

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2021/392 НА КОМИСИЯТА****от 4 март 2021 година****за мониторинг и докладване на данни, свързани с емисиите на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили и от леки търговски превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1014/2010, (ЕС) № 293/2012, (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153 на Комисията****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO<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 <sup>(1)</sup>, и по-специално член 7, параграф 7, член 12, параграф 4, член 13, параграф 4 и член 15, параграф 7 от него,

като има предвид, че:

- (1) Мониторингът и докладването на данни относно леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, е от съществено значение за функционирането на стандартите за емисиите на CO<sub>2</sub>, определени в Регламент (ЕС) 2019/631. Като се има предвид, че Регламентът започна да се прилага на 1 януари 2020 г., е подходящо да се опростят и пояснят разпоредбите, предвидени в регламенти за изпълнение (ЕС) № 1014/2010 <sup>(2)</sup> и (ЕС) № 293/2012 <sup>(3)</sup> на Комисията, и тези разпоредби да се обединят в един-единствен регламент за изпълнение. За докладването на данните за календарната 2020 г. обаче е целесъобразно да се осигури възможност новите и съществуващите разпоредби да се припокриват до 28 февруари 2021 г.
- (2) Необходимо е да се определят процедури за мониторинга и докладването на данни, свързани с нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, които трябва да се следват от компетентните органи на държавите членки и от производителите, както и от Комисията и Европейската агенция за околна среда (ЕАОС).
- (3) Цикълът на мониторинг и докладване, предвиден в член 7 от Регламент (ЕС) 2019/631, се състои от три основни стъпки: органите на държавите членки ежегодно докладват на Комисията предварителните данни въз основа на регистрацията на нови превозни средства през предходната календарна година; Комисията, с подкрепата на ЕАОС, предава тези предварителни данни на съответните производители; производителите проверяват тези данни и, ако е необходимо, уведомяват Комисията за корекции по тях.
- (4) Мерките, които трябва да се предприемат от различните заинтересовани страни като част от тези три стъпки в рамките на съответните срокове, следва да бъдат ясно посочени, така че да се гарантира стабилността и надеждността на окончателния набор от данни, публикуван от Комисията съгласно член 9 от Регламент (ЕС) 2019/631, въз основа на който се определят средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> на даден производител и спазването на целта му за специфични емисии на CO<sub>2</sub>.

<sup>(1)</sup> ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13.

<sup>(2)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 1014/2010 на Комисията от 10 ноември 2010 г. относно наблюдението и докладването на данни за регистрацията на леки автомобили съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 293, 11.11.2010 г., стр. 15).

<sup>(3)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 293/2012 на Комисията от 3 април 2012 г. относно наблюдението и докладването на данни за регистрацията на леки търговски превозни средства съгласно Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 98, 4.4.2012 г., стр. 1).

- (5) В съответствие с член 12 от Регламент (ЕС) 2019/631 Комисията е длъжна от 2021 г. да събира данни за разхода на гориво или енергия в реални условия от леките пътнически автомобили и леките търговски превозни средства, които се отчитат от бордови устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия, както е предвидено в член 4а от Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията <sup>(4)</sup>.
- (6) Такива получени в реални условия данни следва да се събират непосредствено след като станат достъпни, тъй като е изключително важно на възможно най-ранен етап да се определи по какъв начин се изменя във времето разликата между емисиите и разхода на гориво или енергия в реални условия спрямо съответните стойности от одобрението на типа както с оглед проследяване на ефективността на стандартите за емисии на CO<sub>2</sub> по отношение на намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> от превозни средства, така и за информиране на обществеността.
- (7) За да се гарантира, че е възможно да се осъществи достъп до данни за разхода на гориво или енергия в реални условия на възможно най-ранен етап, производителите следва да бъдат задължени да събират такива данни от новите леки пътнически автомобили и новите леки търговски превозни средства, регистрирани на и след 1 януари 2021 г. Тези данни могат да се събират или чрез пряко предаване на данни от превозните средства към производителите, или чрез техните упълномощени търговци или упълномощени ремонтни предприятия, когато превозните средства се откарват за сервиз или ремонт и бордовите данни трябва да бъдат прочетени за други цели. Когато такива данни се предоставят на производител, те следва да се докладват на Комисията, като се започне от данните, свързани с нови превозни средства, регистрирани за първи път в Съюза през 2021 г.
- (8) В съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151 задължението за оборудване на превозните средства с бордови устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия не се прилага за определени производители на малки количества, поради което е подходящо те да бъдат освободени и от задължението да събират и докладват данни, получени в реални условия. Това обаче не следва да възпрепятства производителите на малки количества да предоставят данни, получени в реални условия, ако желаят.
- (9) Държавите членки следва да събират данни за разхода на гориво или енергия в реални условия като част от прегледите за проверка на техническата изправност, извършвани в съответствие с Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета <sup>(5)</sup>. За да се улесни тази задача, е целесъобразно задължението за събиране на получени в реални условия данни да се съгласува с изискванията, предвидени в Директива 2014/45/ЕС, както по отношение на националните графици за прегледите за проверка на техническата изправност, така и за прочита на данни от серийния порт за бордова диагностика на превозните средства. Поради това събирането на данни следва да започне от първите прегледи за проверка на техническата изправност и не следва да се изисква преди 20 май 2023 г., т.е. датата, от която органите и образуванията, извършващи тези прегледи, трябва да бъдат оборудвани с необходимите устройства, например четящи устройства, съгласно тази директива. Държавите членки обаче не следва да бъдат възпрепятствани да представят данни преди тази дата, ако желаят.
- (10) Производителите и държавите членки следва да докладват на Комисията и ЕАОС получените в реални условия данни, събрани през дадена календарна година, като използват процедурите за предаване на данни, осигурени от ЕАОС. Ако не са налични такива данни, какъвто може да е случаят по-специално през първите календарни години след 2021 г., производителите и държавите членки следва да информират Комисията и да представят причините за това.
- (11) Данните за разхода на гориво или енергия в реални условия следва да се събират заедно с идентификационния номер на превозното средство (VIN). От момента на регистриране на превозното средство VIN се счита за част от личните данни и поради това подлежи на изискванията, определени във връзка със защитата на такива данни в Регламент (ЕС)

<sup>(4)</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, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

<sup>(5)</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).

2016/679 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(6)</sup>. Обработването на VIN за целите на Регламент (ЕС) 2019/631 следва да се счита за законосъобразно съгласно член 6, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2016/679. Освен това следва да бъде уточнено, че субектите, участващи в събирането, докладването и обработването на VIN, следва да се считат за администратори на такива данни по смисъла на член 4, точка 7 от Регламент (ЕС) 2016/679, а по отношение на ЕАОС и Комисията — по смисъла на член 3, параграф 8 Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(7)</sup>. Следва да се гарантира също, че за събирането на VIN се използват сигурни средства за комуникация и че субектите на данни, а именно собствениците на превозните средства, са информирани по подходящ начин в съответствие с членове 13 и 14 от Регламент (ЕС) 2016/679.

