



#### Съдържание

#### II *Незаконодателни актове*

##### РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2016/1824 на Комисията от 14 юли 2016 година за изменение на Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014, Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 и Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 по отношение съответно на изискванията за безопасност при експлоатация, изискванията към конструкцията на превозните средства и общите изисквания, както и изискванията към екологичните характеристики и характеристиките на задвижването <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1825 на Комисията от 6 септември 2016 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 901/2014 по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства <sup>(1)</sup> ..... 47
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1826 на Комисията от 14 октомври 2016 година относно неодобряването на активното вещество трициклазол в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно пускането на пазара на продукти за растителна защита <sup>(1)</sup> ..... 88
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1827 на Комисията от 14 октомври 2016 година за изменение за 255-и път на Регламент (ЕО) № 881/2002 на Съвета за налагане на някои специфични ограничителни мерки, насочени срещу определени физически лица и образувания, свързани с организацията ИДИП (Даиш) и Ал Кайда ..... 90
- Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1828 на Комисията от 14 октомври 2016 година за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци ..... 92

##### Поправки

- ★ Поправка на Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 158, 15.6.2016 г.) ..... 94

<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП



## II

(Незаконодателни актове)

## РЕГЛАМЕНТИ

## ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/1824 НА КОМИСИЯТА

от 14 юли 2016 година

**за изменение на Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014, Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 и Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 по отношение съответно на изискванията за безопасност при експлоатация, изискванията към конструкцията на превозните средства и общите изисквания, както и изискванията към екологичните характеристики и характеристиките на задвижването**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства<sup>(1)</sup>, и по-специално член 18, параграф 3, член 20, параграф 2, член 21, параграф 5, член 22, параграф 5, член 23, параграф 12, член 24, параграф 3, член 25, параграф 8 и член 54, параграф 3 от него.

като има предвид, че:

- (1) Комисията е регистрирала проблемите, срещани от органите по одобряване на типа и заинтересованите страни и посочени от тях, в Регламент (ЕС) № 168/2013, а също и в Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014<sup>(2)</sup>, Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014<sup>(3)</sup> и Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014<sup>(4)</sup> на Комисията за допълнение на Регламент (ЕС) № 168/2013; с цел да се осигури прецизното прилагане на тези регламенти, някои от установените проблеми следва да се коригират чрез измененията.
- (2) За да се осигурят съгласуваност и ефективност на системата на ЕС за одобрение на типа на превозни средства от категория L, е необходимо непрекъснато да се подобряват техническите изисквания и процедурите за изпитване, определени в тези делегирани актове, и да те да бъдат адаптирани към техническия прогрес. Необходимо е също така тези делегирани актове да се направят по-ясни.
- (3) Следните изменения в Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014 по отношение на технически изисквания и процедури за изпитване по отношение на безопасността при експлоатация на превозните средства следва да се включат в приложенията към споменатия делегиран регламент с оглед подобряване на неговата съгласуваност и яснота: списъкът, установен в приложение I към Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014, съдържащ приложимите правила на ИКЕ на ООН, следва да бъде актуализиран и приложение XV към него по отношение на монтирането на гуми трябва да се поясни допълнително чрез добавяне на разпоредби относно декларацията на производителя по отношение на допустимостта на „категорията на употреба“ с проверки, които се извършват съответно.

<sup>(1)</sup> ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52.

<sup>(2)</sup> Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014 на Комисията от 24 октомври 2013 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията за безопасност при експлоатацията на превозните средства за одобряването на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 7, 10.1.2014 г., стр. 1).

<sup>(3)</sup> Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 на Комисията от 21 ноември 2013 г. за допълване на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с конструкцията на превозните средства и общите изисквания към одобряването на дву-, три- и четириколесните превозни средства (ОВ L 25, 28.1.2014 г., стр. 1).

<sup>(4)</sup> Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 на Комисията от 16 декември 2013 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с изискванията по отношение на екологичните характеристики и характеристиките на задвижването и за изменение на приложение V от него (ОВ L 53, 21.2.2014 г., стр. 1).

Допълнителни разяснения следва да бъдат добавени към приложение XVII към Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014 по отношение на вътрешното обзавеждане, в приложение XVIII към него по отношение на ограничаване на максималната мощност и в приложение XIX към него по отношение на изискванията за целостта на конструкцията, по-специално за велосипедите с двигател, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) № 168/2013.

- (4) За целите на изчерпателността и точността е целесъобразно установеният в приложение I към Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014 списък на правилата на ИКЕ на ООН, които се прилагат задължително, да съдържа правила на ИКЕ на ООН № 1, 3, 6, 7, 8, 16, 19, 20, 28, 37, 38, 39, 43, 46, 50, 53, 56, 57, 60, 72, 74, 75, 78, 81, 82, 87, 90, 98, 99, 112 и 113.
- (5) С цел по-добра съгласуваност и точност в Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 следва да бъде направени следните изменения: в приложение I към Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 да се включи списък на приложимите правила на ИКЕ на ООН, които трябва да бъдат актуализирани; приложение II към Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 следва да се допълни по отношение на изискванията към маркировката на части, оборудване и компоненти за целите на идентифицирането и предотвратяването на неразрешените изменения; приложение III към същия делегиран регламент следва да се измени, за да се предоставят разяснения относно изискванията за трансформация на превозни средства от подкатегории L3e/L4e-A2 в мотоциклети A3 и обратно; следва да се внесат някои изменения в приложение XI към Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 относно масите и размерите, по-специално по отношение на определението за пътен просвет на подкатегиите L3e-AxE (мотоциклет ендуро) и L3e-AxT (планински мотоциклет); приложение XII към Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 следва да бъде изменено по отношение на стандартизирания интерфейс за връзка на системата за бордова диагностика; следва да бъдат направени някои разяснения и определени в приложение XVI към същия делегиран регламент относно стойките на мотоциклетите от посочените подкатегории.
- (6) Бордовата диагностика (БД) е от основно значение за ефективния и ефикасния ремонт и поддръжката на превозните средства. Точната диагностика дава възможност на монтьорите бързо да установят най-малката заменяема част, която трябва да се ремонтира или замени. С оглед на бързото техническо развитие в областта на системите за управление на задвижването е целесъобразно да се преразгледа през 2017 г. списъкът на устройствата, подлежащи на мониторинг за неизправности на електрическата верига. До 31 декември 2018 г. следва да се установи дали трябва да се добавят допълнителни устройства и неизправности към списъка, установен в допълнение 2 към приложение XII към Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014, за да се отпусне достатъчно време на държавите членки, производителите на превозни средства, техните доставчици и сервиси да се адаптират преди влизането в сила на БД от второ поколение. Параметър PID \$1C на приложимата система за бордова диагностика може да се програмира да отговаря на \$00 или \$FF, доколкото стойността му не е била стандартизирана за превозните средства от категория L. За целите на съгласуваността и пълнотата, като дата на публикуване на преработения стандарт ISO 15031—5: 20xx, съдържащ такава стандартизирана стойност, отговаряща на превозни средства от категория L, тази стандартизирана стойност следва да бъде програмирана като отговор на заявка PID \$1C от стандартно четящо устройство.
- (7) За целите на пълнотата и последователността някои формули, определени в приложения II и V към Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014, трябва да бъдат адаптирани; в приложение VI към посочения делегиран регламент по отношение на дълготрайността на устройствата за контрол на замърсяването трябва да се адаптират към техническия прогрес критериите за класифициране на натрупването на пробег в рамките на цикъла SRC-LeCV; накрая, приложение IX към Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 следва да бъде изменено, за да се вземат под внимание някои разпоредби за предотвратяване на неразрешените изменения, установени в правила на ИКЕ на ООН № 9, 41, 63 и 92 в областта на одобряването на нивото на шума, по-специално що се отнася до многорежимни системи за намаляване на шума.
- (8) Една от мерките срещу прекомерните емисии на въгледороди от превозните средства от категория L е да бъдат ограничени емисиите от изпаряване до граничните стойности за масата на въгледородите, определени в приложение VI(B) към Регламент (ЕС) № 168/2013. За тази цел по време на одобряването на типа трябва да бъде извършено изпитване от тип IV, за да се измерят емисиите от изпаряване от превозното средство. Едно от изискванията на изпитването от тип IV в затворена камера за определяне на емисиите от изпаряване (SHED) е или да бъде монтиран подложен на ускорено стареене въгленов филтър, или като алтернатива да бъде приложен кумулативен коефициент на влошаване, когато се монтира приведен в работно състояние въгленов филтър. В рамките на проучването на въздействието върху околната среда, посочено в член 23, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013, ще бъде изследвано дали е благоприятно от гледна точка на разходите този коефициент на влошаване да остане в сила като алтернатива на монтирането на представителен и подложен на ускорено стареене въгленов филтър. Ако резултатът от проучването покаже, че този метод не е благоприятен от гледна точка на разходите, своевременно ще бъде направено предложение тази алтернатива да бъде премахната, като това следва да започне да се прилага след стъпката за намаляване на емисиите Евро 5.
- (9) Необходим е стандартизиран метод за измерване на енергийната ефективност на превозните средства (разход на гориво или консумация на енергия, емисии на въглероден диоксид и определяне на пробега в електрически режим на задвижване), за да се гарантира, че няма да се появят технически пречки пред търговията между държавите членки, и също така да се гарантира предоставянето на обективна и точна информация на потребителите и ползвателите. Докато не бъде договорена хармонизирана процедура на изпитване по отношение на превозните средства от категория L1e, проектирани за задвижване с педали, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) № 168/2013 и в точка 1.1.2 от приложение XIX към Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014, тези превозни средства от категория L1e трябва да бъдат освободени от изпитване на пробега в електрически режим.

- (10) Поради това Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014, Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 и Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 следва да бъдат съответно изменени.
- (11) Като се има предвид, че Делегиран регламент (ЕС) № 168/2013, Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014, Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 и Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 вече са приложими и че измененията на тези актове включват редица поправки, настоящият регламент следва да влезе в сила възможно най-скоро,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014 се изменя, както следва:

- 1) В член 3, параграф 2 „производителите“ се заменя с „производителите на части и оборудване“.
- 2) Приложенията се изменят в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

#### Член 2

Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 се изменя, както следва:

- 1) В член 3, параграф 2 „производителите“ се заменя с „производителите на части и оборудване“.
- 2) Приложенията се изменят в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

#### Член 3

Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 се изменя, както следва:

- 1) Член 2 се изменя, както следва:
  - а) В точка (16) „отработилите газове“ се заменя с „отработили газове“;
  - б) точка (42) се заменя със следното:

„(42) „максимална скорост в продължение на тридесет минути“ на превозно средство означава максимално достижимата скорост на превозното средство, измерена в продължение на 30 минути в резултат на прилагането на мощност в продължение на 30 минути, определено в Правило № 85 на ИКЕ на ООН (\*);

(\*) ОВ L 326, 24.11.2006 г., стр. 55.“

- 2) В член 3, параграф 4 „производител“ е заменя с „производител на части и оборудване“.
- 3) Приложенията се изменят в съответствие с приложение III към настоящия регламент.

#### Член 4

Настоящият регламент влиза в сила в деня, следващ 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 14 юли 2016 година.

За Комисията  
Председател  
Jean-Claude JUNCKER

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## Изменения на Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014

Приложенията на Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014 се изменят, както следва:

(1) Приложение I се заменя със следното:

## „ПРИЛОЖЕНИЕ I

## Списък на правилата на ИКЕ на ООН, които се прилагат задължително

Номер на правилото на ИКЕ на ООН	Относно	Серия от изменения	Препратка към ОВ	Приложимост
1	Фарове за моторни превозни средства (R2, HS1)	02	ОВ L 177, 10.7.2010, стр. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
3	Светлоотражатели	Допълнение 12 към серия изменения 02	ОВ L 323, 6.12.2011 г., стр. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
6	Пътепоказатели	Допълнение 25 към серия изменения 01	ОВ L 213, 18.7.2014 г., стр. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
7	Предни и задни габаритни светлини и стопсветлини	Допълнение 23 към серия изменения 02	ОВ L 285, 30.9.2014 г., стр. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
8	Фарове за моторни превозни средства	05	ОВ L 177, 10.7.2010 г., стр. 71.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
16	Колани за безопасност, системи за обезопасяване и системи за обезопасяване на деца	Допълнение 5 към серия изменения 06	ОВ L 304, 20.11.2015 г., стр. 1.	L2e, L4e, L5e, L6e и L7e
19	Предни фарове за мъгла	Допълнение 6 към серия изменения 04	ОВ L 250, 22.8.2014 г., стр. 1.	L3e, L4e, L5e и L7e
20	Фарове за моторни превозни средства (H4)	03	ОВ L 177, 10.7.2010 г., стр. 170.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
28	Устройства за звуков сигнал	Допълнение 3 към серия изменения 00	ОВ L 323, 6.12.2011 г., стр. 33.	L3e, L4e и L5e
37	Електрически лампи с нажежаема жичка	Допълнение 42 към серия изменения 03	ОВ L 213, 18.7.2014 г., стр. 36.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e

Номер на правилото на ИКЕ на ООН	Относно	Серия от изменения	Препратка към ОВ	Приложимост
38	Задни фарове за мъгла	Допълнение 15 към серия изменения 00	ОВ L 4, 7.1.2012 г., стр. 20.	L3e, L4e, L5e и L7e
39	Единни разпоредби относно одобрението на превозните средства по отношение на оборудването на скоростомера, включително неговото монтиране	Допълнение 5 към първоначалната версия на Правилото	ОВ L 120, 13.5.2010 г., стр. 40.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
43	Безопасни стъкла	Допълнение 2 към серия изменения 01	ОВ L 42, 12.2.2014 г., стр. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
46	Устройство за непряко виждане (огледала за обратно виждане)	Допълнение 1 към серия изменения 04	ОВ L 237, 8.8.2014 г., стр. 24	L2e, L5e, L6e и L7e
50	Осветителни компоненти за превозни средства от категория L	Допълнение 16 към серия изменения 00	ОВ L 97, 29.3.2014 г., стр. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
53	Монтирането на осветителите (мотоциклети)	Допълнение 14 към серия изменения 01	ОВ L 166, 18.6.2013 г., стр. 55.	L3e
56	Фарове за мотопеди и превозни средства, разглеждани като такива	01	ОВ L 89, 25.3.2014 г., стр. 1.	L1e, L2e и L6e
57	Фарове за мотоциклети и превозни средства, разглеждани като такива	02	ОВ L 130, 1.5.2014 г., стр. 45.	L3e, L4e, L5e и L7e
60	Идентификация на органите за управление и сигналните лампи	Допълнение 4 към серия изменения 00	ОВ L 297, 15.10.2014, стр. 23	L1e и L3e
72	Фарове за мотоциклети и превозни средства, разглеждани като такива (HS1)	01	ОВ L 75, 14.3.2014 г., стр. 1.	L3e, L4e, L5e и L7e
74	Монтиране на осветителите (мотопеди)	Допълнение 7 към серия изменения 00	ОВ L 166, 18.6.2013 г., стр. 88.	L1e
75	Гуми	Допълнение 13 към серия изменения 01	ОВ L 84, 30.3.2011 г., стр. 46.	L1e, L2e, L3e, L4e и L5e
78	Спирачна уредба, включително системи против блокиране на колелата и комбинирани спирачни системи	Поправка 2 към серия изменения 03	ОВ L 24, 30.1.2015 г., стр. 30.	L1e, L2e, L3e, L4e и L5e
81	Огледало за обратно виждане	Допълнение 2 към серия изменения 00	ОВ L 185, 13.7.2012 г., стр. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e

Номер на правилото на ИКЕ на ООН	Относно	Серия от изменения	Препратка към ОВ	Приложимост
82	Фарове за мотопеди и превозни средства, разглеждани като такива (HS2)	01	ОВ L 89, 25.3.2014 г., стр. 92.	L1e, L2e и L6e
87	Дневни светлини	Допълнение 15 към серия изменения 00	ОВ L 4, 7.1.2012 г., стр. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
90	Резервни комплекти спирачни накладки и накладки за барабанни спирачки	02	ОВ L 185, 13.7.2012 г., стр. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
98	Фарове с газоразрядни светлинни източници	Допълнение 4 към серия изменения 01	ОВ L 176, 14.6.2014 г., стр. 64.	L3e
99	Газоразрядни светлинни източници	Допълнение 9 към серия изменения 00	ОВ L 285, 30.9.2014 г., стр. 35.	L3e
112	Фарове с асиметрични светлинни снопове	Допълнение 4 към серия изменения 01	ОВ L 250, 22.8.2014 г., стр. 67.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
113	Фарове със симетрични светлинни снопове	Допълнение 3 към серия изменения 01	ОВ L 176, 14.6.2014 г., стр. 128.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e

*Обяснителна бележка:* Фактът, че даден компонент е включен в този списък, не означава, че монтирането му е задължително. За определени компоненти обаче изискванията за задължително монтиране са определени в други приложения към настоящия регламент.“

(2) Приложение IV се изменя, както следва:

а) точка 4.1.4 се заменя със следното:

„4.1.4 Ако бордовата ПСНЕ може да бъде зареждана от водача от външен източник, привеждането в движение на превозното средство от собствената му система за задвижване не трябва да бъде възможно, докато съединителят на външното хранващо устройство е физически свързан с шепсела на превозното средство. За превозните средства от категория L, чиято маса в готовност за движение ≤ 35 kg, привеждането в движение на превозното средство от собствената му система за задвижване трябва да е възпрепятствано, докато съединителят на зарядното устройство на акумулатора е физически свързан към външно хранващо устройство. Спазването на това изискване трябва да се докаже, като се използва съединител или зарядно устройство, посочени от производителя на превозното средство. В случай на постоянно закрепени кабели за зареждане, горните изисквания се смятат за изпълнени, когато използването на кабели за зареждане очевидно не позволява използването на превозното средство (например кабелът винаги преминава над органите за управление, седалката на пътника, седалката на водача, кормилото от мотоциклетен тип или кормилното колело или седалката, покриваща отделението за съхраняване на кабели, винаги остава в отворено положение).“;

б) точка 4.3 се заменя със следното:

„4.3 Движение назад

Не трябва да бъде възможно да се задейства неконтролирано функцията за управление на заден ход на превозното средство, докато превозното средство се движи напред, доколкото това задействане може да предизвика внезапно и сериозно отрицателно ускорение или блокиране на колелата. Въпреки това се допуска да е възможно функцията за управление на заден ход на превозното средство да се задейства по такъв начин, че да може постепенно да забави превозното средство.“;



(3) В приложение VII, в част 1, точка 1.1.1 се заменя със следното:

„1.1.1. Всички безопасни стъкла, монтирани на превозното средство, се подлагат на одобрение на типа в съответствие с Правило № 43 на ИКЕ на ООН (\*).

(\*) ОВ L 42, 12.2.2014 г., стр. 1.“;

(4) Приложение VIII се изменя, както следва:

а) точки 1.1.1.1 и 1.1.1.2 се заменят със следното::

„1.1.1.1 Гарантира се, че не са разрешени никакви отклонения във формата и разположението на поставените символи, а именно, че е забранен всякакъв персонализиран външен вид на поставените символи.

1.1.1.2 Малки дефекти, свързани с дебелината, маркировката и други относими производствени отклонения, следва да се приемат, както е предвидено в точка 4 от ISO 2575: 2010/Amd1:2011 (принципи на проектиране).“;

б) точка 2.1.3. се заменя със следното:

„2.1.3. Гарантира се, че не са разрешени никакви отклонения във формата и разположението на поставените символи, а именно, че е забранен всякакъв персонализиран външен вид на поставените символи.

Малки дефекти, свързани с дебелината, маркировката и други относими производствени отклонения, следва да се приемат, както е предвидено в точка 4 от ISO 2575: 2010/Amd1:2011 (принципи на проектиране).“;

(5) Приложение IX се изменя, както следва:

а) точка 1.12 се заменя със следното:

„1.12 Когато задействането на автоматично включващ се фар или дневна светлина е свързано с работата на двигателя, за превозните средства с електрически или други алтернативни системи за задвижване и превозните средства, оборудвани с автоматична система стоп/старт на задвижването, това следва да се тълкува, като свързано със задействането на главния ключ, като превозното средство е в нормално работно състояние.“;

б) точка 2.3.11.8 се заменя със следното:

„2.3.11.8 Други изисквания

— при липса на предписания за светлинни устройства за фар за заден ход, които могат да получат одобрение на типа за превозните средства от категория L, фарът за заден ход получава одобрение на типа съгласно Правило № 23 на ИКЕ на ООН. (\*).

(\*) ОВ L 237, 8.8.2014 г., стр. 1“;

в) точка 2.3.15.8 се заменя със следното:

„2.3.15.8 Други изисквания

— при липса на предписания за светлинни устройства за странични габаритни светлини, които могат да получат одобрение на типа за превозните средства от категория L, странични габаритни светлини получават одобрение на типа съгласно Правило № 91 на ИКЕ на ООН. (\*).

(\*) ОВ L 4, 7.1.2012 г., стр. 27“;

(6) Приложение XV се изменя, както следва:

а) точки 1.1 и 1.1.1 се заменят със следното:

„1.1 При спазване на разпоредбите на точки 1.1.1 —1.1.2, всички гуми, монтирани на превозни средства, включително и резервната гума, трябва да са получили одобрение на типа в съответствие с Правило № 75 на ИКЕ на ООН.

1.1.1 Когато дадено превозно средство е проектирано за условия на експлоатация, които са несъвместими с характеристиките на гуми, които са получили одобрение на типа съгласно Правило № 75 на ИКЕ на ООН, приложимо в законодателството на Съюза към момента на одобряването на типа на превозното средство, и следователно е необходимо да бъдат монтирани гуми с различни характеристики, изискванията на точка 1.1. не се прилагат, ако са изпълнени следните условия:

— гумите са получили одобрение на типа в съответствие с Директива 92/23/ЕИО на Съвета (\*), Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета (\*\*), или Правило № 106 на ИКЕ на ООН; и

— органът по одобряването на типа и техническата служба са се уверили, че монтираните гуми са подходящи за условията на експлоатация на превозното средство. Естеството на освобождаването и мотивите за приемане се формулират ясно в протокола от изпитването.

(\*) Директива 92/23/ЕИО на Съвета от 31 март 1992 г. относно гумите за моторни превозни средства и техните ремаркета, както и тяхното монтиране (ОВ L 129, 14.5.1992 г., стр. 95).

(\*\*) Регламент (ЕС) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1).“;

б) точка 1.2 се заличава;

в) точка 2.2 се заменя със следното:

„2.2 Производителят на превозното средство може да ограничи категорията на употреба на оригинални и резервни гуми, които могат да бъдат монтирани на превозното средство. В този случай, категорията на употреба на гуми, които могат да бъдат монтирани на превозното средство, се посочва ясно в ръководството на превозното средство.“;

г) точка 2.2.1 се заличава;

д) точка 2.3 се заменя със следното:

„2.3. Пространството, в което се върти всяко колело, трябва да позволява безпрепятствено движение при използването на максимално допустимия размер на гумите и широчини на джантите, като се вземат предвид минималният и максималният отстъп на колелото, ако е приложимо, в рамките на определените от производителя на превозното средство ограничения по отношение на минималната и максималната височина на окачването и по отношение на кормилното управление. Това се потвърждава чрез извършване на проверките на най-големите и най-широките гуми във всяка зона, като се вземат под внимание съответният размер на джантата и максимално допустимите широчина на профила и външен диаметър на гумата, по отношение на означението за размер на гумата, посочени в приложимото законодателство. Проверките се извършват чрез завъртане на изображение на гума, представително за допустимите общи размери на гумата под формата на максималните ѝ размери, а не на действително поставена гума, в пространството за съответното колело.“

е) вмъкват се следните точки 2.3.1., 2.3.2. и 2.4:

„2.3.1 Всички гуми, които могат да бъдат монтирани на превозното средство в съответствие с точка 2.2, трябва да бъдат взети предвид при определянето на допустимите общи размери (т.е. максималните размери) на съответната гума, както е приложимо в законодателството на Съюза към момента на провеждане на изпитване за одобряване на типа на превозното средство. За тази цел се вземат предвид спецификациите, предвидени в приложение 5 към Правило № 75 на ИКЕ на ООН, или разрешените проценти, предвидени за размерите, които не са включени в посоченото приложение (напр. обща широчина на универсални пневматични гуми (MST) + 25 %, нормални гуми и гуми за сняг + 10 % в случай на джанти с диаметър, отговарящ на код 13 и по-висок, и + 8 % в случай на джанти с диаметър, отговарящ на код до 12 включително).

2.3.2 Освен това, допустимото динамично нарастване на височината на гумите с диагонална и хибридна структура, които са получили одобрение на типа съгласно Правило № 75 на ИКЕ на ООН, зависи от категорията на скорост и категорията на употреба на гумата. С цел да се осигури подходящ подбор на диагонални и хибридни резервни гуми за крайния ползвател на превозното средство, за определяне на допустимото отклонение, посочено в точка 4.1 от приложение 9 към Правило № 75 на ИКЕ на ООН, производителят на превозното средство трябва да вземе предвид както разрешените категории на употреба, така и категорията за скорост, съвместима с максималната конструктивна скорост на превозното средство, (т.е.,  $N_{dyn} = N \times 1,10$  до  $N_{dyn} = N \times 1,18$ ). По преценка на производителя на превозното средство могат да бъдат взети предвид и по-стриктни категории.

