) В регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 се изисква превозните средства да спазват граничните стойности на емисиите за определен период от време, който не съответства на средния експлоатационен срок на превозните средства. Поради това е целесъобразно да се определят изисквания за издръжливост, които да отразяват средния очакван експлоатационен срок на превозните средства в Съюза.

<sup>(9)</sup> Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

<sup>(10)</sup> Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1).

- (18) Държавите членки се насърчават да разработят и прилагат стратегии за стимулиране на обновяването на автомобилния парк с цел улесняване на постепенния преход на автомобилния парк към превозни средства с намалени емисии, като по този начин се допринесе за по-чиста и по-устойчива транспортна екосистема.
- (19) В момента съществуват технологии, които се използват широко в световен мащаб и които ограничават емисиите от изпаряване на летливи органични съединения по време на използване и паркиране на превозно средство с бензиново гориво. Поради това е целесъобразно да се определят по-ниски гранични стойности за емисиите на такива летливи органични съединения.
- (20) Емисиите, които не са свързани с отработилите газове, се състоят от частици, отделяни от гумите и спирачната система на превозните средства. Емисиите от гумите се смятат за най-големия източник на микропластмаси, изпускани в околната среда. Както е посочено в оценката на въздействието, придружаваща предложението за настоящия регламент, до 2050 г. се очаква емисиите, които не са свързани с отработили газове, да съставляват до 90 % от всички частици, отделяни от автомобилния транспорт, тъй като частиците, отделяни от отработили газове, ще намалеят поради електрификацията на превозните средства. Поради това емисиите, които не са свързани с отработили газове, следва да се измерват и ограничават. Комисията следва да насърчава работата на UN WP.29, за да постигне своевременно целите си, отразявайки високо равнище на амбиция, основано на солидни научни и технически съображения, и да определи гранични стойности за износването на гумите въз основа на най-съвременни методи. В случай че не бъдат приети единни разпоредби относно граничните стойности за износването на гумите от UN WP.29 до 1 юли 2026 г. за гумите от клас C1, до 1 април 2028 г. за гумите от клас C2 или до 1 април 2030 г. за гумите от клас C3, Комисията следва да приеме делегиран акт, насочен към постигане на целта на Съюза за намаляване на изпусканията в околната среда микропластмаси с 30 % до 2030 г., като се основава на най-съвременните постижения по отношение на граничните стойности за износването. Специфичните характеристики на превозните средства с тягови акумулаторни батерии, включително хибридите от типа „plug-in“ и електрическите превозни средства с акумулаторни батерии, следва да бъдат оценени по време на изготвянето на посочения делегиран акт.
- (21) С Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(11)</sup> се уреждат индикаторите за смяна на предавката (GSI), чиято основна цел е да се сведе до минимум разходът на гориво на превозно средство, когато водачът следва указанията им. В настоящия регламент обаче следва да се разгледат изискванията, свързани с емисиите на замърсители в реални условия, включително при следване на GSI.
- (22) Превозните средства с тягови акумулаторни батерии, включително хибридите от типа „plug-in“ и електрическите превозни средства с акумулаторни батерии, допринасят за декарбонизацията на сектора на автомобилния транспорт. За да се спечели и повиши доверието на потребителите в такива превозни средства, те следва да бъдат функционални и издръжливи. Поради това е важно да се въведе изискване тяговите акумулаторни батерии да запазват голяма част от първоначалния си капацитет след многогодишна употреба. Подобно изискване би било от особена важност за купувачите на употребявани електрически превозни средства, тъй че това би гарантирало превозното средство да продължи да функционира според очакванията. Поради това за всички превозни средства, които използват тягови акумулаторни батерии, следва да се изисква следене на състоянието на изправност на тези батерии. Освен това следва да се въведат минимални експлоатационни изисквания за дълготрайност на акумулаторните батерии на леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, като се вземе предвид Глобално техническо правило № 22 на ООН.
- (23) Системите за бордово следене (on-board monitoring — „система ОВМ“) и устройствата за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия (on-board fuel consumption monitoring — „ОВFCM устройства“) използват данни, генерирани от превозното средство, за да се следи за съответствието с настоящия регламент. Когато е уместно, за тези данни трябва да се прилага Регламент (ЕС) 2023/2854 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(12)</sup>.
- (24) Добре познат проблем е манипулирането на превозни средства с цел отстраняване или деактивиране на части от системите за контрол на замърсяването. Тази практика води до неконтролирани емисии и поради това следва да бъде предотвратявана и следва да се прилагат ефективни, пропорционални и възпиращи санкции. Манипулирането на километражния брояч води до фалшиви данни за изминатите километри и възпрепятства правилната проверка на

<sup>(11)</sup> Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕО) № 406/2010, (ЕО) № 672/2010, (ЕО) № 1003/2010, (ЕО) № 1005/2010, (ЕО) № 1008/2010, (ЕО) № 1009/2010, (ЕО) № 19/2011, (ЕО) № 109/2011, (ЕО) № 458/2011, (ЕО) № 65/2012, (ЕО) № 130/2012, (ЕО) № 347/2012, (ЕО) № 351/2012, (ЕО) № 1230/2012 и (ЕО) 2015/166 на Комисията (ОБ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1).

<sup>(12)</sup> Регламент (ЕС) 2023/2854 на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2023 г. относно хармонизирани правила за справедлив достъп до данни и тяхното използване и за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2394 и Директива (ЕС) 2020/1828 (Акт за данните) (ОБ L, 2023/2854, 22.12.2023 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

превозното средство в сервиз. Поради това е от изключителна важност да се гарантира възможно най-високата степен на защита на тези системи, придружена от сертификати за сигурност и подходяща защита срещу манипулиране, за да се гарантира, че нито системите за контрол на замърсяването, нито километражният брояч на превозното средство могат да бъдат подправени.

- (25) За да се предотврати неправомерно възпрепятстване на конкуренцията чрез мерки за защита от манипулиране, настоящият регламент следва да запази възможността независимите оператори да могат да разработват, разпространяват, инсталират и активират резервни части след пускане на пазара. Поради това производителите не следва да отказват на независимите оператори достъп до информацията, инструментите и процесите, които са строго необходими за разработването и монтирането на такива резервни части. Одобряването и упълномощаването на независими оператори за достъп до характеристиките за сигурност на превозните средства следва да се предоставят в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858.
- (26) Постигането на целите на Съюза за качеството на въздуха изисква непрекъснати усилия за намаляване на емисиите от превозните средства. Използването на манипулиращи устройства и манипулиращи стратегии следва да бъде забранено съгласно настоящия регламент. Тази забрана е от съществено значение за запазването на посочените цели. При оценката на ситуации, които биха могли да включват използването на манипулиращи устройства или манипулиращи стратегии, следва да се направи широка оценка и интерпретация на тези ситуации в съответствие със съдебната практика на Съда на Европейския съюз във връзка с измервателно-коригиращите устройства в контекста на Регламент (ЕО) № 715/2007. Всички устройства или стратегии, които намаляват ефективността на граничните стойности на емисиите на отработили газове и на изискванията за условията за изпитване съгласно настоящия регламент, които правят така, че неотговарящо на изискванията превозно средство да изглежда отговарящо на тях, или водят до фалшиви резултати от изпитвания, следва да се вземат предвид, когато се определя дали съществуват манипулиращи устройства или манипулиращи стратегии. Проектирането, конструирането и сплъбяването на превозни средства с такива манипулиращи устройства или манипулиращи стратегии следва да подлежи на санкции.
- (27) Датчиците, монтирани в превозните средства, вече се използват за откриване на аномалии в емисиите и за задействане на съответните ремонти чрез системата за бордова диагностика (on-board diagnostic — „система OBD“). Използваната в момента OBD система обаче не открива своевременно и с точност неизправностите и не предупреждава достатъчно настойчиво за извършване на навременни ремонти. В резултат на това е възможно превозните средства да отделят много повече замърсяващи емисии, отколкото е разрешено. Датчиците, използвани досега за бордова диагностика, биха могли да се използват и за непрекъснато следене и контрол на функционирането на превозните средства по отношение на емисиите на отработили газове чрез система OBM. Системата OBM също така ще предупреждава ползвателя да извърши ремонт на двигателя или на системите за контрол на замърсяването, когато такъв ремонт е необходим. Поради това е целесъобразно да се изисква монтажът на такава система и да се регламентират техническите изисквания за нея. Мерките, наложени от тези системи, не следва да водят до застрашаване на пътната безопасност.
- (28) Производителите имат избор да произвеждат превозни средства, които включват усъвършенствани опции, като например геозониране. Друга възможност, с която разполагат производителите, е да произвеждат превозни средства „Евро 7ext“, които представляват превозни средства от категория  $N_2$  с максимална маса между 3,5 и 5 тона, произхождащи от тип превозно средство от категория  $N_1$ , за които по искане на производителя може да бъде издадено одобрение на типа по отношение на емисиите за тип превозно средство от категория  $N_2$ , ако превозното средство отговаря на изискванията за превозно средство от категория  $N_1$ . Потребителите и националните органи следва да могат да идентифицират такива превозни средства чрез подходяща документация.
- (29) Екологичните данни за типовете превозни средства следва да се предоставят на ползвателите на превозните средства. Поради това всяко превозно средство следва да разполага с екологичен паспорт на превозно средство (Environmental Vehicle Passport — EVP). Ползвателите на превозни средства следва да имат достъп и до актуална информация за разхода на гориво, състоянието на изправност на тяговите акумулаторни батерии, емисиите на замърсители и друга съответна информация, генерирана от бордовите системи и датчиците.
- (30) Ако Комисията направи предложение за регистрирането след 2035 г. на нови леки превозни средства, които се движат изключително с неутрални по отношение на  $CO_2$  горива извън обхвата на стандартите за автомобилния парк с емисии на  $CO_2$ , и в съответствие с правото на Съюза и целта на Съюза за неутралност по отношение на климата, настоящият регламент ще трябва да бъде изменен, за да се включи възможността за одобряване на типа на такива превозни средства.
- (31) Емисиите от превозни средства, продавани от малки производители, представляват незначителна част от емисиите в Съюза. Поради това следва да се допусне известна гъвкавост по отношение на някои от изискванията към такива производители. Малките производители следва да могат да заменят някои изпитвания по време на одобряването на типа с декларации за съответствие, докато на производителите на изключително малки количества следва да се разреши да използват лабораторни изпитвания, основани на случайни цикли на реално управление.

- (32) С регламенти (ЕС) 2019/631 и (ЕС) 2019/1242 се уреждат средните стойности на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобилния парк за нови моторни превозни средства в Съюза. За целите на одобряването на типа по отношение на емисиите следва да бъдат въведени процедури и методологии за точно определяне на емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, пробега в електрически режим на задвижване и мощността на отделните превозни средства, включително като се актуализира и доразвие инструментът за изчисляване на разхода на енергия на превозните средства (VECTO) с оглед на по-доброто отчитане, наред с други аспекти, на енергийната ефективност на по-тежките съчленени превозни средства.
- (33) Терминът „състояние на изправност“ (state of health — SOH) обикновено се използва за обозначаване на състоянието на тяговата акумулаторна батерия в даден момент от жизнения ѝ цикъл, но за този термин няма обща дефиниция и той се определя по различни методики, като например „състояние на сертифицирана енергия“ и „състояние на сертифициран пробег“. И двата показателя представляват процент от сертифицираната енергия на акумулаторната батерия или оставащия пробег в електрически режим на задвижване към даден момент.
- (34) С цел осигуряване на еднакви условия за прилагането на настоящия регламент на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия във връзка със:
- задълженията на производителите като част от одобряването на типа и процедурите, изпитванията и методологиите, които да се прилагат за деклариране на съответствие, проверка на съответствието на производството, проверка на съответствието в експлоатация, надзор на пазара и EVP;
  - изискванията, изпитванията, методите и коригиращите мерки, свързани с издръжливостта на превозните средства, системите, компонентите и отделните технически възли, както и с възможностите за регистрация и комуникация на системите OBM, включително за целите на периодичните технически прегледи и проверките за техническа изправност;
  - методите и изпитванията за: i) измерване на емисиите на отработили газове в лаборатория и в реални пътни условия, и използването на преносими системи за измерване на емисии за проверка на емисиите при реални условия на управление; ii) определяне на емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, пробега в електрически режим на задвижване и мощността на двигателя на моторно превозно средство; iii) определяне на енергийната ефективност на ремаркета от категории O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>; iv) измерване на емисиите на картерни газове, емисиите от изпаряване и емисиите от спирачната система; v) оценка на съответствието с минималните експлоатационни изисквания за дълготрайност на акумулаторната батерия; vi) оценка на съответствието в експлоатация на двигателите и превозните средства; vii) оценка на функционирането, ефективността, регенерацията и издръжливостта на оригиналните и резервните системи за контрол на замърсяването; viii) осигуряване и оценка на мерките, свързани с манипулиращи устройства и манипулиращи стратегии, включително анализ на уязвимостта и защитата от манипулиране; ix) оценка на функционирането на типовете превозни средства, одобрени по някои специфични обозначения; x) оценка на съответствието с изискванията за одобряване на типа по отношение на емисиите, приложими за превозните средства, конструирани от малки производители и производители на изключително малки количества; xi) установяване на липсата на манипулиращи устройства и манипулиращи стратегии; и xii) измерване на износването на гумите;
  - методите, изискванията и изпитванията, включително праговете на съответствие, за да се гарантира ефективността на OBFCSM устройствата, на системите OBD и OBM и на датчиците на тези устройства и системи, както и на предаването към устройство извън борда на превозното средство на данните, записани от такива устройства и системи;
  - методите, изискванията и спецификациите за GSI;
  - характеристиките и работата на системите за предупреждение на водача и методите за стимулирането на действия от негова страна, както и методите за оценка на функционирането на тези системи и методи;
  - изискванията за функционирането на изпитателното оборудване;

- спецификацията на референтните горива;
  - формата на EVP, данните и метода за предаване на данните на EVP;
  - изискванията и информацията, които трябва да бъдат предоставяни от производителите на превозни средства, включително превозни средства с многоетапно одобряване на типа; както и
  - техническите елементи, административните и документалните изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите, и проверките за надзор на пазара, проверките за съответствие в експлоатация и за съответствие на производството, както и задълженията за докладване.
- (35) Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(13)</sup>. За да се осигури приемственост по отношение на някои съществуващи правни задължения, свързани с методите за измерване на емисиите на замърсители от видовете превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, методите за измерване на емисиите на отработили газове и емисиите от изпаряване следва да отразяват методите, установени в Регламент (ЕС) 2017/1151, приложими към момента на приемане на акта за изпълнение.
- (36) С цел да се изменят или допълнят, по целесъобразност, несъществени елементи от настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на условията за изпитване, основани на данни, събрани при изпитването на превозни средства, спирачки или гуми Евро 7; изискванията за изпитване, по-специално като се вземат предвид техническият прогрес и данните, събрани при изпитването на превозни средства Евро 7; въвеждането на допълнителни опции и обозначения на превозното средство, основани на иновативни технологии за производителите; определянето на гранични стойности на емисиите на частици от спирачната система, гранични стойности на емисиите на формалдехид за превозните средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, условията за изпитване на превозните средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> и, при определени условия, гранични стойности за износването на видовете гуми, както и минимални експлоатационни изисквания за акумулаторните батерии и коефициенти на издръжливост въз основа на данните, събрани при изпитването на превозни средства Евро 7; установяването на специални правила за малките производители на превозни средства категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>; и прилагането на изисквания за изпитване и декларации. От особена важност е по време на подготовителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество<sup>(14)</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие в изготвянето на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът трябва да получат всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с изготвянето на делегираните актове.
- (37) Съюзът е договаряща страна по Спогодбата от 20 март 1958 г. за приемане на еднакви технически предписания за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесни превозни средства, и на условия за взаимно признаване на одобрения, издавани на основата на тези предписания<sup>(15)</sup>. Изискванията на настоящия регламент следва, по целесъобразност, да бъдат в съответствие със стандартите, установени в правилата на ООН или в евентуални последващи изменения на съответните правила на ООН, ако има такива, по-специално по отношение на граничните стойности за емисиите на частици от спирачната система, граничните стойности на износване за различните видове гуми и установяването на минимални експлоатационни изисквания за акумулаторните батерии.
- (38) Следователно, когато такива гранични стойности или изисквания в предложение за правило на ООН или изменение на правило на ООН бъдат одобрени в съответствие с член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) и Решение 97/836/ЕО на Съвета<sup>(16)</sup>, тези гранични стойности или изисквания следва да бъдат включени в настоящия регламент. За тази цел на Комисията следва да бъде делегирано съответно правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС.