- (12) Също така следва да бъде уточнено по какъв начин трябва да се използват получените в реални условия данни и VIN, както и срокът, за който различните субекти, участващи в събирането и докладването, следва да запазват тези данни. Тъй като целта е да се проследи как се развиват показателите на превозното средство в реални условия в рамките на неговия експлоатационен срок, следва да се събират данни за период от 15 години за едно и също превозно средство, които се запазват от ЕАОС за период от 20 години. Що се отнася обаче до другите субекти, които събират и докладват данни, те следва да запазват данните само за времето, необходимо за подготовката за предаването им на ЕАОС.
- (13) Събирането на получени в реални условия данни и на VIN следва да бъде напълно прозрачно, поради което собствениците на превозни средства следва да разполагат с възможност да откажат да предоставят тези данни на производителите или по време на прегледите за проверка на техническата изправност. Трябва да се отбележи, че правото на собственика да откаже достъп до данните не се основава на член 21 от Регламент (ЕС) 2016/679 и отказът следва да се счита за валиден само по отношение на данните, събирани за целите на настоящия регламент.
- (14) Данните, които следва да се публикуват в съответствие с член 12, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/631, не следва да позволяват идентифицирането на отделни превозни средства или водачи, а следва да се публикуват само като анонимизиран и обобщен набор от данни без посочване на VIN.
- (15) Въз основа на оценката, посочена в член 12, параграф 3, първа алинея от Регламент (ЕС) 2019/631, Комисията следва да извърши преглед на определени аспекти от разпоредбите относно мониторинга, докладването и публикуването на данните за разхода на гориво или енергия в реални условия, като наред с другото взема под внимание наличието на пряко предаване на данни от превозните средства.
- (16) За да се гарантира наличието на данни за одобрение на типа с цел да се установи процедура за проверка на емисиите на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства в експлоатация, както се изисква съгласно член 13 от Регламент (ЕС) 2019/631, събирането на такива данни съгласно регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152 <sup>(8)</sup> и (ЕС) 2017/1153 <sup>(9)</sup> на Комисията следва да продължи и след като задължението за събиране на такива данни съгласно посочените регламенти спре да се прилага на 1 януари 2021 г.

<sup>(6)</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>(7)</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).

<sup>(8)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1152 на Комисията от 2 юни 2017 г. за установяване на методика за определяне на корелационните параметри, необходими за отразяване на изменението на регламентираната изпитвателна процедура по отношение на леки търговски превозни средства и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 293/2012 (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 644).

<sup>(9)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153 на Комисията от 2 юни 2017 г. за установяване на методика за определяне на корелационните параметри, необходими за отразяване на изменението на регламентираната изпитвателна процедура, и за изменение на Регламент (ЕС) № 1014/2010 (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 679).

- (17) Поради това органите по одобряване на типа следва да гарантират, че данните, свързани с изпитванията, които се извършват в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151, продължат да се записват и предават на Съвместния изследователски център на Комисията, като се използва предвидената от него процедура за сигурно предаване на данни.
- (18) От 1 януари 2021 г. вече няма да е необходимо да се определят емисиите на CO<sub>2</sub> за леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства в съответствие с новия европейски цикъл на движение (NEDC), както е предвидено в регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153, с изключение на хибридни електрически леки пътнически автомобили с външно зареждане, предлагани на пазара до 31 декември 2022 г., когато съответният производител желае да се възползва от облекченията, предвидени в член 5 от Регламент (ЕС) 2019/631.
- (19) Тъй като преходът от стандарти за емисии на CO<sub>2</sub> въз основа на NEDC към стандарти въз основа на хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства, определена в Регламент (ЕС) 2017/1151, ще приключи напълно едва в края на 2023 г., а окончателният доклад ще бъде представен през 2024 г. като част от годишния процес за мониторинг на данните за CO<sub>2</sub>, и по-специално с оглед на разпоредбите относно екологичните иновации и излизашите от серийно производство превозни средства, регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153 следва да останат в сила до края на 2024 г.
- (20) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който представи своите коментари на 14 януари 2021 г.
- (21) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по изменението на климата,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## ГЛАВА 1

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 1

#### Предмет

1. В настоящия регламент се определят подробни правила относно процедурите за мониторинг и докладване от държавите членки и от производителите на данни, свързани с емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, както и на данни относно емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво или енергия от тези превозни средства в реални условия.
2. За целите на установяването на процедурата за проверка на емисиите на CO<sub>2</sub> от превозни средства в експлоатация в съответствие с член 13 от Регламент (ЕС) 2019/631, в настоящия регламент също така се предвижда докладване от компетентните органи на държавите членки на определени данни, които се записват като част от изпитванията за одобряване на типа, извършвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1151.

#### Член 2

#### Определения

В допълнение към определенията, предвидени в член 3 от Регламент (ЕС) 2019/631, се прилагат следните определения:

- а) „подробни данни от мониторинга“ означава подробните данни от мониторинга, определени за леки пътнически автомобили в част Б, раздел 2 от приложение II към Регламент (ЕС) 2019/631 и за леки търговски превозни средства в част В, раздел 2 от приложение III към този регламент;
- б) „обобщени данни от мониторинга“ означава обобщените данни, определени за леки пътнически автомобили в част Б, раздел 1 от приложение II към Регламент (ЕС) 2019/631 и за леки търговски превозни средства в част В, раздел 1 от приложение III към този регламент;

- в) „получени в реални условия данни“ означава данните, посочени в точка 3.1, букви а) и б) и точка 3.2, букви а)—ж) и л) от приложение XXII към Регламент (ЕС) 2017/1151, получени от бордови устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия.

## ГЛАВА 2

### ДОКЛАДВАНЕ НА ДАННИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 7 ОТ РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/631

#### Член 3

##### Обобщени и подробни данни от мониторинга

1. Държавите членки гарантират поддръжката, събирането, контрола, проверката и своевременното предаване на Комисията и на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС) на обобщените и подробните данни от мониторинга.

Държавите членки гарантират, че исканията от ЕАОС за пояснения или корекции на предадените данни се разглеждат незабавно от определените за целта лица за връзка.

2. Обобщените и подробните данни от мониторинга се докладват в два отделни набора от данни съответно за леки пътнически автомобили и за леки търговски превозни средства в съответствие с част Б от приложение II от Регламент (ЕС) 2019/631 и част В от приложение III към този регламент.

3. Държавите членки предават обобщените и подробните данни от мониторинга, като ги прехвърлят по електронен път към централното хранилище за данни (ЦХД), управлявано от ЕАОС. Държавите членки уведомяват Комисията, когато данните бъдат изпратени.