2.4. Техническата служба може да се съгласи да се приложи алтернативна процедура на изпитване (напр. виртуално изпитване), за да се провери дали изискванията на точки 2.3 — 2.3.2 са изпълнени, при условие че защитената зона между на максималните размери на гумата и конструкцията на превозното средство надвишава 10 mm във всички точки.“;

ж) точка 4.2.2 се заменя със следното:

„4.2.2 В случай на превозни средства, които по принцип са оборудвани с обикновени гуми и понякога са снабдени със зимни гуми, като категорията за скорост на зимните гуми трябва да съответства на скорост, която или е по-висока от максималната конструктивна скорост на превозното средство, или е не по-ниска от 130 km/h (или отговаря и на двете условия). Ако обаче максималната конструктивна скорост на превозното средство е по-висока от скоростта, съответстваща на символа за най-ниска категория за скорост на монтираните гуми за сняг, предупредителен надпис за максимална скорост, посочващ най-ниската стойност на допустимата максимална скорост на монтираните гуми за сняг или препоръчаната от производителя скорост на превозното средство (която стойност е по-ниска), се поставя вътре в превозното средство на видимо място или, ако превозното средство няма вътрешно пространство, възможно най-близо до арматурното табло, лесно и постоянно видим за водача.“;

(7) Приложение XVI се изменя, както следва:

а) точка 2.1 се заменя със следното:

„2.1 Всички символи върху табелата трябва да бъдат изписани със светлоотразителен материал, получил одобрение на типа като клас D, E или D/E съгласно Правило № 104 на ИКЕ на ООН (\*).

(\*) ОВ L 75, 14.3.2014 г., стр. 29“;

б) точка 3.3.1 се заменя със следното:

„3.3.1 Табелата трябва да е перпендикулярна  $\pm 5^\circ$  на надлъжната равнина на превозното средство.“

в) точка 3.6.1, първо тире се заменя със следното:

„— двете вертикални равнини, допирателни към двата странични ръба на табелата, сключващи ъгъл, измерен отляво и отдясно на табелата, от  $30^\circ$  спрямо на надлъжната равнина, успоредна на средната надлъжна равнина на превозното средство, преминаваща през средата на табелата;“;

г) в точка 3.6.2, първото тире се заменя със следното:

„— двете вертикални равнини, допирателни към двата странични ръба на табелата, сключващи ъгъл, измерен отляво и отдясно на табелата, от  $30^\circ$  по отношение на надлъжната равнина, успоредна на средната надлъжна равнина на превозното средство, преминаваща през центъра на табелата;“;

(8) Приложение XVII се изменя, както следва:

а) добавя се следната точка 1.1.6.3.1:

„1.1.6.3.1. Въпреки това, в случай че нивото на арматурното табло се намира над нивото на хоризонталната равнина, съпадаща с точката R на мястото за сядане на водача, апаратурата за изпитвания с формата на коляно трябва да бъде използвана над горната хоризонтална граница на вътрешна зона 2, за оценяване на контактните контури на арматурното табло, както и на всякакви елементи, монтирани непосредствено на него, разположени под нивото на арматурното табло. Техническата служба трябва

да посочи ясно в протокола от изпитването и в съгласие с органа по одобряването на типа, кои от вътрешните части се смятат за арматурно табло и отнасящи се до него елементи. Не е необходимо кормилното управление да бъде взето предвид при определяне на нивото на арматурното табло.“;

б) добавя се следната точка 2.1.8:

„2.1.8. Смята се, че контактните контури на вътрешни огледала за обратно виждане, получили одобрение на типа (клас I), са в съответствие с изискванията на настоящото приложение.“;

в) точка 2.2.1 се заменя със следното:

„2.2.1 В тази зона, както и в зоната, обхваната от точка 1.1.6.3.1, апаратурата за изпитвания с формата на коляно трябва да се премества от всички изходни местоположения хоризонтално и напред, като ориентацията на оста X на устройството може да бъде променяна в специфицираните граници. Всички контактни контури, с изключение на изброените по-долу, трябва да бъдат заоблени с радиус на закръглянето, не по-малък от 3,2 mm. Контактите със задната повърхност на устройството не трябва да се вземат под внимание.“;

г) вмъкват се следните точки 2.4, 2.4.1 и 2.4.2:

„2.4 Вътрешни зони 1, 2 и 3

2.4.1 Смята се, че радиусите на контактните контури, които не могат да се определят точно с използване на конвенционални инструменти (напр. радиусен шаблон) поради скосяване, недостатъчно издаване, стилови или орнаментни линии, както и зърнистост на повърхността, съответстват на изискванията, при условие че тези ръбове са най-малкото заоблени.

2.4.2 Производителят на превозното средство може да избере като алтернатива да приложи изцяло всички относими изисквания на Правило № 21 на ИКЕ на ООН (\*), предписано за превозни средства от категория M1, които обхващат цялото вътрешно пространство, а не само част от него.

(\*) ОВ L 188, 16.7.2008 г., стр. 32.“;

(9) Приложение XVIII се изменя, както следва:

а) точка 1.1.2.1.1 се заменя със следното:

„1.1.2.1.1 Настройката на характеристиките на искрата, включително изпреварването на запалването и/или наличието на искра, с цел да се ограничи максималната конструктивна скорост на превозното средство и/или максималната мощност се позволява за (под)категории L3e-A2 (само ако максималната полезна мощност  $\geq 20$  kW), L3e-A3, L4e-A, L5e, L6eB и L7eC. Тя може също така да бъде разрешена за други (под)категории, при условие че настройката не оказва отрицателно въздействие върху емисиите на газообразни замърсители, емисиите на CO<sub>2</sub> и разхода на гориво при условия на максимална конструктивна скорост на превозното средство и/или максимална мощност, които трябва да бъдат проверени от техническата служба.“;

б) точка 1.1.2.5 се заменя със следното:

„1.1.2.5 Поне два от използваните методи за ограничаване, посочени в точки 1.1.2.1 — 1.1.2.4, трябва да функционират независимо един от друг, да бъдат различни по същество и да имат различни конструктивни концепции, въпреки че могат да се прилагат подобни елементи (например и двата метода могат да се основават на скоростта на въртене като критерий, но в единия случай измерена в двигателя, а в другия — в силовото предаване). Ако един от методите не функционира в съответствие с предназначението си (например поради неразрешено изменение), това не трябва да вреди на ограничавашата функция на другите методи. В този случай максималната мощност и/или скорост на превозното

средство, която може да бъде достигната, може да е по-малка, отколкото при нормални условия. Без да се засяга допустимото отклонение за съответствие на производството, определено в точка 4.1.4. от приложение IV към Регламент (ЕС) № 44/2014, максималната мощност и/или скорост на превозното средство, не може да бъде по-висока от показаната при одобряването на типа, ако един от двата дублиращи се методи за ограничаване е премахнат.“;

в) добавят се следните точки 1.1.2.6—1.1.2.9:

„1.1.2.6 На производителя на превозното средство трябва да бъде позволено да използва методи за ограничаване, различни от посочените в точки 1.1.2.1—1.1.2.4., ако той може да докаже пред техническата служба и по начин, удовлетворителен за органа по одобряването на типа, че тези алтернативни методи за ограничаване отговарят на принципите на резервиране, определени в точка 1.1.2.5, и при условие че поне един от параметрите, посочени в точки 1.1.2.1, 1.1.2.2 или 1.1.2.3 (напр. ограничаване на масата на горивото, масата на въздуха, подаването на искра и ограничаване на честотата на въртене на силовото предаване) се прилага в един от методите за ограничаване.

1.1.2.7 На производителя се разрешава да съчетава два или повече самостоятелни метода за ограничаване, посочени в точки 1.1.2.1—1.1.2.4, като част от стратегията за ограничаване. Подобна комбинация от методи за ограничаване се разглежда като единствен метод за ограничаване по смисъла на точка 1.1.2.5.

1.1.2.8 Могат да се прилагат повече от веднъж самостоятелни методи за ограничаване или комбинации от методите за ограничаване, посочени в точки 1.1.2.1—1.1.2.4., при условие че при многократното си използване те функционират независимо един от друг, както се изисква в точка 1.1.2.5., така че, ако се цели един от методите да спре да функционира в съответствие с предназначението си (например поради неразрешени изменения), това да не нарушава функционирането на същия метод или комбинация на методи за ограничаване.

1.1.2.9 Стратегия за ограничаване, която в случай на неизправност (например поради неразрешено изменение) включва задействането на специален експлоатационен режим (напр. „режим на работа при неизправност“), при който максималната скорост и/или максималната мощност на превозното средство са значително намалени, и който не е подходящ за нормална експлоатация, или при която се задейства блокиране на запалването, което не допуска работа на двигателя, докато не бъде отстранена неизправността, се смята за един метод за ограничаване.“;

г) точка 1.1.4 се заменя със следното:

„1.1.4 Забранява се предоставянето и използването на всякакви други средства, които позволяват на водача на превозното средство да регулира, пряко или косвено, да установява, избира или променя максималните характеристики на задвижването, определени въз основа на информацията, предоставена в съответствие с приложение I, част Б, точка 2.8, точки 1.8.2—1.8.9 към Регламент (ЕС) № 901/2014 (например прекъсвач, специален кодиран разпознаващ транспондер в ключа за запалването, физическа или електронна настройка на превключватели, избираем вариант от електронно меню, програмируеми характеристики на блока за управление), водещи до превишаване на стойностите.“;

д) точка 2.1 се заменя със следното:

„2.1 Производителят на превозното средство трябва да докаже съответствието със специфичните изисквания по точки 1.1 — 1.1.2.9., като представи доказателство, че с два или повече от приложените методи, чрез включването на специфични устройства и/или функции в системата за задвижване на превозното средство, се гарантира изискваното ограничаване на максималната продължителна номинална мощност или полезна мощност и/или на максималната скорост на превозното средство и че всеки метод прави това по напълно независим начин.“;

(10) Приложение XIX се изменя, както следва:

а) точка 1.1.1 се заменя със следното:

„1.1.1 Превозните средства от категория L1e-A и велосипедите, проектирани за задвижване с педали, от категория превозни средства L1e-B, трябва да бъдат така проектирани и конструирани, че да са в съответствие с всички предписания по отношение на изискванията и методите за изпитване, предвидени за модула кормило от мотоциклетен тип—стебло, тръбите на седалката, предните вилки, рамките, съдържащи се в стандарт ISO 4210:2014, независимо от всякакво несъответствие на обхватите в посочения технически стандарт. Минималната стойност на изискваните сили при изпитването трябва да е в съответствие с таблица 19-1 в точка 1.1.1.1“;

б) добавя се следната точка 1.1.1.1:

„1.1.1.1

Таблица 19-1

**Използвани при изпитването сили и минимални сили или брой на циклите на изпитване за превозни средства от категория L1e-A и велосипедите, проектирани за педално задвижване от категория L1e-B**

Относно	Наименование на изпитването	Позоваване на изпитване, които трябва да се използват	Минимална стойност на изискваната за изпитването сила или минимален брой изпитвателни цикли
Кормило от мотоциклетен тип и стебло	Странично изпитване на огъване (статично изпитване)	ISO 4210-5: 2014, метод на изпитване 4.3	800 N (= сила, F <sub>2</sub> )
	Изпитване на умора (етап 1 — дефазирано натоварване)	ISO 4210-5: 2014, метод на изпитване 4.9	270 N (= сила, F <sub>6</sub> )
	Изпитване на умора (етап 2 — натоварване във фаза)	ISO 4210-5: 2014, метод на изпитване 4.9	2014, метод на изпитване 4.9 370 N (= сила, F <sub>7</sub> )
Рамка	Изпитването на умора с педали сили	ISO 4210-6: 2014, метод на изпитване 4.3	1 000 N (= сила, F <sub>1</sub> )
	Изпитването на умора с хоризонтални сили	ISO 4210-6:2014, метод на изпитване 4.4	C1 = 100 000 (= брой на циклите на изпитване)
	Изпитване на умора с вертикална сила	ISO 4210-6: 2014, метод на изпитване 4.5	1 100 N (= сила, F <sub>4</sub> )
Предна вилка	Статично изпитване на огъване	ISO 4210-6: 2014, метод на изпитване 5.3	1 500 N (= сила, F <sub>5</sub> )
Тръби на седалките	Етап 1 — изпитване на умора	ISO 4210-9: 2014, метод на изпитване 4.5.2	1 100 N (= сила, F <sub>3</sub> )
	Етап 2, статично изпитване на якост	ISO 4210-9: 2014, метод на изпитване 4.5.3	2 000 N (= сила, F <sub>4</sub> )“

в) в точка 1.2 „тягова система“ се заменя със „силово предаване“;

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## Изменения на Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014

Приложенията на Делегиран регламент (ЕС) № 44/2014 се изменят, както следва:

- (1) Приложение I се заменя със следното:

## „ПРИЛОЖЕНИЕ I

## Списък на правилата на ИКЕ на ООН, които се прилагат задължително

Номер на правилото на ИКЕ на ООН	Относно	Серия от изменения	Препратка към ОВ	Приложимост
10	Електромагнитна съвместимост (ЕМС)	Допълнение 1 към серия изменения 04	ОВ L 254, 20.9.2012 г., стр. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e
62	Защита срещу неразрешеното използване	Допълнение 2 към серия изменения 00	ОВ L 89, 27.3.2013 г., стр. 37.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e и L7e

*Обяснителна бележка:* Фактът, че даден компонент е включен в този списък, не означава, че монтирането му е задължително. За определени компоненти обаче изискванията за задължително монтиране са определени в други приложения към настоящия регламент.“

- (2) Приложение II се изменя, както следва:

а) в точка 2.3.1.1. „комплект цилиндър/бутало“ се заменя с „цилиндър, бутало“;

б) в точка 2.3.1.2. „комплект цилиндър/бутало“ се заменя с „цилиндър, бутало“;

в) точка 3.2.1.3 се заменя със следното:

„3.2.1.3. Върху тръбите трябва да е видима маркировка с означение на под(категорията) превозно средство по членове 2 и 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и приложение I към него.“

г) вмъква се следната точка 3.2.2.5:

„3.2.2.5. При двутактови двигатели максималната дебелина на уплътнението между основата на цилиндъра и картера, ако има такава, не трябва да надвишава 0,5 mm след монтиране.“;

д) вмъкват се следните точки 3.3, 3.3.1 и 3.3.2:

„3.3. Безстепенно предаване (CVT)

3.3.1 Безстепенната предавателна кутия, ако има такава, трябва да се закрепва най-малко чрез 2 болта с откъсваща се глава или да може да се разглобява само чрез специални инструменти.

3.3.2 Механизмът на CVT, предназначен за ограничаване на предавателното число чрез намаление на ефективното разстояние между двата диска, трябва да е изцяло включен в един от двата диска или в двата диска така, че да не е възможно да се променя ефективното разстояние над стойност, която би довела до увеличение на максималната скорост на превозното средства с повече от 10 % от максималната допустима скорост на превозното средства, без да се разруши дисковата система. Ако производителят използва взаимозаменяеми дистанционни пръстени в CVT за регулиране на максималната скорост на превозното средство, пълното отстраняване на тези пръстени не трябва да води до увеличение на максималната скорост на превозното средство с повече от 10 %.“;

- е) точки 3.5, 3.5.1 и 3.5.2 се заличават;
- ж) точки 4 — 4.2.3 се заменят със следното:

**„4. Допълнителни специални изисквания към превозните средства от (под)категории L3e-A1 и L4e-A1**

- 4.1. Превозните средства от подкатегории L3e-A1 и L4e-A1 трябва да отговарят на изискванията по точки 4.2 — 4.2.3 или точки 4.3, 4.3.1 и 4.3.2 или точки 4.4, 4.4.1 и 4.4.2, както и точки 4.5, 4.6 и 4.7. Освен това, те трябва да отговарят на изискванията по точки 3.2.2.1., 3.2.2.3., 3.2.2.4., 3.2.2.5., 3.2.3.1. и 3.2.3.3.
- 4.2. На всмукателния колектор трябва да се постави недемонтируема втулка. В случай че втулката се намира във всмукателната тръба, тръбата трябва да се закрепва към блока на двигателя с помощта на болтове с откъсваща се глава или болтове, демонтируеми само с помощта на специални инструменти.
- 4.2.1. Втулката трябва да е с минимална твърдост от 60 HRC (твърдост по Рокуел, скала C). Дебелината в мястото на намаленото сечение трябва да е по-малка от 4 mm.
- 4.2.2. Всяка намеса върху втулката, имаща за цел да я извади или измени, трябва да води или до разрушаване на тази втулка и на частта, към която е закрепена, или до пълно и постоянно нарушаване на работата на двигателя до възстановяване на нейното положение, съответстващо на това, при което е издадено одобрението на типа.
- 4.2.3. Върху повърхността на втулката или в близост до нея трябва да е видима маркировка с означение на под (категорията) превозно средство по членове 2 и 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и приложение I към него.“
- з) точки 4.2.4—4.2.12 се заличават;
- и) добавят се следните точки 4.3 — 4.7:

- „4.3 Всяка всмукателна тръба трябва да е закрепена с помощта на болтове с откъсваща се глава или болтове, демонтируеми само с помощта на специални инструменти. Намаленото сечение, означено от външната страна, трябва да е разположено във вътрешността на тръбите; на това място стената трябва да е с дебелина, по-малка от 4 mm, или ако е изградена от еластичен материал, като каучук например, по-малка от 5 mm.
- 4.3.1 Всяка намеса върху тръбите, имаща за цел да измени намаленото сечение, трябва да води до разрушаване на тези тръби или до пълно и постоянно нарушаване на работата на двигателя до възстановяване на положението им, съответстващо на това, при което е издадено одобрението на типа.
- 4.3.2 Върху тръбите трябва да е видима маркировка с означение на под(категорията) превозно средство по членове 2 и 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и приложение I към него.
- 4.4. Частта от всмукателния колектор, разположена в цилиндровата глава, трябва да има намалено сечение. По целия всмукателен канал не трябва да има по-малко сечение (освен сечението при седлата на клапаните).
- 4.4.1. Всяка намеса върху колектора, имаща за цел да измени намаленото сечение, трябва да води или до неговото разрушаване, или до пълно и постоянно нарушаване на работата на двигателя до възстановяване на неговото положение, съответстващо на онова, при което е издадено одобрението на типа.
- 4.4.2. Върху главата на цилиндъра трябва да е видима маркировка с означение на категорията превозно средство по членове 2 и 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и приложение I към него.
- 4.5. Диаметърът на намалените сечения по точка 4.2 може да варира в зависимост от съответната (под) категория превозно средство.
- 4.6. Производителят трябва да посочи диаметра(ите) на намаленото сечение(я) и да докаже пред органа по одобряването и техническата служба, че това намалено сечение е най-важното за преминаването на газовете и че няма друго сечение, което, ако бъде изменено, би могло да увеличи характеристиките на задвижването.
- 4.7. След монтирането дебелината на гарнитурата на цилиндровата глава, ако има такава, не трябва да надвишава 1,6 mm.“



й) точка 5.1 се заменя със следното:

„5.1 Всеки вариант или версия в рамките на един и същ тип превозно средство от подкатегория L3e-A2 или от подкатегория L4e-A2, който отговаря на изискванията за трансформация, посочени в точка 4 от приложение III, не трябва да се произлиза от тип, вариант или версия на подкатегории L3e-A3 или L4e-A3 с максимална ефективна мощност на двигателя и/или номинална постоянна максимална мощност, повече от два пъти по-висока от стойностите, посочени в класификацията на подкатегории L3e-A2 или L4e-A2 в приложение I към Регламент (ЕС) № 168/2013 (напр. 70 kW до 35 kW или по-ниска, 50 kW до 35 kW или по-ниска).“;

к) вмъква се следната точка 5.2.2:

„5.2.2. система за хранване и подаване на гориво;“;

л) точки 5.2.3 — 5.2.6 се заменят със следното:

„5.2.3 система за всмукване на въздух, включително въздушен филтър(и) (изменение или отстраняване);

5.2.4. тяговата система;

5.2.5 блока(овете) за управление, който/които контролира(т) характеристиките на задвижването на силовото предаване;

5.2.6 отстраняването на компонент (механичен, електрически, конструктивен и др.), който ограничава пълното натоварване на двигателя, водещо до изменение на характеристиките на задвижването, одобрени съгласно приложение II (А) към Регламент (ЕС) № 168/2013.“

м) точка 2.2.7 се заличава;

н) вмъкват се следните точки 6 — 6.5.2:

„6. **Допълнителни изисквания към превозните средства от (под)категории L1e, L2e, L3e-A1, L4e-A1 и L6e**

6.1 Частите, оборудването и компонентите, изброени по-долу, трябва да бъдат маркирани по траен и незаличим начин с кодовия(те) номер(а) и символите, присвоени за тяхното идентифициране от производителя на превозното средство или от производителя на тези части(резервни части), оборудване или компоненти. Тази маркировка може да е под формата на етикет при условие че той остава четлив при нормална експлоатация и не може да се отдели, без да се разруши.

6.2. Маркировката, посочена в точка 6.1, по принцип трябва да се вижда без демонтирането на въпросната част или на други части на превозното средство. Когато каросерията или други части на превозното средство пречат да се види маркировката, производителят на превозното средство трябва да предостави на компетентните органи указания за отварянето или демонтирането на въпросните части и местоположението на маркировката.

6.3 Буквите, цифрите или символите трябва да имат височина не по-малка от 2,5 mm и да са лесно четливи.

