

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 566/2011 НА КОМИСИЯТА

от 8 юни 2011 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства⁽¹⁾, и по-специално член 4, параграф 4, член 5, параграф 3 и член 8 от него,

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

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 715/2007 се установяват общи технически изисквания за типовото одобрение на моторни превозни средства („превозни средства“) и на резервни части по отношение на техните емисии и се определят правила за съответствието в експлоатация, дълготрайността на устройствата за контрол на замърсяването, системите за бордова диагностика („СБД“), измерването на разхода на гориво и достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства.
- (2) С Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за

превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства⁽³⁾ от Комисията се изисква да въведе нови процедури за изпитване за масата и броя на частиците, изпускани от лекотоварни превозни средства.

- (3) В Директива 76/756/ЕИО на Съвета от 27 юли 1976 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно инсталирането на светлинни и светлинно-сигнални устройства на моторни превозни средства и техните ремаркета⁽⁴⁾, по съображения за безопасност се изисква да бъдат използвани дневните светлини. Ефектът от тези устройства, които са постоянно включени по време на работа на превозното средство, следва да бъдат отразени по подходящ начин при измерването на замърсителите и на емисиите на въглероден диоксид (СО₂).
- (4) Поради риска от вмешателства и от пълни откази на филтрите за прахови частици от дизелови двигатели („ФПЧ“), е необходимо следене на ФПЧ, независимо от надхвърлянето на приложимите прагови стойности на СБД.
- (5) Поради непрекъснатия му характер, следенето на електрическите вериги следва да бъде освободено от задължението за докладване, произтичащо от изискванията към отношението при работа в реални условия на системата за бордова диагностика.
- (6) Поради ограничения брой ситуации на пътя, при които може да се обслужват параметри на следене на системата за регулиране на налягането от компресора или параметри на следене, за които е необходимо пускане при студен двигател, се налага въвеждането на специални изисквания за тези параметри на следене.
- (7) Статистическите условия, при които по подразбиране се оценява съответствието с изискванията към отношението при работа в реални условия, следва да бъдат хармонизирани.

⁽¹⁾ ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 1.

- (8) Ако е установено вмешателство в системата за селективна каталитична редукция (СКР) чрез директно следене на емисиите на азотни оксиди (NO_x), условията, при които нейната система за предупреждение на водача се активира, следва да бъдат по-добре определени.
- (9) Записването на активирането на системата за предупреждение на водача следва да бъде изяснено с оглед на възможното бъдещо използване на тази информация при проверки на годността за движение по пътищата.
- (10) Защитата на компютъра за контрол на емисиите срещу вмешателство следва да бъде отворена за технически подобрения, произтичащи от нововъведения.
- (11) Записването и докладването на данни са важна част от задължителното следене на СБД и не следва да бъдат премахвани поради твърдени недостатъци, по-специално не систематично, когато производителят избира определени стандарти за комуникация между бордовия и външен компютър.
- (12) За да се осигури ефективна конкуренция на пазара на услуги, свързани с информационните услуги относно ремонта и техническото обслужване на превозни средства, и за да се стане ясно, че съответната информация обхваща също сведения, които трябва да бъдат предоставени на други независими оператори освен сервизите, така че да се гарантира, че независимите пазари за ремонтни услуги и поддръжка на превозни средства като цяло могат да се конкурират с упълномощените търговци, независимо от това дали производителят на превозното средство предава пряко такава информация на упълномощените търговци и сервизи, са необходими допълнителни разяснения за подробната информация, която се предоставя съгласно на Регламент (ЕО) № 715/2007.
- (13) Предвид принципа за пропорционалност, докато производителите на превозни средства не следва да бъдат принуждавани да събират данни от трети страни относно изменения, направени в отделни превозни средства, изключително за целите на Регламент (ЕО) № 715/2007 и актовете за неговото прилагане, независимите оператори следва да получават актуализация на данните за компонентите на превозните средства, доколкото те са на разположение на упълномощените търговци и сервизи, за да се гарантира конкуренцията на пазара за ремонтни услуги и поддръжка.
- (14) За независимите оператори работните единици представляват важна информация за ремонта и техническото обслужване. Пояснението, че работните единици са обхванати от член 6 от Регламент (ЕО) № 715/2007, се очаква да предостави търговска сигурност на участниците на пазара.
- (15) Когато по отношение на данните от ремонт и техническо обслужване, които собствениците на превозни средства могат да направят достъпни за независимите сервизи, за да могат последните да впишат информация за извършените ремонт и техническо обслужване, производителите на превозни средства решат тези данни повече да не се съхраняват на физически носител в превозното средство, а да се запазват в централната база данни на производителя, тези данни трябва, със съгласието на собственика на превозното средство, да са достъпни за независими сервизи, което да им позволи да продължат да вписват данни за свършената работа по поддръжка и техническо обслужване и да се даде възможност на собствениците на превозни средства да разполагат с един документ, доказващ всички тези дейности.
- (16) По-голяма гъвкавост следва да се прилага при препрограмирането на управляващите устройства на превозното средство и за обмена на данни между производителите на превозни средства и независимите оператори, за да се вземат под внимание иновации и да се пестят разходи.
- (17) Следва да се гарантира, че превозните средства, одобрени в съответствие с приложимото правило на Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН), което е равностойно на изискванията относно емисиите, определени в Регламент (ЕО) № 715/2007 и в Регламент (ЕО) № 692/2008, и които отговарят на изискванията за достъп до информация съгласно тези регламенти, са одобрени в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 без административни пречки.
- (18) Тъй като понастоящем не съществува общ структуриран процес за обмен на данни за компонентите на превозните средства между производителите на превозни средства и независимите оператори, е целесъобразно да бъдат създадени принципи за този обмен на данни. Един бъдещ общ структуриран процес за стандартизирания формат на обменните данни следва да бъде официално разработен от Европейския комитет по стандартизация (CEN), като мандатът, даден на CEN, не предопределя нивото на задълбоченост, което се предоставя с този стандарт. По-специално, работата на CEN следва да отразява интересите и нуждите както на производителите на автомобили, така и на независимите оператори, и следва да проучи решения като например отворени формати за данни, описани с помощта на набор от точно определени метаданни, за адаптиране към съществуващата цифрова информационна инфраструктура.
- (19) Регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 692/2008 следва да бъдат съответно изменени.
- (20) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Техническия комитет по моторните превозни средства,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 715/2007 се изменя, както следва:

1. Член 6 се изменя, както следва:

а) Параграф 2 се заменя със следното:

„2. Посочената в параграф 1 информация включва:

а) ясна идентификация на превозното средство;

б) наръчници за техническо обслужване, включително регистри за ремонт и поддръжка;

- в) технически ръководства;
 - г) информация за компоненти и диагностика (като минимални и максимални теоретични стойности при измерване);
 - д) електрически схеми;
 - е) диагностични кодове за неизправности (включително специфичните кодове на производителя);
 - ж) идентификационният номер на софтуера за калибриране, приложим за типа превозно средство;
 - з) осигурената информация, отнасяща се за и предоставена чрез частни съоръжения и оборудване;
 - и) информация за записване на данни и двупосочни данни за мониторинг и изпитвания; и
 - й) стандартните работни единици или периоди за ремонт и техническо обслужване, ако те са предоставени от производителя на неговите упълномощени търговци и сервиси пряко или чрез трета страна.“
- б) Добавя се следният параграф 8:

„8. Когато данните за ремонта и поддръжката на превозно средство се съхраняват в централна база данни от производителя на превозното средство или от негово име, независимите сервиси, одобрени и упълномощени според изискванията в точка 2.2 от приложение XIV към Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (*), имат безплатен достъп до тези данни при същите условия като упълномощените търговци или сервиси, за да имат въвеждат информация за извършените дейности по ремонт и поддръжка.

(*) ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1.“

2. В член 7 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Производителите предоставят информация относно ремонта и техническото обслужване на превозното средство, включително последващи услуги като препрограмиране или техническа помощ, на часова, ежедневна, ежемесечна и годишна основа, като таксите за достъп до такава информация варират в зависимост от съответните периоди, за които се предоставя достъп. В допълнение към достъпа за определени периоди от време, производителите могат да предлагат достъп на базата на транзакция, за което се събират такси за всяка транзакция, а не за периода от време, за който е предоставен достъпът. Когато и двете системи за достъп се предлагат от производителите, независимите сервиси избират предпочитаната система за достъп, или на база време, или на база транзакция.“

3. В приложение I, бележки 1 и 2 от таблица 1 и бележки 1, 2 и 5 от таблица 2 се заличават.