#### Член 4

##### Предварително изчисляване и данни

1. В съответствие с член 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631 Комисията заедно с ЕАОС гарантира, че всеки производител и група от производители, отговорни за нови леки пътнически автомобили или леки търговски превозни средства, регистрирани в Съюза, се уведомяват за предварителното изчисляване на целта им за специфични емисии и на средните им специфични емисии на CO<sub>2</sub>, както и за докладваните от държавите членки данни.

2. Уведомяването за предварителните изчисления и за данните, посочени в параграф 1, се извършва отделно за леки пътнически автомобили и за леки търговски превозни средства и включва записите, които могат да се припишат на този производител въз основа на наименованието на производителя и международния идентификатор на производителя.

3. Централният регистър с данни, посочен в член 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/631, включва всички данни, отчетени от държавите членки, с изключение на идентификационните номера на превозните средства (VIN).

VIN се запазват от ЕАОС за период от 20 години от датата на първото им качване в ЦХД или в хранилището за бизнес данни (ХБД) на ЕАОС.

#### Член 5

##### Данни на производителите

Производителите, които предлагат или възнамеряват да предлагат на пазара на Съюза леки пътнически автомобили или леки търговски превозни средства, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2019/631, незабавно уведомяват Комисията за следната информация и за всички промени по тази информация:

- наименованието на производителя, което посочват или възнамеряват да посочват върху сертификатите за съответствие;
- международния идентификатор на производителя, съответстващ на първите три знака от VIN, който посочват или възнамеряват да посочват върху сертификатите за съответствие;

- в) за целите на уведомяването, посочено в член 7, параграф 4, втора алинея от Регламент (ЕС) 2019/631, името и адреса на лицето за връзка, представлящо производителя, което следва да бъде уведомено за предварителните изчисления и за данните.

Имената и адресите, посочени в буква в), се считат за лични данни по смисъла на Регламент (ЕС) 2018/1725.

#### Член 6

##### **Уведомяване за грешки в данните, използвани за предварителните изчисления**

1. Когато производител проверява предварителните данни в съответствие с член 7, параграф 5, първа алинея от Регламент (ЕС) 2019/631, той използва набора от данни, предоставен за тази цел от ЕАОС.
2. Когато в набора от данни бъде установена грешка, производителят по възможност я коригира и посочва един от следните кодове чрез отделно вписване, озаглавено „Коментар от производителя“, в набора от данни за всеки запис за превозно средство:
  - а) код А, ако записът е променен от производителя;
  - б) код В, ако превозното средство не може да бъде идентифицирано от производителя;
  - в) код С, ако превозното средство не попада в обхвата на Регламент (ЕС) 2019/631;
  - г) код D, ако производителят, на който е приписано превозно средство от категория N1, е производителят на напълно комплектуваното превозно средство, но не и на комплектуваното или некомплектваното базово превозно средство.

За целите на буква б) се счита, че превозното средство не може да бъде идентифицирано, когато VIN липсва или е очевидно грешен.

3. Производителите уведомяват Комисията за всички грешки в съответствие с член 7, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631, като качват пълния коригиран набор от данни в ХБД. Те също така изпращат електронно копие на уведомяването с информационна цел на следните електронни адреси:

EC-CO<sub>2</sub>-LDV-implementation@ec.europa.eu

както и

CO<sub>2</sub>-monitoring@eea.europa.eu

4. Производителите гарантират, че исканията за пояснения или корекции от Комисията или от ЕАОС се разглеждат незабавно от техните лица за връзка, определени в съответствие с член 5, буква в) от настоящия регламент.
5. Когато производител не уведоми Комисията за грешки преди изтичането на тримесечния срок, предвиден в член 7, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2019/631, предварителните стойности, съобщени в съответствие с член 7, параграф 4 от този регламент, се считат за окончателни.

#### Член 7

##### **Докладване на данни, свързани с напълно комплектувани леки търговски превозни средства**

Производителите на базово превозно средство, както е посочено в точка 1.2.2 от приложение III към Регламент (ЕС) 2019/631, предават посочените в тази точка данни, като ги прехвърлят по електронен път към ХБД най-късно в тримесечен срок от уведомяването им за предварителните данни в съответствие с член 4 от настоящия регламент.

## Член 8

**Докладване на емисии на CO<sub>2</sub> на базата на NEDC за целите на член 5 от Регламент (ЕС) 2019/631**

1. Даден производител на нови леки пътнически автомобили, регистрирани през календарната 2021 или 2022 година, с измерени стойности на CO<sub>2</sub> на базата на NEDC под 50 g CO<sub>2</sub>/km, както е предвидено в член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1153, докладва на Комисията тези измерени стойности на CO<sub>2</sub> на базата на NEDC заедно с уведомлението, посочено в член 6 от настоящия регламент.
2. Комисията може да поиска от производителя да предостави съответните сертификати за съответствие и сертификати за одобрение на типа, които потвърждават докладваните стойности на емисиите на CO<sub>2</sub>.

## ГЛАВА 3

**СЪБИРАНЕ И ДОКЛАДВАНЕ НА ПОЛУЧЕНИ В РЕАЛНИ УСЛОВИЯ ДАННИ**

## Член 9

**Събиране и докладване на получени в реални условия данни от производителите**

1. Производителите събират получени в реални условия данни заедно с VIN на нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани на и след 1 януари 2021 г. и оборудвани с бордови устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия съгласно член 4а от Регламент (ЕС) 2017/1151, освен ако собственикът на превозното средство изрично откаже да предостави тези данни на производителя или неговия упълномощен търговец или упълномощено ремонтно предприятие.
2. Когато получените в реални условия данни и VIN не се събират от производителя посредством директно прехвърляне от превозните средства към него, производителят гарантира, че данните се събират и му се предават от неговия упълномощен търговец или упълномощено ремонтно предприятие всеки път, когато превозното средство бъде докарано за обслужване или ремонт или за друга интервенция, като данните трябва да бъдат прочетени от серийния порт за бордова диагностика на превозното средство. Използваният уред или четящо устройство е в състояние да прочете данните, както са записани в бордовото устройство за следене на разхода на гориво и/или енергия. Прочитът на данните се извършва безплатно и не подлежи на специфични условия.

Производителят и по целесъобразност неговият упълномощен търговец или неговото упълномощено ремонтно предприятие гарантират, че за събирането на VIN се използват сигурни средства за комуникация.

3. Считано от 2022 г., на 1 април всяка година производителите докладват на Комисията всички получени в реални условия данни и VIN, събрани през предходната календарна година, както е посочено в таблица 1 от приложението, като ги качват в ХБД.

Ако в една и съща календарна година производителят е събрал няколко записа, свързани с един и същ VIN, получените в реални условия данни, които трябва да се докладват, представляват записът за най-голямото общо изминато разстояние. Получените в реални условия данни за дадено превозно средство се събират за максимален период от 15 години от датата, на която на ЕАОС за първи път са докладвани данни за това превозно средство.