<sup>(13)</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

<sup>(14)</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

<sup>(15)</sup> ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 81.

<sup>(16)</sup> Решение 97/836/ЕО на Съвета от 27 ноември 1997 г. с оглед на присъединяването на Европейската общност към Споразумението на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации за приемане на единни технически предписания за колесните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на колесните превозни средства, и условията за взаимно признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания („Ревизирано споразумение от 1958 г.“) (ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 78).

- (39) С оглед на яснотата, рационалността и опростяването, тъй като правилата за одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, се актуализират и консолидират в настоящия регламент, регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕО) № 715/2007 следва да бъдат отменени и заменени с настоящия регламент.
- (40) От съображения за яснота, рационалност и опростяване следните актове, приети съгласно регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009, следва да бъдат отменени с настоящия регламент: Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията<sup>(17)</sup>, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията<sup>(18)</sup>, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията<sup>(19)</sup> и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията<sup>(20)</sup>.
- (41) Когато мерките, предвидени в настоящия регламент, включват обработване на лични данни, това обработване следва да се извършва в съответствие с регламенти (ЕС) 2016/679<sup>(21)</sup> и (ЕС) 2018/1725<sup>(22)</sup> на Европейския парламент и на Съвета, както и с релевантните национални правни актове в съответствие с посочените регламенти.
- (42) Важно е да се даде достатъчно време на държавите членки, националните органи и икономическите оператори, за да се подготвят за прилагането на новите правила, въведени с настоящия регламент и с актовете за изпълнение и делегираните актове, приети в съответствие с него. Поради това датата на прилагане следва да бъде отложена напред във времето, а за новите и съществуващите типове следва да се определят различни дати на прилагане. Докато за леките превозни средства датата на прилагане следва да е технически и икономически възможно най-скоро, за тежките превозни средства и ремаркета датата на прилагане може да бъде отложена, тъй като преходът към превозни средства с нулеви емисии ще бъде по-дълъг за тежките превозни средства.
- (43) За превозните средства от категории M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>, за които в Регламент (ЕС) 2019/1242 е определена цел за 100 % нулеви емисии, считано от периода за докладване за 2030 г., в настоящия регламент следва да бъдат установени преходни мерки, за да се гарантира съгласуваността със задълженията, предвидени в Регламент (ЕС) 2019/1242, както и да се гарантира, че необходимите инвестиционни усилия остават пропорционални.
- (44) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно да бъдат определени общи технически изисквания и административни разпоредби за одобряването на типа по отношение на емисиите и надзора на пазара на превозни средства от категории M и N, и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии, както и да се работи за постигане на висока степен на защита на околната среда и здравето, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците му могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,
- 
- <sup>(17)</sup> Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията от 25 май 2011 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI), и за изменение на приложения I и III към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 167, 25.6.2011 г., стр. 1).
- <sup>(18)</sup> Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията и Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).
- <sup>(19)</sup> Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията от 12 декември 2017 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво на тежки превозни средства и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията (ОВ L 349, 29.12.2017 г., стр. 1).
- <sup>(20)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 на Комисията от 1 август 2022 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на експлоатационните характеристики на тежкотоварни ремаркета и тяхното въздействие върху емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво, консумацията на енергия и пробег с нулеви емисии на моторните превозни средства и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 (ОВ L 205, 5.8.2022 г., стр. 145).
- <sup>(21)</sup> Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).
- <sup>(22)</sup> Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).



ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## ГЛАВА I

### ПРЕДМЕТ, ПРИЛОЖНО ПОЛЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

#### Член 1

##### Предмет

1. С настоящия регламент се установяват общи технически изисквания и административни разпоредби за одобряване на типа по отношение на емисиите и надзора на пазара на моторни превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли по отношение на техните емисии на CO<sub>2</sub> и замърсители, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, и дълготрайността на акумулаторните батерии.
2. С настоящия регламент се определят също правилата за одобряването на типа по отношение на емисиите, съответствието на продукцията, съответствието в експлоатация, надзора на пазара на системи за бордово следене, издръжливостта на системите за контрол на замърсяването и тяговите акумулаторни батерии, както и разпоредбите за сигурност за ограничаване на манипулирането и мерките за киберсигурност, и правилата за точното определяне на емисиите на CO<sub>2</sub>, пробег в електрически режим на задвижване, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, и енергийната ефективност.

#### Член 2

##### Приложно поле

Настоящият регламент се прилага за моторните превозни средства от категории M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, както и за ремаркетата от категории O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub> съгласно посоченото в член 4 от Регламент (ЕС) 2018/858, включително тези, които са проектирани и изработени на един или повече етапи, както и за системите, компонентите и отделните технически възли, предназначени за такива превозни средства, и гумите от класове C<sub>1</sub>, C<sub>2</sub> и C<sub>3</sub>, както са определени в правило № 117 на ООН<sup>(23)</sup>, с изключение на гумите за сцепление с лед.

#### Член 3

##### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат съответните определения от Регламент (ЕС) 2018/858.

Наред с това, за целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „одобряване на типа по отношение на емисиите“ означава ЕС одобряване на типа, което отговаря на административните разпоредби и техническите изисквания на настоящия регламент по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> и замърсители, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, и дълготрайността на акумулаторната батерия;
- 2) „орган по одобряването на типа“ означава органът по одобряване, който издава одобряване на типа по отношение на емисиите;
- 3) „съответствие на производството“, или „CoP“, означава дейностите, извършвани на нови превозни средства, отделни технически възли или компоненти, избрани в помещенията на производителя, за да се гарантира, че продуктите, пуснати на пазара, отговарят на изискванията, определени в настоящия регламент;
- 4) „съответствие в експлоатация“, или „ISC“, означава дейностите, извършвани на превозни средства в движение, системи, отделни технически възли или компоненти, с цел проверка за съответствие с изискванията за издръжливост, определени в настоящия регламент;
- 5) „двигател“ означава двигател с вътрешно горене на превозно средство;
- 6) „емисии“ означава емисиите от отработилите газове и емисиите, които не са свързани с отработилите газове, на моторно превозно средство;
- 7) „емисии на отработили газове“ означава емисиите от изпускателната тръба на моторното превозно средство или двигателя на всички от долуизброените: CO<sub>2</sub>, газообразни, твърди и течни съединения и емисии на картерни газове;
- 8) „газообразни замърсители“ означава емисиите на газообразни химични видове с изключение на CO<sub>2</sub>;

<sup>(23)</sup> Правило № 117 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания относно одобрението на гуми по отношение на шума, излъчван при търкаляне, сцеплението върху влажна повърхност и/или съпротивлението при търкаляне.

- 9) „CO<sub>2</sub>“ означава емисиите на въглероден диоксид от изпускателната тръба;
- 10) „азотни оксиди“, или „NO<sub>x</sub>“, означава количеството азотен оксид (NO) и азотен диоксид (NO<sub>2</sub>), отделяно от изпускателната тръба;
- 11) „диазотен оксид“, или „N<sub>2</sub>O“, означава диазотния оксид, отделен от изпускателната тръба;
- 12) „прахови частици“, или „PM“, означава всеки материал, изпускан от изпускателната тръба или от спирачната система, който се събира върху филтриращ материал;
- 13) „прахови частици под 10 µm“, или „PM<sub>10</sub>“, означава прахови частици с диаметър, по-малък от 10 µm;
- 14) „брой частици“, или „PN“, означава общият брой твърди частици, отделени от изпускателната тръба или от спирачната система;
- 15) „PN<sub>10</sub>“ означава общият брой на твърдите частици, отделени от изпускателната тръба или спирачната система, чийто диаметър е по-голям или равен на 10 µm;
- 16) „въглероден оксид“, или „CO“, означава въглеродният оксид, отделен от изпускателната тръба;
- 17) „метан“, или „CH<sub>4</sub>“, означава метанът, отделен от изпускателната тръба;
- 18) „общо количество въгледороди“, или „THC“, означава общото количество въгледороди, отделени през изпускателната тръба;
- 19) „неметанови въгледороди“, или „NMHC“, означава общото количество въгледороди, без метан, отделено през изпускателната тръба;
- 20) „неметанови органични газове“, или „NMOG“, означава общото количество от неоксигенирани и оксигенирани въгледороди, без метан, отделени от изпускателната тръба;
- 21) „амоняк“, или „NH<sub>3</sub>“, означава амонякът, отделен от изпускателната тръба;
- 22) „формалдехид“, или „HCHO“, означава формалдехидът, отделен от изпускателната тръба;
- 23) „WHTC“ означава световният хармонизиран цикъл на управление в преходен режим в съответствие с точка 7.2.1 от приложение 4 към Правило № 49 на ООН<sup>(24)</sup>;
- 24) „WHSC“ означава световният хармонизиран цикъл на управление в стабилизирания режим в съответствие с точка 7.2.2 от приложение 4 към Правило № 49 на ООН;
- 25) „консумация на електрическа енергия“ е степента, в която превозното средство използва електрическа енергия от тяговата си акумулаторна батерия или батерии при определени условия на използване;
- 26) „разход на гориво“ е степента, в която превозното средство използва гориво при определени условия на използване;
- 27) „инструмент за изчисляване на разхода на енергия на превозните средства“, или „VECTO“, означава инструмент за симулация, използван за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво, разхода на електрическа енергия и пробегата в електрически режим на задвижване на тежките превозни средства;
- 28) „емисии от изпаряване“ означава загубите на въгледороди от изпарения в горивната система на превозното средство, различни от емисиите от отработили газове;
- 29) „емисии на картерни газове“ означава газообразните замърсители от пространствата в двигателя или извън него, които са свързани с маслената вана чрез вътрешни или външни тръбопроводи;
- 30) „емисии на частици от спирачната система“ означава частиците, отделени от спирачната система на превозно средство;
- 31) „износване на гумата“ означава масата на материала, който се губи от гумата в резултат на процеса на износване и се отделя в околната среда;
- 32) „емисии, които не са свързани с отработилите газове“ означава емисии от изпаряване, от износване на гумите и от спирачната система;
- 33) „емисии на замърсители“ означава емисии от отработилите газове и емисии, които не са свързани с отработилите газове, като и двата вида емисии са различни от емисиите на CO<sub>2</sub>;
- 34) „устройство за контрол на замърсяването“ означава устройство на превозното средство, което контролира или ограничава емисиите на замърсители;
- 35) „системи за контрол на замърсяването“ означава устройствата за контрол на замърсяването, монтирани в превозно средство, включително всички блокове и софтуер за управление, които управляват тяхното използване;

<sup>(24)</sup> Правило № 49 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания относно мерките, които следва да се предприемат срещу емисиите на газообразни замърсители и прахови замърсители от двигатели със самовъзпламеняване чрез сгъстяване, предназначени за използване в превозни средства, и емисиите на газообразни замърсители от двигатели с принудително запалване за използване в превозни средства.