Член 2

Регламент (ЕО) № 692/2008 се изменя, както следва:

1. В член 2 се добавя следната точка 33:

„33. „Пускане при студен двигател“ означава температура на охлаждащата течност на двигателя (или еквивалентна температура) при пускане на двигателя по-ниска или равна на 35°C и с най-много със 7 K по-висока от температурата на околната среда (ако има данни за нея) при пускане на двигателя.“

2. В член 6, параграф 1 се добавят следните четвърта и пета алинеи:

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

- а) изискванията на член 13 са спазени;
- б) превозното средство е одобрено в съответствие с правило № 83 на ИКЕ на ООН, серия от изменения 06 и Правило № 101, серия от изменения 01 и в случая на превозни средства със запалване чрез стъпяване – № 24, част III, серия от изменения 03.

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

3. В член 10, параграф 1 се добавят следните трета и четвърта алинеи:

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

- а) изискванията на член 13 са спазени;
- б) резервните устройства за контрол на замърсяването са одобрени в съответствие с Правило № 103 на ИКЕ на ООН.

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

4. Член 13, параграф 9 се заменя със следния текст:

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

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

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

5. Приложения I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI и XVIII се изменят в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

6. Приложение II се заменя с текста, съдържащ се в приложение II към настоящия регламент.

Член 3

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

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

Съставено в Брюксел на 8 юни 2011 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Изменения на някои приложения към Регламент (ЕО) № 692/2008

1. Приложение I се изменя, както следва:

а) Точка 2.3.1 се заменя със следния текст:

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

б) Таблица I.2.4 се заменя със следната таблица:

„Таблица I.2.4

Прилагане на изискванията за изпитвания за одобряване на типа и разширявания

	Превозни средства с двигател с принудително запалване, включително хибридни превозни средства							Превозни средства с двигатели със запалване чрез стъгтяване, включително хибридни превозни средства		
	Едногоривни превозни средства				Двугоривни превозни средства ⁽¹⁾			Многогоривни превозни средства ⁽¹⁾	Многогоривни превозни средства	Едногоривни превозни средства
Еталонно гориво	Бензин (Е5)	LPG	ПГ/биометан	Водород	Бензин (Е5)	Бензин (Е5)	Бензин (Е5)	Бензин (Е5)	Дизелово гориво (В5)	Дизелово гориво (В5)
					LPG	ПГ/биометан	Водород	Етанол (Е85)	Биодизел	
Замърсяващи газове (изпитване от тип 1)	Да	Да	Да		Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (само бензин) ⁽²⁾	Да (и двата вида гориво)	Да (само В5) ⁽²⁾	Да
Маса на праховите частици и Брой прахови частици (изпитване от тип 1)	Да	—	—		Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин) ⁽²⁾	Да (и двата вида гориво)	Да (само В5) ⁽²⁾	Да
Емисии при работа на празен ход (изпитване от тип 2)	Да	Да	Да		Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (само бензин) ⁽²⁾	Да (и двата вида гориво)	—	—
Картерни газове (изпитване от тип 3)	Да	Да	Да		Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин) ⁽²⁾	Да (бензин)	—	—
Емисии от изпаряване (изпитване от тип 4)	Да	—	—		Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин) ⁽²⁾	Да (бензин)	—	—
Трайност (изпитване от тип 5)	Да	Да	Да		Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин) ⁽²⁾	Да (бензин)	Да (само В5) ⁽²⁾	Да
Емисии при работа при ниски температури (изпитване от тип 6)	Да	—	—		Да (само бензин)	Да (само бензин)	Да (само бензин) ⁽²⁾	Да (и двата вида гориво) ⁽³⁾		
Съответствие в експлоатация	Да	Да	Да		Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (само бензин) ⁽²⁾	Да (и двата вида гориво)	Да (само В5) ⁽²⁾	Да
Система за бордова диагностика	Да	Да	Да		Да	Да	Да	Да	Да	Да

	Превозни средства с двигател с принудително запалване, включително хибридни превозни средства							Превозни средства с двигатели със запалване чрез сгъстяване, включително хибридни превозни средства		
	Едногоривни превозни средства				Двугоривни превозни средства ⁽¹⁾			Многогоривни превозни средства ⁽¹⁾	Многогоривни превозни средства	Едногоривни превозни средства
Емисии на CO ₂ и разход на гориво	Да	Да	Да		Да (и двата вида гориво)	Да (и двата вида гориво)	Да (само бензин)	Да (и двата вида гориво)	Да (само B5) ⁽²⁾	Да
Димност	—	—	—		—	—	—	—	Да (само B5) ⁽²⁾	Да

⁽¹⁾ Когато двугоривно превозно средство се комбинира с многогоривно превозно средство, са приложими и двете изисквания за изпитване.

⁽²⁾ Тази разпоредба е временна. По-нататък ще бъдат направени предложения за биодизел и водород.

⁽³⁾ Изпитване с бензин само преди датите, определени в член 10, параграф 6 на Регламент (ЕО) № 715/2007. Изпитването ще се проведе и с двата вида гориво след тези дати. Следва да се използва еталонното изпитвателно гориво E75, специфицирано в приложение IX, раздел Б.“

- v) В допълнение 3 точка 3.4.8 се заменя със следното:

„Електрически пробег на превозното средство km (в съответствие с приложение 9 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН)“

- г) В допълнение 4 точка 3.2 се заменя със следното:

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

- ц) В допълнение 6 към легендата на таблица 1 се добавя следното:

„Норма за емисиите Евро 5б = на пълните изисквания Евро 5 по отношение на емисиите включително и ревизираната процедура за измерване на прахови частици, нормата за бройната концентрация на частиците и изпитване при ниска температура за емисиите на превозно средство, предназначено за работа със смес от горива, работещо с биодизел.

Норма за емисиите Евро 6б = на пълните изисквания Евро 6 включително ревизираната процедура за измерване на прахови частици, нормата за бройната концентрация на частиците и изпитване при ниска температура за емисиите на превозно средство, предназначено за работа със смес от горива, работещо с биодизел.

Норми Евро 5 за СБД = на основните изисквания Евро 5 за СБД и изключва отношението при работа в реални условия (IUPR), следенето на стойностите на NO_x за превозни средства, работещи с бензин, както и по-строги гранични стойности за праховите частици от дизелови превозни средства.

Норма Евро 6 за СБД = на пълните изисквания Евро 6 за СБД.“

2. Приложение III се изменя, както следва:

- a) Точка 3.1 се заменя със следното:

„3.1. Техническите изисквания са тези, определени в приложение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, изложени в точки 3.2—3.12. Считано от датите, определени във второто изречение на член 10, параграф 6 на Регламент (ЕО) № 715/2007, масата на частиците (PM) и броят на частици (P) се определят съгласно процедурата за изпитване на емисиите, определена в раздел 6 от приложение 4а към правило № 83 на ИКЕ на ООН, серия изменения 05, притурка 07, като се използва оборудването за изпитване, описано в точки съответно 4.4 и 4.5 от него.“

- b) В точка 3.4 се добавя следното:

„ $\text{C}_1 \text{H}_{2,61} \text{O}_0,329$ за етанол (E75) $d = 0,886 \text{ g/l}$ “

- v) Таблицата в точка 3.8 се заменя със следното:

„Гориво	X
Бензин (E5)	13,4
Дизелово гориво (B5)	13,5
ВНГ	11,9
ПГ/биоетанол	9,5
Етанол (E85)	12,5
Етанол (E75)	12,7“

- г) В точка 3.10 се добавя следната таблица:

„ $Q_{\text{THC}} = 0,932$ в случая на етанол (E75)“

- ц) Добавя се следната точка 3.14:

„3.14. Считано от датите, определени в член 2 на Директива 2008/89/ЕО на Комисията (*), дневните светлини на превозните средства, определени в раздел 2 на Правило № 48 на ИКЕ на ООН (**), се включват през изпитвателния цикъл. Изпитваното превозно средство следва да бъде оборудвано със система от дневни лампи, която има най-високия разход на електроенергия сред системите от дневни лампи, които са монтирани от производителя на превозни средства от групата, представлявана от одобрения тип превозно средство. Производителят предоставя на органите за типово одобрение подходяща за това техническа документация.

(*) ОВ L 257, 25.9.2008 г., стр. 14.