6.4 Частите, оборудването и компонентите, посочени в точка 6.1, са следните за всички (под)категории:

6.4.1 всяко електрическо/електронно устройство за целите на управлението на двигател с вътрешно горене или електрически двигател (електронно управление на запалването, впръсквачи, датчици за температурата на входящия въздух и др.),

6.4.2 карбуратор или еквивалентно устройство,

6.4.3 каталитичен(и) преобразувател(и) (само ако не е вграден в шумозаглушителя),

6.4.4 картер,

6.4.5 цилиндър

6.4.6 цилиндрова глава,

- 6.4.7 изпускателна(и) тръба(и) (ако е отделена от шумозаглушителя),
- 6.4.8 всмукателна тръба (ако не образува едно цяло с карбуратора, цилиндъра или картера),
- 6.4.9 шумозаглушител на всмукателния колектор (въздушен филтър),
- 6.4.10 намалено сечение (втулка или друго),
- 6.4.11 устройство за намаляване на шума (шумозаглушител (и)),
- 6.4.12 задвижвана от предаването част (задно верижно колело или ролка),
- 6.4.13 задвижваща част на предаването (предно верижно колело или ролка),
- 6.5 Освен това, при категории L1e, L2e и L6e, следните части, оборудване и компоненти се маркират в съответствие с точка 6.1:
  - 6.5.1 Безстепенно предаване,
  - 6.5.2 модул за управление на предаването.“;

(3) Приложение III се изменя, както следва:

а) точки 4.2.5, 4.2.6 и 4.2.7 се заменят със следното:

- „4.2.5 Всички други изисквания към одобряването на типа, различни от посочените в точки 4.2.2, 4.2.3 и 4.2.4, които са определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 168/2013, се смятат за общи и равностойни между конфигурациите на мотоциклети от (L3e/L4e)-A2 и (L3e/L4e)-A3 и по тази причина изпитванията и докладването във връзка с тях трябва да се извършват еднократно за показателите на двете конфигурации. В допълнение, протоколите от изпитвания, свързани със системите, компонентите, отделните технически възли, частите или оборудването на превозните средства, които отговарят на едни и същи изисквания за одобрение на типа за двете конфигурации, се приемат за целите на одобряването на типа на всяка от тези конфигурации.“;
- 4.2.6 Издава се едно одобрение на типа на цяло превозно средство за конфигурация на мотоциклет от категория (L3e/L4e)-A2, който има един номер на одобрение на типа.
- 4.2.7 Издава се едно одобрение на типа на цяло превозно средство за конфигурация на мотоциклет от категория (L3e/L4e)-A3, който има един номер на одобрение на типа. И двата номера на одобрение на типа, посочени в точка 4.2.6 и в настоящата точка, се поставят в задължителната табела в съответствие с член 39 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и приложение V към Регламент (ЕС) № 901/2014. С оглед да се улесни трансформацията от подкатегория (L3e/L4e) -A2 в конфигурация на мотоциклет (L3e/L4e) -A3 и обратното, към техническата документация в съответствие с допълнение 24 на част Б от приложение I към Регламент (ЕС) № 901/2014 трябва да се приложи образец на съответната декларация на производителя на превозното средство. В допълнение, специалните вписвания за конфигурациите L3e-A2 и L3e-A3 в сертификата за съответствие, трябва да се предоставят от производителя на превозното средство в съответствие с образца, поместен в приложение IV от Регламент (ЕС) № 901/2014.“;

б) точки 4.2.10 и 4.2.11 се заменят със следното:

- „4.2.10 Сертификатът за съответствие (CC) трябва да бъде попълнен в съответствие с изискванията, изложени в точка 1.7 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 901/2014.
- 4.2.11 Само един идентификационен номер на превозното средство (VIN) на конфигурацията мотоциклет от (L3e/L4e)-A2 и A3 трябва да се определя за мотоциклети, които могат да се трансформират от подкатегории (L3e/L4e)-A2 в (L3e/L4e)-A3 или обратно. На задължителната табела, монтирана на превозното средство, трябва да фигурира този VIN, както и ясно обозначение на нивата на шума при престой в двете конфигурации, а също и максималната ефективна или номинална постоянна максимална мощност в конфигурацията (L3e/L4e) -A2.“;

в) точка 4.4.2 се заличава;

- г) в точка 6.1, редът, отнасящ се за изискването, съдържащо се в раздел А2 от приложение II към Регламент (ЕС) № 168/2013, се заменя със следното:

„Раздел А2 от приложение II	Провеждане на собствени изпитвания	Процедури за изпитване на максималната конструктивна скорост на превозните средства	Само за подкатегории L3e, L4e и L5e и не включва изпитвания на други характеристики на задвижването“
-----------------------------	------------------------------------	---	--

- (4) Приложение IV се изменя, както следва:

- а) в точка 4.1.1.3.1. „емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“ се заменя с „замърсителите от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“;
- б) в точка 4.1.1.3.1.1 „емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“ се заменя с „замърсителите от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“;
- в) точка 4.1.1.3.1.1.1.1 се заменя със следното:

„Ако методът във връзка с дълготрайността по член 23, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) № 168/2013 е приложим, коефициентите на влошаване се изчисляват от резултатите от изпитването от тип I за емисии до пълния пробег (включително) по приложение VII (А) към Регламент (ЕС) № 168/2013 и съгласно метода за линейно изчисление по точка 4.1.1.3.1.1.1.2, водещ до стойности на ъгловия коефициент и на отреза по у за компонент на емисиите. Резултатите за съответствието на производството по отношение на емисиите на замърсители се изчисляват по следната формула:

Уравнение 4-1:

$$\text{ако } x \leq b, \text{ тогава } y = a \cdot x + b;$$

$$\text{ако } x > b, \text{ тогава } y = x$$

където:

- а = стойност на ъгловия коефициент, определена съгласно изпитване от тип V в съответствие с приложение V (А) към Регламент (ЕС) № 168/2013;
- б = стойност на отреза по у, определена съгласно изпитване от тип V в съответствие с приложение V (А) към Регламент (ЕС) № 168/2013;
- х = резултат от изпитването за емисии на замърсители (НС, СО, NO<sub>x</sub>, NMHC и РМ, ако е приложимо) за компонент на емисиите на ново превозно средство с общ пробег най-много 100 km след първото пускане, след като е взето от производствената линия (в mg/km).
- у = резултат за съответствието на производството по отношение на компонент на емисиите на замърсители в mg/km. Средните резултати за съответствието на производството трябва да са по-ниски от пределните стойности за емисиите на замърсители по приложение VI (А) към Регламент (ЕС) № 168/2013.“
- г) в точка 4.1.1.3.1. „емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“ се заменя със „замърсителите от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“;
- д) в точка 4.1.1.3.1.1.2.2 „емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“ се заменя със „замърсителите от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“;
- е) в точка 4.1.1.3.1.1.2.2 „емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“ се заменя със „замърсителите от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“;
- ж) в точка 4.1.1.3.2.1 „емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“ се заменя с „замърсителите от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“;
- з) в точка 4.1.1.3.2.3 „пределните стойности за емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител“ се заменя с „пределните стойности на емисиите на замърсители от изходната тръба на последния шумозаглушител“;

- и) в точка 4.1.1.3.2.4., „Уравнение 4-2:“ се заменя с „Уравнение 4-3:“;
  - й) в точка 4.1.1.3.3.1. „емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“ се заменя с „замърсителите от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“;
  - к) в точка 4.1.1.3.3.3. „емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“ се заменя със „замърсителите от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“;
  - л) в точка 4.1.1.3.3.4., „Уравнение 4-3:“ се заменя с „Уравнение 4-4:“;
  - м) в точка 4.1.1.3.3.6., „Уравнение 4-4:“ се заменя с „Уравнение 4-5:“;
  - н) в точка 4.1.1.4. „емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“ се заменя с „замърсителите от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите на CO<sub>2</sub>“;
- (5) Приложение VIII се изменя, както следва:

- а) вмъкват се следните точки 1.1.1, 1.1.1.1 и 1.1.1.2:

„1.1.1 Превозните средства от категории L1e, L3e и L4e трябва да отговарят на следните общи изисквания:

1.1.1.1 Превозните средства не трябва да имат никакви остри, режещи или изпъкнали части, изпадени навън, които с форма, размери, насоченост и твърдост могат да увеличат опасността или тежестта на телесните наранявания на човек, който е ударен или охлузен от превозно средство при пътнотранспортно произшествие. Превозните средства се проектират така, че частите и ръбовете, с които други уязвими участници в движението, като пешеходците, могат да влязат в съприкосновение при пътнотранспортно произшествие, да отговарят на изискванията по точки 1 — 1.3.8.

1.1.1.2 Счита се, че всяка външна изпъкнала част или ръб, с който може да се влезе в съприкосновение и който е изработен или покрит с материал, като мек каучук или мека пластмаса с твърдост, по-малка от 60 по Шор (скала А), отговаря на изискванията по точки 1.3 — 1.3.8. Измерванията на твърдостта се извършват с материала, поставен на превозното средство, както е предвидено.“

- б) точки 1.1.2 — 1.1.3.2 се заменят със следното:

„1.1.2 Специални разпоредби за превозните средства от категории L1e, L3e и L4e

1.1.2.1 Превозните средства се оценяват съгласно разпоредбите по точки 1.2 — 1.2.4.1.

1.1.2.2 При превозни средства, оборудвани с конструкция или панели, предназначени частично или изцяло да обгръщат водача, пътника или багажа или да покриват определени компоненти на превозното средство, като алтернатива производителят на превозното средство може да избере да прилага съответните изисквания от Правило № 26 (\*) на ИКЕ на ООН, приложими към превозните средства от категория M1 и обхващащи конкретни външни издадени части или цялата външна повърхност на превозното средство. В тези случаи специално внимание се обръща на изискваните радиуси, като се има предвид, че размерът на издаването на дръжки, панти, бутони и антени не трябва да бъде проверяван.

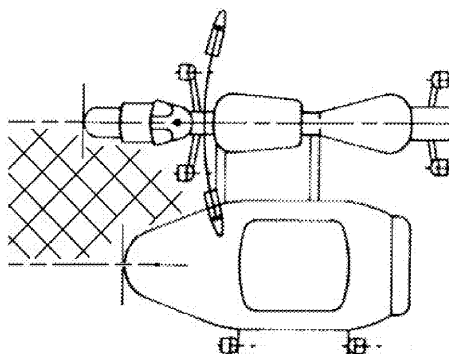
Съответните външни издадени части, оценявани съгласно тази разпоредба, трябва ясно да се посочат в информационния документ, а всяка друга външна повърхност трябва да отговаря на изискванията по точки 1 — 1.3.8.

(\*) ОВ L 215, 14.8.2010 г., стр. 27.

1.1.3 Специални разпоредби за превозните средства от категория L4e

1.1.3.1 Когато към мотоциклета е монтиран кош, било постоянно, било така, че да може да се демонтира, не се извършва оценка на пространството между мотоциклета и коша (вж. фигура 8-1).

Фигура 8-1

**Изглед отгоре на мотоциклет от категория L4e с кош**

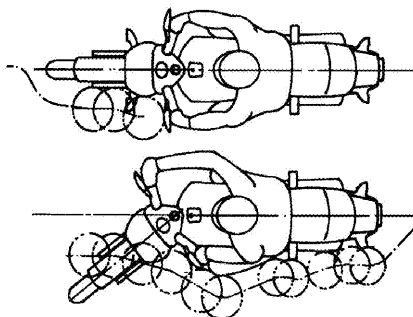
1.1.3.2 Ако кошът може да се демонтира от мотоциклета така, че мотоциклетът да се използва без него, самият мотоциклет трябва да отговаря на изискванията за мотоциклетите без кош по точки 1 — 1.3.8.“;

в) точки 1.1.4.—1.1.4.2 се заличават;

г) точки 1.2.3 — 1.2.3.2 се заменят със следното:

„1.2.3 Изпитвателното устройство се премества от предната към задната част на превозното средство, като преместването е бавно и се извършва и от двете страни на съответното превозно средство. Ако изпитвателното устройство се допре до кормилния механизъм или до някоя част, която е монтирана върху него, то се завърта до положение на пълно блокиране, по време на което и след което изпитването продължава. Изпитвателното устройство трябва да остане в допир с превозното средство или водача по време на изпитването (вж. фигура 8-2).

Фигура 8-2

**Зони на движение на изпитвателното устройство**

1.2.3.1 Предната част на превозното средство трябва да е първата точка на допир, а изпитвателното устройство трябва да се движи странично към външността, като следва контура на превозното средство и водача, ако е приложимо. Изпитвателното устройство трябва също така да е в състояние да се движи навътре със скорост, която не надвишава тази за движението назад (т.е. под ъгъл от 45° спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство).

1.2.3.2 Ръцете и стъпалата на водача трябва да се отблъскват от изпитвателното устройство, ако то влезе в допир с тях, а всяка съответна опора (например за краката) трябва да е в състояние да се върти, прегъва, свива или огъва свободно вследствие на допира с изпитвателното устройство и трябва да се оцени във всички съответни междинни положения.“;

д) точка 1.3.3.2 се заменя със следното:

„1.3.3.2 Ако радиусът се прилага към горния ръб, той не трябва да е по-голям от 0,70 пъти дебелината на предното стъкло или обтекателя, измерена при горния ръб.“;

е) точка 1.3.5.2 се заменя със следното:

„1.3.5.2 Ако радиусът се прилага към предния ръб на предния калник, той не трябва да е по-голям от 0,70 пъти дебелината на калника, измерена при предния ръб (напр. в случай на кръгло удебеление по ръба на металния лист, диаметърът на удебелението се приема за съответната дебелина).“;

ж) в точка 2.1.2.1.1. се вмъква следната втора алинея:

„в съответствие с първа алинея, някои части от определени превозни средства може да се оценяват с помощта на изпитвателно устройство за външните издадени части (вж. допълнение 1), а останалите части да се оценяват с помощта на сфера с диаметър 100 mm (вж. Правило № 26 на ИКЕ на ООН). В тези случаи специално внимание се обръща на изискваните радиуси, като се има предвид, че размерът на издаването на дръжки, панти, бутони и антени не трябва да бъде проверяван.“

(6) Приложение IX се изменя, както следва:

а) точка 2.2.1 се заменя със следното:

„2.2.1 Резервоарът се подлага на хидравлично изпитване за издръжливост на вътрешно налягане, което се провежда на окомплектуван с цялата си арматура изолиран резервоар. Резервоарът се напълва изцяло с незапалима течност с плътност и вискозитет, близки до тези на обичайно използваното гориво, или с вода. След като се прекъснат всички връзки с външната среда, налягането се повишава постепенно през тръбната връзка, през която двигателят се захранва с гориво, до достигане на вътрешното налягане, посочено в точка 1.2.9, и това налягане се поддържа в продължение най-малко на 60 секунди.“

б) точка 3.2.1 се заменя със следното:

„3.2.1 Изпитването за пропускливост като част от изпитванията от тип IV, посочени в приложение V, част А към Регламент (ЕС) № 168/2013, без да се налага съобразяване с всяко измерване на степента на разсейване за целите на изпитването в съответствие с настоящото приложение, се провежда върху достатъчен брой резервоари за целите на изпитването в съответствие с точки 3.3 — 3.7.5.1. Общата продължителност на процедурата за подготовка се състои от предварителен престой от поне четири седмици, последван от период от осем седмици при режим на съхранение при стабилизирани условия.“;

в) точка 3.3.1 се заменя със следното:

„3.3.1 Резервоарът се напълва до своята обявена вместимост със смес от 50 % вода и 50 % етиленгликол или друга охлаждаща течност, която не уврежда материала на резервоара и чиято точка на замръзване е по-ниска от  $243 \pm 2\text{K}$  ( $-30 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ).

Температурата на веществата, съдържащи се в резервоара за гориво по време на изпитването, трябва да бъде  $253 \pm 2\text{K}$  ( $-20 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ). Резервоарът се охлажда до съответната околна температура. Резервоарът за гориво може да се напълни и с подходящо охладена течност, при условие че той се остави при температурата на изпитването в продължение на най-малко 1 час.

За изпитването се използва махало. Неговата тежест трябва да е с формата на правилна триъгълна пирамида, чийто връх и ръбове са със закръгление с радиус 3,0 mm. Свободно движещата се тежест на махалото да е с маса  $15\text{ kg} \pm 0,5\text{ kg}$ , а приложената от махалото енергия — не по-малко от 30,0 J за всеки удар по резервоара за гориво.

Техническата служба може да избере за изпитването произволен брой точки върху резервоара за гориво, като тези точки да са в места, които се считат за опасни с оглед на монтажа на резервоара и местоположението му в превозното средство. Неметалните защитни прегради не се вземат под внимание, а тръбната рама или секциите на шасито могат да бъдат взети предвид при оценката на риска.

За извършването на всички удари могат да се използват няколко резервоара за гориво, при условие че всички използвани резервоари за гориво са преминали изпитването за пропускливост.

Не трябва да има изтичане на течност след единичен удар в която и да е от точките на изпитване.“;

г) точка 3.4.1 се заменя със следното:

„3.4.1. Резервоарът за гориво се напълва изцяло до своята обявена вместимост, като използваната за изпитването течност е вода при температура  $326 \pm 2\text{K}$  ( $53 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ). След това резервоарът се подлага на вътрешно налягане, което е два пъти по-голямо от работното налягане (проектното налягане), или на свръхналягане от 30 kPa, като е валидна по-високата стойност. Резервоарът остава затворен и под налягане за период от не по-малко от пет часа при температура на околната среда от  $326 \pm 2\text{K}$  ( $53 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ).

Резервоарът за гориво не трябва да показва признаци на течове и да става неизползваем поради временната или постоянната деформация, която може да възникне. Вземат се предвид конкретните условия за монтирането на резервоара, ако трябва да се оцени деформацията му.“;

д) точка 3.4.1 се заменя със следното:

„3.5.1. От плоските или почти плоските повърхности на напълно новия резервоар за гориво се вземат шест образеца за изпитване на опън с приблизително една и съща дебелина. Определя се тяхната якост на опън и граница на еластичност при температура  $296 \pm 2\text{K}$  ( $23 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ) и при скорост на разтеглянето  $50\text{ mm/min}$ . Получените стойности след това се сравняват със стойностите за якост на опън и граница на еластичност, получени от подобни изпитвания, извършени върху резервоар за гориво, който е преминал изпитването за пропускливост. Материалът се смята за приемлив, ако якостта му на опън се различава с не повече от 25 %.“

е) точка 3.6.1 се заменя със следното:

„3.6.1 Резервоарът за гориво се монтира на представителна част на превозното средство и се пълни до 50 % от своята обявена вместимост с вода с температура  $293 \pm 2\text{K}$  ( $20 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ). След това изпитвателната установка, включително резервоарът за гориво, се поставя в среда с температура  $343 \pm 2\text{K}$  ( $70 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ) за 60 минути, след което резервоарът за гориво не трябва да има постоянна деформация или течове, и да е напълно използваем.“

ж) точка 3.7.4.3 се заменя със следното:

„3.7.4.3 Ако нито един от десет образеца не е изгорял до маркировката на 100 mm или това се е случило с не повече от един от двадесет образеца, трябва да бъдат изчислени средното време на горене (ACT) и средната дължина на изгорялата част (ACL).

Уравнение 9-1:

$$ACT (s) = \sum_{i=1}^n \cdot ((t_i - 30) / (n))$$

(забележка: n = брой на пробите)

Резултатът се закръглява до най-близката кратна на пет стойност. Въпреки това, средно време на горене от 0 секунди не се използва. (напр. ако горенето продължава между по-малко от 2 секунди и 7 секунди, ACT се закръглява на 5 секунди; ако горенето продължава между 8 и 12 секунди, ACT се закръглява на 10 секунди; ако горенето продължава между 13 и 17 секунди, ACT се закръглява на 15 секунди;

Уравнение 9-2:

$$ACL (mm) = \sum_{i=1}^n \cdot ((100 - \text{дължина на неизгорялата част}_i) / (n))$$

(забележка: n = брой на пробите)

Резултатът се изразява в mm спрямо следващата кратна на пет стойност (т.е. ако напр. дължината на изгорялата част е по-малко от 2 mm, се посочва „по-малко от 5 mm“, така че в никакъв случай за ACL не може да се даде 0 mm).

Ако само един образец от 20 е изгорял до маркировката на 100 mm или след нея, дължината на изгорялата част (т.е. стойността на (100 – дължина на неизгорялата част,) за този образец) се приема за равна на 100 mm.

Уравнение 9-3:

$$n_{\text{средна\_скорост\_на\_горене}} = \frac{ACL}{ACT} \cdot \frac{mm}{s}$$

Тази стойност се сравнява с изискването съгласно точки 3.7.5 — 3.7.5.1.“

(7) В приложение XI, допълнение 1.6 се заменя със следното:

„1.6 Пътен просвет

1.6.1 За целите на измерването на пътния просвет на тип превозно средство от категория L, изпитвателното превозно средство трябва да бъде натоварено до действителната маса.

1.6.2 Като изключение от изискването по точка 1.6.1., за целите на измерването на пътния просвет на тип превозно средство от подкатегория L3e-AxE (x = 1, 2 или 3, двуколесен мотоциклет ендуро) или тип превозно средство от подкатегория L3e — AxT (x = 1, 2 или 3, двуколесни планински мотоциклети), изпитваните ендуро или планински мотоциклети трябва да бъдат натоварени до своята маса в готовност за движение.

1.6.3 Ръчно или автоматично регулируемата система на окачване, монтирана на превозното средство и водеща евентуално до променлив пътен просвет, се регулира на минимално положение, така че да се даде възможност за минимално разстояние между превозното средство и земната повърхност.

1.6.4 Най-късото разстояние между земната повърхност и най-ниската неподвижна точка на превозното средство се измерва между осите и при оста/осите, ако това е приложимо в съответствие с допълнение 1 към приложение II към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (\*). Минималното измерено разстояние се приема за пътен просвет на превозното средство.

(\* 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) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).“

(8) Приложение XII се изменя, както следва:

а) в точка 2.2.2, таблица 12-1 се заменя със следното:

„Таблица 12-1

**Функции на бордовата диагностика от второ поколение и съответни изисквания в точките на настоящото приложение и на допълнение 1**

Предмет	Точки от настоящото приложение и на допълнение 1
Общ критерий за изключване за диагностика на типа влошаване в БД от второ поколение	3.2.1.1
Следене на каталитичния преобразувател	3.3.2.1; 3.3.3.1
Следене на ефективността на рецикулацията на отработилите газове (EGR)/потока	3.3.3.4
Следене на ефективността на експлоатация	2-ра подточка от точка 3.3. от допълнение 1, точка 4 от допълнение 1
Общи изисквания за БД от второ поколение	точка 3.3 от допълнение 1



Предмет	Точки от настоящото приложение и на допълнение 1
Установяване на случаите на прекъсване на запалването	3.2.2; 3.3.2.2; 3.5.3; 3.6.2; 3.7.1; 3.1.2. от допълнение 1
Следене на системата за последваща обработка на NOx	3.3.3.5; 3.3.3.6
Следене за влошаване на състоянието на кислородния датчик (лямбда сондата)	3.3.2.3
Следене на филтрите за частици	3.3.3.2
Следене на емисиите на прахови частици (PM)	3.3.2.5;“

б) точки 3.2.2.1 и 3.2.2.1 се заменят със следното:

„3.2.2.1 В случай на специфични условия за оборотите и натоварването на двигателя производителите могат да приемат като критерий за неизправност и процент на прекъсвания на запалването, надвишаващ от процента, който е обявен пред органа, ако за тези условия може да бъде демонстрирано пред органа, че установяването на по-ниски нива на прекъсване на запалването не би било надеждно. При следене с бордова диагностика това е процентът на прекъсванията в запалването спрямо общия брой запалвания (обявен от производителя), който би довел до емисии, превишаващи праговите стойности за БД, посочени в раздел Б от приложение VI към Регламент (ЕС) № 168/2013, или такъв процент, който би довел до прегряване на катализатора или катализаторите на изпускателната уредба, предизвиквайки необратими повреди.

3.2.2.2 Ако производителят може да докаже пред органа, че откриването на по-висок процент на прекъсване в запалването продължава да е неосъществимо или че прекъсването в запалването е неразлично от други явления (напр. лоши пътища, прекъсвания на предавки, период след пускането на двигателя и др.), системата за следене за прекъсвания в запалването може да бъде блокирана при наличието на такива условия“;

в) точка 3.6 последното изречение се заменя със следното:

„Код за неизправност се съхранява и в случаите, посочени в точки 3.3.5 и 3.3.6.“;

г) точка 3.6.1 се заменя със следното:

„Чрез серийния порт по стандартизирания диагностичен куплунг непрекъснато се предоставя информация за разстоянието, изминато от превозното средство при активиран индикатор за неизправност. Посредством дерогация за превозни средства, оборудвани с механичен километражен брояч, който не може да подава данни на електронния блок за управление, в това число превозните средства, оборудвани с CVT, което не позволява прецизно подаване на данни към електронния блок за управление, „изминато разстояние“ може да се замени с „време на работа на двигателя“ и съответната информация да се предоставя непрекъснато чрез серийния порт по стандартизирания диагностичен куплунг.“

д) точки 4.3 и 4.4 се заменят със следното:

„4.3 По отношение на последователността на установяване на недостатъци, най-напред се установяват недостатъци по точки 3.3.2.1, 3.3.2.2 и 3.3.2.3 за двигатели с принудително запалване и по точки 3.3.3.1, 3.3.3.2 и 3.3.3.3 за двигатели със запалване чрез сгъстяване.