- 36) „оригинални системи за контрол на замърсяването“ означава система за контрол на замърсяването или комбинация от такива системи, включени в одобрението на типа, издадено за превозното средство;
- 37) „резервни системи за контрол на замърсяването“ означава система за контрол на замърсяването или комбинация от такива системи, която е предназначена за замяна на оригиналната система за контрол на замърсяването и която може да бъде одобрена като отделен технически възел;
- 38) „система за бордова диагностика“, или „система OBD“, означава система на борда на превозно средство, която може да генерира информация от бордовата диагностика (OBD) на превозното средство, както е определено в член 3, точка 49 от Регламент (ЕС) 2018/858, и има способността да предава тази информация към устройство извън борда на превозното средство;
- 39) „система за бордово следене“, или „система OBM“, означава система на борда на превозно средство, която е в състояние да следи емисиите на отработили газове, като открива превишения на емисиите на отработили газове, и е в състояние да предава тази информация заедно с информацията за състоянието на изправност на превозното средство към устройство извън борда му;
- 40) „устройство за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия“, или „OBFCM устройство“, означава всеки софтуер или хардуер на борда на превозно средство, който засича и използва параметрите на превозното средство, двигателя, горивото или електрическата енергия и полезния товар/масата, за да определи и съхрани в превозното средство данните за разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия и други параметри, свързани с определянето на разхода на гориво или консумацията на електрическа енергия и енергийната ефективност на превозното средство;
- 41) „манипулиращо устройство“ означава всеки конструктивен елемент, в резултат на който дадено превозно средство не отговаря на изискванията на настоящия регламент, когато е в движение, но не в процес на регулаторно изпитване, въпреки че в резултат на това по време на изпитване се създава впечатлението, че превозното средство е в съответствие с изискванията, или който манипулира данните, свързани с датчиците, разхода на гориво или консумацията на електрическа енергия, пробега в електрически режим на задвижване или дълготрайността на акумулаторната батерия;
- 42) „манипулираща стратегия“ означава стратегия, в резултат на която дадено превозно средство не отговаря на изискванията на настоящия регламент, когато е в движение, но не в процес на регулаторно изпитване, въпреки че в резултат на това по време на изпитване се създава впечатлението, че превозното средство е в съответствие с изискванията, или при която се манипулира с данните, свързани с датчиците, разхода на гориво или консумацията на електрическа енергия, пробега в електрически режим на задвижване или дълготрайността на акумулаторната батерия;
- 43) „емисии при реални условия на управление“, или „RDE“, означава емисиите от превозно средство при условията, посочени в таблици 1 и 2 от приложение III;
- 44) „километражен брояч“ означава измервателен уред, който показва общото разстояние, изминато от превозното средство след неговото производство;
- 45) „манипулиране“ означава деактивиране или промяна на двигателя или електродвигателя, устройствата и системата за контрол на замърсяването на превозното средство, задвижващата система, тяговата акумулаторна батерия, километражния брояч, OBFCM устройството, системата OBD или OBM, включително софтуера или други логически елементи за управление на тези системи и техните данни, в резултат на което превозното средство не отговаря на изискванията на настоящия регламент;
- 46) „собствена производствена база“ означава завод за производство или слобяване, използван от производителя за производство или слобяване на нови превозни средства за този производител, включително на превозни средства, предназначени за износ, когато е приложимо;
- 47) „собствен конструкторски център“ означава звено, в което се конструира и разработва цялото превозно средство и което се контролира и използва от производителя;
- 48) „малък производител“ означава производител на по-малко от 10 000 нови моторни превозни средства от категория M<sub>1</sub> или 22 000 нови моторни превозни средства от категория N<sub>1</sub>, или 450 нови моторни превозни средства от категории M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub> комбинирано, или 6 000 нови моторни превозни средства от категории N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> комбинирано, регистрирани в Съюза всяка календарна година, и който:
- а) не е част от група свързани производители; или
  - б) е част от група свързани производители, която отговаря като цяло за по-малко от 10 000 нови моторни превозни средства от категория M<sub>1</sub> или 22 000 нови моторни превозни средства от категория N<sub>1</sub>, или 450 нови моторни превозни средства от категории M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub> комбинирано, или 6 000 нови моторни превозни средства от категории N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> комбинирано, регистрирани в Съюза всяка календарна година; или
  - в) е част от група свързани производители, но разполага със собствени производствени мощности и собствен конструкторски център;

- 49) „производител на изключително малки количества“ означава малък производител, който произвежда по-малко от 1 000 нови моторни превозни средства от категория  $M_1$  или по-малко от 1 000 нови моторни превозни средства от категория  $N_1$ , регистрирани в Съюза през предходната календарна година;
- 50) „превозно средство, разполагащо само с ДВГ“, или „ICEV“, означава превозно средство, в което всички преобразуватели на енергията на задвижване са двигатели с вътрешно горене, включително такива, задвижвани с водород;
- 51) „изцяло електрическо превозно средство“, или „PEV“, е превозно средство със силово задвижване, което включва единствено електрически агрегати като преобразуватели на енергията на задвижване и презаредима система за акумулиране на електрическа енергия като система за натрупване на енергия на задвижване;
- 52) „горивен елемент“ означава преобразувател на енергия, който превръща химичната енергия (входна енергия) в електрическа енергия (изходна енергия) или обратно;
- 53) „превозно средство с горивни елементи“, или „FCV“, означава превозно средство със силово задвижване, което включва единствено горивен(ни) елемент(и) и електрически агрегат(и) като преобразувател(и) на енергията на задвижване;
- 54) „хибридно превозно средство с горивни елементи“, или „FCHV“, означава превозно средство със силово задвижване, работещо с горивни елементи, което включва най-малко една система за съхранение на гориво и най-малко една презаредима система за акумулиране на електрическа енергия като системи за натрупване на енергия на задвижване;
- 55) „хибридно превозно средство“, или „HV“, означава превозно средство със силово задвижване, което включва най-малко две различни категории преобразуватели на енергията на задвижване и най-малко две категории системи за натрупване на енергия на задвижване;
- 56) „хибридно електрическо превозно средство“, или „HEV“, е превозно средство, при което един от преобразувателите на енергията на задвижване е електрически агрегат;
- 57) „хибридно електрическо превозно средство с външно зареждане“, или „OVC-HEV“, означава хибридно електрическо превозно средство, което може да бъде зареждано от външен източник;
- 58) „хибридно електрическо превозно средство без външно зареждане“, или „NOVC-HEV“, означава превозно средство с най-малко два различни преобразувателя на енергия и две различни системи за натрупване на енергия, които се използват за целите на задвижването на превозното средство и не могат да бъдат зареждани от външен източник;
- 59) „технологии за геозониране“ означава технологии, които не позволяват на хибридно превозно средство да се движи с помощта на двигателя с вътрешно горене, т.е. да се активира режим на нулеви емисии, когато се движи в рамките на определена географска зона;
- 60) „режим на нулеви емисии“ означава избираем режим, при който хибридно превозно средство се задвижва без използването на двигателя с вътрешно горене;
- 61) „маса в готовност за движение“ означава масата на превозното средство с резервоара(ите) за горивото, пълен(ни) най-малко до 90 % от вместимостта, включително масата на водача, горивото и течностите, оборудвано със стандартното оборудване в съответствие със спецификациите на производителя, и когато са монтирани — масата на каросерията, кабината, телително-прикачното устройство и резервните колела, както и на инструментите;
- 62) „тягова акумулаторна батерия“ означава акумулаторна система, която съхранява енергия с основна цел задвижване на превозното средство;
- 63) „пробег в електрически режим на задвижване“ означава разстоянието, изминато в режим на работа с изчерпване на заряда до изтощаване на тяговата акумулаторна батерия;
- 64) „пробег с нулеви емисии“ означава максималното разстояние, което дадено превозно средство може да измине с нулеви емисии на отработили газове, което за PEV съответства на пробега в електрически режим на задвижване;
- 65) „издръжливост“ означава способността на дадена система или устройство, компонент или част от превозното средство да поддържа необходимата си ефективност за определен период от време;
- 66) „дълготрайност на акумулаторната батерия“ означава дълготрайността на монтирана в превозното средство тягова акумулаторна батерия, измерена по отношение на нейното състояние на изправност;
- 67) „състояние на изправност“, или „SOH“, означава измереното или оценено състояние на конкретен експлоатационен показател на превозно средство или тягова акумулаторна батерия в определен момент от техния експлоатационен срок, изразено като процент от ефективността, която е била определена при сертифицирането им или когато са били нови;

- 68) „екологичен паспорт на превозно средство“, или „EVP“, означава запис в цифрова форма, съдържащ информация за екологичните характеристики на превозното средство към момента на регистрацията, включително нивото на граничните стойности на емисиите на замърсители, емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво, консумацията на електрическа енергия, пробега в електрически режим на задвижване и мощността на двигателя или електродвигателя, дълготрайността на акумулаторната батерия и други свързани стойности;
- 69) „система за предупреждение на водача за превишени емисии на отработили газове“ означава система, проектирана, изработена и монтирана в превозно средство, която предоставя на ползвателя информация за превишени емисии на отработили газове и гарантира извършването на ремонти преди по-нататъшно използване;
- 70) „система за предупреждение на водача за ниско съдържание на реагент“ означава система, проектирана, изработена и монтирана в превозно средство, която предупреждава ползвателя за ниско ниво на реагента за еднократна употреба и гарантира използването на реагента;
- 71) „декларация за съответствие“, или „декларация“, означава декларация от производителя, че определен тип или група превозни средства, компонент или отделен технически възел е в съответствие с изискванията на настоящия регламент;
- 72) „енергийна ефективност на ремарке“ означава ефективността на ремаркетът по отношение на влиянието му върху емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, пробега с нулеви емисии, пробега в електрически режим на задвижване и мощността на двигателя или електродвигателя на теглещото моторно превозно средство;
- 73) „зимна гума“ означава гума, чиято шарка или състав на протектора или чиято конструкция са предназначени основно за получаване на по-добри експлоатационни характеристики при наличие на кал и сняг в сравнение с нормална гума по отношение на способността да осигурява първоначално задвижване и да контролира движението на превозното средство;
- 74) „гума, предназначена за използване при сурови снежни условия“ означава зимна гума или гума за специална употреба, чиято шарка или състав на протектора или чиято структура са специално проектирани за използване при сурови снежни условия;
- 75) „гума за сцепление с лед“ означава зимна гума от клас C<sub>1</sub> за използване при сурови снежни условия, проектирана допълнително за използване върху заледени настилки и отговаряща на изискванията, предвидени в Правило № 117 на ООН;
- 76) „гума за специална употреба“ означава гума, предназначена за смесена употреба върху пътна и извън пътна настилка или за друго специално предназначение, и която е проектирана основно да задвижва превозното средство и да го поддържа в движение при извънпътни условия;
- 77) „опция“ означава набор от допълнителни изисквания, определени в настоящия регламент, които производителите могат да изберат да спазват, за да могат да използват съответното обозначение за произвежданите от тях превозни средства.

## ГЛАВА II

### ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ

#### Член 4

#### **Задължения на производителите по отношение на конструкцията на превозните средства, системите, компонентите и отделните технически възли**

1. Производителите гарантират, че произвежданите от тях нови превозни средства, които се продават, регистрират или влизат в експлоатация в Съюза, са одобрени за тип в съответствие с настоящия регламент. Считано от конкретните дати за прилагане, предвидени в настоящия регламент, производителите гарантират, че изискваните одобрение на типа нови системи, компоненти или отделни технически възли, включително двигатели, тягови акумулаторни батерии, спирачни системи, гуми и резервни системи за контрол на замърсяването, които те произвеждат и които се продават или влизат в експлоатация в Съюза, са одобрени в съответствие с настоящия регламент.
2. Производителите проектират, конструират и сплъбяват превозните средства така, че да отговарят на изискванията на настоящия регламент, включително спазване на граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I, при условията, посочени в приложение III, и спазване на стойностите, декларирани в сертификата за съответствие и в документацията за одобрение на типа за експлоатационния срок на превозното средство, както е посочено в таблица 1 от приложение IV. Тези превозни средства се обозначават като превозни средства „Евро 7“.

3. Ако е приложимо, когато производителите, националните органи, Комисията или признати трети страни проверяват съответствието с граничните стойности на емисиите на отработили газове, когато изпитването се извършва в условия на „разширено“ управление, емисиите се делят на делителя за „разширено“ управление, определен в Правило № 168 на ООН<sup>(25)</sup>.
4. Производителите проектират и конструират системи, компоненти или отделни технически възли, включително двигатели, електродвигатели, тягови акумулаторни батерии, спирачни системи, гуми и резервни системи за контрол на замърсяването, така че да отговарят на изискванията на настоящия регламент, включително на граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I, при условията за изпитване, изброени в приложение III.
5. При проектирането, конструирането и сглобяването на превозни средства производителите не използват манипулиращи устройства или манипулиращи стратегии.
6. При проектирането, конструирането и сглобяването на превозни средства от категории M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> производителите използват:
- а) системи OBD, които могат да откриват неизправни системи, водещи до превишаване на емисиите на отработили газове, или неизправности на компоненти, свързани с емисиите, за да се улесни ремонтът;
  - б) системи OBM, способни да следят емисиите на отработили газове;
  - в) OBFCSM устройства за следене на реалния разход на гориво и реалната консумация на електрическа енергия, и други съответни параметри, които са необходими за определяне на реалната им горивна и енергийна ефективност;
  - г) SOH устройства за следене на тяговата акумулаторна батерия;
  - д) системи за предупреждение на водача за превишени емисии на отработили газове;
  - е) системи за предупреждение на водача за ниско съдържание на реагент;
  - ж) устройства, които предават към устройство извън борда на превозното средство генерирани от него данни, използвани за съответствие с настоящия регламент, и данни от OBFCSM, в т.ч. за целите на периодичните прегледи за проверка на техническата изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>(26)</sup> и крайпътните технически проверки съгласно Директива 2014/47/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>(27)</sup>, както и за целите на комуникацията с инфраструктурата за презареждане и стационарните енергийни системи, способни да поддържат интелигентни и двупосочни функции за зареждане.
7. Производителите проектират, конструират и сглобяват превозни средства от категории M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> по такъв начин, че да сведат до минимум уязвимостите, възникващи на всички етапи от експлоатационния им срок, които могат да доведат до манипулиране на:
- а) системата за впръскване на гориво и реагент;
  - б) двигателя и блоковете за управление на двигателя;
  - в) тяговите акумулаторни батерии и свързаните с тях системи за управление;
  - г) километражния брояч;
  - д) системите за контрол на замърсяването;
  - е) електродвигателя и свързаните с него блокове за управление;

<sup>(25)</sup> Правило № 168 на ООН — Единни разпоредби относно одобряването на леки превозни средства за превоз на пътници и товари по отношение на емисиите при реални условия на движение (RDE).

<sup>(26)</sup> Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51).

<sup>(27)</sup> Директива 2014/47/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Съюза, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 134).

- ж) ОБФСМ устройството;
- з) системата OBD;
- и) системата OBM; и
- й) EVP.

8. Производителите предотвратяват възможността за използване на уязвимостите, посочени в параграф 7, във възможно най-висока постижима степен въз основа на най-добрите налични познания към момента на одобрението на типа. Когато бъде открита такава уязвимост, производителите, като вземат предвид технологичното развитие, вземат всички възможни мерки за отстраняването ѝ чрез актуализация на софтуера или по друг подходящ начин.

9. Производителите не отказват достъп по свързани с манипулиране съображения до информация, инструменти или процеси, необходими за разработването, инсталирането и активирането на съвместими резервни части след пускането на пазара, които отговарят на техническите изисквания на производителя, освен ако не докажат, че непредоставянето на въпросната информация, инструменти и процеси е пропорционално средство за справяне с изтъкнатите опасения, свързани с манипулиране.

10. Екологичните данни за типа превозно средство и екологичните характеристики на отделните превозни средства се предоставят на ползвателите, а когато е целесъобразно, се визуализират във вътрешността на превозното средство. Тези данни обхващат данни от EVP, системата OBM и ОБФСМ устройството, включително стойностите за експлоатационния срок и състоянието на изправност на тяговата батерия.