(**) ОВ L 135, 23.5.2008 г., стр. 1.“

3. В приложение IV точка 2.2 от допълнение 1 се заменя със следното:

„2.2. Атомните отношения, определени в точка 5.3.7.3., се разбират по следния начин:

H_{cv} = атомно отношение на водород към въглерод

- за бензин (E5) 1,89
- за ВНГ 2,53
- за ПГ/биометан 4,0
- за етанол (E85) 2,74
- за етанол (E75) 2,61

O_{cv} = атомно отношение на кислород към въглерод

- за бензин (E5) 0,016
- за ВНГ 0,0
- за ПГ/биометан 0,0
- за етанол (E85) 0,39
- за етанол (E75) 0,329“

4. В приложение VIII, точка 2.3 се заменя със следното:

„2.3. Граничните стойности, посочени в точка 5.3.5.2 от Правило № 83 на ИКЕ на ООН, са свързани с граничните стойности, показани в приложение 1, таблица 4 към Регламент (ЕО) № 715/2007.“

5. В края на приложение IX, раздел Б, текстът „Спецификации за еталонните горива следва да бъдат разработени преди датите, определени в член 10, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 715/2007“ се заменя със следната таблица:

„Параметър	Мерна единица	Пределни стойности ⁽¹⁾		Метод на изпитване ⁽²⁾
		Минимална	Максимална	
Октаново число, определено по метода на изследването, RON		95	—	EN ISO 5164
Двигателно октаново число, MON		85	—	EN ISO 5163
Плътност при 15 °C	kg/m ³	Отчет		EN ISO 12185
Парно налягане	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Съдържание на сяра ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Устойчивост на окисление	min.	360	—	EN ISO 7536
Фактическо съдържание на смоли (отмити с разтворител)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Външният вид се определя при повишаване на високата стойност от температурата на околната среда и 15 °C		Прозрачен и светъл, видимо без наличието на суспендирани или утаени замърсители		Визуална проверка
Етанол и висши алкохоли ⁽⁷⁾	% (обемни)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Висши алкохоли (C ₃ —C ₈)	% (обемни)	—	2	
Метанол		—	0,5	
Бензин ⁽⁵⁾	% (обемни)	Везни		EN 228
Фосфор	mg/l	0,30 ⁽⁶⁾		ASTM D 3231 EN 15487
Водно съдържание	% (обемни)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Параметър	Мерна единица	Пределни стойности ⁽¹⁾		Метод на изпитване ⁽²⁾
		Минимална	Максимална	
Съдържание на неорганичен хлорид	mg/l	—	1	ISO 6227 - EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Корозия върху медна пластина (3h при 50 °C)	Норма	Клас 1		EN ISO 2160
Киселинност (като оцетна киселина CH ₃ COOH)	% (тегловни)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Съотношение въглерод/водород		Отчет		
Съотношение въглерод/кислород		Отчет		

(1) Стойностите, посочени в спецификациите, са „действителни стойности“. За установяване на граничните стойности са приложени условията на стандарт ISO 4259, „Нефтопродукти. Определяне и прилагане на данни за прецизност относно методите за изпитване“. При определянето на минимална стойност е взета под внимание минимална разлика от 2R над нулата. За фиксирането на максимална и минимална стойност използваната минималната разлика е от 4R (R = възпроизводимост на измерванията). Въпреки тази процедура, необходима по технически причини, производителят на горива трябва да се стреми към нулева стойност, когато максималната изисквана стойност е 2R, и към средната стойност, когато са посочени максимална и минимална граница. Когато е необходимо да се изясни дали дадено гориво отговаря на изискванията на спецификациите, се прилагат условията на стандарта ISO 4259.

(2) В случаи на спорове се прилагат процедурите за решаването им и за обясняване на резултатите въз основа на точността на изпитвателния метод, описани в EN ISO 4259.

(3) В случай на национален спор относно съдържанието на сира се прави позоваване на EN ISO 20846 или EN ISO 20884, подобно на позоваването в националното допълнение към EN 228.

(4) Отчита се действителното съдържание на сира в горивото за изпитване от тип 6.

(5) Съдържанието на безоловен бензин може да бъде определено като 100 минус сборът на съдържанието на вода и алкохоли, изразено в проценти.

(6) Към това еталонно гориво не трябва да се добавят целенасочено съединения, съдържащи фосфор, желязо, манган или олово.

(7) Единственият окислител, който целенасочено се добавя към еталонното гориво, е етанол, отговарящ на спецификациите EN 15376.“

6. Приложение XI се изменя, както следва:

а) Добавя се следната точка 2.14:

„2.14. Считано от 1 септември 2011 г., в отклонение от точка 3.3.5 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, филтър за частици, монтиран като отделна единица или интегриран в комбинирано устройство за контрол на емисиите, винаги трябва да бъде следен най-малкото за пълен отказ или демонтиране, когато тя е причинена от превишаване на приложимите норми за допустими емисии. Той трябва също да бъде следен за всякакви повреди, които биха довели до надхвърляне на приложимите прагови стойности на СБД.“

б) Точка 3.3 се заменя със следното:

„3.3. Одобряващият орган отхвърля всяко непълно искане за регистрация, което се характеризира с пълно отсъствие на изискван диагностичен параметър на следене или на официално разрешено записване и отчитане на данни, свързани с параметър на следене.“

в) Допълнение 1 се изменя както следва:

и) Точки 3.1.7. и 3.1.8. се заменят със следното:

„3.1.7. Не по-късно от 18 месеца след края на календарната година производителят трябва да докаже на одобряващия орган, а при поискване и на Комисията, че тези статистически условия са изпълнени за всички параметри на следене, които СБД трябва да отчита съгласно точка 3.6 на настоящото допълнение и не по-късно от 18 месеца след навлизането на пазара на първия тип превозни средства с IUPR от дадена фамилия СБД и на всеки 18 месеца след това. За тази цел за фамилии СБД, състоящи се от над 1 000 регистрации в Съюза, които трябва да се вземат предвид в извадката през нейния период, се използва процедурата, описана в приложение II, без да се засягат разпоредбите на точка 3.1.9. от настоящото Допълнение.“

В допълнение към изискванията, посочени в приложение II, и независимо от резултата от проверката, описана в раздел 2 от приложение II, органът, издал одобрението, извършва проверка на съответствието в експлоатация за IUPR, описани в допълнение 1 към приложение II в подходящ брой на произволно определени случаи. „В подходящ брой произволно определени случаи“ означава, че тази мярка има възпиращ ефект срещу неспазване на изискванията на раздел 3 от настоящото приложение, или срещу предоставяне на манипулирани, фалшиви или непредставителни данни за одита. Ако не се

прилагат специални условия и може да бъде доказано от органите за одобряване на типа, произволното прилагане на проверка на съответствието в експлоатация върху 5 % от одобрения тип фамилии СБД, се счита за достатъчно за спазването на това изискване. За тази цел одобряващите органи могат да се договорят с производителя за намаляване на дублиране на типовите изпитвания на дадена фамилия СБД, доколкото тези договорености не вредят на възпиращия ефект от собствените проверки на съответствието в експлоатация, извършвани от органа, по отношение на неспазването на изискванията на раздел 3 от настоящото приложение. Данните, събрани от държавите-членки при програми за надзорни изпитвания могат да се използват за проверки на съответствието в експлоатация. При поискване органите за типово одобрение предоставят на Комисията и на други типово одобряващи органи данни относно опитите и извършените на случаен принцип проверки на съответствието в експлоатация, включително и относно методиката, използвана за идентифициране на тези случаи, които са предмет на извършените на случаен принцип проверки на съответствието в експлоатация.