4.4. Преди или по време на процедурите за одобряване на типа не се допускат никакви недостатъци във връзка с изискванията, посочени в точка 3 от допълнение 1, с изключение на разпоредбите, предвидени в точка 3.11. от допълнение 1.“;

е) вмъква се следната точка 4.7:

„Критериите за фамилия превозни средства, определени в таблица 11-1 в точка 3.1 от приложение XI към Регламент (ЕС) № 134/2014 по отношение на изпитване от тип VIII, се прилагат също и за функционалните изисквания за бордова диагностика, посочени в настоящото приложение.“;

ж) в допълнение 1 точка 3.13 се заменя със следното:

„Докато не бъде приет стандартизиран интерфейс за връзка за превозните средства от категория L и той не бъде публикуван на равнище ISO или CEN, и препратка към този технически стандарт, не бъде включен в настоящия регламент, по искане на производителя на превозното средство може да бъде монтиран алтернативен интерфейс за връзка. Когато бъде монтиран такъв алтернативен интерфейс за връзка, производителят на превозното средство предоставя безвъзмездно на производителите на оборудване за изпитвания подробните характеристики на конфигурацията на щифовете на съединителя. Производителят на превозното средство предоставя адаптер за връзка към универсално четящо устройство. Адаптерът трябва да бъде се качество, подходящо за професионална употреба. Той се предоставя при поискване на всички независими оператори по недискриминационен начин. Производителите имат право да налагат разумни и пропорционални цени за този адаптер, като вземат предвид допълнителните разходи, които клиентът трябва да посрещне вследствие на този избор на производителя. Интерфейсът за свързване и адаптерът не могат да включват специфични конструктивни елементи, заради които ще се изисква валидиране или сертифициране преди употреба, или които биха ограничили обмена на данни при използване на универсалното четящо устройство.“;

з) в допълнение 2, точка 2.1, в таблица Ap2—1, „устройството функционира/устройството е налично“ се заменя с „устройството не функционира/устройството не е налично“;

и) в допълнение 2 точка 2.6.2 се заменя със следното:

„2.6.2. следенето по някои от позициите, посочени в таблица Ap2—1, е физически невъзможен и е разрешен недостатък по отношение на конкретната непълна контролна функция. Към техническата документация се добавя обстойната техническа обосновка защо такъв уред за бордова диагностика не може да функционира.“

(9) В приложение XIII се добавя следната точка 1.4.:

„1.4. Максималното налягане, посочено в точки 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3 и 1.3.1, може да бъде превишавано по време на изпитване по споразумение с производителя на превозното средство.“;

(10) В приложение XIV, точка 1.5.1.5.1. се заменя със следното:

„1.5.1.5.1. Табелата трябва да бъде видима в цялото пространство, намиращо се между следните 4 равнини:

- двете вертикални равнини, допирателни към двата странични ръба на табелата, склочващи ъгъл, измерен отляво и отдясно на табелата, от 30° по отношение на надлъжната равнина, успоредна на средната надлъжна равнина на превозното средство, преминаваща през средата на табелата;
- равнината, допирателна към горния ръб на табелата и склочваща ъгъл, измерен нагоре, от 15° с хоризонталата;
- хоризонталната равнина през долния ръб на табелата.“

(11) В приложение XVI се добавя следната точка 2.3.5.1.:

„2.3.5.1. Въпреки това, чрез дерогация от точки 1.2.1. и 2.3.5, страничната стойка, монтирана на превозно средство от категории L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T или L3e-A3T може да се прибира автоматично, когато страничната стойка не се държи или поддържа от човек.“

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

## Изменения на Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014

Приложенията на Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 се изменят, както следва:

(1) Приложение II се изменя, както следва:

а) точки 4.5.5.2.1.1, 4.5.5.2.1.2. се заменят със следното:

„4.5.5.2.1.1. Стъпка 1 — Изчисляване на скоростите за превключване на предавката

Скоростите за превключване на по-висока предавка ( $v_{1 \rightarrow 2}$  и  $v_{i \rightarrow i+1}$ ) в km/h по време на фазите на ускорение се изчисляват, като се използват следните формули:

Уравнение 2-3:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[ (0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Уравнение 2-4:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[ (0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 2 \text{ към } ng - 1$$

където:

$i$  е номерът на предавката ( $\geq 2$ )

$ng$  е общият брой на предавките за преден ход

$P_n$  е номиналната мощност в kW

$m_k$  е базовата маса в kg

$n_{idle}$  е честотата на въртене на празен ход в  $\text{min}^{-1}$

$s$  е номиналната честота на въртене (обороти) на двигателя в  $\text{min}^{-1}$

$ndv_i$  е съотношението между честотата на въртене на двигателя в  $\text{min}^{-1}$  и скоростта на превозното средство в km/h при предавка „i“

4.5.5.2.1.2. Скоростите за превключване на по-ниска предавка ( $v_{i \rightarrow i-1}$ ) в km/h по време на фазите на движение с постоянна скорост или на отрицателно ускорение от четвърта предавка към  $ng$  се изчисляват, като се използва следната формула:

Уравнение 2-5:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[ (0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 4 \text{ към } ng$$

където:

$i$  е номерът на предавката ( $\geq 4$ )

$ng$  е общият брой на предавките за преден ход

$P_n$  е номиналната мощност в kW

$m_k$  е базовата маса в kg

$n_{idle}$  е честотата на въртене на празен ход в  $\text{min}^{-1}$

$s$  е номиналната честота на въртене (обороти) на двигателя в  $\text{min}^{-1}$

$ndv_{i-2}$  е съотношението между честотата на въртене на двигателя в  $\text{min}^{-1}$  и скоростта на превозното средство в km/h при предавка „i-2“

Скоростта на превключване от предавка 3 към предавка 2 ( $v_{3 \rightarrow 2}$ ) се изчислява, като се ползва следното уравнение:

Уравнение 2-6:

$$v_{3 \rightarrow 2} = \left[ (0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

където:

$P_n$  е номиналната мощност в kW

$m_k$  е базовата маса в kg

$n_{idle}$  е честотата на въртене на празен ход в  $\text{min}^{-1}$

$s$  е номиналната честота на въртене на двигателя в  $\text{min}^{-1}$

$ndv_1$  е съотношението между честотата на въртене на двигателя в  $\text{min}^{-1}$  и скоростта на превозното средство в km/h при предавка „1“

Скоростта на превключване от предавка 2 към предавка 1 ( $v_{2 \rightarrow 1}$ ) се изчислява, като се ползва следното уравнение:

Уравнение 2-7:

$$v_{2 \rightarrow 1} = \left[ 0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_2}$$

където:

$ndv_2$  е отношението между честота на въртене на двигателя в  $\text{min}^{-1}$  скоростта на движение на превозното средство в km/h при предавка 2

Тъй като фазите на движение с постоянна скорост се определят от фазоуказателя, биха могли да се получат незначителни увеличения на скоростта и може да бъде целесъобразно да се превключи на по-висока предавка. Скоростите за превключване на по-висока предавка ( $v_{1 \rightarrow 2}$ ,  $v_{2 \rightarrow 3}$  и  $v_{i \rightarrow i+1}$ ) в km/h по време на фазите на движение с постоянна скорост се изчисляват, като се използват следните уравнения:

Уравнение 2-7a:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[ 0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_2}$$

Уравнение 2-8:

$$v_{2 \rightarrow 3} = \left[ (0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Уравнение 2-9:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[ (0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-1}}, i = 3 \text{ to } ng'';$$

б) точки 6.1.1.4.2. — 6.1.1.4.7 се заменят със следното:

#### „6.1.1.4.2. Въглеродороди (HC)

Масата на неизгорелите въглеродороди, отделени с отработилите газове на превозното средство по време на изпитването, се изчислява, като се използва следната формула:

Уравнение 2-33:

$$HC_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_C}{10^6}$$

където:

$HC_m$  е масата на въглеводородите, отделени по време на частта от изпитването, в  $mg/km$ ;

$S$  разстоянието, определено в точка 6.1.1.3;

$V$  е общият обем, определен в точка 6.1.1.4.1;

$d_{HC}$  е плътността на въглеводородите при еталонна температура и налягане (273,2 K и 101,3 kPa);

$$\begin{aligned} d_{HC} &= 0,631 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ за бензин (E5) (C}_1\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016}); \\ &= 932 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ за етанол (E85) (C}_1\text{H}_{2,74}\text{O}_{0,385}); \\ &= 622 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ за дизелово гориво (B5)(C}_1\text{H}_{1,86}\text{O}_{0,005}); \\ &= 649 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ за ВНГ (C}_1\text{H}_{2,525}); \\ &= 714 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ за ПГ/биогаз. s (C}_1\text{H}_4); \\ &= \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583 \cdot A} \cdot 10^6 \text{ mg/m}^3 \text{ за H}_2 \text{ ПГ (при A = количеството ПГ/биометан в сместа H}_2 \\ &\quad \text{ПГ в обемни \%)).} \end{aligned}$$

$HC_c$  е концентрацията на разредените газове, изразена в милионни части (ppm) въглероден еквивалент (например концентрацията на пропана, умножена по три) и коригирана, за да се вземе предвид въздухът за разреждане с помощта на следното уравнение:

Уравнение 2-34:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

където:

$HC_e$  е концентрацията на въглеводородите, изразена в милионни части (ppm) въглероден еквивалент, в пробата от разредените газове, събрана в торбичката(ите) А;

$HC_d$  е концентрацията на въглеводородите, изразена в милионни части (ppm) въглероден еквивалент, в пробата от въздуха за разреждане, събрана в торбичката(ите) В;

$DF$  е коефициентът, определен в точка 6.1.1.4.7.

Концентрацията на неметанови въглеводороди (NMHC) се изчислява, както следва:

Уравнение 2-35:

$$C_{NMHC} = C_{THC} - (Rf \text{ CH}_4 \cdot C_{CH_4})$$

където:

$C_{NMHC}$  е коригираната концентрация на NMHC в разредените отработили газове, изразена в ppm въглероден еквивалент;

$C_{THC}$  = концентрация на сумарните въглеводороди (THC) в разредените отработили газове, изразена в ppm въглероден еквивалент и коригирана с количеството на THC, съдържащо се във въздуха за разреждане;

$C_{CH_4}$  = концентрацията на метана ( $\text{CH}_4$ ) в разредените отработили газове, изразена в ppm въглероден еквивалент и коригирана с количеството на  $\text{CH}_4$ , съдържащо се във въздуха за разреждане;

$Rf \text{ CH}_4$  е коефициентът на реакция на пламъчно-ионизационния детектор за метан, както е определен в точка 5.2.3.4.1.

## 6.1.1.4.3. Въглероден оксид (CO)

Масата на въглеродния оксид, отделен с отработилите газове на превозното средство по време на изпитването, се изчислява, като се използва следната формула:

Уравнение 2-36:

$$CO_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

където:

$CO_m$  е масата на въглеродния оксид, отделен по време на частта от изпитването, в mg/km;

S разстоянието, определено в точка 6.1.1.3;

V е общият обем, определен в точка 6.1.1.4.1;

$d_{CO}$  е плътността на въглеродния оксид,  $d_{CO} = 1.25 \cdot 10^6$  mg/m<sup>3</sup> при еталонна температура и налягане (273,2 K и 101,3 kPa);

$CO_c$  е концентрацията на разредените газове, изразена в милионни части (ppm) въглероден оксид и коригирана, за да се вземе предвид въздухът за разреждане с помощта на следното уравнение:

Уравнение 2-37:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

където:

$CO_e$  е концентрацията на въглероден оксид, изразена в милионни части (ppm), в пробата от разредените газове, събрана в торбичката(ите) A;

$CO_d$  е концентрацията на въглероден оксид, изразена в милионни части (ppm), в пробата от въздуха за разреждане, събрана в торбичката(ите) B;

DiF е коефициентът, определен в точка 6.1.1.4.7.

## 6.1.1.4.4 Азотни оксиди (NOx)

Масата на азотните оксиди, отделени с отработилите газове на превозното средство по време на изпитването, се изчислява, като се използва следната формула:

Уравнение 2-38:

$$NO_{xm} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

където:

$NO_{xm}$  е масата на азотните оксиди, отделени по време на частта от изпитването, в mg/km;

S разстоянието, определено в точка 6.1.1.3;

V е общият обем, определен в точка 6.1.1.4.1;

$d_{NO_2}$  е плътността на азотните оксиди в отработилите газове, като се приема, че те са под формата на азотен оксид,  $d_{NO_2} = 2,05 \cdot 10^6$  mg/m<sup>3</sup> при еталонни температура и налягане (273,2 K и 101,3 kPa);

$NO_{xc}$  е концентрацията на разредените газове, изразена в милионни части (ppm) и коригирана, за да се вземе предвид въздухът за разреждане с помощта на следното уравнение:

Уравнение 2-39:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

където:

$NO_{xe}$  е концентрацията на азотните оксиди, изразена в милионни части (ppm) азотни оксиди, в пробата от разредените газове, събрана в торбичката(ите) А;

$NO_{xd}$  е концентрацията на азотните оксиди, изразена в милионни части (ppm) азотни оксиди, в пробата от въздух за разреждане, събрана в торбичката(ите) В;

DiF е коефициентът, определен в точка 6.1.1.4.7.

$K_h$  е коефициентът за коригиране на влажността, който се изчислява с помощта на следната формула:

Уравнение 2-40:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

където:

H е абсолютната влажност в g вода на kg сух въздух;

Уравнение 2-41:

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

където:

U е влажността в %;

$P_d$  е налягането на насищане на водата при температурата на изпитването в kPa;

$P_a$  е атмосферното налягане в kPa;

#### 6.1.1.4.5. Маса на праховите частици

Емисиите на прахови частици  $M_p$  (mg/km) се изчисляват с помощта на следното уравнение:

Уравнение 2-42:

$$M_p = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \cdot P_e}{V_{ep} \cdot d}$$

когато отработилите газове се вентилират извън тунела;

Уравнение 2-43:

$$M_p = \frac{V_{mix} \cdot P_e}{V_{ep} \cdot S}$$

когато отработилите газове се връщат в тунела;

където:

$V_{\text{mix}}$  = обем  $V$  на разредените отработили газове при стандартни условия;

$V_{\text{ep}}$  = обем на отработилите газове, минаващи през филтъра за прахови частици при стандартни условия;

$P_e$  = маса на праховите частици, уловени от филтъра(филтрите);

$S$  = разстоянието, определено в точка 6.1.1.3;

$M_p$  = емисиите на прахови частици в mg/km.

Когато се използва корекция за фоновата концентрация на праховите частици от системата за разреждане, тя се определя в съответствие с точка 5.2.1.5. В този случай масата на праховите частици (mg/km) се изчислява, както следва:

Уравнение 2-44:

$$M_p = \left[ \frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left( \frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left( 1 - \frac{1}{DiF} \right) \right) \right] \cdot \frac{(V_{\text{mix}} + V_{\text{ep}})}{d}$$

когато отработилите газове се вентилират извън тунела;

Уравнение 2-45:

$$M_p = \left[ \frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left( \frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left( 1 - \frac{1}{DiF} \right) \right) \right] \cdot \frac{V_{\text{mix}}}{d}$$

когато отработилите газове се връщат в тунела;

където:

$V_{\text{ap}}$  = обем на въздуха в тунела, минаващ през филтъра за фонови прахови частици при стандартни условия;

$P_a$  = маса на праховите частици, уловени от филтъра за фонови прахови частици;

$DiF$  е коефициентът, определен в точка 6.1.1.4.7.

Когато в резултат на прилагането на корекция на измерванията на фононите прахови частици се получи отрицателна маса на прахови частици (в mg/km), се приема, че резултатът за масата на праховите частици е 0 mg/km.

#### 6.1.1.4.6. Въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>)

Масата на въглеродния диоксид, отделен с отработилите газове на превозното средство по време на изпитването, се изчислява, като се използва следната формула:

Уравнение 2-46:

$$CO_{2m} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2c}}{10^2}$$

където:

$CO_{2m}$  е масата на въглеродния диоксид, отделен по време на частта от изпитването, в g/km;

$S$  разстоянието, определено в точка 6.1.1.3;



$V$  е общият обем, определен в точка 6.1.1.4.1;

$d_{\text{CO}_2}$  е плътността на въглеродния диоксид,  $d_{\text{CO}_2} = 1,25 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3$  при еталонна температура и налягане (273,2 К и 101,3 kPa);

$\text{CO}_{2c}$  е концентрацията на разредените газове, изразена като процент от еквивалент на въглероден диоксид и коригирана, за да се вземе предвид въздухът за разреждане с помощта на следното уравнение:

Уравнение 2-47:

$$\text{CO}_{2c} = \text{CO}_{2e} - \text{CO}_{2d} \times \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}}\right)$$

където:

$\text{CO}_{2e}$  е концентрацията на въглероден диоксид, изразена като процент от пробата от разредените газове, събрана в торбичката(ите) А;

$\text{CO}_{2d}$  е концентрацията на въглероден диоксид, изразена като процент от пробата от въздуха за разреждане, събрана в торбичката(ите) В;

DiF е коефициентът, определен в точка 6.1.1.4.7.

#### 6.1.1.4.7. Коефициент на разреждане (DiF)

Коефициентът на разреждане се изчислява, както следва:

За всяко еталонно гориво, с изключение на водород:

Уравнение 2-48:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}}) \cdot 10^{-4}}$$

За гориво със състав  $\text{C}_x\text{H}_y\text{O}_z$  се използва следната обща формула:

Уравнение 2-49:

$$X = 100 \cdot \frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3,76 \cdot \left(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2}\right)}$$

За  $\text{H}_2\text{NG}$  се използва следната формула:

Уравнение 2-50:

$$X = \frac{65,4 \cdot A}{4,922 \cdot A + 195,84}$$

За водород коефициентът на разреждане се изчислява, както следва:

Уравнение 2-51:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{H}_2\text{O}} - C_{\text{H}_2\text{O-DA}} + C_{\text{H}_2} \cdot 10^{-4}}$$

За еталонните горива, съдържащи се в приложение X, стойностите на „X“ са следните:

Таблица 1-8

**Коефициент „X“ във формули за изчисляване на DiF**

Гориво	X
Бензин (E5)	13,4
Дизелово гориво (B5)	13,5
Втечен нефтен газ (ВНГ)	11,9
ПГ/биометан	9,5
Етанол (E85)	12,5
Водород	35,03

В посочените уравнения:

- $C_{CO_2}$  = концентрация на  $CO_2$  в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в обемни проценти,
- $C_{HC}$  = концентрация на HC в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в ppm въглероден еквивалент,
- $C_{CO}$  = концентрация на CO в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в ppm,
- $C_{H_2O}$  = концентрация на  $H_2O$  в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в обемни проценти,
- $C_{H_2O-DA}$  = концентрация на  $H_2O$  в използвания за разреждане въздух, изразена в обемни проценти,
- $C_{H_2}$  = концентрация на водород в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в ppm,
- A = количеството ПГ/биометан в сместа от  $H_2NG$ , изразено в обемни проценти.“

в) в точка 6.1.1.5.1.1 „Претегляне на резултатите от изпитвателните цикли от Правило № 40 на ИКЕ на ООН и Правило № 47 на ИКЕ на ООН“ „Претегляне на резултатите от изпитвателните цикли от ИКЕ П40 и ИКЕ П47“;

г) в допълнение 1 в таблица Ap 1-1, в реда, съответстващ на символа „DF“, се заменя със следното:

„DiF	Коефициент на разреждане	—“;
------	--------------------------	-----

д) в допълнение 2, точка 1.1. второто изречение се заменя със следното:

„Спецификациите на горивата в настоящото допълнение са в съответствие със спецификациите на еталонните горива в приложение 10 към Правило № 83 на ИКЕ-ООН, преработка 4 (\*).

(\*) ОВ L 42, 12.2.2014 г., стр. 1.“;

е) в допълнение 11 точка 3.2.13 се заменя със следното:

„3.2.1.3. Превключвателят на работния режим трябва да бъде поставен в положение в съответствие с таблица Ap11-2.

Таблица Ap11-2

**Справочна таблица за определяне на условие А или условие Б в зависимост от различните концепции за хибридни превозни средства и от положението на превключвателя за избор на хибриден режим.**

	Хибридни режими →	— Изцяло електрически — Хибриден	— Изцяло на гориво — Хибриден	— Изцяло електрически — Изцяло на гориво — Хибриден	— Хибриден режим n <sup>(1)</sup> — Хибриден режим m <sup>(1)</sup>
		<b>Положение на превключвателя</b>	<b>Положение на превключвателя</b>	<b>Положение на превключвателя</b>	<b>Положение на превключвателя</b>
<b>Степен на зареждане на акумулаторната батерия</b>					
<b>Условие А Напълно зареден</b>		Хибриден	Хибриден	Хибриден	Хибриден режим с преобладаващо използване на електрическа енергия <sup>(2)</sup>
<b>Условие Б Минимална степен на зареждане</b>		Хибриден	С консумация на гориво	С консумация на гориво	Хибриден режим с преобладаващо използване на гориво <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Например: положение спортен, икономичен, градски, извънградски и т.н.

<sup>(2)</sup> Хибриден режим с преобладаващо използване на електрическа енергия: хибридният режим, за който чрез изпитване в съответствие с условие А от точка 4 от приложение 10 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН може да се докаже, че има най-голяма консумация на електрическа енергия от всички избираеми хибридни режими, и който се определя въз основа на информация, предоставена от производителя и при съгласуване с техническата служба.

<sup>(3)</sup> Хибриден режим с преобладаващо използване на гориво: хибридният режим, за който чрез изпитване в съответствие с условие Б от точка 4 от приложение 10 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН може да се докаже, че има най-голям разход на гориво от всички избираеми хибридни режими, и който се определя въз основа на информация, предоставена от производителя и при съгласуване с техническата служба.“;

(2) Приложение V се изменя, както следва:

а) допълнение 2 се изменя, както следва:

i) в точка 1.1 се добавя следното изречение:

„За да се удовлетворят изискванията на изпитването за емисии от изпаряване, посочени в Регламент (ЕС) № 168/2013, трябва да бъдат изпитани единствено превозни средства от категория L, подкатегории L3e, L4e, L5e-A, L6e-A и L7e-A.“;

ii) в точка 4.4., „301,2 ± 2 K (28 ± 5 °C)“ се заменя с „301,2 ± 5 K (28 ± 5 °C)“;

б) допълнение 3 се изменя, както следва:

i) в точка 4.4.1, първото изречение се заменя със следното:

„Системата за нагряване на резервоара за гориво трябва да се състои от два отделни топлинни източника с две устройства за регулиране на температурата.“;

ii) в точка 4.7.2., „допълнение 1“ се заменя с „допълнение 4“;

iii) точка 5.2.3. се заменя със следното:

„5.2.3 Превозното средство се поставя в зоната за изпитване за минималния период, определен в таблица Ар3-1.

Таблица Ар3-1

**Изпитване SHED — минимални и максимални периоди на престой с цел привеждане към околната температура**

Работен обем на двигателя	Най-малко (часове)	Най-много (часове)
< 170 cm <sup>3</sup>	6	36
170 cm <sup>3</sup> ≤ работен обем на двигателя < 280 cm <sup>3</sup>	8	36
≥ 280 cm <sup>3</sup>	12	36“;

iv) точки 5.3.1.5 и 5.3.1.6 се заменят със следното:

„5.3.1.5 Горивото и парите могат да бъдат изкуствено нагreti отново до началните стойности на температурата, съответно 288,7 К (15,5 °С) и 294,2 К (21 °С) ± 1 К. Може да се използва и начална температура на парите до 5 °С над 21,0 °С. За да бъде изпълнено това условие, не е необходимо парите да се загряват в началото на денонощното изпитване. Когато температурата на горивото е увеличена до 5,5 °С под температурата на парите чрез следване на функцията  $T_f$ , трябва да се спазва и останалата част от характеристиката за нагряване на парите.

5.3.1.6 Веднага щом температурата на горивото достигне 14,0 °С:

- (1) монтира(т) се капачката(ите) на гърловината;
- (2) изключват се нагнетателните вентилатори за продухване, ако все още не са изключени към този момент;
- (3) затварят се и се запечатват вратите на заграденото пространство.

Веднага щом температурата на горивото достигне 15,5 °С ± 1 °С, процедурата за изпитване трябва да продължи, както следва:

- а) измерва се концентрацията на въглеродороди, барометричното налягане и температурата, за да се получат начални стойности на  $C_{HC}$ ,  $i$ ,  $p_i$  и  $T_i$  за изпитването с нагряване на резервоара,
- б) започва се линейно нагряване с 13,8 °С или 20 °С ± 0,5 °С за период от 60 ± 2 минути. Температурата на горивото и горивните пари по време на нагряването трябва да отговаря на функцията по-долу с точност до ± 1,7 °С, или на възможно най-близката функция, както е описано в точка 4.4:

За резервоари за съхраняване на гориво от изложен на въздействие тип:

Уравнения В.3.3-1

$$T_f = 0,3333 \cdot t + 15,5 \text{ °С}$$

$$T_v = 0,3333 \cdot t + 21,0 \text{ °С}$$

За резервоари за съхраняване на гориво от неизложен на въздействие тип:

Уравнения В.3.3-2

$$T_f = 0,2222 \cdot t + 15,5 \text{ °С}$$

$$T_v = 0,2222 \cdot t + 21,0 \text{ °С}$$

където:

$T_f$  = изисквана температура на горивото ( $^{\circ}\text{C}$ );

$T_v$  = изисквана температура на парите ( $^{\circ}\text{C}$ );

$t$  = времето от началото на нагряването на резервоара в минути.“;

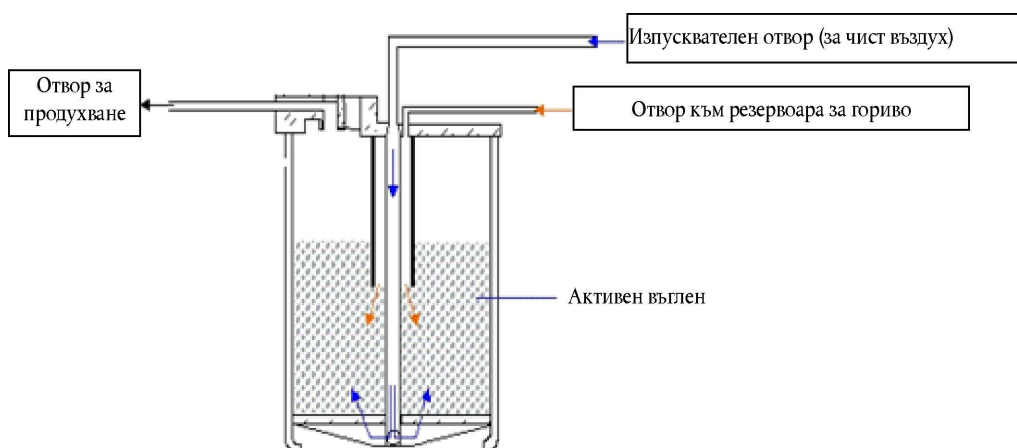
в) допълнение 3.2 се изменя, както следва:

i) точка 2 се заменя със следното:

„2. Подлагане на стареене на въгленовия филтър

Фигура Ар3.2-1

#### Диаграма на газовия поток във въгленовия филтър и отвори



Въгленов филтър, представителен за фамилията задвижвания на превозното средство, както е определено в приложение XI, трябва да бъде избран за изпитвателен филтър и да бъде маркиран съгласувано с органа по одобряването или техническата служба.“;

ii) точка 3.1 се заменя със следното:

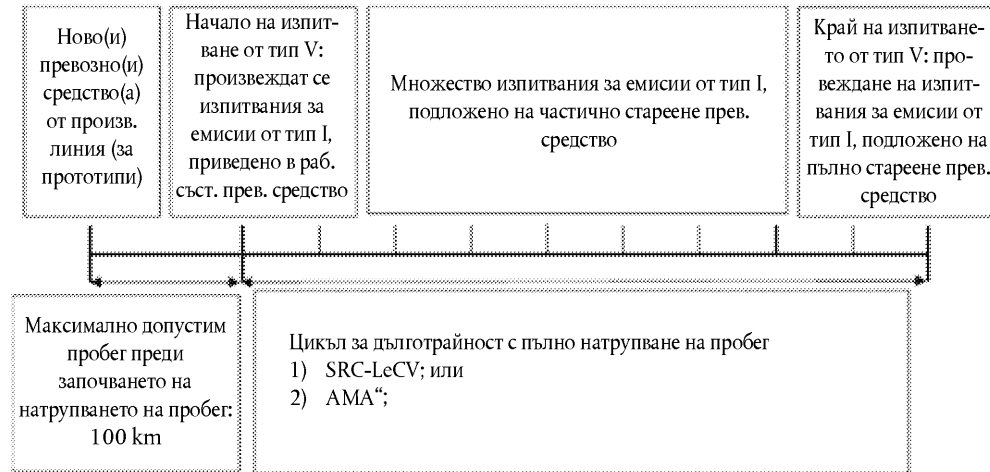
„3.1 При изпитването за дълготрайност трябва да се задействат вентили, кабели и лостови системи, където е приложимо, да е представително за условията на експлоатация на тези части през полезния живот на превозното средство, ако се използва при нормални условия и се обслужва съобразно препоръките на производителя. Натрупаното разстояние и условията на провеждане на изпитването за дълготрайност от тип V могат да бъдат смятани за представителни за полезния живот на превозното средство.“;

(3) Приложение VI се изменя, както следва:

а) точка 3.1.2 се заменя със следното:

„3.1.2. По време на етапа на пълно натрупване на пробег се провеждат няколко изпитвания за емисии от тип I, като честотата и броят на процедурите за изпитване от тип I са по избор на производителя и удовлетворителни за техническата служба и органа по одобряването. Резултатите от изпитването за емисии от тип I са достатъчно значими в статистическо отношение, за да се определи тенденция на влошаване на емисиите, която е представителна за типа превозно средство, пуснато на пазара, по отношение на екологичните характеристики (вж. Фигура 5-1).