11. Производителите осигуряват сигурно предаване на данните, свързани с емисиите и дълготрайността на акумулаторната батерия, като предприемат мерки за киберсигурност в съответствие с Правило № 155 на ООН<sup>(28)</sup>.

#### Член 5

##### **Възможности на производителите по отношение на конструкцията и обозначението на превозните средства**

1. Производителите могат да обозначат превозните средства като превозни средства „Евро 7G“, когато тези превозни средства са оборудвани с двигатели с вътрешно горене с технологии за геозониране. Производителят монтира на тези превозни средства система за предупреждение на водача, която да информира ползвателя, когато тяговите акумулаторни батерии са почти изтощени, и да спира превозното средство, ако не се зареди в рамките на 5 километра от първото предупреждение, докато е в режим на нулеви емисии в геозоната. Прилагането на такива технологии за геозониране се демонстрира пред органите по одобряването по време на одобряването на типа и се проверява по време на експлоатационния срок на превозното средство.
2. По искане на производителя за превозни средства от категория N<sub>2</sub> с максимална маса между 3,5 и 5 тона, произхождащи от тип превозно средство от категория N<sub>1</sub>, органът по одобряването може да издаде одобрение на типа по отношение на емисиите, ако превозното средство отговаря на изискванията за тип превозно средство от категория N<sub>1</sub>. Такива превозни средства се обозначават като превозни средства „Евро 7ехт“.
3. Производителите могат да конструират превозни средства, които съчетават характеристиките, посочени в параграфи 1 и 2, и да ги обозначават като превозни средства „Евро 7ехт“.

#### Член 6

##### **Изисквания за издръжливост на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли**

1. Производителите гарантират, че произведените от тях превозни средства, които се продават, регистрират или влизат в експлоатация в Съюза, отговарят на граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I, когато тези превозни средства се движат при изпитателни условия, както е посочено в приложение III, за експлоатационния срок на превозното средство, посочен в таблица 1 от приложение IV, и отговарят на минималните експлоатационни изисквания за дълготрайност на акумулаторната батерия, посочени в приложение II.
2. Производителите гарантират, че превозните средства, посочени в параграф 1, отговарят на стойностите по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, и енергийната ефективност, декларирани съгласно настоящия регламент за експлоатационния срок на превозното средство, посочен в приложение IV.

<sup>(28)</sup> Правило № 155 на ООН — Единни предписания за одобрение на превозни средства по отношение на киберсигурността и системата за управление на киберсигурността .

3. Производителите гарантират, че конструкцията и функционалността на OBFCS устройствата и на системите OBD и OBM и мерките срещу манипулиране, с които са оборудвани превозните средства, посочени в параграф 1, отговарят на настоящия регламент и че въпросните устройства, системи и мерки не могат да бъдат деактивирани, докато превозните средства се използват.
4. Изискванията, посочени в параграфи 1, 2 и 3, се прилагат независимо от вида гориво или енергийния източник, посредством който се задвижват превозните средства. Тези изисквания се прилагат и за всички отделни технически възли и компоненти, предназначени за такива превозни средства.
5. За да се провери съответствието с изискванията, посочени в параграф 1, по време на допълнителния експлоатационен срок на превозното средство, граничните стойности на емисиите на газообразни замърсители, посочени в приложение I, се коригират, като се използват коефициентите на издръжливост, посочени в таблица 2 от приложение IV.
6. Системите OBM, инсталирани от производителя в превозните средства, трябва да могат:
  - а) да проследяват и регистрират всички емисии на отработили газове  $\text{NO}_x$ ,  $\text{NH}_3$  и PM от превозни средства от категории  $\text{M}_2$ ,  $\text{M}_3$ ,  $\text{N}_2$  и  $\text{N}_3$ , и газове  $\text{NO}_x$  и PM от превозни средства от категории  $\text{M}_1$  и  $\text{N}_1$ , и да засичат количествата, които надвишават най-малко 2,5 пъти съответните гранични стойности на емисиите на отработили газове, посочени в приложение I;
  - б) да съобщават данни за показанията на превозното средство по отношение на емисиите на отработили газове и дълготрайността на акумулаторната батерия чрез порта за OBD, включително за целите на прегледите за проверка на техническата изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС и крайпътните технически проверки съгласно Директива 2014/47/ЕС, и анонимно безжично за целите на проследяването на съответствието на типовете превозни средства;
  - в) да задействат системата за предупреждение на водача при значително превишаване на емисиите на отработилите газове чрез използване на хармонизирани методи за предизвикване на своевременен ремонт, без да се възпрепятства превозното средство да завърши текущото пътуване с цел избягване на проблеми с пътната безопасност.
7. OBFCS устройствата, монтирани от производителите в превозните средства, посочени в параграф 1, трябва да са способни да предават чрез порта за OBD и безжично всички изисквани от закона относими данни за превозното средство, които записват.
8. Когато превозно средство, система, компонент или отделен технически възел представлява сериозен риск или не отговаря на изискванията на настоящия регламент, производителите, от момента, в който научат за това, незабавно вземат необходимите коригиращи мерки, включително ремонт или модификация на въпросното превозно средство, система, компонент или отделен технически възел, според случая, за да отстранят сериозния риск или да осигурят съответствие с настоящия регламент. Производителите и всички други икономически оператори прилагат съответно Регламент (ЕС) 2018/858.

Производителите незабавно информират за несъответствието органа, издал одобрението на типа, и предоставят необходимите подробности.

#### Член 7

##### **Задължения на производителите във връзка с одобряването на типа по отношение на емисиите**

1. За да докажат съответствието с правилата за одобряване на типа по отношение на емисиите по време на самото одобряване, производителите извършват изпитванията, посочени в таблици 1, 3, 5, 7, 9 и 11 от приложение V. За целите на проверката на съответствието на производството с изискванията на настоящия регламент органът по одобряването или производителят избира превозни средства, компоненти и отделни технически възли, намиращи се в помещенията на производителя. Съответствието в експлоатация се проверява за експлоатационния срок на превозното средство, посочен в таблица 1 от приложение IV.
2. Производителите предоставят на органа по одобряването подписана декларация за съответствие по отношение на изискванията за емисии при реални условия на движение, корекцията на температурата на околната среда по отношение на  $\text{CO}_2$ , системите OBD и OBM, емисиите и дълготрайността на акумулаторната батерия, непрекъснатото или периодичното регенериране, защитата от манипулиране и изискванията за емисиите на картерни газове, посочени в приложение V. Производителите предоставят на органа по одобряването подписана декларация за съответствие относно използването на опцията за геозониране, когато е избрана тази опция.
3. Националните органи могат да изпитват типа превозно средство, за да проверят съответствието му по време на проверка на съответствието на производството, съответствието в експлоатация или надзора на пазара, както е посочено в приложение V.



4. Производителите издават EVP за всяко превозно средство и предоставят този паспорт на купувача заедно с превозното средство, като извличат съответните данни от източници като сертификата за съответствие и документацията за одобрение на типа. Производителите гарантират, че данните от EVP са налични за визуализиране в електронните системи на превозното средство или чрез QR код, или друг подобен метод, и данните от EVP могат да се предават от бордови към извънбордови устройства.

5. В случай на многоетапно одобряване на типа, се прилага член 13, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/858 по отношение на одобрението на типа по отношение на емисиите, съответствието на производството и съответствието в експлоатация.

#### Член 8

##### Специални правила за малките производители

1. Що се отнася до емисиите на замърсители, малките производители могат да заменят изпитванията, посочени в таблици 1, 3, 5, 7, 9 и 11 от приложение V, с декларации за съответствие. Съответствието на превозните средства, конструирани и пуснати на пазара от малки производители, може да се изпитва за съответствие в експлоатация и надзор на пазара в съответствие с таблици 2, 4, 6, 8, 10 и 12 от приложение V. Не се изискват изпитвания за съответствие на производството, посочени в приложение V.

Член 4, параграф 6, букви б), в) и д) не се прилага за малки производители на превозни средства от категория M<sub>1</sub> или N<sub>1</sub>.

2. Производителите на изключително малки количества трябва да демонстрират съответствие с граничните стойности на емисиите, посочени в приложение I, било при изпитвания в пътни условия, или в лабораторни условия въз основа на цикли на реално управление за целите на съответствието в експлоатация и надзора на пазара.

#### Член 9

##### Специални правила за превозни средства с двигател от одобрен тип

1. В случай на одобрение на типа на превозно средство от категория M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> или N<sub>3</sub> с двигател от одобрен тип, производителят на превозното средство отговаря за одобряването на типа по отношение на емисиите. Това задължение обхваща и монтирането на двигателя на превозното средство. Когато монтирането на двигателя е в съответствие със спецификациите за монтаж на двигателя, предоставени от производителя на двигателя, и е предмет на предварително споразумение между производителя на превозното средство и производителя на двигателя, производителят на двигателя може да се смята за отговорен за доказването на съответствието с изискванията за съответствие в експлоатация.

2. При превозно средство с одобрен двигател производителят на двигателя извършва изпитванията за одобряване на типа на превозното средство и за съответствие на производството, посочени в таблица 3 от приложение V, от които е освободен производителят на превозното средство. Производителят на двигателя извършва и свързаните със съответствието в експлоатация изпитвания, когато производителят на двигателя носи отговорност за доказване на съответствието с изискванията за съответствие на превозното средство в експлоатация, с изключение на определянето на емисиите на CO<sub>2</sub>, за което отговорен остава производителят на превозното средство.

3. Административните изисквания за одобряването на типа и изпитването за съответствие в експлоатация на превозни средства, в които е монтиран двигател от одобрен тип, обхващат по-специално характеристиките на одобрението на типа на двигателя, които трябва да се вземат предвид, информацията, която производителят на двигателя трябва да предостави на производителя на превозното средство, и определянето на отговорността за съответствието в експлоатация.

#### ГЛАВА III

##### ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ ВЪВ ВРЪЗКА С ОДОБРЯВАНЕТО НА ТИПА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЕМИСИИТЕ И НАДЗОРА НА ПАЗАРА

#### Член 10

##### Одобряване на типа по отношение на емисиите, съответствие на производството, съответствие в експлоатация и надзор на пазара

1. Органите по одобряването въвеждат мерки за издаване на одобрения на типа по отношение на емисиите на типове превозни средства, системите, компонентите и отделните технически възли, както и за извършване на изпитвания, проверки и инспекции, за да се провери дали производителите спазват изискванията за съответствие на производството и за съответствие в експлоатация съгласно приложение V.

2. Органите за надзор на пазара извършват проверки за надзор на пазара в съответствие с член 8 от Регламент (ЕС) 2018/858 и таблици 2, 4, 6, 8, 10 и 12 от приложение V към настоящия регламент.

3. Считано от приемането на всички актове за изпълнение, посочени в член 14, параграф 8, когато производителят поиска това, органите по одобряването не могат да откажат издаването на ЕС одобряване на типа или национално одобряване на типа по отношение на емисиите за нов тип превозно средство от категория  $M_1$  или  $N_1$ , нито да забранят регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такова ново превозно средство, което е в съответствие с настоящия регламент.

Считано от приемането на всички актове за изпълнение, посочени в член 14, параграф 9, когато производител поиска това, одобряващите органи не могат да откажат издаването на ЕС одобряване на типа или национално одобряване на типа по отношение на емисиите за нов тип превозно средство от категория  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  или  $N_3$  или на двигател, предназначен за такива превозни средства, нито да забранят регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такова ново превозно средство или двигател, които са в съответствие с настоящия регламент.

4. Считано от 29 ноември 2026 г., в случай на нови типове превозни средства от категория  $M_1$  или  $N_1$ , които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, органите по одобряването отказват да издадат ЕС одобрение на типа по отношение на емисиите или национално одобрение на типа по отношение на емисиите на такива нови типове превозни средства на основания, свързани с емисиите на  $CO_2$  и замърсители, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия или дълготрайността на акумулаторната батерия.

5. Считано от 29 ноември 2027 г., в случай на нови превозни средства от категория  $M_1$  или  $N_1$ , които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, националните органи разглеждат сертификатите за съответствие като невалидни за целите на регистрацията и забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива нови превозни средства на основания, свързани с емисиите на  $CO_2$  и замърсители, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия или дълготрайността на акумулаторната батерия.

6. Считано от 29 май 2028 г., в случай на нови типове превозни средства от категория  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  или  $N_3$  и нови типове ремаркета от категория  $O_3$  или  $O_4$ , които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, органите по одобряването отказват да издадат ЕС одобрение на типа по отношение на емисиите или национално одобрение на типа по отношение на емисиите на такива нови типове превозни средства и ремаркета на основания, свързани с емисиите на  $CO_2$  и замърсители, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия или дълготрайността на акумулаторната батерия.

7. Считано от 29 май 2029 г., в случай на нови превозни средства от категория  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  или  $N_3$  и нови ремаркета от категория  $O_3$  или  $O_4$ , които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, националните органи разглеждат сертификатите за съответствие като невалидни за целите на регистрацията и забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива нови превозни средства и ремаркета на основания, свързани с емисиите на  $CO_2$  и замърсители, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, енергийната ефективност или дълготрайността на акумулаторната батерия.

8. Чрез дерогация от параграф 7 от настоящия член, до 31 декември 2029 г. за превозни средства от категория  $M_2$  или  $M_3$ , за които има цел за 100 % нулеви емисии, считано от периода за докладване за 2030 г. в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1242, националните органи разрешават регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на нови превозни средства, които не са в съответствие с настоящия регламент, но имат валидно одобрение на типа по отношение на емисиите в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009.

9. Считано от 1 юли 2030 г., в случай на нови превозни средства от категория  $M_1$  или  $N_1$ , конструирани от малки производители, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, националните органи разглеждат сертификатите за съответствие като невалидни за целите на регистрацията и забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива нови превозни средства на основания, свързани с емисиите на  $CO_2$  и замърсители, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, енергийната ефективност или дълготрайността на акумулаторната батерия.

10. Считано от 1 юли 2031 г., в случай на нови превозни средства от категория  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  или  $N_3$ , конструирани от малки производители, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, националните органи разглеждат сертификатите за съответствие като невалидни за целите на регистрацията и забраняват регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на такива нови превозни средства на основания, свързани с емисиите на  $CO_2$  и замърсители, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, енергийната ефективност или дълготрайността на акумулаторната батерия.