3.1.8. За цялата извадка от превозни средства за изпитване производителят трябва да предостави на компетентните органи всички данни за работата в реални условия, които СБД следва да отчита съгласно точка 3.6 на настоящото допълнение заедно с идентификацията на изпитваното превозно средство и методиката, използвана при подбора на изпитваните превозни средства от парка. При поискване типово одобряващият орган, издаващ одобрението, предоставя тези данни и резултатите от статистическата оценка на Комисията и на други одобряващи органи.“

ii) В допълнение 1 се добавя точка 3.1.10:

„3.1.10. Неспазването на изискванията на точка 3.1.6, установени от изпитванията, описани в точки 3.1.7 или 3.1.9, се счита за нарушение, подлежащо на санкции, предвидени в член 13 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Това позоваване не ограничава прилагането на подобни наказания за други нарушения на други разпоредби от Регламент (ЕО) № 715/2007 или на настоящия регламент, които не са изрично свързани с член 13 от Регламент (ЕО) № 715/2007.“

iii) В точка 3.3.2 се добавят следните букви д) и е):

„д) Без да се засягат изискванията за увеличаване на знаменателите на другите параметри на следене, знаменателите на параметри на следене на следните компоненти следва да бъдат увеличени само ако и цикълът на движение е започнал с пускане при студен двигател:

- i) датчици за температурата на течностите (масло, охлаждаща течност на двигателя, гориво, реагент за селективна каталитична редукция);
- ii) датчици за температурата на чистия въздух (околен въздух, входящ въздух, въздух от компресора, всмукателен колектор);
- iii) датчици за температурата на отработилите газове (рециркулация на отработилите газове/охлаждане, компресорно пълнене със задвижване от отработилите газове, катализатор);

е) Знаменателите на параметри на следене на системата за контрол на налягането от компресора следва да бъде увеличени, ако са изпълнени всички от следните условия:

- i) изпълнени са общите условия за знаменателя;
- ii) системата за контрол на налягането от компресора е активна за период по-голям или равен на 15 секунди.“

iv) Точка 3.6.2 се заменя със следното:

„3.6.2. За конкретни компоненти или системи, имащи множество параметри на следене, които трябва да бъдат отчитани съгласно настоящата точка (напр. група 1 от кислородни датчици (лямбда-сонди) може да има няколко параметри на следене за реакцията на датчика или на други характеристики на датчика), СБД трябва отделно да проследява числител и знаменатели за всеки отделен параметър на следене с изключение на тези, които съответстват на късо съединение или отворена верига, и да отчита само съответния числител и знаменател за конкретния параметър на следене, който е с най-ниско отношение. Когато два или повече конкретни параметъра на следене са с еднакви отношения, се отчита съответният числител и знаменател за параметъра на следене, който е с най-висок знаменател.“

7. Приложение XII се изменя, както следва:

а) Точка 2.3 се заменя със следното:

„2.3. Точка 5.2.4 от Правило № 101 на ИКЕ на ООН гласи следното:

- (1) плътност: измерена за горивото на изпитването съгласно ISO 3675 или по еквивалентен метод. При бензин, дизелово гориво, биодизел и етанол (Е85 и Е75) се използва плътността, измерена при 15 °С; при ВНГ и природен газ/биометан се използва еталонна плътност, както следва:

0,538 kg/l за ВНГ;

0,654 kg/m³ за ПГ (3)

(2) съотношение водород/въглерод/кислород: използват се фиксирани стойности, както следва:

C₁H_{1,89}O_{0,016} за бензин,

C₁H_{1,86}O_{0,005} за дизелово гориво,

C₁H_{2,525} за ВНГ (втечен нефтен газ),

CH₄ за ПГ (природен газ) и биометан,

C₁H_{2,74}O_{0,385} за етанол (E85),

C₁ H_{2,61} O_{0,329} за етанол (E75).“

б) Добавя се следната точка 3.5:

„3.5. По време на изпитвателния цикъл, използван за определяне на емисиите на CO₂ и разхода на гориво на превозното средство, се прилагат разпоредбите на точка 3.14 от приложение III.“

8. Приложение XIV се изменя, както следва:

а) в точка 2.1 се добавя следното:

„Информация за всички части на превозното средство, както са определени в неговия идентификационен номер (VIN), и всички допълнителни критерии, като например междуосието, мощността на двигателя, ниво на оборудване или екстри, с които то е снабдено от своя производител и които могат да бъдат заменени с резервни части, предлагани от производителя на превозното средство на своите упълномощени сервиси, търговци или трети страни чрез позоваване на номера на частите от оригиналното оборудване (OE), са предоставя на независимите оператори в лесно достъпна база данни.

Тази база данни се състоят от VIN, номера на частите, от OE, наименование на частите от оригиналното оборудване, информация за валидност (дати на валидност от-до), инструкции за монтаж и, когато е приложимо, характеристики на сглобяването.

Информацията в базата данни се актуализира редовно. Актуализацията включва, по-специално, всички изменения на отделни превозни средства след тяхното производство, ако тази информация е съобщена на упълномощените търговци.“

б) Точки 2.2 и 2.3 се заменят със следното:

„2.2. Независимите оператори получават достъп до информация за елементите за сигурност на превозно средство, използвана от упълномощени търговци и сервиси, под защитата на технология за сигурност при спазване на следните изисквания:

i) данните се обменят като се гарантира поверителност, неприкосновеност и защита срещу възпроизвеждане;

ii) използва се стандартът [https // ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);

iii) за взаимно удостоверяване между независимите оператори и производителите се използват сертификати за сигурност, които отговарят на ISO 20828;

iv) частният ключ на независимите оператори е защитен посредством сигурна хардуерна защита.

Във Форума за достъп до информация за превозни средства, предвиден в член 13, параграф 9, се определят параметрите за изпълнение на тези изисквания в зависимост от текущото технологично равнище и познания.

Независимият оператор трябва да бъде одобрен и оправомощен за целта въз основа на документи, доказващи, че извършва законна търговска дейност и не е бил осъждан за криминална дейност в съответната област.

2.3. Препрограмирането на управляващите блокове на превозните средства, произведени след 31 август 2010 г., трябва да се извършва в съответствие или с ISO 22900, или със SAE J2534, независимо от датата на одобрението на типа. За валидирането на съвместимостта на собственото приложение на производителя с интерфейса за комуникация на превозното средство (VCI), отговарящи на ISO 22900 или SAE J2534, производителят предлага или валидиране на независимо разработени VCI, или информацията, и предоставя за ползване всякаква апаратна част, необходима на производителя на VCI, за да извършва самостоятелно такова валидиране. Условиата по член 7, параграф 1 на Регламент (ЕО) № 715/2007 се прилагат при събиране на такси за такова валидиране, информация или апаратура.

За превозни средства, произведени преди 1 септември 2010 г. производителят може да предлага или пълно препрограмиране в съответствие или с ISO 22900 или със SAE J2534, или препрограмиране посредством продажба или отдаване под наем на своя собствен уред/инструмент. В последния случай трябва да се даде достъп на недискриминиращ, незабавен и съразмерен принцип, като уредът/инструментът трябва да се предостави в подходящ за използване вид. Разпоредбите на член 7 на Регламент (ЕО) № 715/2007 се прилагат при събиране на такси за достъпа до тези инструменти.“

в) Точка 2.8 се заменя със следното:

„2.8. Производителите трябва да определят такси за почасов, дневен, месечен, годишен достъп, както и достъп за отделна транзакция, до интернет страниците си с информация за ремонт и поддръжка, които следва да са обосновани и съразмерни.“

9. Приложение XVI се изменя, както следва:

а) В точка 6.2 се добавя следното:

„За целите на настоящата точка се приема, че тези ситуации възникват, ако са надхвърлени умножените по коефициент 1,5 приложими гранични стойности на емисиите на NO_x , определени в таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007. За превозни средства, одобрени съгласно временните гранични стойности на СБД по Евро 6 от точка 2.3.2 на приложение XI към настоящия регламент, по изключение се приема, че тези ситуации възникват, ако са надхвърлени със 100 mg или повече граничните стойности на емисиите на NO_x , определени в таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007. Емисиите на NO_x по време на изпитването за доказване на съответствие с тези изисквания трябва да бъдат не повече от 20 % по-високи от стойностите, посочени в първото и второто изречение.“

б) Точка 7.1 се заменя със следното:

„7.1. Когато е направено позоваване на настоящата точка, трябва да се съхрани неизтриваем идентификатор на параметър (PID), идентифициращ причината за задействане на системата за предупреждение и пробег на превозното средство, докато тя е била задействана. В превозното средство трябва да се съхрани запис на PID за най-малко 800 дни или 30 000 km експлоатация. Съгласно разпоредбите на точка 6.5.3.1 от допълнение 1 на приложение 11 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН и съгласно точка 2.5 от допълнение 1 към приложение XI към този регламент PID трябва да е достъпен през серийния порт на стандартен диагностичен съединител при заявка от четящо устройство. От датите, посочени в член 17, информацията, съхранявана в PID се свързва с периода на натрупана експлоатация на превозното средство, по време на който е имало активиране, с точност не по-малко от 300 дни или 10 000 km.“

10. Точка 3.4.8. от приложение XVIII се заменя със следното:

„3.4.8. Пробег на превозното средство в електрически режим на задвижване km (съгласно приложение 9 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН)“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

СЪОТВЕТСТВИЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ**1. ВЪВЕДЕНИЕ**