Когато производителят твърди, че получените в реални условия данни не могат да бъдат докладвани или могат да бъдат докладвани само отчасти, той представя на Комисията декларация в този смисъл и посочва причините за това. Декларацията и обосновката се качват в ХБД.

4. Параграфи 1, 2 и 3 не се прилагат за производители на малки количества, както е посочено в член 15, параграф 11 от Регламент (ЕС) 2017/1151.

## Член 10

**Събиране и докладване на получени в реални условия данни от държавите членки**

1. Държавите членки гарантират, че органите или образуванията, посочени в член 4, параграф 2 от Директива 2014/45/ЕС, събират получени в реални условия данни и VIN на нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства, регистрирани на и след 1 януари 2021 г. и оборудвани с бордови устройства за следене на разхода на гориво и/или енергия съгласно член 4а от Регламент (ЕС) 2017/1151.

Считано от 20 май 2023 г., получените в реални условия данни заедно с VIN се събират, когато превозните средства се подлагат на прегледи за проверка на техническата изправност в съответствие с член 5 от Директива 2014/45/ЕС, освен ако собственикът на превозното средство изрично откаже да предостави тези данни.

Получените в реални условия данни се прочитат чрез устройство за свързване с електронния интерфейс на превозното средство, например четящо устройство като посоченото в приложение III към Директива 2014/45/ЕС. Използваното устройство е в състояние да прочете данните, както са записани в бордовото устройство за следене на разхода на гориво и/или енергия.

2. Считано от 2022 г., държавите членки гарантират, че получените в реални условия данни заедно с VIN, както е посочено в таблица 1 от приложението, които са били събрани през предходната календарна година, се докладват на Комисията ежегодно на 1 април, като се качват в ЦХД. Когато не са налични такива данни, в ЦХД се качва декларация в този смисъл, в която се посочват причините, поради които данните не са налични.

Държавите членки гарантират, че получените в реални условия данни за дадено превозно средство се събират за максимален период от 15 години от датата, на която на ЕАОС за първи път са докладвани данни за това превозно средство.

Държавите членки и органите и образуванията, отговарящи за събирането на VIN, гарантират, че за това събиране се използват сигурни средства за комуникация.

#### Член 11

##### Задължения във връзка със защитата на личните данни

1. Следните субекти, отговорни за събирането на VIN и на получените в реални условия данни директно от превозните средства, се считат за администратори на съответните данни по смисъла на член 4, точка 7 от Регламент (ЕС) 2016/679 по отношение на събирането и обработването на VIN:

- а) производителите в случай на пряко предаване на данни от превозните средства към производителя;
- б) упълномощените търговци или упълномощените ремонтни предприятия;
- в) органите или образуванията, отговорни за прегледите за проверка на техническата изправност.

Тези субекти гарантират, че спазват задължението да предоставят информация на собствениците на превозни средства в качеството им на субекти на данни, както е предвидено в член 13 от посочения регламент.

2. Когато VIN са получени по косвен начин от собственика на превозното средство за целите на членове 3, 9 или 10, държавите членки и по целесъобразност производителите гарантират в качеството си на администратори на данните, че спазват задължението да предоставят информация на собствениците на превозни средства, както е предвидено в член 14 от Регламент (ЕС) 2016/679.

3. По отношение на събирането и обработката на VIN за целите на настоящия регламент ЕАОС и Комисията се считат за администратори на данни по силата на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2018/1725.

4. VIN и получените в реални условия данни, събрани в съответствие с членове 9 и 10 от настоящия регламент, не могат да се използват за каквато и да е друга цел, различна от посочената в член 12 от Регламент (ЕС) 2019/631.

5. VIN и получените в реални условия данни, събрани в съответствие с членове 9 и 10, могат да се запазват само за следните периоди:

- а) от производителите: до докладването на данните в съответствие с член 9, параграф 3;
- б) от упълномощените търговци или ремонтни предприятия: до предаването на данните на производителя в съответствие с член 9, параграф 2;
- в) от органите и образуванията, отговорни за прегледите за проверка на техническата изправност: до предаването на данните на ЕАОС или на определения от държавите членки орган за докладване на данните на ЕАОС в съответствие с член 10, параграф 2;
- г) от определените от държавите членки органи за докладване на получените в реални условия данни на ЕАОС: до докладването на данните в съответствие с член 10, параграф 2;



- д) от ЕАОС: за срок от 20 години от датата, на която данните са качени за първи път в ХБД в съответствие с член 9, параграф 3 или в ЦХД в съответствие с член 10, параграф 2.

#### Член 12

##### Публикуване на получени в реални условия данни

Считано от декември 2022 г., Комисията публикува ежегодно анонимизирани и обобщени набори от данни с разбивка по леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, задвижвани от двигатели с вътрешно горене, и хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV) от едни и същи категории, като за всеки производител се включват следните данни:

- а) средният разход на гориво ( $l/100\text{ km}$ ) въз основа на данните, докладвани съгласно членове 9 и 10;
- б) средната консумация на електроенергия ( $kWh/100\text{ km}$ ) въз основа на данните, докладвани съгласно членове 9 и 10;
- в) средните емисии на  $CO_2$  ( $g/km$ ), изчислени въз основа на данните, докладвани съгласно членове 9 и 10;
- г) разликата между средния разход на гориво, посочен в буква а), и средноаритметичната стойност на данните за разхода на гориво, записани в сертификатите за съответствие на същите превозни средства като тези, за които са отчетени данни в реални условия;
- д) разликата между средната консумация на електроенергия, посочена в буква б), и средноаритметичната стойност на данните за консумацията на електроенергия, записани в сертификатите за съответствие на същите превозни средства като тези, за които са отчетени данни в реални условия;
- е) разликата между средните емисии на  $CO_2$  ( $g/km$ ), изчислени в съответствие с буква в), и средноаритметичната стойност на данните за емисиите на  $CO_2$ , записани в сертификатите за съответствие на същите превозни средства като тези, за които са докладвани получени в реални условия данни.

Буква б) и буква д) се прилагат само за OVC-HEV.

#### Член 13

##### Преглед

Въз основа на оценката, посочена в член 12, параграф 3, първа алинея от Регламент (ЕС) 2019/631, Комисията извършва преглед на прилагането на членове 9—12 от настоящия регламент, като по-специално отчита следното:

- а) броя на превозните средства, оборудвани с устройства за пряко предаване на данни;
- б) необходимостта от продължаване на мониторинга и докладването на получени в реални условия данни от производителите;
- в) периода, за който са необходими мониторинг и докладване на получени в реални условия данни;
- г) подходящото ниво на обобщаване на данните, които трябва да бъдат публикувани от Комисията в съответствие с член 12 от настоящия регламент.