#### Член 11

#### **Специфични задължения на държавите членки във връзка с одобряването на типа по отношение на емисиите от системи, компоненти и отделни технически възли**

1. Считано от 29 ноември 2026 г., държавите членки забраняват продажбата или монтирането на система, компонент или отделен технически възел, предназначени за монтиране в превозно средство от категория  $M_1$  или  $N_1$ , одобрено съгласно настоящия регламент, ако системата, компонентът или отделният технически възел няма одобрение на типа в съответствие с настоящия регламент.

2. Считано от 29 май 2028 г., държавите членки забраняват продажбата или монтирането на система, компонент или отделен технически възел, предназначени за монтиране в превозно средство от категория M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> или N<sub>3</sub>, или в ремарке от категория O<sub>3</sub> или O<sub>4</sub>, одобрено съгласно настоящия регламент, ако за системата, компонента или отделния технически възел не е издадено одобрение на типа в съответствие с настоящия регламент.

3. Органите по одобряването могат да продължат да издават разширения на ЕС одобрения на типа по отношение на емисиите на резервни системи за контрол на замърсяването при условията, които са били приложими към момента на оригиналното одобрение на типа по отношение на емисиите. Националните органи забраняват продажбата или монтирането в превозно средство на такива резервни системи за контрол на замърсяването, освен ако техният тип не е одобрен.

4. Считано от 1 юли 2028 г., националните органи издават ЕС одобрение на типа за компонент или отделен технически възел само по отношение на нови типове гуми от клас C<sub>1</sub>, които са в съответствие с настоящия регламент.

Считано от 1 юли 2030 г. националните органи забраняват пускането на пазара на гуми от клас C<sub>1</sub>, които не отговарят на настоящия регламент, и забраняват регистрацията на нови превозни средства, оборудвани с гуми от клас C<sub>1</sub>, ако тези гуми не са в съответствие с настоящия регламент.

Гуми от клас C<sub>1</sub>, които не отговарят на настоящия регламент, могат да продължат да се предоставят на пазара до 30 юни 2032 г.

5. Считано от 1 април 2030 г., националните органи издават ЕС одобрение на типа за компонент или отделен технически възел само по отношение на нови типове гуми от клас C<sub>2</sub>, които са в съответствие с настоящия регламент.

Считано от 1 април 2032 г. националните органи забраняват пускането на пазара на гуми от клас C<sub>2</sub>, които не отговарят на настоящия регламент, и забраняват регистрацията на нови превозни средства, оборудвани с гуми от клас C<sub>2</sub>, ако тези гуми не са в съответствие с настоящия регламент.

Гуми от клас C<sub>2</sub>, които не отговарят на настоящия регламент, могат да продължат да се предоставят на пазара до 31 март 2034 г.

6. Считано от 1 април 2032 г., националните органи издават ЕС одобрение на типа за компонент или отделен технически възел само по отношение на нови типове гуми от клас C<sub>3</sub>, които са в съответствие с настоящия регламент.

Считано от 1 април 2034 г. националните органи забраняват пускането на пазара на гуми от клас C<sub>3</sub>, които не отговарят на настоящия регламент, и забраняват регистрацията на нови превозни средства, оборудвани с гуми от клас C<sub>3</sub>, ако тези гуми не са в съответствие с настоящия регламент.

Гуми от клас C<sub>3</sub>, които не отговарят на настоящия регламент, могат да продължат да се предоставят на пазара до 31 март 2036 г.

#### Член 12

### **Функциониране на системи, използващи реагент за еднократна употреба, и системи за контрол на замърсяването**

1. Икономическите оператори и независимите оператори не извършват манипулиране на превозните средства и техните системи.

2. По време на проверките за съответствие в експлоатация или надзор на пазара националните органи проверяват дали производителите на превозни средства са монтирали правилно системите за предупреждение на водача за превишени емисии на отработилите газове и системите за предупреждение на водача за ниско съдържание на реагент и дали превозните средства могат да бъдат манипулирани.

#### ГЛАВА IV

### **РОЛЯ НА КОМИСИЯТА И НА ПРИЗНАТИ ТРЕТИ СТРАНИ В ОБЛАСТТА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО В ЕКСПЛОАТАЦИЯ И НАДЗОРА НА ПАЗАРА**

#### Член 13

### **Прилагане на изисквания за изпитване от Комисията и признати трети страни**

1. Проверките за съответствие в експлоатация и за надзор на пазара, посочени в таблици 2, 4, 6, 8, 10 и 12 от приложение V към настоящия регламент, се извършват от Комисията в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2018/858, както и могат да се извършват от признати трети страни в съответствие с член 13, параграф 10 от същия регламент, за да се провери съответствието на превозни средства, компоненти и отделни технически възли с настоящия регламент.

2. Производителите предоставят данните, необходими за извършването на такива проверки, на Комисията и на признати трети страни в съответствие с член 9, параграф 5 и член 13, параграф 10 от Регламент (ЕС) 2018/858.

## ГЛАВА V ИЗПИТВАНИЯ И ДЕКЛАРАЦИИ

### Член 14

#### Процедури и изпитвания

1. Процедурите за одобряване на типа по отношение на емисиите включват изпитвания и проверки, както е посочено в приложение V, както и прилагане на всички административни процедури и изисквания за документацията. За целите на доказване на съответствие с изискванията, посочени в приложение V, когато е приложимо, производителите предоставят на органа по одобряването декларация за съответствие.

2. Изпитванията за доказване на съответствието с изискванията на настоящия регламент се извършват от производителите и националните органи, както е посочено в приложение V. Изпитванията за доказване на съответствие с изискванията на настоящия регламент могат да се извършват от Комисията и признати трети страни, както е посочено в приложение V. Когато дадено изпитване е посочено като незадължително в таблици 1, 3, 5, 7, 9 и 11 от приложение V, органът по одобряването може да поиска посоченото изпитване да бъде извършено.

Изпитванията, посочени в таблици 1, 3, 5, 7, 9 и 11 от приложение V трябва да се извършват от производителите. Изпитванията, посочени в таблици 2, 4, 6, 8, 10 и 12 от приложение V, трябва да се извършват от националните органи, Комисията и признати трети страни.

3. Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят процедурите и методиките за изпитване, административните разпоредби, процедурите и методиките за изменение и разширяване на одобренията на типа по отношение на емисиите, както и достъпа до данни, изискванията и образците за документацията за одобряване на типа по отношение на емисиите, съответствието на производството, съответствието в експлоатация и надзора на пазара за всичко изброено по-долу:

- а) типове превозни средства от категории  $M_1$  и  $N_1$ ;
- б) типове превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ ;
- в) двигателите, използвани в типове превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ ;
- г) системите OBM и OBD;
- д) системите за предупреждение на водача за превишени емисии;
- е) системата за предупреждение на водача за ниско съдържание на реагент;
- ж) системите за защита от манипулиране, системи за сигурност и киберсигурност;
- з) резервните системи за контрол на замърсяването и техните части;
- и) типове спирачни системи и резервни части за тях по отношение на емисиите на частици;
- й) гумите клас  $C_1$ ,  $C_2$  и  $C_3$  по отношение на износването на гумите;
- к) други видове компоненти и резервни части за тях;
- л) емисиите на  $CO_2$ , разход на гориво и консумация на електрическа енергия, пробег в електрически режим на задвижване и мощност за превозни средства от категории  $M_1$  и  $N_1$ , разпоредби за OBFSCM устройствата;
- м) емисиите на  $CO_2$ , разход на гориво и консумация на електрическа енергия, пробег с нулеви емисии, пробег в електрически режим на задвижване и мощност за превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ , енергийна ефективност на ремаркета от категории  $O_3$  и  $O_4$ , разпоредби за OBFSCM устройствата.

4. Комисията приема актове за изпълнение за одобряването на типа по отношение на емисиите, съответствието в експлоатация, съответствието на производството и надзора на пазара, с цел да определи следното:

- а) методите за измерване на емисиите на отработили газове в лаборатория и в реални пътни условия при обичайна употреба в реални условия на управление и използването на преносими системи за измерване на емисии за проверка на емисиите при реални условия на управление;
- б) методите за определяне на емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, пробегът с нулеви емисии, пробегът в електрически режим на задвижване и мощността на моторно превозно средство;
- в) методите, изискванията и техническите спецификации на индикаторите за смяна на предавката;
- г) методите за определяне на енергийната ефективност на ремаркета от категории O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub>;
- д) методите за измерване на емисиите на картерни газове;
- е) методите за измерване на емисиите от изпаряване;
- ж) методите за измерване на емисиите на частици от спирачната система, включително методите за превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, емисиите на частици от спирачната система при реално управление и рекуперативно спиране;
- з) методите за измерване на износването на гумите;
- и) методите за оценяване на съответствието с минималните експлоатационни изисквания за дълготрайност на акумулаторната батерия;
- й) методите, изискванията и изпитванията, включително праговете на съответствие, за гарантиране на работата на OBFCSM устройствата, системите OBD и OBM и датчиците на тези устройства и системи, както и на предаването към устройство извън борда на превозното средство на данните, записани от такива устройства и системи;
- к) характеристиките и работата на системите за предупреждение на водача и методите за стимулирането на действия от негова страна, както и методите за оценка на функционирането на тези системи и методи;
- л) методите за оценка на функционирането, ефективността, регенерацията и издръжливостта на оригиналните и резервните системи за контрол на замърсяването;
- м) методите за осигуряване и оценка на спазването на член 4, параграф 5, включително методиката за анализ на уязвимостта и защитата от манипулиране;
- н) методите за оценка на съответствието с изискванията за одобряване на типа по отношение на емисиите, приложими за произведените от малки производители и производители на изключително малки количества превозни средства, както е посочено в член 8, и процедурите за изпитване на такива превозни средства;
- о) методите за оценка на функционирането на типовете превозни средства, одобрени съгласно обозначенията, посочени в член 5;
- п) проверките за съответствие с член 9, параграфи 1 и 2, и процедурите за изпитване на превозни средства с многостепенно одобряване на типа;
- р) изискванията за работата на изпитателното оборудване;
- с) спецификациите на еталонните горива, използвани за изпитване;
- т) методите за установяване на липсата на манипулиращи устройства и манипулиращи стратегии;
- у) формата и данните, и извънбордовите комуникационни методи за EVP, както и методите за визуализация в превозното средство на екологични данни за типа превозно средство и екологичните показатели на отделното превозно средство;
- ф) административните и документационните изисквания за одобряването на типа по отношение на емисиите, съответствието на производството, съответствието в експлоатация и надзора на пазара;
- х) задълженията за докладване, когато е уместно.

5. Актовете за изпълнение, посочени в параграфи 3 и 4 от настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 17, параграф 2.

6. Всеки акт за изпълнение, посочен в параграфи 3 и 4, обхваща един или повече от елементите, посочени в параграф 3, букви а) — м), съчетани с един или повече от елементите, посочени в параграф 4, букви а) — х).

7. По отношение на актовете за изпълнение, посочени в параграфи 3 и 4 от настоящия член, за категории  $M_1$  и  $N_1$  методите за измерване на емисиите на замърсители в отработилите газове и на емисиите от изпаряване отразяват методите, предвидени в Регламент (ЕС) 2017/1151 и приложими към момента на приемане на съответния акт за изпълнение.
8. До 29 май 2025 г. Комисията приема следните актове за изпълнение за превозните средства от категории  $M_1$  и  $N_1$ , както е посочено в параграф 3, буква а):
- а) по отношение на емисиите на замърсители, както е посочено в параграф 4, букви а), д), е), к), р), с), т), у), ф) и х);
  - б) по отношение на методите за определяне на емисиите на  $CO_2$ , разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, пробег с нулеви емисии, пробег в електрически режим на задвижване, мощността на превозното средство, както и характеристиките на OBFCSM устройствата, както е посочено в параграф 4, букви б), в) и й);
  - в) по отношение на системите OBM и OBD, както е посочено в параграф 4, букви й) и к).
9. До 29 ноември 2026 г. Комисията приема за превозните средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ , посочени съответно в параграф 3, букви б) и в), и техните двигатели, както и за ремаркетата от категории  $O_3$  и  $O_4$ , следните актове за изпълнение:
- а) по отношение на емисиите на замърсители, както е посочено в параграф 4, букви а), д), к), р), с), т), у), ф) и х);
  - б) по отношение на методите за определяне на емисиите на  $CO_2$ , разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, пробег с нулеви емисии, пробег в електрически режим на задвижване, мощността на превозното средство, както и характеристиките на OBFCSM устройствата, както е посочено в параграф 4, букви б), г) и й);
  - в) по отношение на системите OBM и OBD, както е посочено в параграф 4, букви й) и к).

#### Член 15

#### Адаптиране към техническия прогрес

1. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16, за да вземе предвид техническия прогрес и да измени настоящия регламент, както следва:
- а) член 5 чрез въвеждане на допълнителни опции и обозначения, основани на иновативни технологии за производителите;
  - б) установяване на специални правила за малките производители на превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ , съгласно членове 3 и 8;
  - в) когато е уместно, определяне на гранични стойности за емисиите на формалдехид от превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$  в таблица 2 от приложение I, в резултат и въз основа на прегледа в съответствие с член 18, параграф 6;
  - г) таблица 2 от приложение III по отношение на условията за изпитване на превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$  въз основа на данните, събрани при изпитването на превозни средства „Евро 7“;
  - д) таблици 4 и 5 от приложение III по отношение на условията на изпитване въз основа на данни, събрани при изпитване на спирачни системи или гуми „Евро 7“;
  - е) определяне на коефициенти на издръжливост в таблица 2 от приложение IV въз основа на данните, събрани при изпитването на емисиите на отработили газове от превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ , и на доклад за дълготрайността на тежките превозни средства за представяне на Европейския парламент и на Съвета съгласно член 18, параграф 3;
  - ж) приложение V по отношение на прилагането на изисквания за изпитване и декларации.
2. Когато е прието предложение за правило на ООН, за глобално техническо правило или за изменение на правило на ООН или на глобално техническо правило и без ненужно забавяне след това приемане или въз основа на докладите, представяни на Европейския парламент и на Съвета в съответствие с член 18, параграфи 4 и 5, когато е целесъобразно, като взема предвид техническия прогрес, Комисията приема делегирани актове съгласно член 16 за изменение на настоящия регламент, както следва:
- а) определяне на гранични стойности на емисиите на частици от спирачната система в приложение I в съответствие с технологичните достижения, и ако е целесъобразно, позоваване на работата, извършена в рамките на Световния форум на ООН за хармонизация на правилата за превозните средства (UN WP.29), включително, когато е приложимо, изменение съответно на таблици 5, 6, 7 и 8 от приложение I чрез предвиждане на различни гранични стойности или критерии в зависимост от категориите превозни средства и технологиите за силово задвижване;

- б) определяне на гранични стойности за износване на видовете гуми в приложение I, въз основа на работата на UN WP.29;
- в) определяне на минималните експлоатационни изисквания за акумулаторните батерии, определени в приложение II, в съответствие с технологичните достижения и архитектура на акумулаторните батерии, както и тяхното прилагане, по-специално в малките превозни средства, и като се вземат предвид критерии като пробег и експлоатационен срок за всички категории превозни средства във връзка с експлоатационните характеристики на акумулаторната батерия.