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

2. ПРОВЕРКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

- 2.1. Проверката на съответствието в експлоатация се извършва от одобряващия орган въз основа на съответната информация, с която разполага производителят, съгласно същите процедури като тези за съответствие на продукцията, определени в член 12, параграфи 1 и 2 на Директива 2007/46/ЕО и точки 1 и 2 на приложение X към тази директива. Предоставените от производителя протоколи за следене в експлоатация могат да бъдат допълнени от информация от надзорни изпитвания, проведени от одобряващия орган и държави-членки.
- 2.2. Фигурата, посочена в точка 9 на допълнение 2 към настоящото приложение, и фигура 4/2 от допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН (само за емисии от изпускателната уредба) онагледяват процедурата за проверка на съответствието в експлоатация. Процесът за съответствие в експлоатация е описан в допълнение 3 към настоящото приложение.
- 2.3. Като част от информацията, предоставена за целите на контрола на съответствието в експлоатация, по искане на органа, издаващ типовото одобрение, производителят му предоставя отчет за подадени рекламации в гаранционен срок, извършени дейности по рекламации в гаранционен срок и регистрирани при обслужването неизправности на СБД във формат, договорен при издаването на типовото одобрение. Информацията трябва да посочва в подробности честотата и същността на неизправностите на компоненти и системи, свързани с емисиите. Отчетите за всеки модел превозно средство се подават поне веднъж годишно в периода, определен в член 9, параграф 4 от настоящия регламент.

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

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

- 2.4.1. процес на горене (двухактов, четиритактов, ротационен);
- 2.4.2. брой цилиндри;
- 2.4.3. разположение на цилиндрите (редово, V-образно, радиално, хоризонтално срещуположно, друго). Наклонът или ориентацията на цилиндрите не е критерий;
- 2.4.4. метод на подаване на гориво към двигателя (напр. непряко или пряко впръскване);
- 2.4.5. тип охладителна уредба (въздух, вода, масло);
- 2.4.6. метод на засмукване на въздуха (атмосферно пълнене, принудително пълнене);
- 2.4.7. гориво, за което е конструиран двигателят (бензин, дизелово гориво, ПГ, ВНГ и т.н.). Двухоривните превозни средства могат да се групират с еднгоривни превозни средства, когато едно от горивата е общо;
- 2.4.8. тип на каталитичния преобразувател (трипътен катализатор, филтър за NO_x с ниска концентрация, селективна каталитична редукция (SCR), катализатор за NO_x с ниска концентрация или друго(и));
- 2.4.9. Тип на уловителя на прахови частици (със или без);
- 2.4.10. рециркулация на отработилите газове (със или без, с охлаждане или без охлаждане); както и
- 2.4.11. работен обем на най-мощния двигател от фамилията превозни средства минус 30 %.

2.5. Изисквания за информацията

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

- 2.5.1. наименованието и адреса на производителя;
- 2.5.2. името, адреса, номера на телефона и на факса, както и адреса на електронна поща на неговия упълномощен представител за географските зони, за които се отнася информацията на производителя;
- 2.5.3. наименованието(-ята) на моделите превозни средства, включени в информацията на производителя;
- 2.5.4. когато е уместно — списък на типовете превозни средства, включени в информацията на производителя, т.е. за емисиите от изпускателната уредба, експлоатационната фамилия превозни средства в съответствие с точка 2.4, а за СБД и IUPR_M, фамилията СБД съгласно допълнение 2 към приложение II;

- 2.5.5. кодове на идентификационен номер на превозното средство (VIN), приложими за типовете превозни средства, принадлежащи на фамилията (представка VIN);
- 2.5.6. номерата на типовете одобрения, приложими за типовете превозни средства, принадлежащи на фамилията, включително, където е приложимо, номерата на всички разширения и корекции на място и/или извеждания от експлоатация за отстраняване на дефекти (доработка);
- 2.5.7. подробности за разширенията на типовете одобрения, корекциите на място и/или извежданията от експлоатация за отстраняване на дефекти за тези типови одобрения на превозните средства, включени в информацията на производителя (при поискване от одобряващия орган);
- 2.5.8. период, през който е събирана информацията на производителя;
- 2.5.9. периодът на производство на превозните средства, включен в информацията на производителя (напр. превозни средства, произведени през календарната 2007 г.);
- 2.5.10. процедура за проверка на съответствието в експлоатация, прилагана от производителя, включително:
- i) метод за установяване на местоположението на превозните средства;
 - ii) критерии за избор или за отхвърляне на превозните средства;
 - iii) изпитвателни типове и процедури, използвани за програмата;
 - iv) критерии за приемане/отхвърляне, прилагани от производителя за групата превозни средства, принадлежащи на експлоатационната фамилия;
 - v) географска(и) зона(и), в рамките на която (които) производителят е събрал информацията;
 - vi) размер на извадката и план за правене на извадки, които са използвани;
- 2.5.11. резултатите от процедурата за проверка на съответствието в експлоатация, прилагана от производителя, включително:
- i) идентификация на превозните средства, включени в програмата (които са или не са били подложени на изпитване). Идентификацията трябва да включва следните елементи:
 - наименование на модела,
 - идентификационен номер на превозното средство (VIN код),
 - регистрационен номер на превозното средство,
 - дата на производство,
 - регион на експлоатация (когато е известен),
 - гуми, с които е оборудвано превозното средство (само по отношение на емисиите от изпускателната уредба);
 - ii) основание(я) за отхвърляне на превозно средство от извадката;
 - iii) данни за извършени сервизни дейности за всяко превозно средство от извадката (включително евентуалните доработки);
 - iv) данни за извършените ремонтни дейности по всяко превозно средство от извадката (когато са известни);
 - v) данни за изпитванията, включващи:
 - дата на изпитването/изтегляне,
 - място на изпитването/изтегляне,
 - разстояние, отчетено от километража на превозното средство;
 - vi) данни от изпитвания само по отношение на емисиите от изпускателната уредба:
 - спецификации на горивото, използвано при изпитването (например еталонно гориво или гориво от търговската мрежа),
 - условия на изпитването (температура, влажност, инерционна маса на динамометричния стенд),
 - регулировка на динамометричния стенд (напр. регулировка на мощността),
 - резултати от изпитването (за най-малко три различни превозни средства от една фамилия);
 - vii) данни от изпитвания само за IUPR_M:
 - всички необходими данни, свалени от превозното средство
 - за всеки параметър на следене се отчита само отношението при работа в реални условия IUPRM
- 2.5.12. записи на показанията на СБД;

2.5.13. за снемане на извадки за $IUPR_M$ следното:

- средната стойност на отношенията при работа в реални условия $IUPR_M$ на всички подобрени превозни средства за всеки параметър на следене съгласно точки 3.1.4 и 3.1.5 от допълнение 1 към приложение XI;
- процентът на подобрени превозни средства, чието $IUPR_M$ е по-голямо или равно на минималната стойност, приложима за параметър на следене съгласно точки 3.1.4 и 3.1.5 от допълнение 1 към приложение XI.

3. ПОДБОР НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

3.1. Информацията, събрана от производителя, трябва да бъде достатъчно изчерпателна, за да гарантира, че представянето в експлоатация може да бъде оценено за нормални експлоатационни условия. Извадката на производителя трябва да произлиза от поне две държави-членки, предлагащи значително различаващи се експлоатационни условия за превозните средства (освен ако се продава само в една държава-членка). При избора на държавите-членки трябва да бъдат взети предвид такива фактори като различията в горивата, условията на околната среда, средната скорост на движение по пътищата и комбинацията от движение в градски условия и по автомагистрала.

За изпитванията, свързани с $IUPR_M$ на СБД, в извадката на изпитването се включват само превозните средства, които отговарят на критериите от точка 2.2.1 на допълнение 1.

3.2. При избирането на държавите-членки за подбор на превозни средства, производителят може да избере превозни средства от държава-членка, която се смята за представителна в особено голяма степен. В такъв случай производителят трябва да докаже на одобряващия орган, издал одобрението на тип, че изборът е представителен (напр. поради това, че на пазара се реализират най-големите годишни продажби от дадена фамилия превозни средства в рамките на Съюза). Когато за дадена фамилия е необходимо да се подложат на изпитване повече от една извадкова партида, както е определено в точка 3.5., превозните средства от втората и третата извадкова партида трябва да отразяват такива експлоатационни условия за превозните средства, които се различават от условията за първата извадка.