#### ГЛАВА 4

##### МОНИТОРИНГ И ДОКЛАДВАНЕ НА ДАННИ ОТ ИЗПИТВАНИЯ, ИЗВЪРШЕНИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2017/1151

#### Член 14

##### Данни от изпитвания

1. Органите по одобряване на типа гарантират, че посочените в таблица 2 от приложението данни се записват за всяко изпитване от тип 1, извършено в съответствие с приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151.

2. Записаните данни се качват в криптиран формат в специално определения за целта сървър на Комисията. Когато данните бъдат качени правилно, сървърът на Комисията изпраща известие до качващия данните субект.
3. Данните от изпитвания не се публикуват.

*Член 15*

**Отмяна**

1. Регламенти за изпълнение (ЕС) № 1014/2010 и (ЕС) № 293/2012 се отменят, считано от 1 март 2021 г.
2. Регламенти за изпълнение (ЕС) 2017/1152 и (ЕС) 2017/1153 се отменят, считано от 1 януари 2025 г.

*Член 16*

**Влизане в сила**

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

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

Съставено в Брюксел на 4 март 2021 година.

*За Комисията*  
*Председател*  
Ursula VON DER LEYEN

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## 1. Събиране и докладване на получени в реални условия данни и на VIN в съответствие с членове 9 и 10

Таблица 1

## Данни, които трябва да се докладват в съответствие с членове 9 и 10

| Параметър  | Мерна единица | Превозни средства от категории M1 и N1  |   |
|--|---------------|---|---|
|  |               | Превозни средства, разполагати само с двигател с вътрешно горене, и хибридни електрически превозни средства без външно зареждане <sup>(1)</sup> | Хибридни електрически превозни средства с външно зареждане <sup>(2)</sup> |
| Идентификационен номер на превозното средство  | -             | √   | √   |
| Общ разход на гориво (за целия срок на експлоатация)   | l             | √   | √   |
| Общо изминато разстояние (за целия срок на експлоатация)   | km            | √   | √   |
| Общ разход на гориво в режим на разреждане на акумулаторната батерия (за целия срок на експлоатация)                               | l             | -   | √   |
| Общ разход на гориво в избираем от водача режим на увеличаване на заряда на акумулаторната батерия (за целия срок на експлоатация) | l             | -   | √   |
| Общ изминат пробег в режим на разреждане на акумулаторната батерия при изключен двигател (за целия срок на експлоатация)           | km            | -   | √   |
| Общ изминат пробег в режим на разреждане на акумулаторната батерия при работещ двигател (за целия срок на експлоатация)            | km            | -   | √   |
| Общ изминат пробег в избираем от водача режим на увеличаване на заряда на акумулаторната батерия (за целия срок на експлоатация)   | km            | -   | √   |
| Обща енергия от мрежата, постъпила в акумулатора (за целия срок на експлоатация)   | kWh           | -   | √   |

<sup>(1)</sup> Задвижвани само с минерално дизелово гориво, биодизел, бензин, етанол или комбинация от тези горива.

<sup>(2)</sup> Задвижвани с електроенергия и минерално дизелово гориво, биодизел, бензин или етанол.

## 2. Докладване на данни в съответствие с член 14

За изпитвания от тип 1, проведени в съответствие с приложение XXI към Регламент (ЕС) 2017/1151, се докладват следните параметри за всяка интерполационна фамилия, т.е. за превозно средство с висока стойност (VN) и, когато е приложимо, превозно средство с ниска стойност (VL) или превозно средство M.

Освен ако в таблица 2 не е посочено друго, когато се провежда повече от едно изпитване от тип 1 на превозно средство с висока или превозно средство с ниска стойност, данните от изпитването се докладват в съответствие със следното:

- в случай на две изпитвания от тип 1 — данните от изпитването с най-високите измерени емисии на CO<sub>2</sub> (при комбиниран цикъл на движение);
- в случай на три изпитвания от тип 1 — данните от изпитването от тип 1 с медианната стойност на измерените емисии на CO<sub>2</sub> (при комбиниран цикъл на движение).

Таблица 2

## Данни от изпитване от тип 1

| №  | Параметри  | Мерна единица     | Източник (освен ако не е посочено друго, всички позовавания са на Регламент (ЕС) 2017/1151)       | Бележки   |
|----|--|-------------------|---|---|
| 1  | Идентификатор на интерполационна фамилия                             | -                 | Раздел II, точка 0 от сертификата за одобрение на типа, предоставен в приложение I, допълнение 4. | Предоставят се данни за всяка интерполационна фамилия от одобрен тип  |
| 2  | Идентификатор на базова интерполационна фамилия (когато е приложимо) | -                 | -   | Посочва се идентификаторът на базовата интерполационна фамилия, ако данните от изпитването са били определени за друга интерполационна фамилия                              |
| 3  | Разширение на одобрение на типа                                      | -                 | ЕО сертификат за одобрение на типа  | 0 = Не   1 = Да – ако изпитването се провежда с цел разширяване на одобрението на типа  |
| 4  | Тип на задвижването  | -                 |   | Превозни средства само с ДВГ, хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV), хибридни електрически превозни средства без външно зареждане (NOVC-HEV) |
| 5  | Категория и клас на превозното средство                              |                   | Точка 0.4 от допълнение 3 към приложение I към  | M1 или N1, клас 1, 2 или 3  |
| 6  | Тип на запалването   |                   | Точка 3.2.1.1 от допълнение 3 към приложение I  | Принудително запалване или запалване чрез сгъстяване  |
| 7  | Брой цилиндри  | -                 | Точка 3.2.1.2 от допълнение 3 към приложение I  | Ако броят не е посочен, се приема, че е 4   |
| 8  | Ход на буталото  | mm                | Точка 3.2.1.2.2 от допълнение 3 към приложение I  |   |
| 9  | Работен обем на двигателя  | cm <sup>3</sup>   | Точка 3.2.1.3 от допълнение 3 към приложение I  |   |
| 10 | Номинална мощност на двигателя                                       | kW                | Точка 3.2.1.8 от допълнение 3 към приложение I  |   |
| 11 | Честота на въртене на двигателя при номинална мощност                | min <sup>-1</sup> | Точка 3.2.1.8 от допълнение 3 към приложение I  | Честота на въртене на двигателя при максимална ефективна мощност  |
| 12 | Вид гориво   | -                 | Точка 3.2.2.1 от допълнение 3 към приложение I  | Дизелово гориво/бензин/ВНГ/ПГ или биотетан/етанол (Е85)/биодизел/водород  |
| 13 | Двугоривно превозно средство   | -                 | Точка 3.2.2.4 от допълнение 3 към приложение I  | 0 = Не   1 = Да<br>В случай на двугоривни превозни средства, резултатите от изпитването се представят за двата вида гориво (2 образца за въвеждане на данни)                |