Чрез дерогация от първа алинея на настоящия параграф Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 16 за изменение на настоящия регламент чрез определяне на гранични стойности за износване за видовете гуми, посочени в приложение I, ако до съответния краен срок, предвиден в параграф 3 от настоящия член, в UN WP.29 не са приети единни разпоредби, като се съобразява и позовава, когато е целесъобразно, на работата на UN WP.29 и като взема предвид техническия прогрес — до 1 юли 2027 г. за гуми от клас C<sub>1</sub>, до 1 април 2029 г. за гуми от клас C<sub>2</sub> и до 1 април 2031 г. за гуми от клас C<sub>3</sub>.

3. Когато до 1 юли 2026 г. за гуми от клас C<sub>1</sub>, до 1 април 2028 г. за гуми от клас C<sub>2</sub> и до 1 април 2030 г. за гуми от клас C<sub>3</sub> в UN WP.29 не са приети единни разпоредби, Комисията разработва метод за измерване износването на гумите и определя гранични стойности за износването на гумите въз основа на съществуващите най-съвременни методи.

## ГЛАВА VI

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 16

#### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 15, параграфи 1 и 2, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 28 май 2024 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния период. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 15, параграфи 1 и 2, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 15, параграф 1 или 2, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

#### Член 17

#### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Техническият комитет по моторните превозни средства. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

## Член 18

## Докладване и преглед

1. Държавите членки информират Комисията за прилагането на настоящия регламент до 1 септември 2030 г.
2. До 1 септември 2031 г., въз основа на информацията, предоставена в съответствие с параграф 1, Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценка на прилагането на настоящия регламент, включително оценка на постигнатите намаления на емисиите от отработили газове и емисиите, които не са свързани с отработили газове.
3. До 31 декември 2025 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценка на показателите за издръжливост на тежките превозни средства по отношение на емисиите.
4. До 31 декември 2027 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно дълготрайността на акумулаторните батерии, в който се преглеждат технологичните достижения като основа за преглед на минималните експлоатационни изисквания с оглед на приемането на делегираните актове, посочени в член 15, параграф 2, буква в).

В този доклад се оценява, наред с другото, целесъобразността на определянето на минимални експлоатационни изисквания за превозните средства до най-малко 10 години или 200 000 km, в зависимост от това кое от двете събития настъпи първо.

5. До 31 декември 2027 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно емисиите на частици от спиралните системи, в който се прави преглед на методите за измерване и най-съвременните технологични достижения, с оглед на приемането на делегираните актове, посочени в член 15, параграф 2, буква а), относно равнището на граничните стойности на емисиите от втория етап, определени в таблици 5, 6, 7 и 8 от приложение I.
6. До 31 декември 2027 г. Комисията извършва преглед на целесъобразността от определяне на специфична гранична стойност за емисиите на формалдехид по отношение на превозните средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> въз основа на очакваното използване на горива, което би довело до увеличаване на емисиите на формалдехид, с оглед на евентуалното приемане на делегирания акт, посочен в член 15, параграф 1, буква в).

## ГЛАВА VII

## ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

## Член 19

## Изменение на Регламент (ЕС) 2018/858

Член 84 от Регламент (ЕС) 2018/858 се изменя, както следва:

- 1) Параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите членки определят правилата за налагане на санкции на икономически оператори, независими оператори и технически служби, когато те нарушават настоящия регламент, и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното спазване. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. По-специално тези санкции са пропорционални на степента на несъответствие и на броя на несъответстващите превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, предоставени на пазара на съответната държава членка. Държавите членки съобщават на Комисията тези правила и мерки и ѝ съобщават незабавно за всяко последващо изменение, което ги засяга.“

- 2) Параграф 3 се заменя със следното:

„3. В допълнение към видовете нарушения, посочени в параграф 2, видовете нарушения, извършвани от икономическите оператори, които също подлежат на санкции, са най-малко следните:

- а) отказ да се предостави достъп до информация;
- б) предоставяне на пазара на превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, подлежащи на одобряване, без да имат такова одобрение, или фалшифициране на документи, сертификати за съответствие, задължителни табели или маркировки за одобрение с такава цел;
- в) манипулиране на превозното средство и неговите системи.“



3) Вмъкват се следните параграфи:

„3а. В допълнение към видовете нарушения, посочени в параграфи 2 и 3, видовете нарушения, извършвани от производители, които също подлежат на санкции, са най-малко следните:

- а) фалшифициране на резултатите от изпитванията за съответствие в експлоатация за целите на одобряването на типа;
- б) проектиране, конструиране и сглобяване на превозни средства с манипулиращи устройства или манипулиращи стратегии, които водят до това неотговарящо на изискванията превозно средство да изглежда в съответствие с настоящия регламент;
- в) проектиране, конструиране и сглобяване на превозни средства от категории  $M_1$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_1$ ,  $N_2$  и  $N_3$  без изискваните системи за предупреждение на водача за превишени емисии на отработили газове или за ниско съдържание на реагент.

3б. Видовете нарушения от страна на независими оператори, подлежащи на санкции, включват най-малко манипулирането на превозното средство и неговите системи.“

#### Член 20

##### Отмяна

1. Регламент (ЕО) № 715/2007 се отменя, считано от 1 юли 2030 г.

Регламент (ЕО) № 595/2009 се отменя, считано от 1 юли 2031 г.

Позоваванията на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение VI към настоящия регламент.

2. Регламент (ЕС) 2017/1151 се отменя, считано от 1 юли 2030 г.

Регламенти (ЕС) № 582/2011 и (ЕС) 2017/2400, както и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 се отменят, считано от 1 юли 2031 г.

#### Член 21

##### Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 29 ноември 2026 г. за нови типове превозни средства от категории  $M_1$  и  $N_1$  и за компоненти, системи и отделни технически възли, предназначени за превозни средства от категории  $M_1$  или  $N_1$  от одобрен тип съгласно настоящия регламент, и от 29 ноември 2027 г. за нови превозни средства от категории  $M_1$  и  $N_1$  и за компоненти, системи и отделни технически възли за тези превозни средства.

Той се прилага от 29 май 2028 г. за нови типове превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $O_3$  и  $O_4$  и за компоненти, системи и отделни технически възли, предназначени за превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $O_3$  или  $O_4$  от одобрен тип съгласно настоящия регламент, и от 29 май 2029 г. за нови превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $O_3$  и  $O_4$  и за компоненти, системи и отделни технически възли за тези превозни средства.

Той се прилага от 1 юли 2028 г. за нови типове гуми от клас  $C_1$ , от 1 април 2030 г. за нови типове гуми от клас  $C_2$  и от 1 април 2032 г. за нови типове гуми от клас  $C_3$ .

Той се прилага от 1 юли 2030 г. за превозни средства от категории  $M_1$  и  $N_1$ , произведени от малки производители, и от 1 юли 2031 г. за превозни средства от категории  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  и  $N_3$ , произведени от малки производители.

При все това член 11, параграф 3 се прилага от 28 май 2024 г.

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

Съставено в Страсбург на 24 април 2024 година.

За Европейския парламент

Председател

R. METSOLA

За Съвета

Председател

M. MICHEL

## ГРАНИЧНИ СТОЙНОСТИ НА ЕМИСИИТЕ ПО ЕВРО 7

Таблица 1: Гранични стойности на емисиите на отработили газове по Евро 7 за превозни средства с двигател с вътрешно горене от категории M1 и N1

Категория	Клас	Маса в готовност за движение (MRO) (kg)	Маса на въглеродния оксид (CO)		Маса на всички въглеродороди (THC)		Маса на всички неметанови въглеводороди (NMHC)		Маса на азотните оксиди (NO <sub>x</sub> )		Комбинирана маса на всички въглеводороди и на азотните оксиди (THC + NO <sub>x</sub> )		Маса на частиците (PM)		Брой на частиците (PN <sub>10</sub> )	
			L <sub>1</sub> (mg/km)	ЗС	L <sub>2</sub> (mg/km)	ЗС	L <sub>3</sub> (mg/km)	ЗС	L <sub>4</sub> (mg/km)	ЗС	L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)	ЗС	L <sub>5</sub> (mg/km)	ЗС	L <sub>6</sub> (#/km)	ЗС
M <sub>1</sub>	—		ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС	ПЗ	ЗС
			1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>
N <sub>1</sub>	I	MRO ≤ 1280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>
	II	1280 < MRO ≤ 1735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>
	III	1735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6x10 <sup>11</sup>	6x10 <sup>11</sup>

Бележка: ПЗ = с принудително запалване.  
ЗС = със запалване чрез сгъстяване.

Таблица 2: Гранични стойности на емисиите на отработили газове по Евро 7 за превозни средства с двигател с вътрешно горене от категории М2, М3, N2 и N3 и за двигателите с вътрешно горене, използвани в тези превозни средства

Емисии на замърсители	WHSC (ЗС) и WHTC (ЗС и ПЗ)	Емисии при реални условия на управление (RDE)
	за kWh	за kWh
NO <sub>x</sub> в mg	200	260
PM в mg	8	—
PN <sub>10</sub> в #	6x10 <sup>11</sup>	9 x 10 <sup>11</sup>
CO в mg	1 500	1 950
NMOG в mg	80	105
NH <sub>3</sub> в mg	60	85
CH <sub>4</sub> в mg	500	650
N <sub>2</sub> O в mg	200	260

Бележка: ПЗ = с принудително запалване.  
ЗС = със запалване чрез сгъстяване.

Таблица 3: Гранични стойности на емисиите от изпаряване по Евро 7 за превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, работещи с бензин

Маса на емисиите от изпаряване (g/изпитване)
1,5

Таблица 4: Гранични стойности на емисиите на частици от спирачната система по Евро 7 при стандартен цикъл на управление, приложими до 31 декември 2029 г., по технологии на силово задвижване

Гранични стойности на емисиите в mg/km на превозно средство	Превозни средства от категории M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub> , с изключение на N <sub>1</sub> , клас III (*)				
	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Технология на силово задвижване					
Емисии на частици от спирачната система (PM <sub>10</sub> )	3	7	7	7	7

(\*) За превозни средства от категория N1, клас III приложимите гранични стойности са, както следва: PEV — 5 mg/km; OVC-HEV, NOVC-HEV, FCV/FCHV и ICEV — 11 mg/km.

Таблица 5: Гранични стойности на емисиите на частици от спирачната система по Евро 7 при стандартен цикъл на управление, приложими от 1 януари 2030 г. след прегледа, посочен в член 18, параграф 5, по технологии на силово задвижване (превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>)

Гранични стойности на емисиите	Превозни средства от категории M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>				
	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Технология на силово задвижване					
Емисии на частици от спирачната система (PM <sub>10</sub> )					
Емисии в брой частици от спирачната система (PN)					

Таблица 6: Гранични стойности на емисиите на частици от спирачната система по Евро 7 при стандартен цикъл на управление, приложими от 1 януари 2030 г. след прегледа, посочен в член 18, параграф 5, по технологии на силово задвижване (превозни средства от категории M<sub>2</sub> и N<sub>2</sub>)

Гранични стойности на емисиите	Превозни средства от категории M <sub>2</sub> и N <sub>2</sub>				
	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Технология на силово задвижване					
Емисии на частици от спирачната система (PM <sub>10</sub> )					
Емисии в брой частици от спирачната система (PN)					

Таблица 7: Гранични стойности на емисиите на частици от спирачната система по Евро 7 при стандартен цикъл на управление, приложими от 1 януари 2030 г. до 31 декември 2034 г. след прегледа, посочен в член 18, параграф 5, по технологии на силово задвижване (превозни средства от категории M<sub>3</sub> и N<sub>3</sub>)

Гранични стойности на емисиите	Превозни средства от категории M <sub>3</sub> и N <sub>3</sub>				
	PEV	OVC-HEV	NOVC-HEV	FCV/FCHV	ICEV
Технология на силово задвижване					
Емисии на частици от спирачната система (PM <sub>10</sub> )					
Емисии в брой частици от спирачната система (PN)					

Таблица 8: Гранични стойности на емисиите на частици от спирачната система по Евро 7 при стандартен цикъл на управление, приложими от 1 януари 2035 г. за всички технологии на силово задвижване, по категории превозни средства

Гранични стойности на емисиите	Превозни средства от категории M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	Превозни средства от категории M <sub>2</sub> и M <sub>3</sub>	Превозни средства от категории N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub>
	Емисии на частици от спирачната система (PM <sub>10</sub> )	3 mg/km на превозно средство	
Емисии в брой частици от спирачната система (PN)			

Таблица 9: Гранични стойности за износването на гумите по Евро 7

Гранични стойности за износването на гумите	Гуми от клас C <sub>1</sub>	Гуми от клас C <sub>2</sub>	Гуми от клас C <sub>3</sub>
Нормални гуми			
Зимни гуми			
Гуми за специална употреба			

ПРИЛОЖЕНИЕ II

**МИНИМАЛНИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДЪЛГОТРАЙНОСТ НА АКУМУЛАТОРНАТА БАТЕРИЯ ПО ЕВРО 7**

Таблица 1: Минимални експлоатационни изисквания (MPR) за дълготрайност на акумулаторната батерия по Евро 7 за превозни средства от категория M<sub>1</sub>

MPR въз основа на енергията на батерията	Начало на експлоатация до 5 години или 100 000 km, което от двете настъпи първо	Автомобили на повече от 5 години или 100 000 km и по-малко от 8 години или 160 000 km, което от двете настъпи първо	Автомобили с допълнителен експлоатационен срок (*)
OVC-HEV	80 %	72 %	
PEV	80 %	72 %	

MPR въз основа на пробег	Начало на експлоатация до 5 години или 100 000 km, което от двете настъпи първо	Автомобили на повече от 5 години или 100 000 km и по-малко от 8 години или 160 000 km, което от двете настъпи първо	Автомобили с допълнителен експлоатационен срок (*)
OVC-HEV			
PEV			

(\*) Както е посочено в приложение IV.