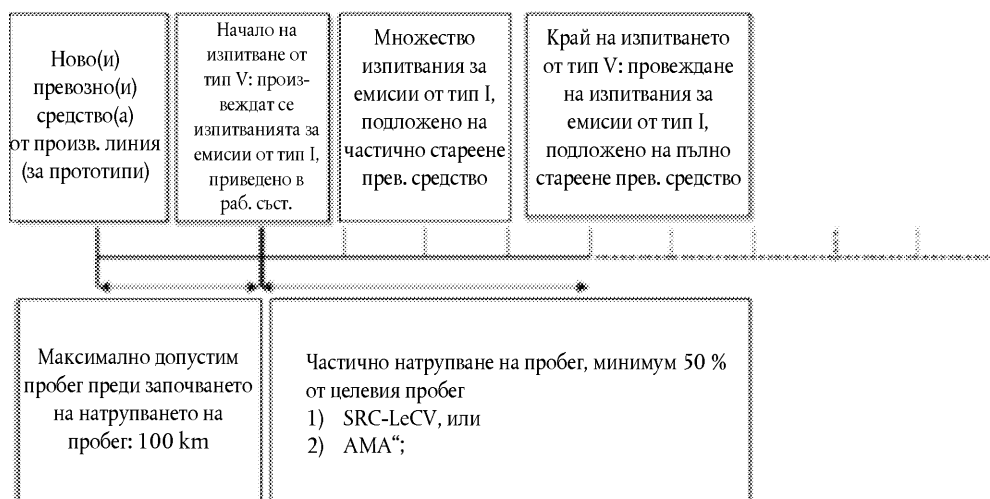
Фигура 5-1

**Изпитване от тип V — процедура за изпитване за дълготрайност с пълно натрупване на пробег**

б) точка 3.2.2 се заменя със следното:

„3.2.2. По време на етапа на частично натрупване на пробег се провеждат няколко изпитвания за емисии от тип I, като честотата и броят на процедурите за изпитване от тип I са по избор на производителя. Резултатите от изпитването за емисии от тип I са достатъчно значими в статистическо отношение, за да се определи тенденция на влошаване на емисиите, която е представителна за типа превозно средство, пуснато на пазара, по отношение на екологичните характеристики (вж. фигура 5-2).

Фигура 5-2

**Изпитване от тип V — ускорена процедура за изпитване за дълготрайност с частично натрупване на пробег**

в) допълнение 1 се изменя, както следва:

i) точка 2.6 се заменя със следното:

„2.6. Класификация на превозното средство за изпитване от тип V

2.6.1 За целите на натрупване на пробег в рамките на SRC-LeCV, превозните средства от категория L трябва да бъдат групирани в съответствие с таблица Ap1-1.

Таблица Ap1-1

**Групи превозни средства от категория L за SRC-LeCV**

Цикъл	Клас WMTС	1) Максимална конструктивна скорост (km/h)	2) Максимална ефективна (полезна) или постоянна номинална мощност (kW)
1	1	$v_{\max} \leq 50 \text{ km/h}$	$\leq 6 \text{ kW}$
2		$50 \text{ km/h} < v_{\max} < 100 \text{ km/h}$	$\leq 14 \text{ kW}$
3	2	$100 \text{ km/h} < v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	$\leq 14 \text{ kW}$
4	3	$130 \text{ km/h} < v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	—

където:

$V_d$  = обем на двигателя в  $\text{cm}^3$

$v_{\max}$  = максимална конструктивна скорост на превозното средство (km/h)

2.6.2 Прилагането на критериите за класифициране на превозните средства в таблица Ap1—1 се извършва, като се прилага следната йерархия от критерии за класификация:

(1) Максимална конструктивна скорост на превозното средство (km/h)

(2) Максимална полезна или постоянна номинална мощност (kW)

3.6.3 Ако

а) капацитетът за ускоряване на превозното средство не е достатъчен за провеждането на фазите на ускорение в рамките на предписаните разстояния; или

б) предписаната максимална скорост на превозното средство в отделните цикли не може да бъде постигната поради недостиг на мощност на задвижването; или

в) максималната конструктивна скорост на превозното средство е ограничена до определена скорост на превозното средство, по-ниска от предписаната скорост на превозното средство при SRC-LeCV

превозното средство трябва да бъде управлявано с напълно отворен дросел до достигане на предписаната за изпитването скорост или ограничената максимална конструктивна скорост на превозното средство. Впоследствие този цикъл на изпитване трябва да се проведе, както е предписано за категорията превозни средства. Значителните или честите отклонения от предписания обхват на допуска на скоростта на превозното средство и съответната им обосновка трябва да се включат в отчета, представян на органа по одобряването, както и в доклада от изпитването от тип V.;

ii) точка 2.7.3.4. се заменя със следното:

„2.7.3.4 отрицателно ускорение при движение в режим на двигателна спирачка: пълно отпускане на дроселната клапа, съединителят е зацепен и е включена предавка, не е задействано крочно/ръчно устройство за управление, не е задействана спирачната уредба. Ако целевата скорост е 0 km/h (празен ход) и ако действителната скорост на превозното средство е  $\leq 5$  km/h, съединителят може да бъде отцепен, предавателната кутия да е в неутрално положение, а спирачната система да се използва, за да се избегне загасване на двигателя и пълно спиране на превозното средство. Превключване на по-висока предавка не се разрешава по време на отрицателно ускорение при движение в режим на двигателна спирачка. Водачът може да превключи на по-ниска предавка с цел да увеличи спирачното действие на двигателя. При превключване на предавките трябва да се отдели специално внимание, за да се гарантира, че смяната на предавките се извършва своевременно, с минимален (т.е.  $< 2$  секунди) период на движение при предавателна кутия в неутрално положение, с използване на съединител и полусъединител. Производителят на превозното средство може да поиска да удължи този период със съгласието на органа по одобряването, ако това е абсолютно необходимо.“;

(4) Приложение VII се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„Изисквания за изпитване от тип VII по отношение на енергийната ефективност: емисии на CO<sub>2</sub>, разход на гориво, консумация на електрическа енергия и пробег в електрически режим на задвижване“;

б) в допълнение 1 точки 1.4.3.1 и 1.4.3.2 се заменят със следното:

„1.4.3.1 за превозни средства с двигател с принудително запалване, работещ с бензин (E5):

Уравнение Ap1-1:

$$FC = (0,118/D) \cdot (0,848) HC + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2);$$

където HC, CO и CO<sub>2</sub> са съответните емисии g/km от изходната тръба на последния шумозаглушител.

1.4.3.2. за превозни средства с двигател с принудително запалване, работещ с ВНГ:

Уравнение Ap1-2:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (0,825) HC + (0,429 \cdot HC) + (0,273 \cdot CO_2)$$

където HC, CO и CO<sub>2</sub> са съответните емисии g/km от изходната тръба на последния шумозаглушител.

Ако съставът на горивото, използвано за изпитването, се различава от предвидения за изчисляването на нормализирания разход, по искане на производителя може да се приложи корекционен коефициент (cf), както следва:

Уравнение Ap1-3:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot (0,825) HC + (0,429 \cdot HC) + (0,273 \cdot CO_2)$$

където HC, CO и CO<sub>2</sub> са съответните емисии g/km от изходната тръба на последния шумозаглушител.

Корекционният коефициент се определя, както следва:

Уравнение Ap1-4:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \cdot n_{\text{actual}};$$

където:

действителното съотношение водород/въглерод на използваното гориво;“

в) допълнение 3 се изменя, както следва:

i) точка 3.4.1 се заменя със следното:

„3.4.1. Стойностите на CO<sub>2</sub> трябва да бъдат:

Уравнение Ap3-5:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ (g/km) и}$$



Уравнение Ap3-6:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test}2} \text{ (g/km)}$$

където:

$D_{\text{test}1}$  и  $D_{\text{test}2}$  = действително изминато разстояние по време на изпитванията, проведени съответно съгласно условия А (точка 3.2) и Б (точка 3.3), и

$m_1$  и  $m_2$  = резултатите от изпитванията, определени съответно в точки 3.2.3.5 и 3.3.2.5.;

ii) точка 4.4.1. се заменя със следното:

„Стойностите на CO<sub>2</sub> трябва да бъдат:

Уравнение Ap3-20:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test}1} \text{ (g/km) и}$$

Уравнение Ap3-21:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test}2} \text{ (g/km)}$$

където:

$D_{\text{test}1}$  и  $D_{\text{test}2}$  = действително изминато разстояние по време на изпитванията, проведени съответно съгласно условия А (точка 4.2) и Б (точка 4.3), и

$m_1$  и  $m_2$  = резултатите от изпитванията, определени съответно в точки 4.2.4.5 и 4.3.2.5.;

в) в допълнение 3.3 точка 1 се заменя със следното:

„1. Измерване на пробега в електрически режим на задвижване

1.1 Следният метод на изпитване, определен в точка 4, се използва за измерването на пробега в електрически режим на задвижване, изразен в km, на превозни средства, задвижвани само с електрическо силово предаване, или на пробега в електрически режим на задвижване и OVC пробега на превозните средства, задвижвани с хибридно електрическо силово предаване с външно зареждане (OVC ХЕПС), както е определено в допълнение 3.

1.2 Посочените в приложение I към Регламент (ЕС) № 168/2013 и в точка 1.1.2 от приложение XIX към Делегиран Регламент (ЕС) № 3/2014 превозни средства от категория L1e, проектирани за задвижване с педали, са освободени от изпитване на пробега в електрически режим.“

(5) Приложение IX се изменя, както следва:

а) вмъкват се следните точки 2.3 — 2.4.3:

„2.3. Многорежимна система за намаляване на шума

2.3.1 Превозните средства от категория L, оборудвани с ръчно или електронно управляван многорежимен заглушител на изпускателната система се изпитват във всички режими.

2.3.2 За превозни средства, оборудвани със система за намаляване на шума като посочената в точка 2.9.1., докладваното ниво на звуковото налягане трябва да бъде за режима с най-високо средно ниво на звуковото налягане.

2.4. Изисквания по отношение на защитата от неразрешено изменение и ръчно или електронно регулираните многорежимни изпускателни или шумозаглушителни уредби.

2.4.1 Всички изпускателни или шумозаглушителни уредби трябва да са изработени по начин, който не позволява лесното отстраняване на прегради, дифузори и други части, функциониращ главно като част от шумозаглушителната/разширителната камера. Когато вграждането на такава част е неизбежно, методът на закрепването ѝ трябва да бъде такъв, че отстраняването ѝ да не е улеснено (напр. със стандартни крепежни елементи с резба), и също трябва да се закрепва по такъв начин, че отстраняването ѝ да причинява постоянна/невъзстановима повреда на шумозаглушителния възел на изпускателната тръба.

2.4.2 Изпускателните или шумозаглушителните уредби с няколко режима на работа с ръчно или електронно управление и с множество регулируеми режими на работа трябва да отговарят на всички изисквания във всички режими на работа. Отчетените нива на шума по време на одобряването на типа трябва да са онези, които се получават при режима с най-високо ниво на шума.

2.4.3 Производителят не трябва целенасочено да променя, адаптира или въвежда устройство или процедура единствено за целите на изпълнението на изискванията по отношение на шума, за да получи одобрение на типа, които устройства/процедури няма да се използват по време на типична експлоатация на пътя.“;

б) в допълнение 3 точка 2.4.1.1 се заменя със следното:

„2.4.1.1 Влакните поглъщащи материали не трябва да съдържат азбест и могат да се използват в конструкцията на шумозаглушителите само ако се гарантира задържането на тези материали на мястото им през цялото време на експлоатация на шумозаглушителя и ако той отговаря на изискванията по точка 2.4.1.2, 2.4.1.3 или 2.4.1.4.“;

(6) Приложение X се изменя, както следва:

а) допълнение 2,1 се изменя, както следва:

і) точка 2.1.2 се заменя със следното:

„2.1.2.

Таблица Аp2.1-1

**Спомагателни устройства, които се монтират при изпитването за определяне на характеристиките на задвижването с цел да се определят въртящият момент и полезната мощност на двигателя**

№	Спомагателни устройства	Монтирани за изпитването на въртящия момент и полезната мощност
1	Система за засмукване на въздух — Всмукателен колектор — Въздушен филтър — Шумозаглушител на всмукателната уредба — Система за контрол на емисиите от картерни газове — Електрическо устройство за управление, ако е монтирано	Ако се монтират серийно: Да
2	Изпускателна уредба — Колектор — тръби <sup>(1)</sup> — шумозаглушител <sup>(1)</sup> — изпускателна тръба <sup>(1)</sup> — Електрическо устройство за управление, ако е монтирано	Ако се монтират серийно: Да
3	Карбуратор	Ако се монтират серийно: Да
4	Система за впръскване на гориво — Предварителен филтър — филтър — Горивоподаваща помпа и горивонагнетателна помпа, ако е приложимо — Пневматична помпа при подпомагане на директното впръскване (ДВ) — Тръби — Впръсквач — Клапа за входящия въздух <sup>(2)</sup> , ако е монтирана — Регулатор на налягането на горивото/регулатор на дебитата, ако са монтирани	Ако се монтират серийно: Да

№	Спомагателни устройства	Монтирани за изпитването на въртящия момент и полезната мощност
5	Регулатори на максималната скорост на въртене или на мощността	Ако се монтират серийно: Да
6	Оборудване за течностно охлаждане — радиатор — вентилатор <sup>(3)</sup> — водна помпа — термостат <sup>(4)</sup>	Ако се монтират серийно: да <sup>(5)</sup>
7	Въздушно охлаждане — Обтекател — Нагнетателен вентилатор <sup>(3)</sup> — Охлаждащо(и) устройство(а) за регулиране на температурата — Спомагателен нагнетателен вентилатор на стенда	Ако се монтират серийно: Да
8	Електрическо оборудване	Ако се монтират серийно: да <sup>(6)</sup>
9	Устройства за контрол на замърсяването <sup>(7)</sup>	Ако се монтират серийно: Да
9	Мазилна уредба — Устройство за подаване на масло	Ако се монтират серийно: Да

- <sup>(1)</sup> Ако е трудно да се използва стандартната изпускателна уредба, със съгласието на производителя за изпитването може да се монтира изпускателна уредба, водеща до еквивалентен пад на налягането. Когато двигателят е в работно състояние в изпитвателната лаборатория, системата за извличане на отработилите газове не трябва да предизвиква увеличаване на налягането в газохода на екстрактора, различаващо се от атмосферното налягане с  $\pm 740 \text{ Pa}$  (7,40 mbar), в точката, в която той се съединява с изпускателната уредба на превозното средство, освен ако преди изпитването производителят се съгласи на по-високо противоналягане.
- <sup>(2)</sup> Клапата за входящия въздух трябва да бъде тази, която управлява пневматичния регулатор на горивонагнетателната помпа.
- <sup>(3)</sup> Когато даден вентилатор или нагнетателен вентилатор може да бъде изключен, полезната мощност на двигателя преди всичко трябва да се посочи при изключен вентилатор или нагнетателен вентилатор, последвана от полезната мощност на двигателя при включен вентилатор (или нагнетателен вентилатор). Когато на изпитвателния стенд не може да се монтира неподвижно вентилатор с електрическо или механично управление, мощността, която поглъща вентилаторът, се определя при същите честоти на въртене като тези, които се използват при измерване на мощността на двигателя. Тази мощност се изважда от коригираната мощност, за да се получи полезната мощност.
- <sup>(4)</sup> Термостатът може да се фиксира в напълно отворено положение.
- <sup>(5)</sup> Радиаторът, вентилаторът, дюзата на вентилатора, водната помпа и термостатът трябва да са разположени върху изпитвателния стенд така, че да заемат доколкото е възможно същото положение едно спрямо друго, както когато са монтирани на превозното средство. Ако разположението на радиатора, вентилатора, дюзата на вентилатора, водната помпа или термостата върху изпитвателния стенд е различно от разположението в превозното средство, разположението им върху изпитвателния стенд се описва и отбелязва в протокола от изпитването. Циркулацията на охлаждащата течност се осъществява само посредством водната помпа на двигателя. Той може да се охлажда или чрез радиатора на двигателя, или чрез външен охлаждателен контур, при положение че спацът на налягането в рамките на този контур остава по същество същият като този в охлаждащия контур на двигателя. Ако е монтирана такава, маската на двигателя трябва да е отворена.
- <sup>(6)</sup> Минимална мощност на генератора: генераторът подава тока, който е безусловно необходим за захранването на спомагателните устройства, които са от основно значение за работата на двигателя. Акумулаторната батерия не трябва да се зарежда по време на изпитването.
- <sup>(7)</sup> Мерките за намаляване на замърсяването могат да включват, например, система за рециркулация на отработилите газове (система EGR), каталитичен преобразувател, термичен неутрализатор, система за подаване на вторичен въздух и система за предотвратяване на изпаряване на горивото.“;

ii) точка 3.4 се заменя със следното:

„3.4 Определяне на корекционния коефициент за механичния коефициент на полезно действие на предаването  $\alpha_2$

Ако:

— точката за измерване е фланецът на колянния вал, този коефициент е равен на 1;

— точката за измерване не е фланецът на колянвия вал, този коефициент се изчислява по формулата:

Уравнение Ap2.1-3:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

където  $n_t$  е коефициентът на полезно действие на предаването, разположено между колянвия вал и точката за измерване.

Този коефициент на полезно действие на предаването  $n_t$  се определя от произведението (умножение) на коефициента на полезно действие  $n_j$  на всеки от компонентите на трансмисията:

Уравнение Ap2.1-4:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j;$$

б) допълнение 4 се изменя, както следва:

i) точка 3.3 се заменя със следното:

„3.3 Процедура за изпитване за измерване на разстоянието за изключване

След спиране на задвижването с педали, подпомагането на двигателя трябва да се изключи в разстояние на пробег  $\leq 3$  m. Скоростта на изпитване на превозното средство е 90 % от максималната скорост на подпомагане. Измерванията се извършват в съответствие с EN 15194:2009. Ако превозното средство е оборудвано с помощен модулатор, той не трябва да се задейства по време на изпитването.“;

ii) точки 3.3.1 — 3.3.5.10 се заличават;

iii) точки 3.4 — 3.4.3 се заменят със следното:

„3.4 Процедура за изпитване за измерване на максималния коефициент на подпомагане

3.4.1 Температурата на околната среда трябва да бъде между 278,2 K и 318,2 K.

3.4.2 Изпитвателното превозно средство трябва да се захранва от съответната акумулаторна батерия за задвижване. За тази процедура за изпитване се използва акумулаторната батерия за задвижване с максимален капацитет.

3.4.3 Акумулаторната батерия трябва да е напълно заредена с помощта на зарядното устройство, определено от производителя на превозното средство.“

iv) вмъкват се следните точки 3.4.4 — 3.4.9.

„3.4.4 Един двигател на изпитвателния стенд трябва да бъде свързан към колянвия вал или оста на колянвия вал на изпитвателното превозно средство. Този двигател за развъртане на изпитвателния стенд трябва да симулира действията на водача и трябва да може да работи с променливи честота на въртене и въртящ момент. Той трябва да достига честота на въртене  $90 \text{ min}^{-1}$  и максимален продължителен въртящ момент 50 Nm.

3.4.5 Към барабан под задното колело на изпитвателното превозно средство се свързва спирачка или двигател, симулиращ загубите и инерцията на превозното средство.

3.4.6 За превозни средства, оборудвани с двигател, задвижващ предното колело, към барабан под предното колело се свързва допълнителна спирачка или допълнителен двигател, симулиращ загубите и инерцията на превозното средство.

3.4.7 Ако нивото на подпомагане на превозното средство е променливо, то трябва да се настрои на максимално подпомагане.

3.4.8 Следва да бъдат изпитани следните точки на работа:

Таблица Ар4-1

**Точки на работа за изпитване на коефициента на максимално подпомагане**

Точка на работа	Симулирана мощност, развивана от водача (+/- 10 %) в (W)	Целева скорост на превозното средство <sup>(1)</sup> (+/- 10 %) в (km/h)	Желана честота на въртене на педалите <sup>(2)</sup> в (min <sup>-1</sup> )
A	80	20	60
Б	120	35	70
B	160	40	80

<sup>(1)</sup> Ако целевата скорост на превозното средство не може да бъде достигната, измерването се извършва при максималната скорост, достигната от превозното средство

<sup>(2)</sup> Избира се предавка възможно най-близо до изисквания брой обороти в минута за точката на работа

3.4.9 Коефициентът на максимално подпомагане се изчислява по следната формула:

Уравнение Ар4-1:

$$\text{Коефициент на подпомагане} = \frac{\text{механична мощност на двигателя на изпитвателното превозно средство}}{\text{симулирана мощност, развивана от водача}}$$

където:

Механичната мощност на двигателя на изпитвателното превозно средство се изчислява от сумата от мощността на двигателя, действащ като механична спиратка, минус механичната мощност на двигателя за развъртане на изпитвателния стенд (W).“

v) точки 3.5 — 3.5.9 се заличават;

(7) Приложение XI се изменя, както следва:

a) точка 3.1 се заменя със следното:

„3.1 Изпитвания от тип I, II, V, VII и VIII („X“ в таблица 11-1 означава „приложим“)

Таблица 11-1

**Критерии за класификация на фамилия задвижвания по отношение на изпитвания от тип I, II, V, VII и VIII**

#	Описание на критериите за класификация	Изпитване от тип I	Изпитване от тип II	Изпитване от тип V	Изпитване от тип VII	Изпитване от тип VIII <sup>(1)</sup>	
						Етап I	Етап II
1	<b>Превозно средство</b>						
1.1	категория;	X	X	X	X	X	X
1.2	подкатегория;	X	X	X	X	X	X

#	Описание на критериите за класификация	Изпитване от тип I	Изпитване от тип II	Изпитване от тип V	Изпитване от тип VII	Изпитване от тип VIII <sup>(1)</sup>	
						Етап I	Етап II
1.3	инерция на вариант(и) или версия(и) на превозното средство в рамките на две инерционни категории над или под номиналната инерционна категория;	X		X	X	X	X
1.4	общо предавателни числа (+/- 8 %);	X		X	X	X	X
2	<b>Характеристики на фамилията задвижвания</b>						
2.1	брой двигатели или електродвигатели;	X	X	X	X	X	X
2.2	хибриден(и) режим(и) на работа (паралелен/последователен/други)	X	X	X	X	X	X
2.3	брой цилиндри на двигателя с вътрешно горене;	X	X	X	X	X	X
2.4	обем (+/- 2 %) <sup>(2)</sup> на двигателя с вътрешно горене;	X	X	X	X	X	X
2.5	брой и управление (променливо регулиране или повдигане на клапаните) на клапаните на двигател с вътрешно горене;	X	X	X	X	X	X
2.6	едногоривни/двугоривни/смес от горива, работещо с H <sub>2</sub> NG/различни горива;	X	X	X	X	X	X
2.7	горивна система (карбуратор/продухвателен отвор/недиректно впръскване на гориво във всмукателните канали/директно впръскване на гориво/акумулираща горивна система с високо налягане/помпа-дюза/други);	X	X	X	X	X	X
2.8	съхранение на гориво <sup>(3)</sup> ;					X	X
2.9	тип охладителна система на двигател с вътрешно горене;	X	X	X	X	X	X
2.10	цикъл на горене (ПЗ/ЗС/двухтактов/четиритактов/други);	X	X	X	X	X	X
2.11	всмукателна уредба (атмосферно пълнене/принудително пълнене (турбокомпресор/механичен компресор)/ междинен охладител/регулатор на налягането на принудително пълнене) и управление на всмукването на въздух (механична дроселна клапа/електронно устройство за управление на дроселната клапа/без дроселна клапа);	X	X	X	X	X	X
3.	<b>Параметри на системата за контрол на замърсяването</b>						
3.1	отвеждане на отработилите газове от задвижването, (не) оборудвано с каталитичен(и) преобразувател(и);	X	X	X	X		X
3.2	тип каталитичен(и) преобразувател(и);	X	X	X	X		X
3.2.1	брой и елементи на каталитичните преобразуватели;	X	X	X	X		X
3.2.2	размер на каталитичните преобразуватели (разлики в обема на монолитен(и) елемент(и) до +/- 15 %);	X	X	X	X		X