|    |  |                       |  |  |
|----|--|-----------------------|--|--|
| 14 | Максимална изходна мощност на всяка електрическа машина (P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4) (*)             | kW                    | Точка 3.3.1.1.1 от допълнение 3 към приложение I   | OVC-HEV и NOVC-HEV   |
| 15 | Брой електрохимични елементи на ПСНЕ   | -                     | Точка 3.3.2.1 от допълнение 3 към приложение I   | OVC-HEV и NOVC-HEV   |
| 16 | Капацитет на работния акумулатор   | Ah                    | Точка 3.4.4.5 от допълнение 3 към приложение I   | Капацитет на акумулаторната батерия за ниско напрежение  |
| 17 | Номинално напрежение на алтернатора  | V                     | Точка 3.4.4.5 от допълнение 3 към приложение I   | Номинално напрежение на алтернатора (задължително за превозни средства, разполагащи само с ДВГ)  |
| 18 | Размери на гумите (предни/задни)   | -                     | Параметри на изпитваното превозно средство по точка 3.5.7.1 от допълнение 3 към приложение I | Код на гумите (напр. P195/55R1685H), монтирани на изпитваното превозно средство  |
| 19 | Коефициент на съпротивление при движение F0  | N                     | Точка 3.5.7.1, допълнение 3 към приложение I   | VH и VL (ако е приложено)  |
| 20 | Коефициент на съпротивление при движение F1  | N/(km/h)              | Точка 3.5.7.1, допълнение 3 към приложение I   | VH и VL (ако е приложено)  |
| 21 | Коефициент на съпротивление при движение F2  | N/(km/h) <sup>2</sup> | Точка 3.5.7.1, допълнение 3 към приложение I   | VH и VL (ако е приложено)  |
| 22 | Тип на предавателната кутия  | -                     | Точка 4.5.1 от допълнение 3 към приложение I   | Автоматична/ръчна/безстепенна (CVT)/планетна   |
| 23 | Предавателни отношения в предавателната кутия  | -                     | Точка 4.6 от допълнение 3 към приложение I   | Поотделно за всяка предавка  |
| 24 | Крайни предавателни отношения  | -                     | Точка 4.6 от допълнение 3 към приложение I   | Ако превозното средство има повече от едно крайно предавателно отношение, стойностите се въвеждат за всяка предавка поотделно                |
| 25 | Стойности на допълнителния коефициент на безопасност (ASM)   | %                     | Точка 4.6.1.7.1 от допълнение 3 към приложение I   | Стойностите се докладват, ако се използват за изчисляване на превключването на предавките  |
| 26 | Задвижващи колела  | -                     | Точка 1.7 от допълнение 4 към приложение I   | Задвижване с две колела, задвижване с четири колела  |
| 27 | Емисии на CO <sub>2</sub> в режим на разреждане на акумулаторната батерия (при комбиниран цикъл на движение) | gCO <sub>2</sub> /km  | Точка 2.5.3.2 от допълнение 4 към приложение I   | Само хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV)<br>В случай на 2 или 3 изпитвания се предоставят всички резултати. |
| 28 | Емисии на CO <sub>2</sub> , претеглени за комбиниран цикъл на движение (измерени)                            | gCO <sub>2</sub> /km  | Точка 2.5.3.3 от допълнение 4 към приложение I   | Само хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV)<br>В случай на 2 или 3 изпитвания се предоставят всички резултати. |
| 29 | Емисии на CO <sub>2</sub> , претеглени за комбиниран цикъл на движение (обявени)                             | gCO <sub>2</sub> /km  | Точка 2.5.3.3 от допълнение 4 към приложение I   | Само хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV)  |

|    |   |                      |  |   |
|----|---|----------------------|--|---|
| 30 | Еквивалентен пробег в изцяло електрически режим на задвижване (EAER) при комбиниран цикъл                                   | km                   | Точка 2.5.3.7.2 от допълнение 4 към приложение I                   | Само хибридни електрически превозни средства с външно зареждане (OVC-HEV)   |
| 31 | Честота на въртене на двигателя на празен ход   | min <sup>-1</sup>    | Точка 1.1.2 от допълнение 8а към приложение I                      | Честота на въртене на празен ход в горещо състояние   |
| 32 | Коефициенти на Willan (за ДВГ) за емисии на CO <sub>2</sub>   | gCO <sub>2</sub> /MJ | Точка 1.1.3 от допълнение 8а към приложение I                      | Стойност съгласно таблица А6.Аpp2/3, използвана за корекция на RCB  |
| 33 | Капацитет на тяговата система ПСНЕ  | Ah                   | Точка 1.1.10 от допълнение 8а към приложение I                     | OVC-HEV и NOVC-HEV  |
| 34 | Тип технология на тяговата система ПСНЕ   | -                    | Точка 1.1.10 от допълнение 8а към приложение I                     | OVC-HEV и NOVC-HEV  |
| 35 | Напрежение на тяговата система ПСНЕ, номинално или в динамични редове   | V                    | Точка 1.1.10 от допълнение 8а към приложение I                     | OVC-HEV и NOVC-HEV<br>Номинални стойности или стойности снетни в динамични редове, използвани за изпитването (при честота 20 Hz)                                |
| 36 | Изпитвателна маса   | kg                   | Приложение I, допълнение 8а, точка 1.2.1 за VH и точка 1.3.1 за VL | VH и VL (ако е приложено)   |
| 37 | Брой на осите на динамометричния стенд по време на изпитването  | -                    | Точка 2.1 от допълнение 8а към приложение I                        | Конфигуриране на динамометричния стенд по време на изпитване от тип 1 (с 1 ос, с 2 оси) за VH/VL  |
| 38 | Ток на алтернатора (преобразувател на постоянен в постоянен ток — страната с ниско напрежение — в случая на NOVC и OVC HEV) | A                    | Измерено при изпитване от тип 1                                    | Масив: 1 Hz, стъпка 0,1 A, външен измервателен уред, синхронизиран с динамометричния стенд  |
| 39 | Коефициент на регенериране K <sub>r</sub> , с умножение/със събиране  | -                    | Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I                  | Емисии на CO <sub>2</sub> ; при превозни средства без система с периодично регенериране стойността се приема за равна на 1                                      |
| 40 | Измерена стойност на CO <sub>2</sub> при ниска фаза   | gCO <sub>2</sub> /km | Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I                  | Некоригирана измерена стойност M <sub>CO<sub>2</sub></sub> <sub>p,1</sub> при ниска фаза (стойност на запазване на заряда в случай на NOVC-HEV и OVC-HEV)       |
| 41 | Измерена стойност на CO <sub>2</sub> при средна фаза  | gCO <sub>2</sub> /km | Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I                  | Некоригирана измерена стойност M <sub>CO<sub>2</sub></sub> <sub>p,1</sub> при средна фаза (стойност на запазване на заряда в случай на NOVC-HEV и OVC-HEV)      |
| 42 | Измерена стойност на CO <sub>2</sub> при висока фаза  | gCO <sub>2</sub> /km | Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I                  | Некоригирана измерена стойност M <sub>CO<sub>2</sub></sub> <sub>p,1</sub> при висока фаза (стойност на запазване на заряда в случай на NOVC-HEV и OVC-HEV)      |
| 43 | Измерена стойност на CO <sub>2</sub> при свръхвисока фаза   | gCO <sub>2</sub> /km | Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I                  | Некоригирана измерена стойност M <sub>CO<sub>2</sub></sub> <sub>p,1</sub> при свръхвисока фаза (стойност на запазване на заряда в случай на NOVC-HEV и OVC-HEV) |