Таблица 2: Минимални експлоатационни изисквания (MPR) за дълготрайност на акумулаторната батерия по Евро 7 за превозни средства от категория N<sub>1</sub>

MPR въз основа на енергията на батерията	Начало на експлоатация до 5 години или 100 000 km, което от двете настъпи първо	Автомобили на повече от 5 години или 100 000 km и по-малко от 8 години или 160 000 km, което от двете настъпи първо	Автомобили с допълнителен експлоатационен срок (*)
OVC-HEV	75 %	67 %	
PEV	75 %	67 %	

MPR въз основа на пробега	Начало на експлоатация до 5 години или 100 000 km, което от двете настъпи първо	Автомобили на повече от 5 години или 100 000 km и по-малко от 8 години или 160 000 km, което от двете настъпи първо	Автомобили с допълнителен експлоатационен срок (*)
OVC-HEV			
PEV			

(\*) Както е посочено в приложение IV.

Таблица 3: Минимални експлоатационни изисквания (MPR) за дълготрайност на акумулаторната батерия по Евро 7 за превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>

MPR въз основа на енергията на батерията	Превозни средства в основния експлоатационен срок (*)	Превозни средства в допълнителния експлоатационен срок (*)
OVC-HEV		
PEV		

(\*) Както е посочено в приложение IV.



ПРИЛОЖЕНИЕ III

УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ

Таблица 1: Условия за изпитване на съответствието на превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> с граничните стойности на емисиите на отработили газове при използване на всякакви пазарни горива и смазочни материали в рамките на спецификациите, издадени от производителя

Лабораторно измерване на емисиите на отработили газове	Измерване на емисиите при реални условия на управление (RDE)
<p>За всички изпитвания на емисии на отработили газове, провеждани по изпитателния цикъл на динамометричен стенд съгласно световната хармонизираната процедура за изпитване на леки превозни средства (WLTP), се прилага Правило № 154 на ООН (*). Прилагат се разпоредбите по отношение на ниво 1A (4-фазна WLTP).</p>	<p>За изпитванията за RDE, провеждани при реални пътни условия, се прилага Правило № 168 на ООН (**), като оценката на емисиите се извършва по отношение на 4-фазната WLTP.</p>
<p>(*) 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 пробег в електрически режим на задвижване (WLTP), серия от изменения 02. (**) Правило № 168 на ООН, оригинална версия.</p>	

Таблица 2: Условия за изпитване на съответствието на превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> с граничните стойности на емисиите на отработили газове при използване на всякакви пазарни горива и смазочни материали в рамките на спецификациите, издадени от производителя

Лабораторно измерване на емисиите на отработили газове	Измерване на RDE
<p>За всички изпитвания на емисии на отработили газове, провеждани по изпитателния цикъл на двигателен стенд съгласно WHTC/WHSC, се прилага приложение 4 към Правило № 49 на ООН (*).</p>	<p>Прилага се приложение 8 към Правило № 49 на ООН със следните адаптации: i) точка A.1.4.2.2.2.1 от допълнение 1 към приложение 8 към Правило № 49 на ООН се чете, както следва: „Валидните времеви интервали са интервалите, чиято средна мощност надвишава праговата стойност на мощността от 6 % от максималната мощност на двигателя“ ii) по отношение на коефициента на съответствие (CF) в таблица 2 от точка 6.3 на приложение 8 към Правило № 49 на ООН стойността = 1,0 се използва за всички замърсители; приложимите гранични стойности са граничните стойности на RDE в приложение I, таблица 2 към настоящия регламент.</p>
<p>(*) Правило № 49 на ООН, серия от изменения 07.</p>	

Таблица 3: Условия за изпитване на съответствието с граничните стойности на емисиите от изпаряване

	Условия на изпитване
Изпитване за определяне на емисиите от изпаряване в SHED (*)	Прилага се Правило № 154 на ООН, ниво 1А (4-фазна WLTP). (**)

(\*) SHED: камера за измерване на емисиите от изпаряване.

(\*\*) Правило № 154 на ООН, серия от изменения 02.

Таблица 4: Условия за изпитване на съответствието с граничните стойности на емисиите на частици от спирачната система

	Превозни средства от категории M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	Превозни средства от категории M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub>
Изпитване за емисии на частици от спирачната система	Изпитване в съответствие с Глобалното техническо правило (ГТП) № 24 на ООН за емисиите на частици от спирачната система	

Таблица 5: Условия за изпитване на съответствието с граничните стойности на емисии от износване на гумите

	Гуми от клас C1	Гуми от клас C2	Гуми от клас C3
Изпитване за граничните стойности на емисиите от износване на гумите	Въз основа на методиките за изпитване, разработени в UN WP.29 за изпитване на износването на гумите при реални условия	Въз основа на методиките за изпитване, разработени в UN WP.29 за изпитване на износването на гумите при реални условия	Въз основа на методиките за изпитване, разработени в UN WP.29 за изпитване на износването на гумите при реални условия

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИОННИЯ СРОК

Таблица 1: Експлоатационен срок на превозни средства, двигатели и системи за контрол на замърсяването

Експлоатационен срок на превозни средства, двигатели и резервни устройства за контрол на замърсяването	$M_1, N_1$ и $M_2$	$N_2, N_3 \leq 16 \text{ t} (*)$ , $M_3 \leq 7,5 \text{ t} (*)$	$N_3 > 16 \text{ t} (*)$ , $M_3 > 7,5 \text{ t} (*)$
Основен експлоатационен срок	До 160 000 km или 8 години, което от двете настъпи първо	300 000 km или 8 години, което от двете настъпи първо	700 000 km или 12 години, което от двете настъпи първо
Допълнителен експлоатационен срок	След изтичане на основния експлоатационен срок и до 200 000 km или 10 години, което от двете настъпи първо	След изтичане на основния експлоатационен срок и до 375 000 km или 10 години, което от двете настъпи първо	След изтичане на основния експлоатационен срок и до 875 000 km или 15 години, което от двете настъпи първо

(\*) Максимална маса.

Таблица 2: Приложими коефициенти на издръжливост за коригиране на граничните стойности на емисиите на отработили газове съгласно приложение 1 при изпитване на превозни средства, двигатели и резервни устройства за контрол на замърсяването по време на допълнителния експлоатационен срок

Коефициенти на издръжливост	$M_1, N_1$ и $M_2$	$N_2, N_3 \leq 16 \text{ t} (*)$ , $M_3 \leq 7,5 \text{ t} (*)$	$N_3 > 16 \text{ t} (*)$ , $M_3 > 7,5 \text{ t} (*)$
Коефициент на издръжливост за допълнителен експлоатационен срок	1,2 за газообразни замърсители		

(\*) Максимална маса.

## ПРИЛАГАНЕ НА ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИЗПИТВАНЕ И ДЕКЛАРАЦИИ

Таблица 1: Прилагане на изисквания за изпитване и декларации за превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> за производителите

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация
Газообразни замърсители и PN при пътни изпитвания (RDE)	Изисква се демонстрационно изпитване за всички горива, за които се издава одобрение на типа, и декларация за съответствие за всички горива, всички полезни товари и всички приложими типове превозни средства	Не се изисква	Незадължително
Емисии на газообразни замърсители, PM, PN, CO <sub>2</sub> , разход на гориво (OBFCM), консумация на електрическа енергия и пробег в електрически режим на задвижване (дълготрайност на акумулаторната батерия) (WLTP при 23 °C)	Изисква се изпитване за всички горива, за които се издава одобрение на типа	Изисква се за емисиите на отработили газове и OBFCM	Изисква се за уредите за следене на емисиите на отработили газове, OBFCM и SOH във връзка с дълготрайността на акумулаторната батерия
Корекция на температурата на околната среда по отношение на CO <sub>2</sub> (WLTP при 14 °C)	Декларация (*)	Не се изисква	Незадължително
Емисии на картерни газове	Декларация, че е монтирана система със затворен картер или отвеждане към изпускателната тръба (*)	Изисква се	Незадължително
Изпитване на емисии от изпаряване	Изисква се	Изисква се	Незадължително
Издръжливост на системите за контрол на емисиите	Декларация	Не се изисква	Не се изисква
Правилно функциониране на системи, използващи реагент за еднократна употреба, и системи за контрол на замърсяването	Декларация	Не се изисква	Незадължително
Дълготрайност на акумулаторната батерия	Декларация	Не се изисква	Изисква се
Лабораторно изпитване за емисии при ниска температура	Изисква се	Не се изисква	Незадължително
Лабораторно изпитване за пробег в електрически режим на задвижване при ниска температура	Изисква се	Не се изисква	Незадължително

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация
Бордова диагностика	Декларация	Не се изисква	Незадължително
Бордово следене	Декларация и демонстрация	Не се изисква	Изисква се
Определяне на мощността	Изисква се	Не се изисква	Незадължително
Защита от манипулиране, сигурност и киберсигурност	Декларация и документация	Не се изисква	Не се изисква
Технологии за геозониране (когато е приложимо)	Декларация и демонстрация	Не се изисква	Не се изисква

(\*) Органът по одобряване може да изисква извършването на изпитване.

Таблица 2: Прилагане на изисквания за изпитване и декларации за превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> за държавите членки, Комисията и признати трети страни

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация		Изпитвания при надзор на пазара	
			Орган, издаващ одобрение на типа	Комисия и признати трети страни	Органи за надзор на пазара	Комисия и признати трети страни
Участник	Орган, издаващ одобрение на типа	Орган, издаващ одобрение на типа	Орган, издаващ одобрение на типа	Комисия и признати трети страни	Органи за надзор на пазара	Комисия и признати трети страни
Газообразни замърсители и PN при пътни изпитвания (RDE)	Изисква се демонстрационно изпитване за всички горива, за които се издава одобрение на типа, и декларация за съответствие за всички горива, всички полезни товари и всички приложими типове превозни средства	Не се изисква	Изисква се	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Емисии на газообразни замърсители, PM, PN, CO <sub>2</sub> , разход на гориво (OBFCM), консумация на електрическа енергия и пробег в електрически режим на задвижване (дълготрайност на акумулаторната батерия) (WLTP при 23 °C)	Изисква се изпитване за всички горива, за които се издава одобрение на типа	Одити или незадължителни изпитвания	Изисква се	Незадължително	Незадължително	Незадължително
Корекция на температурата на околната среда по отношение на CO <sub>2</sub> (WLTP при 14 °C)	Декларация (*)	Не се изисква	Незадължително	Незадължително	Изисква се	Незадължително

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация		Изпитвания при надзор на пазара	
			Участник	Орган, издаващ одобрение на типа	Орган, издаващ одобрение на типа	Комисия и признати трети страни
Емисии на картерни газове	Декларация, че е монтирана система със затворен картер или отвеждане към изпускателната тръба (*)	Одити или незадължителни изпитвания	Незадължително	Незадължително	Незадължително	Незадължително
Изпитване на емисии от изпаряване	Изисква се	Одити или незадължителни изпитвания	Незадължително	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Издръжливост на системите за контрол на емисиите	Декларация	Не се изисква	Изисква се	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Функциониране на системи, използващи реагент за еднократна употреба, и системи за контрол на замърсяването	Не се изисква	Не се изисква	Изисква се	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Дълготрайност на акумулаторната батерия	Декларация	Не се изисква	Изисква се	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Лабораторно изпитване за емисии при ниска температура	Изисква се	Не се изисква	Незадължително	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Лабораторно изпитване за пробег в електрически режим на задвижване при ниска температура	Изисква се	Не се изисква	Незадължително	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Бордова диагностика	Декларация	Не се изисква	Незадължително	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Бордово следене	Декларация и демонстрация	Не се изисква	Изисква се	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Определяне на мощността	Изисква се	Не се изисква	Незадължително	Незадължително	Незадължително	Незадължително

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация		Изпитвания при надзор на пазара	
			Участник	Комисия и признати трети страни	Органи за надзор на пазара	Комисия и признати трети страни
Защита от манипулиране, сигурност и киберсигурност	Декларация и документация	Не се изисква	Не се изисква	Не се изисква	Изисква се	Незадължително
Технологии за геозониране (когато е приложимо)	Декларация и демонстрация	Не се изисква	Не се изисква	Не се изисква	Изисква се	Незадължително

(\*) Органът по одобряване може да изисква извършването на изпитване.

Таблица 3: Прилагане на изисквания за изпитване, декларации и други изисквания за одобряване на типа и разширения на одобрения на типа за превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> за производители

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация
Емисии на газообразни замърсители, PM, PN и CO <sub>2</sub> , разход на гориво (WHTC и WHSC)	Изисква се за базовия двигател от фамилията двигатели и декларация за всички двигатели от фамилията (*); (**)	Изисква се за един двигател от фамилията (***)	Не се изисква
Газообразни замърсители, PM и PN при пътни изпитвания (RDE) за всяко гориво и за приложимите категории превозни средства (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub> )	Изискват се демонстрационни изпитвания за всички горива, за които се издава одобрение на типа по тип превозно средство, и декларация за съответствие за всички горива, всички полезни товари и всички приложими категории превозни средства (**)	Не се изисква	Задължително изпитване на превозно средство с всякакво гориво, за всяка категория превозно средство и всякакъв полезен товар за всички типове двигатели на всеки две години (***)
Емисии на CO <sub>2</sub> , разход на гориво и консумация на електрическа енергия, нулеви емисии и пробег в електрически режим на задвижване на превозно средство	Лиценз за опериране със симулационен инструмент VECTO, сертифициране на компоненти	За компоненти. Проверка на използването на VECTO (четири пъти годишно)	Изисква се
Процедура за проверка на изпитването	Не се изисква	Изисква се	Не се изисква
Емисии на картерни газове	Проверка на монтажа на система със затворен картер или отвеждане към изпускателната тръба (**)	Не се изисква	Незадължително

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация
Издръжливост на системите за контрол на емисиите	Декларация (**)	Не се изисква	Не се изисква
Функциониране на системи, използващи реагент за еднократна употреба, и системи за контрол на замърсяването	Декларация (**)	Не се изисква	Незадължително (***)
Дълготрайност на акумулаторната батерия	Декларация	Не се изисква	Изисква се
Определяне на мощността	Изисква се (**)	Не се изисква	Не се изисква
Бордова диагностика (на ниво фамилия OBD)	Декларация	Не се изисква	Незадължително
Бордово следене (на ниво фамилия OBM)	Декларация и демонстрация	Не се изисква	Изисква се
ОВФСМ (бордово измерване на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, както и на полезния товар)	Изисква се	Изисква се	Изисква се
Защита от манипулиране, сигурност и киберсигурност	Декларация и документация	Не се изисква	Не се изисква
Технологии за геозониране (когато е приложимо)	Декларация и демонстрация	Не се изисква	Не се изисква

(\*) Подкрепено с данни от изпитвания на двигатели с всички номинални мощности.