3.3. Изпитването за емисии може да бъде осъществено в изпитвателни съоръжения, намиращи се на различен пазар или в различен регион от тези, където са били избрани превозните средства.

3.4. Производителят трябва да извършва непрекъснато изпитванията за съответствие в експлоатация на емисиите от изпускателната уредба, отразявайки производствения цикъл на подходящи типове превозни средства, принадлежащи към дадена експлоатационна фамилия. Максималният период между започването на две проверки на съответствието в експлоатация не може да надвишава 18 месеца. В случая на типове превозни средства, обхванати от разширение на типовото одобрение, което не е изисквало изпитване за емисии, този период може да бъде удължен най-много до 24 месеца.

3.5. Размер на извадките

3.5.1. При прилагането на статистическата процедура, определена в допълнение 2 (т.е. за емисиите от изпускателната уредба), броят на извадковите партии зависи от обема на годишните продажби в Съюза на дадена експлоатационна фамилия, както е определено в следната таблица:

Регистрации в ЕС — на календарна година (за емисиите от изпускателната уредба) — на превозни средства от СБД фамилия с IUPR през периода на извадката.	Брой на извадковите партии
до 100 000	1
между 100 001 и 200 000	2
над 200 000	3

3.5.2. За IUPR броят на извадковите партии, който трябва да бъде взет, е описан в таблицата в точка 3.5.1 и се основава на броя на превозните средства във фамилия СБД, които са одобрени с IUPR (предмет на извадката).

За първия извадков период на дадена фамилия СБД, всички одобрени типове превозни средства с IUPR в нея, се вземат предвид за извадката. За следващите извадкови периоди, за извадката се вземат предвид само типове превозни средства, които не са били подложени на изпитване или не са били обхванати от одобрения за емисии, които са разширени от предходния извадков период.

За фамилии, състоящи се от по-малко от 5 000 регистрации в ЕС, които се вземат предвид за извадката през извадковия период, минималният брой превозни средства в извадкова партида е шест. За всички останали фамилии минималният брой превозни средства в извадкова партида е петнадесет.

Всяка извадкова партида представя по подходящ начин структурата на продажбите, т.е. така че да бъдат представени поне видовете превозни средства в големи бройки ($\geq 20\%$ от общите продажби за дадена фамилия).

4. Въз основа на проверката, посочена в раздел 2, одобряващият орган предприема едно от следните решения и действия:

- а) решава, че съответствието в експлоатация за тип превозно средство, експлоатационна фамилия превозни средства или фамилия СБД превозни средства е задоволително и не предприема по-нататъшни действия;
- б) решава, че предоставената от производителя информация е недостатъчна за целите на вземане на решение и отправя искане към производителя за допълнителна информация или за данни от изпитвания;

- в) решава въз основа на данни от програми за надзорни изпитвания на одобряващия орган или на държава-членка, че предоставената от производителя информация е недостатъчна за целите на вземане на решение и отправя искане към производителя за допълнителна информация или данни от изпитвания;
- г) решава, че съответствието в експлоатация на тип превозно средство в състава на експлоатационна фамилия или на фамилия СБД е незадоволително и предприема стъпки за подлагане на този тип превозно средство или на фамилия СБД на изпитванията в съответствие с допълнение 1.

Ако според проверката на IUPR_M критериите за изпитване на точки 6.1.2, букви а) или б) от допълнение 1 са изпълнени за превозни средства в извадкова партида, органът, издаващ одобрението, трябва да предприеме по-нататъшните действия, описани в буква г) от настоящата точка.

- 4.1. Когато се счете, че за да се провери съответствието на устройствата за контрол на емисиите с изискванията за тяхното функциониране по време на експлоатация, е необходимо да се проведат изпитвания от тип 1, тези изпитвания трябва да се проведат съгласно процедура за изпитване, отговаряща на статистическите критерии, определени в допълнение 2.
- 4.2. Одобряващият орган съвместно с производителя избира извадка от превозни средства с достатъчен пробег, за които може да се приеме, че са използвани при нормални условия. При избора на образци трябва да се извърши консултация с производителя и да му се разреши да присъства на потвърждаващите проверки на превозните средства.
- 4.3. Производителят има право под надзора на одобряващия орган да извърши проверки, дори и от разрушително естество, на онези превозни средства, чиито нива на емисиите надвишават граничните стойности, с оглед установяване на възможните причини за влошаване, които не могат да бъдат отпадени на самия производител (напр. употребата на бензин, съдържащ олово, преди датата на изпитването). Когато резултатите от проверките потвърдят съществуването на такива причини, тези резултати се изключват от проверката за съответствие.
-

Допълнение 1

Проверка на съответствие в експлоатация

1. ВЪВЕДЕНИЕ
- 1.1. В настоящото допълнение се определят критериите за подбор на превозните средства за изпитване, посочени в раздел 4, и процедурите за контрол на съответствието на превозните средства в експлоатация.
2. КРИТЕРИИ ЗА ПОДБОР

Критериите за приемане на избрано превозно средство по отношение на емисиите от изпускателната уредба са определени в точки 2.1—2.8, а за IUPR_M в точки 2.1—2.5.
- 2.1. Превозното средство трябва да принадлежи към тип превозни средства, одобрен съгласно настоящия регламент и включен в сертификата за съответствие съгласно Директива 2007/46/ЕО. За проверка на IUPR_M превозното средство трябва да бъде одобрено съгласно стандартите за СБД Евро 5 +, Евро 6 – plus IUPR или по-нови. То трябва да е регистрирано и да е било използвано в Съюза.
- 2.2. Превозното средство трябва да е било в експлоатация най-малко 15 000 km или 6 месеца — под внимание се взема настъпилото по-късно от двете събития, и най-много 100 000 km или 5 години — под внимание се взема настъпилото по-рано от двете събития.
- 2.2.1. За проверка на IUPR_M в извадката се включват само превозни средства, за които:
 - а) са събрани достатъчно експлоатационни данни, необходими за изпитване на параметъра на следене.

За параметри на следене, които трябва да отговарят на и да проследяват и доставят данни за това отношение съгласно точка 3.6.1 от допълнение 1 към приложение XI, достатъчно експлоатационни данни за дадено превозно средство означава знаменател, който отговаря на критериите, посочени по-долу. Както е определено в точки 3.3 и 3.5 от допълнение 1 към приложение XI, за параметър на следене, който трябва да се подложи на изпитване, знаменателят трябва да е равен или по-голям от една от следните стойности:

 - i) 75 за параметри на следене на системата за бензинови пари, на системата за вторичен въздух и за параметри на следене с увеличен знаменател в съответствие с точка 3.3.2 букви а), б) или в) от допълнение 1 към приложение XI (например параметри на следене за пускане при студен двигател, на климатична система и т.н.), или
 - ii) 25 за параметри на следене на филтъра за частици и на катализатора на окисляването, използващи увеличен знаменател в съответствие с точка 3.3.2, буква г) от допълнение 1 към приложение XI, или
 - iii) 150 за параметри на следене на катализатора, кислородния датчик, рецикулацията на отработили газове, системата за променливо газоразпределение и всички останали компоненти;
 - б) не са били подлагани на неправомерна външна употреба или намеса или са оборудвани с допълнителни или изменени части, което би довело до това системата за бордова диагностика да не отговаря на изискванията на приложение XI.
- 2.3. Трябва да има сервизна документация, удостоверяваща, че превозното средство е поддържано правилно, т.е. е било подложено на сервизни обслужвания съгласно препоръките на производителя.
- 2.4. Превозното средство не показва признаци на неправилно използване (напр. за състезателни цели, претоварване, зареждане с неподходящо гориво и др.), или други фактори (напр. вмешателство), които биха могли да повлияят на показателите на емисиите. Вземат се под внимание кодовете за неизправност и данните за пробег, запазени в компютъра. Превозното средство не се избира за изпитване, ако запазената в компютъра информация показва, че то е било използвано след възникване на код за неизправност и не е бил извършен своевременно ремонт.
- 2.5. Не трябва да е извършван неразрешен съществен ремонт на двигателя или на превозното средство.
- 2.6. Съдържанието на олово и сяр в проба гориво, взета от резервоара на превозното средство, трябва да отговаря на действащите стандарти, посочени в Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾ и не трябва да има доказателства за използването на неподходящо гориво. Могат да бъдат извършени проверки в изпускателната уредба.
- 2.7. Не трябва да има признаци за проблеми, които биха могли да изложат на опасност персонала в лабораторията.
- 2.8. Всички компоненти на системата против замърсяване в превозното средство трябва да отговарят на действащото типово одобрение.