|    |   |                      |   |   |
|----|---|----------------------|---|---|
| 44 | Измерена стойност на CO <sub>2</sub> (при комбиниран цикъл на движение)   | gCO <sub>2</sub> /km | Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I   | Некоригирана измерена стойност M <sub>CO<sub>2</sub>,c.1</sub> при пълен цикъл (стойност на запазване на заряда в случай на NOVC-HEV и OVC-HEV). В случай на 2 и 3 изпитвания се предоставят всички резултати от измерванията.  |
| 45 | Коригирана измерена стойност на CO <sub>2</sub> (при комбиниран цикъл на движение)  | gCO <sub>2</sub> /km | Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I   | Комбиниран измерен стойности на емисиите на CO <sub>2</sub> за превозно средство H и L след извършване на всички приложими корекции, M <sub>CO<sub>2</sub>,c.5</sub> . В случай на 2 и 3 изпитвания се предоставят всички коригирани резултати от измерванията. В случай на OVC-HEV и NOVC-HEV това е режим на запазване на заряда на акумулаторната батерия. |
| 46 | Обявена стойност на CO <sub>2</sub>   | gCO <sub>2</sub> /km | Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I   | Обявени от производителя стойности  |
| 47 | Корекционен коефициент за фамилията ATCT  | -                    | Точка 2.1.1.2.2 от допълнение 8а към приложение I   | Корекционен коефициент за фамилията ATCT (корекция при 14 °C)   |
| 48 | Разход на гориво по време на изпитване от тип 1, регистриран от бордовото устройство за следене на разхода на гориво (OBFCEM) | l                    | Точка 2.1.1.3.1 от допълнение 8а към приложение I   | Разход на гориво по време на изпитването (стойност на запазване на заряда в случай на NOVC-HEV и OVC-HEV). В случай на 2 и 3 изпитвания се предоставят всички резултати.  |
| 49 | Индекс на преходния цикъл   | -                    | Точка 2.1.1.4.1.4 от допълнение 8а към приложение I   | За OVC-HEV се посочва индексът на преходния цикъл   |
| 50 | Номинално напрежение на тяговата система ПСНЕ   | V                    | Точка 1.1.10 от допълнение 8а към приложение I  | За акумулаторната батерия за ниско напрежение, както е описано в допълнение 2 към подприложение 6 към приложение XXI  |
| 51 | Корекция на RCB   |                      |   | Извършена ли е корекция?<br>0 = Не   1 = Да   |
| 52 | Корекционен коефициент на RCB   | (g/km)/(Wh/km)       | Точка 2.1.1.2.1 от допълнение 8а към приложение I   | NOVC-HEV и OVC-HEV  |
| 53 | Разход на гориво  | l/100km              | Определеното в съответствие с точка 6 от подприложение 7 към приложение XXI, като са използвани резултатите за ограничените емисии и емисиите на CO <sub>2</sub> от стъпка 2 в таблица A7/1 | Небалансиран разход на гориво при изпитване от тип 1 на превозно средство H и, когато е приложено, на превозно средство L. В случай на две или три изпитвания се докладват всички стойности.  |
| 54 | Време   | s                    | Измереното при изпитване от тип 1   | Масив: Данни от бордовата диагностика и динамометричния стенд, 1 Hz   |

|    |   |                         |  |  |
|----|---|-------------------------|--|--|
| 55 | Профил на скоростта (теоретичен)                                    | km/h                    | Използването при изпитване от тип 1  | Масив: 1 Hz, стъпка 0,1 km/h. Ако не са посочени данни, се използва скоростният профил, определен в точка 6 от подприложение 1 в приложение XXI, и по-специално в таблици A1/7 — A1/9, A1/11 и A1/12               |
| 56 | Профил на скоростта (действителен)                                  | km/h                    | Измереното при изпитване от тип 1  | Масив: Данни от бордовата диагностика и динамометричния стенд, 1 Hz и 10 Hz, стъпка 0,1 km/h.  |
| 57 | Предавка (теоретична)   | -                       | Използването при изпитване от тип 1 въз основа на изчисленията, определени в подприложение 2 към приложение XXI. | Масив: 1 Hz. Задължително за превозни средства с ръчно превключване на предавките  |
| 58 | Честота на въртене на двигателя                                     | min <sup>-1</sup>       | Измереното при изпитване от тип 1  | Масив: 1 Hz, стъпка 10 min <sup>-1</sup> , данни от бордовата диагностика  |
| 59 | Температура на охлаждащата течност на двигателя                     | °C                      | Измереното при изпитване от тип 1  | Масив: Данни от бордовата диагностика, 1 Hz, стъпка 1 °C   |
| 60 | Ток от работния акумулатор  | A                       | Измереното при изпитване от тип 1  | Масив: 1 Hz, стъпка 0,1 A, външен измервателен уред, синхронизиран с динамометричния стенд   |
| 61 | Изчислена стойност на товара  | -                       | Измереното при изпитване от тип 1  | Масив: Данни от бордовата диагностика, честота поне 1 Hz (възможни са по-високи честоти, стъпка 1 %) измерване при изпитване   |
| 62 | Ток на тяговата система ПСНЕ  | A                       | Измереното при изпитване от тип 1  | Стойности, снемани в динамични редове при честота 20 Hz, използвани за изпитването (изпитванията), повторно снети при 1 Hz, задължително за NOVC-HEV и OVC-HEV   |
| 63 | Дебит на горивото на двигателя                                      | g/s                     | Измереното при изпитване от тип 1  | Моментна стойност на сигнала, записван за изпитването (стойност на запазване на заряда в случай на NOVC-HEV и OVC-HEV)   |
| 64 | Дебит на горивото на двигателя                                      | l/h                     | Измереното при изпитване от тип 1  | Също като по-горе  |
| 65 | Дебит на горивото в превозното средство                             | g/s                     | Измереното при изпитване от тип 1  | Също като по-горе  |
| 66 | Крива на мощността при пълно натоварване за превозни средства с ДВГ | kW на min <sup>-1</sup> | Декларация на производителя  | Кривата на мощността при пълно натоварване за диапазона на честотата на въртене на двигателя от n idle до n rated или n max или n dv (n gvm <sub>max</sub> ) × v max, като се взема по-високата от двете стойности |
| 67 | Първоначално състояние на заряда на тяговата система ПСНЕ           | %                       | Декларация на производителя  | Начално състояние на зареждане (SOC) на тяговата ПСНЕ в състояние на запазване на заряда на акумулаторната батерия (за OVC-HEV и NOVC-HEV)   |