(\*\*) За превозно средство със система на двигателя от одобрен тип по отношение на емисиите, при това изпитване за доказване на съответствието на превозното средство отговаря производителят на двигателя (двигателят получава одобрение на типа като отделен технически възел).

(\*\*\*) За превозно средство със система на двигателя от одобрен тип по отношение на емисиите, при това изпитване за доказване на съответствието на превозното средство отговаря производителят на двигателя, когато това е съгласувано с производителя на превозното средство в съответствие с член 9.



Таблица 4: Прилагане на изисквания за изпитване и декларации за одобрение на типа и разширения на одобрения на типа за превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> за държавите членки, Комисията и признати трети страни

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация		Изпитвания при надзор на пазара	
			Участник	Орган, издаващ одобрение на типа	Орган, издаващ одобрение на типа	Орган, издаващ одобрение на типа
Газообразни замърсители и PN при пътни изпитвания (RDE) за всяко гориво и за приложимите категории превозни средства (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub> )	Изискват се демонстрационни изпитвания за всички горива, за които се издава одобрение на типа по тип превозно средство, и декларация за съответствие за всички горива, всички полезни товари и всички приложими категории превозни средства (**)	(Вж. изискванията за двигателя)	Изисква се ежегодно за достатъчен брой типове превозни средства, използващи всякакво гориво и за всяка категория превозни средства, обхванати от одобрението на типа по отношение на емисиите (***)	Незадължително	Задължително/незадължително	Незадължително
Емисии на газообразни замърсители, PM, PN и CO <sub>2</sub> , разход на гориво (WHTC и WHSC)	Изисква се за базовия двигател от фамилията двигатели и декларация за всички двигатели от фамилията (*); (**)	Изисква се за един двигател от фамилията двигатели (**)	Не се изисква	Не се изисква	Не се изисква	Не се изисква
Емисии на CO <sub>2</sub> , разход на гориво и консумация на електрическа енергия, нулеви емисии и пробег в електрически режим на задвижване на превозно средство	Издаване на лиценз за опериране на симулационния инструмент VECTO; издаване на сертификати за компоненти	За компоненти	Не се изисква	Не се изисква	Незадължително	Незадължително
Процедура за проверка на изпитването	Не се изисква	Изисква се	Незадължително	Незадължително	Незадължително	Незадължително
Емисии на картерни газове	Проверка на монтажа на система със затворен картер или отвеждане към изпускателната тръба	Не се изисква	Незадължително	Незадължително	Незадължително	Незадължително
Издръжливост на системите за контрол на емисиите	Декларация	Не се изисква	Незадължително	Незадължително	Изисква се	Незадължително

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация		Изпитвания при надзор на пазара	
			Орган, издаващ одобрение на типа	Комисия и признати трети страни	Органи за надзор на пазара	Комисия и признати трети страни
Участник	Орган, издаващ одобрение на типа	Орган, издаващ одобрение на типа	Орган, издаващ одобрение на типа	Комисия и признати трети страни	Органи за надзор на пазара	Комисия и признати трети страни
Функциониране на системи, използващи реагент за еднократна употреба, и системи за контрол на замърсяването	Не се изисква	Не се изисква	Изисква се	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Дълготрайност на акумулаторната батерия	Декларация	Не се изисква	Изисква се	Незадължително	Незадължително	Незадължително
Определяне на мощността	Изисква се (**)	Не се изисква	Незадължително	Незадължително	Незадължително	Незадължително
Бордова диагностика (на ниво фамилия OBD)	Декларация	Не се изисква	Незадължително	Незадължително	Изисква се	Незадължително
Бордово следене (на ниво фамилия OBM)	Декларация и демонстрация	Не се изисква	Изисква се	Не се изисква	Изисква се	Незадължително
ОВФСМ (бордово измерване на разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия, както и на полезния товар)	Изисква се	Изисква се	Изисква се	Незадължително	Незадължително	Незадължително
Защита от манипулиране, сигурност и киберсигурност	Декларация и документация (**)	Не се изисква	Не се изисква	Не се изисква	Изисква се	Незадължително
Технологии за геозониране (когато е приложимо)	Декларация и демонстрация	Не се изисква	Не се изисква	Не се изисква	Изисква се	Незадължително

(\*) Подкрепено с данни от изпитвания на двигатели с всички номинални мощности.

(\*\*) За превозно средство със система на двигателя от одобрен тип по отношение на емисиите, при това изпитване за доказване на съответствието на превозното средство отговаря производителят на двигателя (двигателят получава одобрение на типа като отделен технически възел).

(\*\*\*) За превозно средство със система на двигателя от одобрен тип по отношение на емисиите, при това изпитване за доказване на съответствието на превозното средство отговаря производителят на двигателя, когато това е съгласувано с производителя на превозното средство в съответствие с член 9.

Таблица 5: Прилагане на изисквания за изпитване, декларации и други изисквания за одобряване на типа и разширения на одобрения на типа за ремаркета от категории O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub> за производители

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация
Енергийна ефективност на ремаркета	Издаване на лиценз за опериране на симулационния инструмент VECTO; издаване на сертификати за компоненти	За компоненти	Незадължително

Таблица 6: Прилагане на изисквания за изпитване и декларации за одобрение на типа и разширения на одобрения на типа за ремаркета от категории O<sub>3</sub> и O<sub>4</sub> за държавите членки, Комисията и признати трети страни

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация		Изпитвания при надзор на пазара	
			Не се изисква	Не се изисква	Незадължително	Незадължително
Енергийна ефективност на ремаркета	Издаване на лиценз за опериране на симулационния инструмент VECTO; издаване на сертификати за компоненти	За компоненти	Не се изисква	Не се изисква	Незадължително	Незадължително

Таблица 7: Прилагане на изисквания за изпитване и декларации за одобрение на типа и разширения на одобрения на типа за двигатели, предназначени за превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, за производители

Изисквания за изпитване за всяко гориво	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация
Емисии на газообразни замърсители, PM, PN и CO <sub>2</sub> и разход на гориво (WHTC и WHSC)	Изисква се за базовия двигател от фамилията двигатели и декларация за всички двигатели от фамилията (**)	Изисква се за един двигател от фамилията двигатели	Извършва се само с напълно комплектувано превозно средство, както в таблици 3 и 4
Газообразни замърсители, PN при пътни изпитвания (RDE) за всеки тип гориво и за приложимите категории превозни средства (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub> )	Изискват се демонстрационни изпитвания за всички горива, за които се издава одобрение на типа по тип превозно средство, и декларация за съответствие за всички горива, всички полезни товари и всички приложими категории превозни средства	Не се изисква	
Изпитвания на двигатели за проверка на данните, необходими за определяне на емисиите на CO <sub>2</sub>	Изисква се	Изисква се	
Непрекъсната/периодична регенерация	Декларация	Не се изисква	
Емисии на картерни газове	Проверка на монтажа на система със затворен картер или отвеждане към изпускателната тръба	Не се изисква	
Издръжливост на системите за контрол на емисиите	Декларация	Не се изисква	
Определяне на мощността	Изисква се	Не се изисква	
Бордова диагностика (на ниво фамилия OBD)	Декларация	Не се изисква	
Бордово следене (на ниво фамилия OBM)	Извършва се само с напълно комплектувано превозно средство, както в таблици 3 и 4	Не се изисква	
Защита от манипулиране, сигурност и киберсигурност	Декларация и документация (*)	Не се изисква	

(\*) Само ако производителят на двигателя предоставя тези системи заедно с двигателя.

(\*\*) Подкрепено с данни от изпитвания на двигатели с всички номинални мощности.

Таблица 8: Прилагане на изисквания за изпитване и декларации за одобрение на типа и разширения на одобрения на типа на двигатели, предназначени за превозни средства от категории M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub>, за държавите членки, Комисията и признати трети страни

Изисквания за изпитване за всяко гориво	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация	Изпитвания при надзор на пазара
Участник	Орган, издаващ одобрение на типа	Орган, издаващ одобрение на типа	—	—
Емисии на газообразни замърсители, PM, PN и CO <sub>2</sub> и разход на гориво (WHTC и WHSC)	Изисква се за базовия двигател и декларация за всички двигатели от фамилията (**)	Одит или незадължително изпитване	Извършва се само с напълно комплектувано превозно средство, както в таблици 3 и 4	Извършва се само с напълно комплектувано превозно средство, както в таблици 3 и 4
Газообразни замърсители, PN при пътни изпитвания (RDE) за всеки тип гориво и за приложимите категории превозни средства (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub> )	Изискват се демонстрационни изпитвания за всички горива, за които се издава одобрение на типа по тип превозно средство, и декларация за съответствие за всички горива, всички полезни товари и всички приложими категории превозни средства	Не се изисква		
Изпитвания на двигатели за проверка на данните, необходими за определяне на емисиите на CO <sub>2</sub>	Изисква се	Изисква се		
Непрекъсната/периодична регенерация	Декларация	Не се изисква		
Емисии на картерни газове	Проверка на монтажа на система със затворен картер или отвеждане към изпускателната тръба	Не се изисква		
Издръжливост на системите за контрол на емисиите	Декларация	Не се изисква		
Определяне на мощността	Изисква се	Не се изисква		
Бордова диагностика (на ниво фамилия OBD)	Декларация	Не се изисква		
Бордово следене (на ниво фамилия OBM)	Извършва се само с напълно комплектувано превозно средство, както в таблици 3 и 4			
Мощност на двигателя	Изисква се	Не се изисква		

Изисквания за изпитване за всяко гориво	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация	Изпитвания при надзор на пазара
Участник	Орган, издаващ одобрение на типа	Орган, издаващ одобрение на типа	—	—
Защита от манипулиране, сигурност и киберсигурност	Декларация и документация (*)	Не се изисква		

(\*) Само ако производителят на двигателя предоставя тези системи заедно с двигателя.

(\*\*) Подкрепено с данни от изпитвания на двигатели с всички номинални мощности.

Таблица 9: Прилагане на изисквания за изпитване и декларации за одобрение на типа за системи за контрол на замърсяването за производители

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация
Демонстрация на ефективност и издръжливост с остарели части	Изисква се/декларация	Не се изисква	Незадължително
Проверка на изискването за издръжливост при реални условия (изпитване RDE с остарели превозни средства)	Декларация	Не се изисква	Незадължително

Таблица 10: Прилагане на изисквания за изпитване и декларации за одобрение на типа за системи за контрол на замърсяването за държавите членки, Комисията и признати трети страни

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация		Изпитвания при надзор на пазара	
			Орган, издаващ одобрение на типа	Комисия и признати трети страни	Органи за надзор на пазара	Комисия и признати трети страни
Демонстрация на ефективност и издръжливост с остарели части	Изисква се	Незадължително	Орган, издаващ одобрение на типа	Незадължително	Незадължително	Незадължително
Проверка на изискването за издръжливост при реални условия (изпитване RDE с остарели превозни средства)	Декларация	Не се изисква	Орган, издаващ одобрение на типа	Незадължително	Изисква се	Незадължително

Таблица 11: Прилагане на изисквания за изпитване за одобрение на типа за спирачни системи за производители

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация
Изпитване на емисиите от спирачната система в спирачен цикъл WLTP	Изисква се	Изисква се	Не се изисква

Таблица 12: Прилагане на изисквания за изпитване за одобрение на типа за спирачни системи за държавите членки, Комисията и признати трети страни

Изисквания за изпитване	Изпитвания и изисквания за одобряване на типа по отношение на емисиите	Изпитвания за съответствие на производството	Изпитвания за съответствие в експлоатация		Изпитвания при надзор на пазара	
			Участник	Комисия и признати трети страни	Органи за надзор на пазара	Комисия и признати трети страни
Изпитване на емисиите от спирачната система в спирачен цикъл WLTP	Изисква се	Одит или незадължително изпитване	Не се изисква	Незадължително за проверка на дела на спирачните системи, използващи триене	Незадължително за проверка на дела на спирачните системи, използващи триене	Незадължително за проверка на дела на спирачните системи, използващи триене

## ПРИЛОЖЕНИЕ VI

## ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТВИЕТО

## 1. Регламент (ЕО) № 715/2007

Регламент (ЕО) № 715/2007	Настоящият регламент
Член 1, параграф 1	Член 1, параграф 1
Член 1, параграф 2	Член 1, параграф 2
Член 2, параграф 1	Член 2, параграф 1
Член 2, параграф 2	Член 5, параграф 2
Член 3	Член 3
Член 4, параграф 1, първа алинея	Член 4, параграф 1
Член 4, параграф 1, втора алинея	Член 4, параграф 2
Член 4, параграф 2	Член 7, параграф 1
Член 4, параграф 3	Член 7, параграф 4
Член 4, параграф 4	Член 14, параграфи 3 и 4
Член 5, параграф 1	Член 4, параграф 2
Член 5, параграф 2	Член 4, параграф 5
Член 5, параграф 3	Член 14
Член 10	Член 10
Член 11	Член 11
Член 12	—
Член 13	Член 19
Член 14	—
Член 15	Член 17
Член 16	—
Член 17	Член 20
Член 18	Член 21
Приложение I	Приложение I
Приложение II	—



2. Регламент (ЕО) № 595/2009

Регламент (ЕО) № 595/2009	Настоящият регламент
Член 1	Член 1
Член 2, първа алинея	Член 2
Член 2, втора алинея	—
Член 2, трета алинея	—
Член 2, четвърта алинея	—
Член 3	Член 3
Член 4, параграф 1	Член 4, параграф 1
Член 4, параграф 2	Член 7, параграф 1
Член 4, параграф 3	Член 14
Член 5, параграф 1	Член 4, параграф 2
Член 5, параграф 2	Член 4, параграф 4
Член 5, параграф 3	Член 4, параграф 5
Член 5, параграф 4	Член 14
Член 5а	Член 4, параграф 6
Член 5б	Член 10, параграфи 6 и 7
Член 5в, буква а)	Член 14, параграф 4, буква г)
Член 5в, буква б)	Член 14, параграф 4, буква й)
Член 5в, буква в)	Член 14, параграф 4, буква б)
Член 7	Член 12
Член 8	Член 10, параграфи 6 и 7
Член 9	Член 11
Член 10	—
Член 11	Член 19
Член 12	—
Член 13	Член 17
Член 13а	Член 17
Член 14	—
Член 15	—
Член 16	—
Член 17	Член 20
Член 18	Член 21
Приложение I	Приложение I
Приложение II	—