#	Описание на критериите за класификация	Изпитване от тип I	Изпитване от тип II	Изпитване от тип V	Изпитване от тип VII	Изпитване от тип VIII <sup>(1)</sup>	
						Етап I	Етап II
3.2.3	работен принцип на каталитичната дейност (с окисляване, трипътен, подгряван, SCR, други);	X	X	X	X		X
3.2.4	количество на зареждане с благороден метал (еднакво или по-голямо);	X	X	X	X		X
3.2.5	съотношение на благородния метал (+/- 15 %);	X	X	X	X		X
3.2.6	субстрат (структура и материал);	X	X	X	X		X
3.2.7	гъстота на клетките;	X	X	X	X		X
3.2.8	тип на корпуса на каталитичния(ите) преобразувател(и);	X	X	X	X		X
3.3	отвеждане на отработилите газове от задвижването, (не) оборудвано с филтър за прахови частици (PF);	X	X	X	X		X
3.3.1	типове PF;	X	X	X	X		X
3.3.2	брой и елементи на PF;	X	X	X	X		X
3.3.3	размер на PF (обем на филтърния елемент +/- 10 %);	X	X	X	X		X
3.3.4	принцип на действие на PF (частичен/преминаване на потока през преграда/други);	X	X	X	X		X
3.3.5	активна повърхност на PF;	X	X	X	X		X
3.4	задвижване, (не)оборудвано със система с периодично регенериране;	X	X	X	X		X
3.4.1	тип система с периодично регенериране;	X	X	X	X		X
3.4.2	принцип на действие на система с периодично регенериране;	X	X	X	X		X
3.5	задвижване, (не)оборудвано със система за селективна каталитична редукция (SCR);	X	X	X	X		X
3.5.1	тип система за селективна каталитична редукция (SCR);	X	X	X	X		X
3.5.2	принцип на действие на система с периодично регенериране;	X	X	X	X		X
3.6	задвижване, (не)оборудвано с филтър/абсорбер за NO <sub>x</sub> от ДВГ, работещи с бедна смес;	X	X	X	X		X
3.6.1	тип филтър/абсорбер за NO <sub>x</sub> от ДВГ, работещи с бедна смес;	X	X	X	X		X
3.6.2	принцип на действие на филтър/абсорбера за NO <sub>x</sub> от ДВГ, работещи с бедна смес;	X	X	X	X		X

#	Описание на критериите за класификация	Изпитване от тип I	Изпитване от тип II	Изпитване от тип V	Изпитване от тип VII	Изпитване от тип VIII <sup>(1)</sup>	
						Етап I	Етап II
3.7	задвижване, (не)оборудвано с устройство за пускане при студен двигател или спомагателно(и) пусково(и) устройство(а);	X	X	X	X		X
3.7.1	тип устройство за пускане при студен двигател или спомагателно пусково устройство;	X	X	X	X		X
3.7.2	принцип на действие на устройството за пускане при студен двигател или спомагателно(и) пусково(и) устройство (а);	X	X	X	X	X	X
3.7.3	Момент на задействане на устройството за пускане при студен двигател и/или спомагателното(ите) пусково(и) устройство(а) и/или работен цикъл (задействане само за ограничено време след пускане при студен двигател/непрекъсната работа);	X	X	X	X	X	X
3.8	задвижване, (не)оборудвано с кислороден датчик за O <sub>2</sub> за контрол на горивото;	X	X	X	X	X	X
3.8.1	Типове датчици за O <sub>2</sub> ;	X	X	X	X	X	X
3.8.2	принцип на действие на датчика за O <sub>2</sub> (бинарен/с широк обхват/други);	X	X	X	X	X	X
3.8.3	взаимодействие на датчика за O <sub>2</sub> с горивна уредба в затворен контур (стехиометрия/работа с бедна или богата смес);	X	X	X	X	X	X
3.9	задвижване, (не)оборудвано със система за рециркулация на отработилите газове (EGR);	X	X	X	X		X
3.9.1	типове система за рециркулация на отработилите газове (EGR);	X	X	X	X		X
3.9.2	принцип на действие на SGR (вътрешна/външна);	X	X	X	X		X
3.9.3	максимална норма на EGR (+/- 5 %);	X	X	X	X		X

Обяснителни бележки:

(<sup>1</sup>) Същото семейство критерии се прилага и за функционирането на бордовата диагностика, определена в приложение XII към Регламент (ЕС) № 44/2014.

(<sup>2</sup>) За изпитване от тип VIII са допустими най-много 30 %.

(<sup>3</sup>) Само за превозни средства, оборудвани с устройство за съхранение на газообразно гориво.“;

б) в точка 3.2, заглавието на таблица 11-2 се заменя със следното:

„Таблица 11-2

**Критерии за класификация на фамилия задвижвания по отношение на изпитвания от тип III и IV“.**



**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2016/1825 НА КОМИСИЯТА****от 6 септември 2016 година****за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 901/2014 по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства <sup>(1)</sup>, и по-специално член 27, параграф 4, член 29, параграф 4, член 30, параграфи 2 и 3, член 32, параграф 1, член 38, параграф 2, член 39, параграф 3, член 40, параграф 4 и член 72 от него,

като има предвид, че:

- (1) За да се разреши одобряването на типа на резервоари за гориво като отделен технически възел, като ново допълнение към приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 901/2014 на Комисията <sup>(2)</sup> следва да се включи специфичен информационен документ, съдържащ съответната информация.
- (2) С цел да се намали административната тежест за производителите, по-специално по отношение на превозни средства от категории L6e и L7e, следва да бъде разрешено допълнително одобряване на типа на системата на типа на системата.
- (3) За да се гарантира, че при превозни средства, оборудвани с безстепенна трансмисия, се предоставя цялата необходима информация, следва да бъде изменена таблицата, в която се посочва информация за предавателните отношения, които се вписват в информационния документ.
- (4) С цел да се установи ясна връзка между двете конфигурации превозни средства с възможност за преобразуване на техните характеристики от подкатегория (L3e/L4e)-A2 в (L3e/L4e)-A3 и обратно, както и за да се улесни достъпът на собствениците на превозни средства до въпросната информация, към образеца, посочен в допълнение 24 към приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 901/2014 и към образеца за сертификата за съответствие, посочен в приложение IV към посочения регламент за изпълнение, следва да бъде добавено вписване за номера на ЕС одобрението на типа на първоначалната конфигурация.
- (5) За да се предоставя допълнителна информация в случай на нови технологии и нови концепции, в образците на сертификати за одобряване на типа на системи, компоненти или отделни технически възли следва да бъдат вмъкнати допълнителни вписвания.
- (6) С цел постигане на яснота и последователност, някои обяснителни бележки следва да бъдат изменени или заличени.
- (7) Поради това Регламент за изпълнение (ЕС) № 901/2014 следва да бъде съответно изменен.
- (8) За да се даде допълнително време на производителите и националните органи за постигане на своевременно прилагане на измененията, предвидени в настоящия регламент, настоящият регламент следва да влезе в сила спешно, особено като се има предвид, че Регламент (ЕС) № 168/2013 започна да се прилага на 1 януари 2016 г. и че съответните административни изисквания ще станат задължителни за всички нови превозни средства, регистрирани или пуснати на пазара, считано от 1 януари 2018 г.
- (9) Прилагането на измененията по отношение на образците на сертификатите за съответствие следва да бъде отложено до 1 септември 2017 г., за да се предостави на производителите и на националните органи допълнителен подготвителен период за адаптиране на техните административни правила за регистриране на превозни средства и по-специално на техните компютърни системи, към въпросните изменения.
- (10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета по член 73, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 168/2013,

<sup>(1)</sup> ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52.

<sup>(2)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 901/2014 на Комисията от 18 юли 2014 г. за изпълнение на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 249, 22.8.2014 г., стр. 1).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1*

Приложения I и IV—VIII към Регламент за изпълнение (ЕС) № 901/2014 се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

*Член 2*

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

Точка 2 от приложението се прилага от 1 септември 2017 г.

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

Съставено в Брюксел на 6 септември 2016 година.

*За Комисията*  
*Председател*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Регламент за изпълнение (ЕС) № 901/2014 се изменя, както следва:

1) Приложение I се изменя, както следва:

а) в списъка на допълненията, всеки от следните редове се вмъква според поредния му номер:

„5a	Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) максимален въртящ момент и максимална полезна мощност на задвижването	
8a	Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за монтиране на устройства за звуков сигнал	
9a	Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за монтиране на стъкла, чистачки на предното стъкло и устройства за размразяване и против изпотпяване на стъклата	
9б	Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за идентифициране на органите за управление, сигналните устройства и показващите уреди	
11a	Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) закрепванията на обезопасителните колани	
11б	Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за управляемост, поведение в завой и направляемост	
13a	Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за защита на пътниците в превозното средство, включително вътрешно обзавеждане, облегалки за глава и врати на превозното средство	
20a	Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на резервоара за гориво като ОТВ“	

б) в част Б, точка 2.2, таблица 1, в СПИСЪК I, се вмъква следният ред според поредния му номер:

„5a	Система: максимален въртящ момент и максимална полезна мощност на задвижването	X Допълнение 2“;	
-----	--	---------------------	--

в) в част Б, точка 2.2, таблица 1, в СПИСЪК II, се вмъква всеки от следните редове според поредния му номер:

„8a	Система: монтиране на устройства за звуков сигнал	II	
9a	Система: за монтиране на стъкла, чистачки на предното стъкло и устройства за размразяване и против изпотпяване на стъклата	VII	
9б	Система: идентифициране на органите за управление, сигналните устройства и показващите уреди	VIII	
11a	Система: устройства за закрепване на обезопасителните колани	XII	
11б	Система: управляемост, поведение в завой и направляемост	XIV	
13a	Система: защита на пътниците в превозното средство, включително вътрешно обзавеждане, облегалки за глава, врати на превозното средство;	XVII“	

- г) в част Б, точка 2.2, таблица 1, в СПИСЪК II, се вмъква всеки от следните редове според поредния му номер:

„20a	ОТВ: резервоар за гориво	IX“	
------	--------------------------	-----	--

- в) в част Б, точка 2.8., таблицата, отнасяща се за позициите с данни в информационния документ, се изменя, както следва:

- i) вмъква се следната позиция с данни в информационния документ (3.3.3.4):

„3.3.3.4.	L1e — L7e	Мощност за 15/30 <sup>(4)</sup> минути <sup>(27)</sup> : ..... kW“
-----------	-----------	--

- ii) позицията с данни 3.5.4. от информационния документ се заменя със следното:

„3.5.4. *Предавателни отношения*

L1e — L7e

**Преглед на предавателните отношения**

Предавка <sup>(24)</sup>	Предавателни отношения в трансмисията (отношение на честотата на въртене на двигателя към честотата на въртене на изходящия вал на трансмисията)	Предавателно(и) отношение(я) на главното предаване (отношение на оборотите на изходящия вал на трансмисията към оборотите на задвижваното колело)	Общи предавателни отношения	Предавателно отношение (честота на въртене на двигателя/скорост на превозното средство) само за ръчни трансмисии
1				
2				
3				
...				
Заден ход“				

- iii) позицията с данни 4.0.1. от информационния документ се заменя със следното:

„4.0.1.	L1e — L7e	Екологична норма: Евро ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup> “
---------	-----------	---

- iv) вмъкват се следните позиции с данни от информационния документ (4.0.2—4.0.5):

„4.0.2.	L1e — L7e	Разход на гориво (да се дадат данни за всяко изпитвано еталонно гориво): ..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	Емисии на CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Консумация на енергия <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Пробег в електрически режим на задвижване <sup>(25)</sup> : ..... km“

- г) Допълнение 3, се изменя, както следва:

- i) позицията с данни 4.0.1. от информационния документ се заменя със следното:

„4.0.1.	L1e — L7e	Екологична норма: Евро ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup> “
---------	-----------	---

- ii) вмъкват се следните позиции с данни от информационния документ (4.0.2—4.0.5):

„4.0.2.	L1e — L7e	Разход на гориво (да се дадат данни за всяко изпитвано еталонно гориво): ..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km
---------	-----------	--

4.0.3.	L1e — L7e	Емисии на CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Консумация на енергия <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Пробег в електрически режим на задвижване <sup>(25)</sup> : ..... km“

д) Допълнение 4 се изменя, както следва:

- i) позициите с данни 4.0.2., 4.0.2.1. и 4.0.2.2. от информационния документ се заличават;
- ii) вмъкват се следните позиции с данни от информационния документ (4.0.6 и 4.0.6.1.):

„4.0.6.	Ниво на шума	
4.0.6.1.	L3e	Гранична стойност за L <sub>urban</sub> <sup>(16)</sup> : ..... dB(A)“;

е) добавя се следното допълнение 5а:

„Допълнение 5а

**Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) максимален въртящ момент и максимална полезна мощност на задвижването**

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
Б.		<b>Общи сведения за системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.7.	L1e — L7e	<b>Марка(и) (търговско(и) наименование(я) на производителя):</b> .....
0.8.	L1e — L7e	<b>Тип:</b> .....
0.8.1.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.8.2.	L1e — L7e	Номер(а) на одобрението на типа (когато има): .....
0.8.3.	L1e — L7e	Одобрение(я) на типа, издадено(и) на (дата, когато има): .....
0.9.		<b>Наименование на дружеството и адрес на производителя:</b> .....
0.9.1.	L1e — L7e	Наименование(я) и адрес(и) на монтажните заводи: .....
0.9.2.	L1e — L7e	Наименование и адрес на упълномощения представител на производителя (когато има): .....
0.10.		<b>Превозно(и) средство(а), за което(които) е предназначен отделният технически възел<sup>(21)</sup>:</b>
0.10.1.	L1e — L7e	Тип <sup>(17)</sup> : .....
0.10.2.	L1e — L7e	Вариант <sup>(17)</sup> : .....
0.10.3.	L1e — L7e	Версия <sup>(17)</sup> : .....
0.10.4.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.10.5.	L1e — L7e	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(2)</sup> : .....

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
B.		<b>Обща информация за превозното средство, системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.12.		<b>Съответствие на производството</b>
0.12.1.	L1e — L7e	Описание на общите системи за управление на качеството.
1.		<b>ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>
1.8.		<b>Характеристики на задвижването</b>
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Обявена максимална скорост на превозното средство: ..... km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Максимална конструктивна скорост на превозното средство <sup>(22)</sup> : ..... km/h и предавка, при която се достига .....
1.8.3.	L1e — L7e	Максимална полезна (ефективна) мощност на двигателя с вътрешно горене: .... kW при .... min <sup>-1</sup> при съотношение въздух/гориво (A/F): .....
1.8.4.	L1e — L7e	Максимален полезен (ефективен) въртящ момент на двигателя с вътрешно горене: ..... Nm при ..... min <sup>-1</sup> при съотношение въздух/гориво (A/F): .....
1.8.5.	L1e — L7e	Максимална продължителна мощност на електрическия двигател (мощност <sup>(27)</sup> за 15/30 минути <sup>(4)</sup> ): ..... kW при ..... min <sup>-1</sup>
1.8.6.	L1e — L7e	Максимален продължителен въртящ момент на електрическия двигател: Nm при ..... min <sup>-1</sup>
1.8.7.	L1e — L7e	Максимална продължителна обща мощност на задвижване(ия): ..... kW при ..... min <sup>-1</sup> при съотношение въздух/гориво (A/F): .....
1.8.8.	L1e — L7e	Максимален продължителен общ въртящ момент на задвижването (ията): ..... Nm при ..... min <sup>-1</sup> при съотношение въздух/гориво (A/F): .....
1.8.9.	L1e — L7e	Максимална върхова мощност на задвижването(ията): ..... kW при ..... min <sup>-1</sup> при съотношение въздух/гориво (A/F): .....
3.		<b>ОБЩИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА СИЛОВОТО ПРЕДАВАНЕ</b>
3.2.		<b>Двигател с горене</b>
3.2.1.		<i>Специфична информация за двигателя</i>
3.2.1.1.	L1e — L7e	Брой на двигателите с горене: .....
3.2.1.2.	L1e — L7e	Принцип на действие: двигател с вътрешно горене (ДВГ)/с принудително запалване/запалване чрез сгъстяване/ двигател с външно горене/ турбина/сгъстен въздух <sup>(4)</sup> : .....
3.2.1.3.	L1e — L7e	Цикъл: четиритактов/двухтактов/ротационен/друг <sup>(4)</sup> :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Цилиндри
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Брой: .....
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Разположение <sup>(26)</sup> : .....

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
3.2.1.4.3.	L1e — L7e	Диаметър на цилиндъра <sup>(12)</sup> : ..... mm
3.2.1.4.4.	L1e — L7e	Ход на буталото <sup>(12)</sup> ..... mm
3.2.1.4.5.	L1e — L7e	Брой и конфигурация на статорите при ротационно-бутални двигатели: .....
3.2.1.4.6.	L1e — L7e	Обем на горивните камери при ротационно-бутални двигатели: ..... cm <sup>3</sup>
3.2.1.4.7.	L1e — L7e	Последователност на запалване: .....
3.2.1.5.	L1e — L7e	Ходов обем на двигателя <sup>(6)</sup> : ..... cm <sup>3</sup>
3.2.1.6.	L1e — L7e	Степен на съгъстяване <sup>(7)</sup> : .....
3.3.		<b>Изцяло електрическо и хибридно електрическо задвижване и контрол</b>
3.3.3.4.	L1e — L7e	Мощност за 15/30 <sup>(4)</sup> минути <sup>(27)</sup> : ..... kW“;

ж) Допълнение 6, се изменя, както следва:

i) позицията с данни 4.0.1. от информационния документ се заменя със следното:

„4.0.1.	L1e — L7e	Екологична норма: Евро ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup> “
---------	-----------	---

ii) вмъкват се следните позиции с данни от информационния документ (4.0.2—4.0.5):

„4.0.2.	L1e — L7e	Разход на гориво (да се дадат данни за всяко изпитвано еталонно гориво): ..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km
4.0.3.	L1e — L7e	Емисии на CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Консумация на енергия <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Пробег в електрически режим на задвижване <sup>(25)</sup> : ..... km“

з) Допълнение 7 се изменя, както следва:

i) позициите с данни 4.0.1. и 4.020 информационния документ се заменят със следното:

„4.0.1.	L1e — L7e	Екологична норма: Евро ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup>
4.0.2.	L1e — L7e	Разход на гориво (да се дадат данни за всяко изпитвано еталонно гориво): ..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km“

ii) позициите с данни 4.0.2.1. и 4.0.2.2. от информационния документ се заличават;

iii) вмъкват се следните позиции с данни от информационния документ (4.0.3— 4.0.6.1.):

„4.0.3.	L1e — L7e	Емисии на CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Консумация на енергия <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Пробег в електрически режим на задвижване <sup>(25)</sup> : ..... km;
4.0.6.		<i>Ниво на шума</i>
4.0.6.1.	L3e	Гранична стойност за L <sub>urban</sub> <sup>(16)</sup> : ..... dB(A)“

и) Допълнение 8 се изменя както следва:

i) позициите с данни 4.0.1. и 4.0.20 информационния документ се заменят със следното:

„4.0.1.	L1e — L7e	Екологична норма: Евро ..... (3/4/5) <sup>(4)</sup>
4.0.2.	L1e — L7e	Разход на гориво (да се дадат данни за всяко изпитвано еталонно гориво): ..... l/kg <sup>(4)</sup> /100 km“;

ii) позициите с данни 4.0.2.1. и 4.0.2.2. от информационния документ се заличават;

iii) вмъкват се следните позиции с данни от информационния документ (4.0.3— 4.0.6.1.):

„4.0.3.	L1e — L7e	Емисии на CO <sub>2</sub> <sup>(25)</sup> : ..... g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Консумация на енергия <sup>(25)</sup> : ..... Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Пробег в електрически режим на задвижване <sup>(25)</sup> : ..... km;
4.0.6.		<i>Ниво на шума</i>
4.0.6.1.	L3e	Гранична стойност за L <sub>urban</sub> <sup>(16)</sup> : ..... dB(A)“;

й) добавя се следното допълнение 8а:

„Допълнение 8а

**Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за монтиране на устройства за звуков сигнал**

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
Б.		<b>Общи сведения за системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.7.	L1e — L7e	<b>Марка(и) (търговско(и) наименование(я) на производителя):</b> .....
0.8.	L1e — L7e	<b>Тип:</b> .....
0.8.1.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива): .....
0.8.2.	L1e — L7e	Номер(а) на одобрението на типа (когато има): .....
0.8.3.	L1e — L7e	Одобрение(я) на типа, издадено(и) на (дата, когато има): .....



Позиция №	(под)категории	Подробна информация
0.9.		<b>Наименование на дружеството и адрес на производителя:</b> .....
0.9.1.	L1e — L7e	Наименование(я) и адрес(и) на монтажните заводи: .....
0.9.2.	L1e — L7e	Наименование и адрес на упълномощения представител на производителя (когато има): .....
0.10.		<b>Превозно(и) средство(а), за което(които) е предназначен отделният технически възел<sup>(21)</sup>:</b>
0.10.1.	L1e — L7e	Тип <sup>(17)</sup> : .....
0.10.2.	L1e — L7e	Вариант <sup>(17)</sup> : .....
0.10.3.	L1e — L7e	Версия <sup>(17)</sup> : .....
0.10.4.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива): .....
0.10.5.	L1e — L7e	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(2)</sup> : .....
B.		<b>Обща информация за превозното средство, системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.12.		<b>Съответствие на производството</b>
0.12.1.	L1e — L7e	Описание на общите системи за управление на качеството.
6.		<b>ИНФОРМАЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ</b>
6.1.		<b>Устройства за звуков сигнал</b>
6.1.1.	L1e — L7e	Кратко описание на използваното(ите) устройство(а) и неговото (тяхното) предназначение: .....
6.1.2.	L1e — L7e	Чертеж(и), на който(ито) е показано местоположението на устройството (ата) за звуков сигнал в превозното средство: .....
6.1.3.	L1e — L7e	Данни за метода на закрепване, включително частта от превозното средство, към която е закрепено устройството за звуков сигнал: .....
6.1.4.	L1e — L7e	Схема на електрическата/пневматичната верига: .....
6.1.4.1.	L1e — L7e	Напрежение: променливо/постоянно <sup>(4)</sup>
6.1.4.2.	L1e — L7e	Номинално напрежение или налягане: .....
6.1.5.	L1e — L7e	Чертеж на крепежния елемент: .....“;

к) добавя се следното допълнение 9а:

„Допълнение 9а

**Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за монтиране на стъкла, чистачки на предното стъкло и устройства за размразяване и против изпотяване на стъклата**

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
Б.		<b>Общи сведения за системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.7.	L1e — L7e	<b>Марка(и) (търговско(и) наименование(я) на производителя):</b> .....
0.8.	L1e — L7e	<b>Тип:</b> .....
0.8.1.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива): .....
0.8.2.	L1e — L7e	Номер(а) на одобрението на типа (когато има): .....
0.8.3.	L1e — L7e	Одобрение(я) на типа, издадено(и) на (дата, когато има): .....
0.9.		<b>Наименование на дружеството и адрес на производителя:</b> .....
0.9.1.	L1e — L7e	Наименование(я) и адрес(и) на монтажните заводи: .....
0.9.2.	L1e — L7e	Наименование и адрес на упълномощения представител на производителя (когато има): .....
0.10.		<b>Превозно(и) средство(а), за което(които) е предназначен отделният технически възел<sup>(21)</sup>:</b>
0.10.1.	L1e — L7e	Тип <sup>(17)</sup> : .....
0.10.2.	L1e — L7e	Вариант <sup>(17)</sup> : .....
0.10.3.	L1e — L7e	Версия <sup>(17)</sup> : .....
0.10.4.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива): .....
0.10.5.	L1e — L7e	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(2)</sup> : .....
В.		<b>Обща информация за превозното средство, системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.12.		<b>Съответствие на производството</b>
0.12.1.	L1e — L7e	Описание на общите системи за управление на качеството.
1.		<b>ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Местоположение на водача: отляво/отдясно/в средата <sup>(4)</sup> : .....
1.7.1.	L1e — L7e	Превозното средство е оборудвано за управление при дясно/ляво движение и в страни, които използват метрични/метрични и британски мерни единици <sup>(4)</sup> : .....