|    |   |     |                             |   |
|----|---|-----|-----------------------------|---|
| 68 | Разход на гориво на празен ход на двигателя                 | g/s | Декларация на производителя | Разход на гориво на празен ход в горещо състояние   |
| 69 | Максимална мощност на алтернатора                           | kW  | Декларация на производителя |   |
| 70 | КПД на алтернатора  | -   | Декларация на производителя | Стойност по подразбиране = 0,67   |
| 71 | Хидротрансформатор  | -   | Декларация на производителя | 0 = Не, 1 = Да; Използва ли превозното средство хидротрансформатор?   |
| 72 | Горивоспестяваща предавка на автоматична предавателна кутия | -   | Декларация на производителя | 0 = Не, 1 = Да  |
| 73 | Турбокомпресор или компресор с механично задвижване         | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Оборудван ли е двигателят с някакъв вид система за принудително пълнене?  |
| 74 | Старт/стоп  | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Оборудвано ли е превозното средство със система старт/стоп?   |
| 75 | Рекупериране на спирателната енергия                        | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Оборудвано ли е превозното средство с технологии за рекупериране на енергия?  |
| 76 | Регулируемо управление на клапаните                         | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Оборудван ли е двигателят с регулируемо управление на клапаните?  |
| 77 | Топлинно регулиране   | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Оборудвано ли е превозното средство с технологии за активно регулиране на температурата в предавателната кутия?               |
| 78 | Директно впръскване/ Впръскване в смукателния колектор      | -   | Декларация на производителя | 0 = Впръскване в смукателния колектор<br>1 = Директно впръскване  |
| 79 | Работа с бедна смес   | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Използва ли двигателят работа с бедна смес?   |
| 80 | Система за изключване на цилиндри                           | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Използва ли двигателят система за изключване на цилиндри? Ако отговорът е „Да“, посочете и отношението на активните цилиндри. |
| 81 | Рециркулация на отработилите газове                         | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Оборудвано ли е превозното средство със система за рециркулация на отработилите газове?                                       |
| 82 | Филтър за прахови частици                                   | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Оборудвано ли е превозното средство с филтър за прахови частици?  |
| 83 | Селективна каталитична редукция                             | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Оборудвано ли е превозното средство със система за селективна каталитична редукция?   |
| 84 | Каталитичен уловител на NOx                                 | -   | Декларация на производителя | 0 = Не   1 = Да — Оборудвано ли е превозното средство с каталитичен уловител на NOx?  |

|    |  |                   |   |  |
|----|--|-------------------|---|--|
| 85 | Конфигурация на хибридно превозно средство (P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4) (*)  | -                 | Декларация на производителя   | Превозното средство разполага ли с електрическа машина, използвана за задвижването му и за генериране на електроенергия в позиция P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4, или комбинация от тези позиции?                            |
| 86 | Максимален изходен въртящ момент на всяка електрическа машина (P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4) (*)   | Nm                | Декларация на производителя   |  |
| 87 | За всяка електрическа машина отношението между нейната честота на въртене и еталонната честота на въртене (P0, P1, P2, P2 планетна, P3 или P4) (*) | -                 | Декларация на производителя   |  |
| 88 | Функция „движение по инерция при включен двигател“   | -                 | Декларация на производителя   | Да/Не. Превозното средство разполага ли с функцията „движение по инерция при празен ход на двигателя“ (позволяваща на двигателя да работи на празен ход, когато превозното средство се движи по инерция, за да се пести гориво)? |
| 89 | Функция „движение по инерция при изключен двигател“  | -                 | Декларация на производителя   | Да/Не. Превозното средство разполага ли с функцията „движение по инерция при спрял двигател“ (позволяваща на двигателя да се изключи, когато превозното средство се движи по инерция, за да се пести гориво)?                    |
| 90 | Превозното средство е некомплектвано   | -                 | Декларация на производителя   | 0 = Не   1 = Да – За некомплектвано превозно средство ли става въпрос?   |
| 91 | Маса на превозното средство в готовност за движение  | kg                | Точка 1.1 от допълнение 4 към приложение I                                  | Маса в готовност за движение на VH и VL (ако е приложимо)  |
| 92 | Ограничена скорост на превозното средство  | km/h              | Избор на параметри за цикъла, точка 1.2.3 от допълнение 8а към приложение I | Посочете дали при изпитване от тип 1 за VH и VL е използвана ограничена скорост (и конкретната стойност) (ако е приложимо)   |
| 93 | Максимална скорост на превозното средство  | km/h              | Избор на параметри за цикъла, точка 1.2.3 от допълнение 8а към приложение I | Посочва се максималната скорост на превозното средство за VH и VL (ако е приложимо)  |
| 94 | Допълнителна информация за изчисляване на превключването на предавките   | min <sup>-1</sup> | Превключване на предавки, точка 1.2.4 от допълнение 8а към приложение I     | Само за превозни средства с ръчно превключване на предавките. Информация за предавателно отношение $n_{min}$ .   |

(\*) P0: електрическата машина е свързана с ремъка на двигателя, поради което честотата на въртене на двигателя се счита за еталонна честота на въртене;

P1: електрическата машина е свързана с колянвия вал на двигателя, поради което честотата на въртене на двигателя се счита за еталонна честота на въртене;

---

P2: електрическата машина е монтирана точно в началото на кинематичната верига на силовото предаване (предавателна кутия или безстепенно предаване), поради което входната честота на въртене на силовото предаване се счита за еталонна честота на въртене;

P2 планетна: електрическата машина е свързана със зъбно колело на планетна зъбна предавка, която не е свързана с двигателя с вътрешно горене или със страните на крайното предаване, посочени тук като „планетната страна“. В този случай предавателното отношение, което следва да се посочи, е отношението между честотата на въртене на електрическата машина и на планетната страна (еталонна честота на въртене), което отразява ефекта на увеличаване/намаляване на честотата на въртене на редукторна предавка;

P3: в кинематичната верига електрическата машина е точно преди крайното предаване на задвижвания мост, поради което входната честота на въртене на задвижвания мост се счита за еталонна честота на въртене (тук се включват и електрически машини, монтирани на зъбно колело на планетна зъбна предавка от страната на крайното предаване). Едно превозно средство може да има до две машини с P3 (една за предния (P3a) и една за задния (P3b) мост);

P4: в кинематичната верига електрическата машина се намира след крайното предаване, поради което честотата на въртене на колелата се счита за еталонна честота на въртене. Едно превозно средство може да има до четири двигателя P4 (по един за всяко колело, където P4a указва предните колела, а P4b — задните).

---