(1) ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58.

3. ДИАГНОСТИКА И ПОДДРЪЖКА

Диагностиката и всяка друга необходима обичайна поддръжка на превозните средства, одобрени за изпитване, трябва да се извършва преди да се измерят емисиите от изпускателната уредба в съответствие с процедурата, определена в точки 3.1—3.7.

- 3.1. Извършват се следните проверки: проверки на въздушния филтър, на всички задвижващи ремъци, нивото на всички течности, капачката на радиатора, на целостта на всички гъвкави тръбопроводи под налягане и електрическите проводници, свързани със системата против замърсяване; проверки за неправилни регулировки на и/или вмешателство върху компонентите на запалването, дозирането на гориво и устройството за контрол на замърсяването. Всички несъответствия трябва да бъдат документирани.
- 3.2. Проверява се нормалното функциониране на СБД. Всички признаци за неправилно функциониране в паметта на СБД трябва да бъдат документирани и да се извършат необходимите ремонти. В случай че се задейства индикатор за неизправност на по време на цикъла за предварителна подготовка, повредата може да бъде идентифицирана и отстранена. Изпитването може да бъде повторено и да бъдат използвани резултатите на ремонтираното превозно средство.
- 3.3. Запалителната система трябва да бъде проверена и дефектните части да се подменят, например запалителни свещи, електрически проводници и т.н.
- 3.4. Трябва да бъде проверено сгъстяването. В случай, че резултатът е незадоволителен, превозното средство не се приема.
- 3.5. Параметрите на двигателя трябва да се проверят съгласно спецификациите на производителя и да се регулират при необходимост.
- 3.6. Ако в рамките на 800 km превозното средство трябва да премине през планово техническо обслужване, то трябва да се проведе съгласно инструкциите на производителя. Независимо от показанието на километропоказателя, при желание на производителя масленият и въздушният филтър могат да се сменят.
- 3.7. При приемане на превозното средство горивото трябва да се замени със съответното еталонно гориво за изпитване на емисиите, освен когато производителят се съгласи да се използва гориво от търговската мрежа.

4. ИЗПИТВАНЕ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

- 4.1. Когато е необходимо да се направи проверка на превозни средства, се извършва изпитване за измерване на емисиите им в съответствие с Приложение III, върху превозни средства, преминали предварителна подготовка и избрани в съответствие с изискванията в раздели 2 и 3 на настоящото допълнение. Това изпитване включва единствено измерването на бройната концентрация на частиците в емисиите на превозни средства, получили одобрение съгласно нормата за емисии Евро 6 в категории W, X и Y, както са определени в таблица 1 от допълнение 6 към приложение I. Подготвителни цикли в допълнение на тези, определени в точка 5.3 на приложение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, се разрешават единствено ако са представителни за нормално шофиране.
- 4.2. Превозни средства, оборудвани със СБД, могат да бъдат проверявани за нормалното функциониране на индикацията за неизправности и др., свързани с нивата на емисиите (напр. граничните стойности на индикацията за неизправности, определени в приложение XI), сравнено с типово одобрените спецификации.
- 4.3. СБД може да бъде проверявана например за нива на емисиите над действащите гранични стойности, без да е налице индикация за неизправност, за системно погрешно задействане на индикатора за неизправност и за компоненти на СБД с установени дефекти или с влошено качество.
- 4.4. Когато компонент или система работят по начин, който не е включен в сертификата за одобряване на типа и/или в информационния пакет за този тип превозно средство, и когато съгласно член 13, параграфи 1 или 2 от Директива 2007/46/ЕО не се разрешава такова отклонение, а СБД не отчита неизправност, този компонент или система не трябва да се подменят преди изпитване за емисиите, освен ако не е установено, че компонентът или системата са били подложени на неправомерна употреба или намеса или повредени по начин, който не позволява СБД да установи произтичащата от това неизправност.

5. ОЦЕНКА НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ЕМИСИИ

- 5.1. Резултатите от изпитванията се подлагат на процедурата за оценяване в съответствие с допълнение 2.
- 5.2. Резултатите от изпитванията не трябва да се умножават по коефициенти на влошаване.

6. ПЛАН ЗА КОРИГИРАЩИ МЕРКИ

- 6.1. Органът за одобрение на типа изисква от производителя да представи план за коригиращи действия с оглед да се отстрани това състояние на несъответствие, когато:
 - 6.1.1. явно надвишаващи пределните стойности относно емисиите от следните условия:
 - а) условията, определени в точка 3.2.3 на допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, и ако одобряващият орган и производителят са съгласни, че наднормените емисии се дължат на същата причина; или
 - б) условията, определени в точка 3.2.4 на допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, ако одобряващият орган е установил, че наднормените емисии се дължат на същата причина.

- 6.1.2. За IUPRM за конкретен параметър на следене са спазени следните статистически условия в извадката за изпитване, чийто размер се определя съгласно точка 3.5 на настоящото приложение:
- а) За превозни средства, сертифицирани за отношение 0,1 в съответствие с точка 3.1.5 от допълнение 1 към приложение XI, събираните от превозните средства данни показват поне за един параметър на следене M в извадката за изпитване, че или средното отношение при работа в реални условия на извадката за изпитване е по-малко от 0,1, или че за 66 % или повече от превозните средства, съставляващи извадката за изпитване отношението при работа в реални условия е по-малко от 0,1.
 - б) За превозни средства, сертифицирани за пълни отношения в съответствие с точка 3.1.4 от допълнение 1 към приложение XI, събираните от превозните средства данни показват поне за един параметър на следене M в извадката за изпитване, че или средното отношение при работа в реални условия в извадката за изпитване е по-малко от стойността на $\text{Testmin}(M)$, или че за 66 % или повече от превозните средства, съставляващи извадката за изпитване, отношението при работа в реални условия е по-малко от $\text{Testmin}(M)$.
- Стойността на $\text{Test min}(M)$ е, както следва:
- i) 0,230, ако параметърът на следене M трябва да има отношение при работа в реални условия от 0,26;
 - ii) 0,460, ако параметърът на следене M трябва да има отношение при работа в реални условия от 0,52;
 - iii) 0,297, ако параметърът на следене M трябва да има отношение при работа в реални условия от 0,336, съгласно точка 3.1.4 от допълнение 1 на приложение XI.
- 6.2. Планът за коригиращи мерки трябва да бъде предоставен на органа, издаващ типовото одобрение, не по-късно от 60 работни дни, считано от датата на уведомлението, посочено в точка 6.1. Орган, издаващ одобрение на тип, обявява в срок от 30 работни дни дали одобрява или не одобрява плана за коригиращи мерки. Ако обаче производителят може да убеди компетентния одобряващ орган, че е необходимо повече време за проучване на несъответствието с цел предоставяне на план за коригиращи мерки, тогава срокът се удължава.
- 6.3. Коригиращите мерки важат за всички превозни средства, за които има вероятност да бъдат засегнати от същата неизправност. Преценява се необходимостта от промени на документите за одобряване на типа.
- 6.4. Производителят предоставя екземпляр от всички съобщения, отнасящи се до плана за коригиращи мерки, и също води отчет за кампанията за отстраняване на дефектите на продукцията и предоставя периодични отчети за състоянието пред одобряващия орган.
- 6.5. Планът за коригиращи мерки включва изискванията, определени в точки 6.5.1—6.5.11. Производителят трябва да даде уникално идентификационно име или номер на плана за коригиращи мерки.
- 6.5.1. Описание на всеки тип превозно средство, включен в плана за коригиращи мерки.
- 6.5.2. Описание на специфичните модификации, изменения, ремонти, корекции, настройки или други промени, които трябва да се извършат с цел привеждане в съответствие на превозните средства, включително кратко описание на данните и на техническите проучвания в подкрепа на решението на производителя да предприеме конкретните за случая мерки за отстраняване на несъответствието.
- 6.5.3. Описание на начина, по който производителят уведомява собствениците на превозните средства.
- 6.5.4. Описание на правилната поддръжка или експлоатация, ако има такива, които производителят поставя като условие за правото на ремонт по плана за коригиращи мерки, както и обяснение на мотивите на производителя да наложи такива условия. Не могат да се налагат никакви условия за поддръжка или експлоатация, освен ако не е възможно да се докаже, че те са свързани с несъответствието и коригиращите мерки.
- 6.5.5. Описание на процедурата за отстраняване на несъответствието, която трябва да се следва от собствениците на превозните средства. Това описание трябва да включва дата, след която могат да се предприемат коригиращите мерки, предполагаемото време за ремонта в сервиза, както и мястото, където той може да се извърши. Ремонтът трябва да бъде извършен своевременно, в разумен срок след предаването на превозното средство.
- 6.5.6. Копие от информацията, изпратена на собственика на превозното средство.
- 6.5.7. Кратко описание на системата, която използва производителят, за да гарантира доставянето на достатъчно компоненти или системи за изпълнение на коригиращите операции. Трябва да се посочи датата, на която ще са налични достатъчно компоненти или системи за започване на кампанията.
- 6.5.8. Копие от всички инструкции, които трябва да бъдат изпратени на онези лица, които ще извършат ремонта.
- 6.5.9. Описание на въздействието на предлаганите коригиращи мерки върху емисиите, разхода на гориво, управляемостта и безопасността на всеки тип превозно средство, включен в плана за коригиращи мерки, заедно с данни и технически проучвания, които подкрепят тези заключения.
- 6.5.10. Всякаква друга информация, отчети или данни, които органът за одобряване на типа може да прецени за необходими за оценка на плана за коригиращи мерки.
- 6.5.11. Когато планът за коригиращи мерки включва извеждане от експлоатация за отстраняване на дефекти, на органа за одобряване на типа се предоставя описание на метода за удостоверяване на извършения ремонт. Когато се използва етикет, се предоставя също и образец от него.