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
3.		<b>ОБЩИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА СИЛОВОТО ПРЕДАВАНЕ</b>
3.1		<b>Производител на задвижването</b>
3.1.1.		<i>Двигател с горене</i>
3.1.1.1.	L1e — L7e	Производител: .....
3.1.1.2.	L1e — L7e	Код на двигателя (както е маркиран върху двигателя или чрез други начини на идентификация): .....
3.1.2.		<i>Електродвигател</i>
3.1.2.1.	L1e — L7e	Производител: .....
3.1.2.2.	L1e — L7e	Код на електродвигателя (както е маркиран върху двигателя или други начини за идентификация): .....
3.1.3.		<i>Хибридно приложение</i>
3.1.3.1.	L1e — L7e	Производител: .....
3.1.3.2.	L1e — L7e	Код на приложението (както е маркиран на двигателя или други начини на идентификация): .....
3.2.		<b>Двигател с горене</b>
3.2.1.		<i>Специфична информация за двигателя</i>
3.2.1.2.	L1e — L7e	Принцип на действие: двигател с вътрешно горене (ДВГ)/с принудително запалване/запалване чрез сгъстяване/ двигател с външно горене/ турбина/сгъстен въздух <sup>(4)</sup> : .....
3.2.1.3.	L1e — L7e	Цикъл: четиритактов/двухтактов/ротационен/друг <sup>(4)</sup> : .....
3.2.1.4.	L1e — L7e	Цилиндри
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Брой: .....
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Разположение <sup>(26)</sup> : .....
3.2.1.5.	L1e — L7e	Работен обем на двигателя <sup>(6)</sup> : ..... cm <sup>3</sup>
3.2.1.9.	L1e — L7e	Нормална честота на въртене на празен ход при горещ двигател: ..... min <sup>-1</sup>
3.2.3.		<i>Гориво</i>
3.2.3.1.	L1e — L7e	Тип на горивото: <sup>(9)</sup>
3.2.3.2.	L1e — L7e	Конфигурация на превозното средство по отношение на използваното гориво: еднгоривно/двугоривно/със смес от горива <sup>(4)</sup>

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
3.2.10.		Охладителна уредба на силовото предаване и контрол на тази уредба
3.2.10.2.	L1e — L7e	Охладителна уредба: Течностна: да/не <sup>(4)</sup>
3.2.10.2.2.	L1e — L7e	Номинална настройка на системата за регулиране на температурата на двигателя: .....
3.2.10.2.3.	L1e — L7e	Вид на течността: .....
3.2.10.2.4.	L1e — L7e	Циркулационна(и) помпа(и): да/не <sup>(4)</sup>
3.2.10.2.4.1.	L1e — L7e	Характеристики: .....
3.2.10.2.5.	L1e — L7e	Предавателно(и) отношение(я) .....
3.2.10.2.6.	L1e — L7e	Описание на вентилатора и неговия задвижващ механизъм: .....
3.2.10.3.	L1e — L7e	Въздушно охлаждане: да/не <sup>(4)</sup>
3.2.10.3.3.	L1e — L7e)	Вентилатор: да/не <sup>(4)</sup>
3.2.10.3.3.1.	L1e — L7e	Характеристики: .....
3.2.13.		Други електрически системи и контролни устройства освен предназначенията за електрическото задвижване
3.2.13.1.	L1e — L7e	Номинално напрежение: ..... V, положителна/отрицателна маса <sup>(4)</sup> :
3.2.13.2.	L1e — L7e	Генератор: да/не <sup>(4)</sup> :
3.2.13.2.1.	L1e — L7e	Номинална мощност: ..... VA
3.3.		<b>Изцяло електрическо и хибридно електрическо задвижване и управление</b>
3.3.3.		Задвижващ електродвигател
3.3.3.2.	L1e — L7e	Тип (намотка, възбуждане): .....
3.3.3.3.	L1e — L7e	Работно напрежение: ..... V
3.3.4.		Акумулатори за задвижване
3.3.4.1.	L1e — L7e	Основен акумулатор за задвижване
3.3.4.1.1.	L1e — L7e	Брой електрохимични елементи: .....
3.3.4.1.2.	L1e — L7e	Маса: ..... kg
3.3.4.1.3.	L1e — L7e	Капацитет: ..... Ah (амперчаса) / ..... V
3.3.4.1.5.	L1e — L7e	Местоположение в превозното средство: .....
3.3.4.2.	L1e — L7e	Допълнителен акумулатор за задвижване
3.3.4.2.1.	L1e — L7e	Брой електрохимични елементи: .....

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
3.3.4.2.2.	L1e — L7e	Маса: ..... kg
3.3.4.2.3.	L1e — L7e	Капацитет: ..... Ah (амперчаса) / ..... V
3.3.4.2.5.	L1e — L7e	Местоположение в превозното средство: .....
3.3.5.		<i>Хибридно електрическо превозно средство</i>
3.3.5.1.	L1e — L7e	Двигател или комбинация от двигатели (брой електрически двигатели и/или двигатели с горене/други) <sup>(4)</sup> : .....
3.3.5.2.	L1e — L7e	Категория на хибридно електрическо превозно средство: със зареждане на превозното средство отвън/без зареждане на превозното средство отвън: .....
3.3.5.3.	L1e — L7e	Превключвател на работния режим: да/не <sup>(4)</sup>
3.3.5.4.	L1e — L7e	Избор на режим: да/не <sup>(4)</sup>
3.3.5.5.	L1e — L7e	Изцяло на гориво: да/не <sup>(4)</sup>
3.3.5.6.	L1e — L7e	Превозно средство, задвижвано с горивен елемент: да/не <sup>(4)</sup>
3.3.5.7.	L1e — L7e	Хибридни режими да/не <sup>(4)</sup> (ако отговорът е „да“, да се представи кратко описание): .....
3.3.6.		<i>Устройство за натрупване на енергия</i>
3.3.6.1.	L1e — L7e	Описание: (акумулатор, кондензатор, маховик/генератор) <sup>(4)</sup>
3.3.6.2.	L1e — L7e	Идентификационен номер: .....
* 3.3.6.3.	L1e — L7e	Вид на електрохимичната двойка: .....
3.3.6.4.	L1e — L7e	Енергия (за акумулатор: напрежение и капацитет, Ah за 2h, за кондензатор: J,..., за маховик/генератор: J,...): .....
3.3.6.5.	L1e — L7e	Зарядно устройство: бордово/външно/ без <sup>(4)</sup>
3.4.		<b>Други двигатели, електрически двигатели или комбинации от такива (специфична информация за части от тези двигатели)</b>
3.4.1.		<i>Охлаждаща уредба (температури, позволени от производителя)</i>
3.4.1.1.	L1e — L7e	Течносно охлаждане: .....
3.4.1.1.1.	L1e — L7e	Максимална температура на изхода: ..... K
3.4.1.2.	L1e — L7e	Въздушно охлаждане: .....
3.4.1.2.1.	L1e — L7e	Контролна точка: .....
3.4.1.2.2.	L1e — L7e	Максимална температура в контролната точка: ..... K

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
6.		<b>ИНФОРМАЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ</b>
6.5.		<b>Стъкла, чистачки и устройства за измиване на предното стъкло, системи за размразяване на стъклата и против изпотяване на стъклата</b>
6.5.1.		<i>Предно стъкло</i>
6.5.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Използвани материали: .....
6.5.1.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Метод на монтаж: .....
6.5.1.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Ъгъл на наклона: .....
6.5.1.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Принадлежности за предното стъкло и мястото, на което са монтирани, както и кратко описание на всички електрически/електронни компоненти: .....
6.5.1.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Чертеж на предното стъкло с нанесени размери: .....
6.5.2.		<i>Други стъкла</i>
6.5.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Използвани материали: .....
6.5.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Кратко описание на електрическите/електронните компоненти (когато са налични) на механизма за задвижване на стъклата: .....
6.5.3.		<i>Остъкляване на подвижен покрив</i>
6.5.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Използвани материали: .....
6.5.4.		<i>Други стъклени плоскости</i>
6.5.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Използвани материали: .....
6.6.		<b>Чистачка(и) за предното стъкло</b>
6.6.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Подробно техническо описание (включително снимки или чертежи): ....
6.7.		<b>Устройство за измиване на предното стъкло</b>
6.7.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Подробно техническо описание (включително снимки или чертежи): ....
6.7.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Вместимост на резервоара: ..... 1
6.8.		<b>Устройства против обледеняване и изпотяване на стъклата</b>
6.8.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Подробно техническо описание (включително снимки или чертежи): ....
6.16.		<b>Места за сядане (седалки и седла)</b>
6.16.1.	L1e — L7e	Брой на местата за сядане: .....
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Местоположение и подреждане <sup>(8)</sup> : .....

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Координати или чертеж на точката(ите) „R“ на всички места за сядане: .....
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Седалка на водача: .....
6.16.5.	L1e — L7e	Проектен ъгъл на торса: .....
6.16.5.1.	L1e — L7e	Седалка на водача: .....
6.20.		<b>Защита на пътниците в превозното средство, включително вътрешно обзавеждане и врати на превозното средство</b>
6.20.1.		<i>Каросерия</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Използвани материали и методи на изработване: .....
6.20.2.		<i>Врати за пътниците, ключалки и панти</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Брой врати, конфигурация на вратите, размери и максимален ъгъл на отваряне <sup>(5)</sup> : .....
6.20.3.		<i>Вътрешна защита за пътниците</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Снимки, чертежи и/или изображение в разглобен вид на вътрешното обзавеждане, показващи частите от отделението за пътници и използваните материали (с изключение на вътрешните огледала за виждане назад, разположението на органите за управление, седалките и задната част на седалките), покрива и подвижния покрив, облегалката: .....“;

л) добавя се следното допълнение 9б:

„Допълнение 9б

**Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за идентифициране на органите за управление, сигналните устройства и показващите уреди**

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
Б.		<b>Общи сведения за системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.7.	L1e — L7e	<b>Марка(и) (търговско(и) наименование(я) на производителя):</b> .....
0.8.	L1e — L7e	<b>Тип:</b> .....
0.8.1.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
0.8.2.	L1e — L7e	Номер(а) на одобрението на типа (когато има): .....
0.8.3.	L1e — L7e	Одобрение(я) на типа, издадено(и) на (дата, когато има): .....
0.9.		<b>Наименование на дружеството и адрес на производителя:</b> .....
0.9.1.	L1e — L7e	Наименование(я) и адрес(и) на монтажните заводи: .....
0.9.2.	L1e — L7e	Наименование и адрес на упълномощения представител на производителя (когато има): .....
0.10.		<b>Превозно(и) средство(а), за което(които) е предназначен отделният технически възел<sup>(21)</sup>:</b>
0.10.1.	L1e — L7e	Тип <sup>(17)</sup> : .....
0.10.2.	L1e — L7e	Вариант <sup>(17)</sup> : .....
0.10.3.	L1e — L7e	Версия <sup>(17)</sup> : .....
0.10.4.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.10.5.	L1e — L7e	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(2)</sup> : .....
B.		<b>Обща информация за превозното средство, системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.12.		<b>Съответствие на производството</b>
0.12.1.	L1e — L7e	Описание на общите системи за управление на качеството.
1.		<b>ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Местоположение на водача: отляво/отдясно/в средата <sup>(4)</sup> : .....
6.9.		<b>Органи за управление, задействани от водача, включително идентификацията на органите за управление, сигналните устройства и показващите уреди</b>
6.9.1.	L1e — L7e	Оформление и означения на органите за управление, сигналните устройства и показващите уреди: .....
6.9.2.	L1e — L7e	Снимки и/или чертежи на разположението на символите и органите за управление, сигналните устройства и показващите уреди: .....
6.9.3.	L1e — L7e	Органи за управление, сигнални устройства и показващи уреди, чието означаване е задължително, когато са инсталирани, включително и означаването на символите, използвани за тази цел:



Позиция №	(под)категории	Подробна информация						
6.9.4.	L1e — L7e	<p>Обобщаваща таблица: превозното средство е оборудвано със следните задействани от водача органи за управление, включително сигнални устройства и показващи уреди<sup>(4)</sup></p> <p><b>Органи за управление, сигнални устройства и показващи уреди, чието означаване е задължително, когато са инсталирани, както и символи, използвани за тази цел</b></p>						
Символ №	Устройство	Наличен орган за управление/показващ уред (*)	Обозначено със символ (*)	Място (**)	Налично сигнално устройство (*)	Обозначено със символ (*)	Място (**)	
1	Главни светлини							
2	Фарове за къси светлини							
3	Фарове за дълги светлини							
4	Габаритни (странични) светлини							
5	Предни фарове за мъгла							
6	Задни фарове за мъгла							
7	Устройство за регулиране на фаровете							
8	Светлини за паркиране							
9	Пътепоказатели							
10	Аварийна сигнализация							
11	Чистачка за предното стъкло							
12	Устройство за измиване на предното стъкло							
13	Устройство за почистване и измиване на предното стъкло							
14	Устройство за почистване на предните фарове							
15	Устройство против обледеняване и изпотяване на предното стъкло							
16	Премахване на обледеняването и изпотяването на задното стъкло							
17	Вентилатор							
18	Подгриващи свещи на дизелов двигател							
19	Смукач							
20	Повреда на спирачната система							
21	Ниво на горивото							
22	Състояние на зареждане на акумулатора							
23	Температура на охлаждащия агент на двигателя							
24	Сигнална светлина за неизправност (MI)							
<p>(*) x = да  - = не или не е налично отделно  o = по избор</p> <p>(**) d = директно на органа за управление, сигналното устройство или показващия уред  c = в непосредствена близост.</p>								

Позиция №	(под)категории	Подробна информация																																																																																																																
6.9.5.	L1e — L7e	<p><b>Органи за управление, сигнални устройства и показващи уреди, чието означаване, когато са монтирани, не е задължително, както и символи, които се използват за означаването им</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Символ №</th> <th>Устройство</th> <th>Наличен орган за управление/показващ уред (*)</th> <th>Обозначено със символ (*)</th> <th>Място (**)</th> <th>Налично сигнално устройство (*)</th> <th>Обозначено със символ (*)</th> <th>Място (**)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Ръчна спирачка</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td>Чистачка на задното стъкло</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td>Устройство за почистване на задното стъкло</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td>Чистачка и устройство за почистване на задното стъкло</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td>Чистачка за предното стъкло с интервален режим на работа</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td>Устройство за звуков сигнал (клаксон)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td>Преден капак</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td>Заден капак (багажник)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td>Обезопасителен колан</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td>Налягане на маслото в двигателя</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11</td><td>Безоловен бензин</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12</td><td>...</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>13</td><td>...</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>(*) x = да  - = не или не е налично отделно  o = по избор  (**) d = директно на органа за управление, сигналното устройство или показващия уред  c = в непосредствена близост.;</p>	Символ №	Устройство	Наличен орган за управление/показващ уред (*)	Обозначено със символ (*)	Място (**)	Налично сигнално устройство (*)	Обозначено със символ (*)	Място (**)	1	Ръчна спирачка							2	Чистачка на задното стъкло							3	Устройство за почистване на задното стъкло							4	Чистачка и устройство за почистване на задното стъкло							5	Чистачка за предното стъкло с интервален режим на работа							6	Устройство за звуков сигнал (клаксон)							7	Преден капак							8	Заден капак (багажник)							9	Обезопасителен колан							10	Налягане на маслото в двигателя							11	Безоловен бензин							12	...							13	...						
Символ №	Устройство	Наличен орган за управление/показващ уред (*)	Обозначено със символ (*)	Място (**)	Налично сигнално устройство (*)	Обозначено със символ (*)	Място (**)																																																																																																											
1	Ръчна спирачка																																																																																																																	
2	Чистачка на задното стъкло																																																																																																																	
3	Устройство за почистване на задното стъкло																																																																																																																	
4	Чистачка и устройство за почистване на задното стъкло																																																																																																																	
5	Чистачка за предното стъкло с интервален режим на работа																																																																																																																	
6	Устройство за звуков сигнал (клаксон)																																																																																																																	
7	Преден капак																																																																																																																	
8	Заден капак (багажник)																																																																																																																	
9	Обезопасителен колан																																																																																																																	
10	Налягане на маслото в двигателя																																																																																																																	
11	Безоловен бензин																																																																																																																	
12	...																																																																																																																	
13	...																																																																																																																	

м) добавя се следното допълнение 11а:

„Допълнение 11а

**Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) закрепванията на обезопасителните колани**

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
Б.		<b>Общи сведения за системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.7.	L1e — L7e	<b>Марка(и) (търговско(и) наименование(я) на производителя):</b> .....
0.8.	L1e — L7e	<b>Тип:</b> .....
0.8.1.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.8.2.	L1e — L7e	Номер(а) на одобрението на типа (когато има): .....
0.8.3.	L1e — L7e	Одобрение(я) на типа, издадено(и) на (дата, когато има): .....

Позиция №	(под)категории	Подробна информация				
0.9.		<b>Наименование на дружеството и адрес на производителя:</b> .....				
0.9.1.	L1e — L7e	Наименование(я) и адрес(и) на монтажните заводи: .....				
0.9.2.	L1e — L7e	Наименование и адрес на упълномощения представител на производителя (когато има): .....				
0.10.		<b>Превозно(и) средство(а), за което(които) е предназначен отделният технически възел<sup>(21)</sup>:</b>				
0.10.1.	L1e — L7e	Тип <sup>(17)</sup> : .....				
0.10.2.	L1e — L7e	Вариант <sup>(17)</sup> : .....				
0.10.3.	L1e — L7e	Версия <sup>(17)</sup> : .....				
0.10.4.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива): .....				
0.10.5.	L1e — L7e	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(2)</sup> : .....				
V.		<b>Обща информация за превозното средство, системи, компоненти или отделни технически възли</b>				
0.12.		<b>Съответствие на производството</b>				
0.12.1.	L1e — L7e	Описание на общите системи за управление на качеството.				
1.		<b>ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>				
1.4.	L1e — L7e	Шаси (ако има) (общ чертеж): .....				
1.5.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Материал, използван за каросерията: .....				
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Местоположение на водача: отляво/отдясно/в средата <sup>(4)</sup> : .....				
6.		<b>ИНФОРМАЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ</b>				
6.14.		<b>Обезопасителни колани и/или други системи за обезопасяване</b>				
6.14.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	За броя и местоположението на обезопасителните колани, другите системи за обезопасяване, както и на седалките, на които могат да бъдат използвани, да се попълни дадената по-долу таблица: (L = лява страна, R = дясна страна, C = център)				
		<b>Конфигурация на обезопасителните колани и информация за нея</b>				
				Пълна маркировка за ЕС одобряване на типа	Вариант, ако е приложимо	Устройство за регулиране на колана по височина (да се посочи: да/не/по избор)
		Първи ред седалки	}	L		
				C		
				R		
		Втори ред седалки	}	L		
				C		
				R		
		L = ляво, C = център, R = дясно				

Позиция №	(под)категории	Подробна информация																																																												
6.14.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Описание на конкретен тип обезопасителен колан с едно закрепване, фиксирано върху облегалката на седалката или такова, което включва устройство за поглъщане на енергията: .....																																																												
6.14.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Брой и местоположение на закрепванията: .....																																																												
6.14.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Кратко описание на електрическите/електронните компоненти: .....																																																												
6.15.		<b>Закрепвания на обезопасителните колани</b>																																																												
6.15.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Снимки и/или чертежи на каросерията, показващи действителното местоположение и размери на закрепванията, както и посочване на тяхната точка R: .....																																																												
6.15.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Чертежи на закрепванията и частите на конструкцията на превозното средство, към които те са закрепени (а също и да се посочи естеството на използваните материали): .....																																																												
6.15.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Обозначение на типовете колани (14), разрешени за фиксиране към закрепванията на превозното средство: .....																																																												
		<p><b>Конфигурация на обезопасителните колани и информация за нея</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4"></th> <th colspan="2">Разположение за закрепванията</th> </tr> <tr> <th colspan="4"></th> <th>Конструкция на превозното средство</th> <th>Конструкция на седалката</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6">Първи ред седалки</td> </tr> <tr> <td>Дясна седалка</td> <td>{</td> <td>Долно закрепване Горно закрепване</td> <td>{</td> <td>външно вътрешно</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Централна седалка</td> <td>{</td> <td>Долно закрепване Горно закрепване</td> <td>{</td> <td>дясно ляво</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Лява седалка</td> <td>{</td> <td>Долно закрепване Горно закрепване</td> <td>{</td> <td>външно вътрешно</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Втори ред седалки</td> </tr> <tr> <td>Дясна седалка</td> <td>{</td> <td>Долно закрепване Горно закрепване</td> <td>{</td> <td>външно вътрешно</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Централна седалка</td> <td>{</td> <td>Долно закрепване Горно закрепване</td> <td>{</td> <td>дясно ляво</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Лява седалка</td> <td>{</td> <td>Долно закрепване Горно закрепване</td> <td>{</td> <td>външно вътрешно</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Разположение за закрепванията						Конструкция на превозното средство	Конструкция на седалката	Първи ред седалки						Дясна седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	външно вътрешно		Централна седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	дясно ляво		Лява седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	външно вътрешно		Втори ред седалки						Дясна седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	външно вътрешно		Централна седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	дясно ляво		Лява седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	външно вътрешно	
				Разположение за закрепванията																																																										
				Конструкция на превозното средство	Конструкция на седалката																																																									
Първи ред седалки																																																														
Дясна седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	външно вътрешно																																																										
Централна седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	дясно ляво																																																										
Лява седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	външно вътрешно																																																										
Втори ред седалки																																																														
Дясна седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	външно вътрешно																																																										
Централна седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	дясно ляво																																																										
Лява седалка	{	Долно закрепване Горно закрепване	{	външно вътрешно																																																										
6.15.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Маркировка за одобряване на типа за всяко закрепване: .....																																																												
6.15.5.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Специални устройства (напр. регулатор на височината на седалката, устройство за предварително обтягане на колана и др.): .....																																																												

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
6.15.6.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Снимки и/или чертежи на каросерията, показващи действителното местоположение и размери на закрепванията, както и посочване на тяхната точка R: .....
6.15.7.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Забележки: .....

н) добавя се следното допълнение 11б:

„Допълнение 11б

**Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за управляемост, поведение в завой и направляемост**

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
Б.		<b>Общи сведения за системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.7.	L1e — L7e	<b>Марка(и) (търговско(и) наименование(я) на производителя):</b> .....
0.8.	L1e — L7e	<b>Тип:</b> .....
0.8.1.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.8.2.	L1e — L7e	Номер(а) на одобрението на типа (когато има): .....
0.8.3.	L1e — L7e	Одобрение(я) на типа, издадено(и) на (дата, когато има): .....
0.9.		<b>Наименование на дружеството и адрес на производителя:</b> .....
0.9.1.	L1e — L7e	Наименование(я) и адрес(и) на монтажните заводи: .....
0.9.2.	L1e — L7e	Наименование и адрес на упълномощения представител на производителя (когато има): .....
0.10.		<b>Превозно(и) средство(а), за което(които) е предназначен отделният технически възел<sup>(21)</sup>:</b>
0.10.1.	L1e — L7e	Тип <sup>(17)</sup> : .....
0.10.2.	L1e — L7e	Вариант <sup>(17)</sup> : .....
0.10.3.	L1e — L7e	Версия <sup>(17)</sup> : .....
0.10.4.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.10.5.	L1e — L7e	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(2)</sup> : .....
В.		<b>Обща информация за превозното средство, системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.12.		<b>Съответствие на производството</b>
0.12.1.	L1e — L7e	Описание на общите системи за управление на качеството.

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
1.		<b>ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>
1.1.	L1e — L7e	Снимки и/или чертежи на представително превозно средство: .....
1.3.	L1e — L7e	Брой на осите и колелата: .....
1.3.1.	L1e — L7e	Оси със сдвоени колела <sup>(23)</sup> : .....
1.3.2.	L1e — L7e	Задвижващи оси <sup>(23)</sup> : .....
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Местоположение на водача: отляво/отдясно/в средата <sup>(4)</sup> : .....
1.8.		<b>Характеристики на задвижването</b>
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Обявена максимална скорост на превозното средство: ..... km/h;
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Максимална конструктивна скорост на превозното средство <sup>(22)</sup> : ..... km/h и предавка, при която се достига .....
2.		<b>МАСИ И РАЗМЕРИ</b> (в kg и mm) вж. чертежите, когато е приложимо
2.1		<b>Маси на превозното средство (общо)</b>
2.1.3.	L1e — L7e	Технически допустима максимална маса в натоварено състояние. .... kg
2.1.3.1.	L1e — L7e	Технически допустима максимална маса на предната ос: ..... kg
2.1.3.2.	L1e — L7e	Технически допустима максимална маса на задната ос: ..... kg
2.1.3.3.	L4e	Технически допустима максимална маса върху оста на коша: ..... kg
2.2.		<b>Диапазон на общите размери на превозно средство:</b>
2.2.1.	L1e — L7e	Дължина: ..... mm
2.2.2.	L1e — L7e	Ширина: ..... mm
2.2.3.	L1e — L7e	Височина: ..... mm
2.2.4.	L1e — L7e	Междусово разстояние: ..... mm
2.2.4.1.	L4e	Междусово разстояние на коша <sup>(28)</sup> : ..... mm
2.2.5.		Широчина на колеята
2.2.5.1.	L1e — L7e if equipped with twinned wheels L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Ширина на колеята на предните колела: ..... mm.
2.2.5.2.	L1e — L7e if equipped with twinned wheels	Ширина на колеята на задните колела: ..... mm.