- 6.6. От производителя може да се изиска да проведе разумно проектирани и необходими изпитвания на компоненти и превозни средства, които са били променени, ремонтирани или модифицирани съгласно предложение, с цел демонстриране ефективността на промяната, ремонта, или модификацията.
 - 6.7. Производителят е отговорен за воденето на документация за всяко върнато и ремонтирано превозно средство, както и за сервиза, в който е извършен ремонтът. При поискване, на органа за одобряване на типа трябва да бъде предоставен достъп до документацията за период от 5 години от осъществяването на плана за коригиращи мерки.
 - 6.8. Ремонтът и модификациите или добавянето на ново оборудване трябва да бъдат отразени в сертификат, предоставен от производителя на собственика на превозното средство.
-

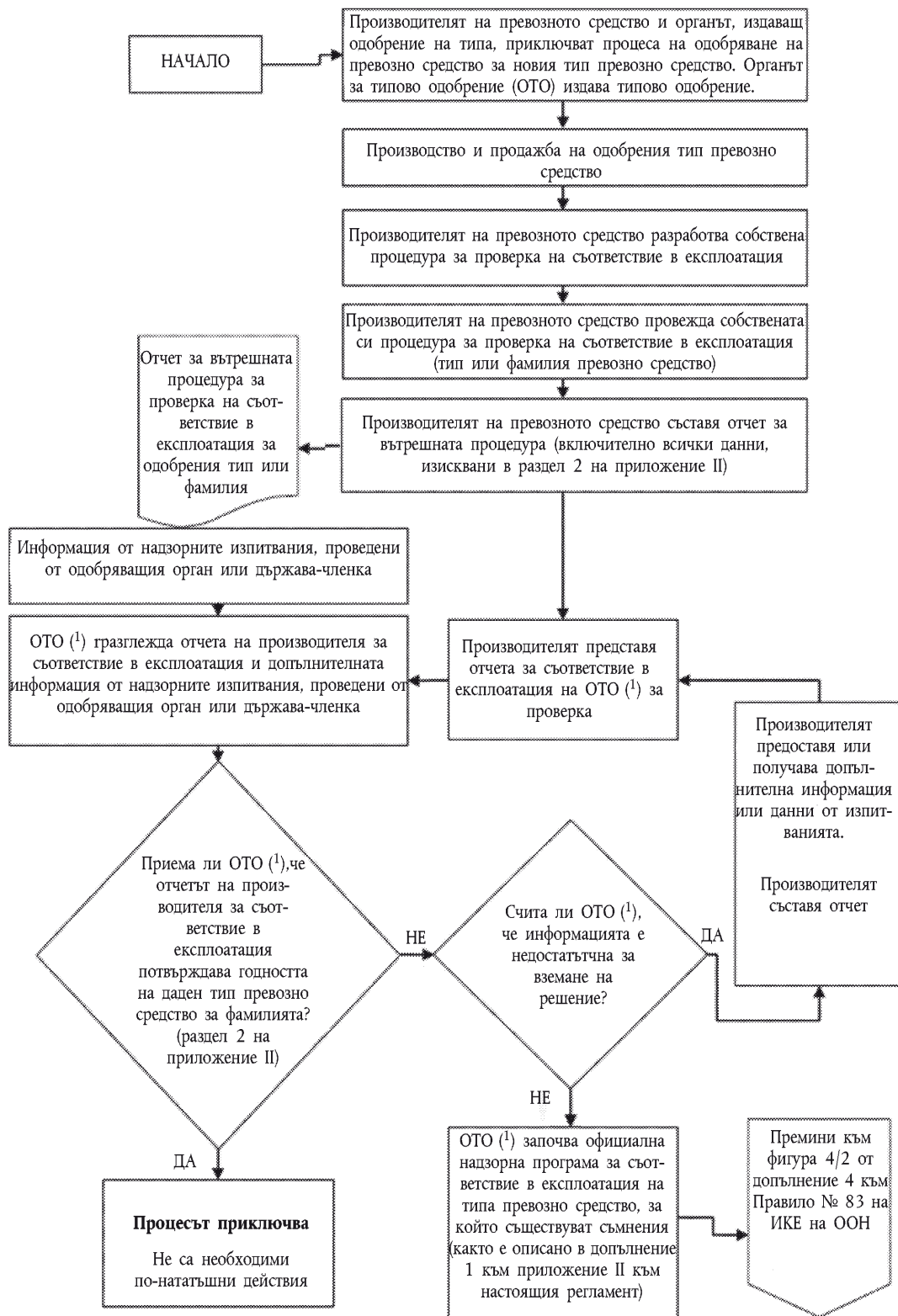
Допълнение 2

Статистическа процедура за изпитване на съответствието на превозни средства в експлоатация по отношение на емисиите от изпускателната уредба

1. Настоящата процедура се използва за проверка на изискванията за съответствие на превозните средства в експлоатация при изпитване от тип 1. Прилага се съответният статистически метод, определен в допълнение 4 към Правило № 83 на ИКЕ на ООН, като важат изключенията, описани в раздели 2—9 от настоящото допълнение.
2. Бележка 1 не се прилага.
3. Точка 3.2 се разбира, както следва:

Дадено превозно средство се определя като източник на замърсяване, когато са изпълнени условията, посочени в точка 3.2.2.
4. Точка 3.2.1 не се прилага.
5. В точка 3.2.2, препратката към ред Б на таблицата в точка 5.3.1.4 се разбира като препратка към таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 5, и към таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 6.
6. В точки 3.2.3.2.1 и 3.2.4.2, препратката към раздел 6 на допълнение 3 се разбира като препратка към раздел 6 на допълнение 1 към приложение II към настоящия регламент.
7. В бележки 2 и 3 препратката към ред А на таблицата в точка 5.3.1.4 се разбира като препратка към таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 5, и към таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 6.
8. В точка 4.2, препратката към точка 5.3.1.4 се разбира като препратка към таблица 1 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 5, и към таблица 2 от приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 за превозни средства, отговарящи на норма Евро 6.
9. Фигура 4/1 се заменя със следната фигура:

„Фигура 4/1



(1) В този случай ОТО е одобряващият орган, издал типовото одобрение, съгласно настоящия регламент.“

Допълнение 3

Отговорности за съответствие в експлоатация

1. Процесът на проверка на съответствието в експлоатация е онагледен на фигура.1.
2. Производителят трябва да събере всичката необходима информация, за да отговори на изискванията на настоящото приложение. Одобряващият орган може също така да вземе предвид информация от надзорни програми.
3. Одобряващият орган провежда всички процедури и изпитвания, които са необходими да гарантират, че са изпълнени изискванията относно съответствието в експлоатация (етапи 2—4).
4. В случай, че възникнат различия или разногласия при оценката на предоставената информация, одобряващият орган отправя искане за разяснение към техническата служба, провела изпитването за одобряване на типа.
5. Производителят трябва да състави и изпълни план за коригиращи мерки. Този план трябва да бъде одобрен от одобряващия орган преди неговото изпълнение (етап 5).

Фигура 1

Онагледяване на процеса на проверка на съответствието в експлоатация