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
2.2.5.3.	L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Ширина на колеята на коша: ..... mm.
2.2.6.	L7e-B	Преден надвес: ..... mm.
2.2.7.	L7e-B	Заден надвес: ..... mm.
3.		<b>ОБЩИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА СИЛОВОТО ПРЕДАВАНЕ</b>
3.5.		<b>Задвижване и управление<sup>(13)</sup></b>
3.5.1.	L1e — L7e	Кратко описание и схематичен чертеж на задвижването на превозното средство и системата му за управление (управление на смяната на предавките, управление на съединителя или всеки друг елемент на задвижването): .....
3.6.		<b>Устройство за безопасно завиване</b>
3.6.1.	L1e — L7e equipped with twinned wheels, L2e, L5e, L6e, L7e	Устройство за безопасно завиване Приложение VIII към Регламент (ЕС) № 168/2013: да/не <sup>(4)</sup> ; диференциал/друго <sup>(4)</sup>
3.6.2.	L1e — L7e equipped with twinned wheels, L2e, L5e, L6e, L7e	Блокиране на диференциала: да/не/по избор <sup>(4)</sup>
3.6.3.	L1e — L7e	Кратко описание и схема на устройството за безопасно завиване, блокирането на диференциала и техните контролни системи: .....
3.7.		<b>Окачване и управление</b>
3.7.1.	L1e — L7e	Кратко описание и схема на окачването и на системата му за управление: .....
6.		<b>ИНФОРМАЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ</b>
6.17.		<b>Управляемост, поведение в завой и направляемост</b>
6.17.1.	L1e — L7e	Схема на управляемата(ите) ос(и), показваща геометричните размери на механизма за управление: .....
6.17.2.		<i>Кормилно задвижване и контрол на управлението</i>
6.17.2.1.	L1e — L7e	Конфигурация на кормилното задвижване (да се посочи разположението — предно или задно): .....
6.17.2.2.	L1e — L7e	Лостова система до колелата (включително връзка, различна от механична; да се посочи — отпред или отзад): .....
6.17.2.2.1.	L1e — L7e	Кратко описание на електрическите/електронните компоненти: .....
6.17.2.3.	L1e — L7e	Диаграма на кормилното задвижване: .....
6.17.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Схема(и) на кормилния механизъм: .....
6.17.2.5.	L2e, L5e, L6e, L7e	Обхват и начин на регулиране (когато има) на кормилния механизъм: .....
6.17.2.6.	L2e, L5e, L6e, L7e	Начин на подпомагане: .....

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
6.17.3.		Максимален ъгъл на завиване на колелата
6.17.3.1.	L1e — L7e	Налясно: ..... градуса; брой завъртания на кормилното колело (или равностойни данни): .....
6.17.3.2.	L1e — L7e	Наляво: ..... градуса; брой завъртания на кормилното колело (или еквивалентни данни): .....
6.18.		<b>Комбинация гуми/колела</b>
6.18.1.		Гуми:
6.18.1.1.		Означение на размера
6.18.1.1.1.	L1e — L7e	Ос № 1: .....
6.18.1.1.2.	L1e — L7e	Ос № 2: .....
6.18.1.1.3.	L4e	Колело на коша: .....
6.18.1.4.	L1e — L7e	Налягане(ия) в гумите, препоръчани от производителя на превозното средство: ..... kPa“;

о) добавя се следното допълнение 13а:

„Допълнение 13а

**Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на (или типа превозно средство по отношение на) система за защита на пътниците в превозното средство, включително вътрешно обзавеждане, облегалки за главата и врати на превозното средство**

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
Б.		<b>Общи сведения за системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.7.	L1e — L7e	<b>Марка(и) (търговско(и) наименование(я) на производителя):</b> .....
0.8.	L1e — L7e	<b>Тип:</b> .....
0.8.1.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива): .....
0.8.2.	L1e — L7e	Номер(а) на одобрението на типа (когато има): .....
0.8.3.	L1e — L7e	Одобрение(я) на типа, издадено(и) на (дата, когато има): .....
0.9.		<b>Наименование на дружеството и адрес на производителя:</b> .....
0.9.1.	L1e — L7e	Наименование(я) и адрес(и) на монтажните заводи: .....
0.9.2.	L1e — L7e	Наименование и адрес на упълномощения представител на производителя (когато има): .....



Позиция №	(под)категории	Подробна информация
0.10.		<b>Превозно(и) средство(а), за което(които) е предназначен отделният технически възел<sup>(21)</sup>:</b>
0.10.1.	L1e — L7e	Тип <sup>(17)</sup> : .....
0.10.2.	L1e — L7e	Вариант <sup>(17)</sup> : .....
0.10.3.	L1e — L7e	Версия <sup>(17)</sup> : .....
0.10.4.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.10.5.	L1e — L7e	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(2)</sup> : .....
B.		<b>Обща информация за превозното средство, системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.12.		<b>Съответствие на производството</b>
0.12.1.	L1e — L7e	Описание на общите системи за управление на качеството.
1.		<b>ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Местоположение на водача: отляво/отдясно/в средата <sup>(4)</sup> : .....
6.		<b>ИНФОРМАЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ</b>
6.16.		<b>Места за сядане (седла и седалки)</b>
6.16.1.	L1e — L7e	Брой на местата за сядане: .....
6.16.1.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Местоположение и подреждане <sup>(8)</sup> : .....
6.16.2.	L1e — L7e	Конфигурация на мястото за сядане: седалка/седло <sup>(4)</sup> : .....
6.16.3.	L1e — L7e	Описание и чертежи на:
6.16.3.1.	L1e — L7e	седалките и техните закрепвания: .....
6.16.3.2.	L1e — L7e	системата за регулиране: .....
6.16.3.3.	L1e — L7e	системите за преместване и блокиране: .....
6.16.3.4.	L1e — L7e	закрепванията на обезопасителните колани (когато са вградени в конструкцията на седалката): .....
6.16.3.5.	L1e — L7e	елементи от превозното средство, използвани за закрепване: .....
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Координати или чертеж на точката(ите) „R“ на всички места за сядане: .....
6.16.4.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Седалка на водача: .....
6.16.4.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Всички други места за сядане: .....

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
6.16.5.	L1e — L7e	Проектен ъгъл на торса: .....
6.16.5.1.	L1e — L7e	Седалка на водача: .....
6.16.5.2.	L1e — L7e	Всички други места за сядане: .....
6.20.		<b>Защита на пътниците в превозното средство, включително вътрешно обзавеждане и врати на превозното средство</b>
6.20.1.		<i>Каросерия</i>
6.20.1.1.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Използвани материали и методи на изработване:
6.20.2.		<i>Врати за пътниците, ключалки и панти</i>
6.20.2.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Брой врати, конфигурация на вратите, размери и максимален ъгъл на отваряне <sup>(3)</sup> : .....
6.20.2.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Чертеж на ключалките и пантите и на тяхното положение на вратите: .....
6.20.2.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	Техническо описание на ключалките и пантите: .....
6.20.2.4.	L2e, L5e, L6e, L7e	Данни, включително размери, за входовете, стъпалата и необходимите дръжки, където е приложимо: .....
6.20.3.		<i>Вътрешна защита за пътниците</i>
6.20.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Снимки, чертежи и/или изображение в разглобен вид на вътрешното обзавеждане, показващи частите от отделението за пътници и използваните материали (с изключение на вътрешните огледала за виждане назад, разположението на органите за управление, седалките и задната част на седалките), покрива и подвижния покрив, облегалката: .....
6.20.4.		<i>Облегалки за глава</i>
6.20.4.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Облегалки за глава: като част от седалката/отделяща се от седалката/отделна <sup>(4)</sup>
6.20.4.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Подробно описание на облегалките за глава, да се определи в частност характеристиката на материала или материалите на тапицерията и където е необходимо, местоположението, особеностите на връзките и частите за закрепване за типа седалка, за който се иска одобряване: .....
6.20.4.3.	L2e, L5e, L6e, L7e	В случай на отделна облегалка за глава:
6.20.4.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Подробно описание на мястото, към което облегалката за глава е предвидено да се закрепва .....
6.20.4.3.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Схеми с мащаб на съществените части от конфигурацията и облегалката за глава: .....“;

п) добавя се следното допълнение 20а:

„Допълнение 20а

**Образец на информационен документ относно ЕС одобряване на типа на резервоара за гориво като ОТВ**

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
Б.		<b>Общи сведения за системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.7.	L1e — L7e	<b>Марка(и) (търговско(и) наименование(я) на производителя):</b> .....
0.8.	L1e — L7e	<b>Тип:</b> .....
0.8.1.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.8.2.	L1e — L7e	Номер(а) на одобрението на типа (когато има): .....
0.8.3.	L1e — L7e	Одобрение(я) на типа, издадено(и) на (дата, когато има): .....
0.9.		<b>Наименование на дружеството и адрес на производителя:</b> .....
0.9.1.	L1e — L7e	Наименование(я) и адрес(и) на монтажните заводи: .....
0.9.2.	L1e — L7e	Наименование и адрес на упълномощения представител на производителя (когато има): .....
0.10.		<b>Превозно(и) средство(а), за което(които) е предназначен отделният технически възел<sup>(21)</sup>:</b>
0.10.1.	L1e — L7e	Тип <sup>(17)</sup> : .....
0.10.2.	L1e — L7e	Вариант <sup>(17)</sup> : .....
0.10.3.	L1e — L7e	Версия <sup>(17)</sup> : .....
0.10.4.	L1e — L7e	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.10.5.	L1e — L7e	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(2)</sup> : .....
В.		<b>Обща информация за превозното средство, системи, компоненти или отделни технически възли</b>
0.12.		<b>Съответствие на производството</b>
0.12.1.	L1e — L7e	Описание на общите системи за управление на качеството.
4.		<b>ОБЩИ СВЕДЕНИЯ ЗА ЕКОЛОГИЧНИТЕ И ДИНАМИЧНИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>
4.3.		<b>Система за контрол на емисиите от изпаряване</b>
4.3.7.	L1e — L7e	Схема на резервоара за гориво, като се посочват вместимостта и материалът:

Позиция №	(под)категории	Подробна информация
7.		<b>ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНСТРУКЦИЯТА НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО</b>
7.5.		<b>Съхранение на гориво</b>
7.5.1.1.		Резервоар за гориво
7.5.1.1.1.	L1e — L7e	Максимална вместимост: .....
7.5.1.1.2.	L1e — L7e	Използвани материали: .....
7.5.1.1.3.	L1e — L7e	Гърловина на горивния резервоар: стеснен отвор/етикет <sup>(4)</sup> .....
7.5.1.3.	L1e — L7e	Чертеж и техническо описание на резервоара с всички връзки и тръбопроводи на системата за вентилация и обезвъздушаване, ключалки, вентили, крепежни устройства: .....
7.5.2.		<i>Контейнер за сгъстен природен газ (CNG)</i>
7.5.2.1.	L1e — L7e	По отношение на контейнера за CNG и съответното оборудване, настоящият информационен документ се допълва от приложимия информационен документ, установен в Правило № 110 (*) на ИКЕ на ООН, предвиден за превозни средства от категория M1.
7.5.3.	L1e — L7e	<i>Контейнер(и) за втечнен нефтен газ (LPG)</i>
7.5.3.1.	L1e — L7e	По отношение на контейнера за LPG и съответното оборудване, настоящият информационен документ се допълва от приложимия информационен документ, установен в Правило № 67 (**) на ИКЕ на ООН, предвиден за превозни средства от категория M1.

(\*) ОВ L 120, 7.5.2011 г., стр. 1.

(\*\*) ОВ L 72, 14.3.2008 г., стр. 1.“;

р) допълнение 24 се заменя със следното:

„Допълнение 24

**Декларация на производителя за превозните средства, чието ниво на работни характеристики може да се трансформира от подкатегория (L3e/L4e)-A2 към (L3e/L4e)-A3 и обратно**

**Декларация на производителя за трансформацията на характеристиките на мотоциклети от (L3e/L4e)-A2 в (L3e/L4e)-A3 и обратно**

Надлежно попълнен вариант на тази декларация се включва в техническата документация.

Долуподписаният: [..... (имена и длъжност)]

0.4. Наименование на дружеството и адрес на производителя: .....

0.4.2. Наименование и адрес на представителя на производителя (когато има)<sup>(9)</sup>: .....

декларирам, че:

**мотоциклет (L3e/L4e)-A2 или (L3e/L4e)-A3<sup>(1)</sup>:**

0.2.	Тип <sup>(4)</sup> : .....
0.2.1.	Вариант(и) <sup>(4)</sup> : .....
0.2.2.	Версия(и) <sup>(4)</sup> : .....
0.2.3.	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.3.	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(5)</sup> : .....
1.	Номер на одобрението на типа (когато има): .....
1.1.	Одобрение на типа, издадено на (дата, когато има): .....
3.2.2.1.	Номер(а) за идентификация на софтуера за PCUs/ECUs <sup>(1)</sup> : ..... и номер/а за проверка на калибрирането: .....

**е подходящ от техническа гледна точка за трансформация в превозното средство от (L3e/L4e)-A2 или (L3e/L4e)-A3(1), което е посочено по-долу:**

0.2.	Тип <sup>(4)</sup> : .....
0.2.1.	Вариант(и) <sup>(4)</sup> : .....
0.2.2.	Версия(и) <sup>(4)</sup> : .....
0.2.3.	Търговско(и) наименование(я) (когато има такова(ива)): .....
0.3.	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(5)</sup> : .....
1.	Номер на одобряването на типа (когато има): .....
1.1.	Одобряване на типа, издадено на (дата, когато има): .....
3.2.2.1.	Номер(а) за идентификация на софтуера за PCUs/ECUs <sup>(1)</sup> : ..... и номер/а за проверка на калибрирането: .....

Със следните технически характеристики:

**Общи конструктивни характеристики<sup>(3)</sup>**

- 1.8. Максимална конструктивна скорост на превозното средство: ..... km/h
- 1.9. Максимална полезна мощност: ..... kW (при ..... min<sup>-1</sup>)<sup>(1)</sup>
- 1.10. Отношение максимална ефективна мощност/маса на превозното средство в готовност за движение: .... kW/kg

**Екологични характеристики<sup>(3)</sup>**

- 4.0.6. Ниво на шума, измерено съгласно<sup>(2)</sup>: .....
- 4.0.6.1. В неподвижно състояние: ..... dB(A) при честота на въртене на двигателя: ..... min<sup>-1</sup>
- 4.0.6.2. В движение: ..... dB(A)
- 4.0.6.3. Гранична стойност за L<sub>urban</sub><sup>(0)(7)</sup>: ..... dB(A)
- 3.2.15. Емисии отработили газове, измерени съгласно<sup>(2)</sup>: .....
- 3.2.15.1. Изпитване от тип I: емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител след пускане на студен двигател, включително коефициент на влошаване:
- CO: ..... mg/km
- THC: ..... mg/km
- NMHC<sup>(0)</sup>: ..... mg/km

NOx: .....	mg/km
THC+NOx <sup>(0)</sup> : .....	mg/km
PM <sup>(0)</sup> : .....	mg/km
8.7.3.2. Изпитване от тип II: емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител при (увеличена честота на въртене на) празен ход и свободно ускорение:	
HC: ..... ppm при обичайната честота на въртене на празен ход и: ..... ppm при висока честота на въртене на празен ход	
CO: ..... обемни % при обичайната честота на въртене на празен ход и: ..... обемни % при висока честота на въртене на празен ход	
8.7.3.2.1. Димност (коригирана стойност на коефициента на поглъщане на светлината): .....	m <sup>-1</sup>
<b>Енергийна ефективност, измерена съгласно<sup>(2)(3)</sup>:</b>	
4.0.2. Разход на гориво <sup>(0)(6)</sup> : .....	l/100km) или (kg/100 km)
4.0.3. Емисии на CO <sub>2</sub> <sup>(0)(6)</sup> : .....	g/km
4.0.4. Консумация на енергия <sup>(0)(6)</sup> : .....	Wh/km
4.0.5. Пробег в електрически режим на задвижване <sup>(0)</sup> : .....	km
<b>чрез изменение на следните компоненти, части, софтуер и др.:</b> .....	
.....	
Място: ...	Дата: ...
Подпис: ...	Име и длъжност в дружеството: ...

Обяснителни бележки към допълнение 24

(Бележки под линия и обяснения, които не трябва да присъстват в декларацията на производителя)

- <sup>(0)</sup> Пропуснете точката, ако не е приложима.
- <sup>(1)</sup> Излишното се зачертава (не се налага зачертаване, когато е приложима повече от една възможност).
- <sup>(2)</sup> Номер на делегирания регламент на Комисията и на последния делегиран регламент на Комисията за изменение, приложими към одобряването на типа. В случай на делегиран регламент на Комисията с два или повече етапа на изпълнение: да се посочи и етапът на изпълнение и/или кодът. Друга възможност е да се укаже номерът на приложимото правило на ИКЕ на ООН.
- <sup>(3)</sup> Мерните единици се закръглят до най-близкото цяло число за dB(A), Wh/ km, mg/ km, g/km, ppm и km; до най-близката десета за kW, l/ 100 km, kg/ 100 km, m<sup>3</sup>/ 100 km и за обемни %; и до най-близката стотна за kW/kg и за m<sup>-1</sup>.
- <sup>(4)</sup> Да се посочи буквено-цифровият код „TVV“ (тип — вариант — версия), определен за всеки тип, вариант и версия съгласно точка 2.3 от част Б на приложение I.
- <sup>(5)</sup> Класифицирани съгласно член 4 и приложение I към Регламент (ЕС) № 168/2013, като се посочва съответният код, например „L3e-A2“ за мотоциклет със средна мощност.
- <sup>(6)</sup> За хибридните електрически превозни средства с външно зареждане да се посочат „претеглените комбинирани“ стойности за CO<sub>2</sub>, разхода на гориво и консумацията на електрическа енергия.
- <sup>(7)</sup> Приложимо само за категория превозни средства L3e.“;
- c) обяснителните бележки към приложение I се изменят, както следва:
- i) обяснителна бележка 16 се заменя със следното:
- „16) закръглено до най-близкото цяло число за dB(A).“;

ii) обяснителна бележка 24 се заменя със следното:

„(24) За превозните средства, оборудвани с предавателна кутия с безстепенно изменение (CVT), да се посочи:  
1 „предавателно отношение при максималната конструктивна скорост на превозното средство“;  
2 „предавателно отношение при максималния върхова мощност“; 3 „предавателно отношение при максималния върхов въртящ момент“. Предавателните отношения трябва да включват предавателното отношение на първичната предавка (ако е приложимо) и приемлив допуск, за който е изразил съгласието си органът по одобряването. За двигатели в главината на колелото без зъбна предавка да се посочи „п/а“ или „1“.“

2) Приложение IV се изменя, както следва:

a) Допълнение 1, буква 1 се изменя както следва:

- i) в ОБРАЗЕЦ А — раздел 1 думите „съответства във всички отношения на типа, описан в ЕС одобрението на типа (... номер на одобрението на типа, включително номер на разширението), издадено на (... дата на издаване) и“ се заменят с думите „съответства във всички отношения на типа, описан в ЕС одобрението на типа (... номер на одобрението на типа, включително номер на разширението), (CV\*... номер на одобрението на типа, включително номер на разширението)<sup>(3u)</sup> издадено на (... дата на издаване) (CV\*... дата на издаване)<sup>(3u)</sup> и“;
- ii) в ОБРАЗЕЦ Б — раздел 1 думите „съответства във всички отношения на типа, описан в ЕС одобрението на тип (... номер на одобрението на типа, включително номер на разширението), издадено на (... дата на издаване) и“ се заменят с думите „съответства във всички отношения на типа, описан в ЕС одобрението на типа (... номер на одобрението на типа, включително номер на разширението), (CV\*... номер на одобрението на типа, включително номер на разширението)<sup>(3u)</sup> издадено на (... дата на издаване) (CV\*... дата на издаване)<sup>(3u)</sup> и“;
- iii) в ОБРАЗЕЦ В — раздел 1 думите „съответства във всички отношения на типа, описан в ЕС одобрението на типа (... номер на одобрението на типа, включително номер на разширението), издадено на (... дата на издаване) и“ се заменят с думите „съответства във всички отношения на типа, описан в ЕС одобрението на типа (... номер на одобрението на типа, включително номер на разширението), (CV\*... номер на одобрението на типа, включително номер на разширението)<sup>(3u)</sup> издадено на (... дата на издаване) (CV\*... дата на издаване)<sup>(3u)</sup> и“;
- iv) в раздел 2, заглавието „Раздел 2“ се заменя със следното:

„РАЗДЕЛ 2<sup>(o)</sup>“;

v) в раздел 2, позиция 4.0.1 се заменя със следното:

„4.0.1.	Екологична норма: Евро ..... (3/4/5) <sup>(1)“</sup>
---------	--

vi) в раздел 2, позиции 4.0.2., 4.0.2.1. и 4.0.2.2. се заличават;

vii) в раздел 2, след позиция 4.0.1. се вмъкват следните позиции 4.0.6 до 4.0.6.3.:

„4.0.6.	Ниво на шума, измерено съгласно <sup>(u)</sup> :
4.0.6.1.	В неподвижно състояние: ..... dB(A) (CV*: ..... dB(A) <sup>(3u)</sup> при честота на въртене на двигателя: ..... min <sup>-1</sup> (CV*: ..... min <sup>-1</sup> ) <sup>(3u)</sup>
4.0.6.2.	В движение: ..... dB(A) (CV*: ..... dB(A) <sup>(3u)</sup>
4.0.6.3.	Гранична стойност за L <sub>urban</sub> <sup>(3c)</sup> : ..... dB(A) (CV*: ..... dB(A) <sup>(3u)</sup> “;

viii) в раздел 2, позиция 3.2.15.1. се заменя със следното:

„3.2.15.1.	Изпитване от тип I: емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител след пускане на студен двигател, включително коефициент на влошаване, ако е приложимо:		
	CO:	mg/km	(CV*:... mg/km) <sup>(3n)</sup>
	THC:	mg/km	(CV*:... mg/km) <sup>(3n)</sup>
	NMHC:	mg/km <sup>(3)</sup>	(CV*:... mg/km) <sup>(3n)</sup>
	за NOx:	mg/km	(CV*:... mg/km) <sup>(3n)</sup>
	THC+NOx:	mg/km <sup>(3)</sup>	(CV*:... mg/km) <sup>(3n)</sup>
	PM:	mg/km <sup>(3)</sup>	(CV*:... mg/km) <sup>(3n)а</sup> ;

ix) в раздел 2, заглавието „Енергийна ефективност“, включително всички негови позиции, се заменя със следното:

**„Енергийна ефективност<sup>(м)(о)</sup>“:**

4.0.2.	Разход на гориво <sup>(3)(p)</sup> :	l/100km) или (kg/100 km)	(CV*: l/100 km или kg*100 km) <sup>(3)(p)(3n)</sup>
4.0.3.	Емисии на CO <sub>2</sub> <sup>(3)(p)(n)</sup> :	g/km	(CV*:... g/km) <sup>(3)(p)(3n)</sup>
4.0.4.	Консумация на енергия <sup>(3)(p)</sup> :	Wh/km	(CV*:... Wh/km) <sup>(3)(p)(3n)</sup>
4.0.5.	Пробег в електрически режим на задвижване <sup>(3)</sup> :	km	(CV*:... km) <sup>(3)(3n)а</sup> ;

б) Допълнение 2 се изменя както следва:

i) позиция 0.3. се заменя със следното:

„0.3.	Категория, подкатегория и подподкатегория на превозното средство <sup>(6)(ф)</sup> : ...“;
-------	--

ii) заглавието „Енергийна ефективност“, включително всички негови позиции, се заменя със следното:

**„Енергийна ефективност“:**

4.0.2.	Разход на гориво <sup>(3)(p)</sup> :	l/100km) или (kg/100 km)	(CV*: l/100 km или kg*100 km) <sup>(3)(p)(3n)</sup>
4.0.3.	Емисии на CO <sub>2</sub> <sup>(3)(p)(n)</sup> :	g/km	(CV*:... g/km) <sup>(3)(p)(3n)</sup>
4.0.4.	Консумация на енергия <sup>(3)(p)</sup> :	Wh/km	(CV*:... Wh/km) <sup>(3)(p)(3n)</sup>
4.0.5.	Пробег в електрически режим на задвижване <sup>(3)</sup> :	km	(CV*:... km) <sup>(3)(3n)а</sup> ;

в) обяснителните бележки към приложение IV се изменят, както следва:

i) обяснителна бележка 9 се заменя със следното:

„(9) Да се посочи следната стойност в зависимост от категорията превозно средство:

- за (под) категории: L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C: измерената максимална скорост на превозното средство;
- за (под) категории L3e, L4e, L5e, L7e-A и L7e-B2: максималната конструктивна скорост на превозното средство.
- за велосипедите, проектирани за задвижване с педали (L1e): тази позиция се премахва от сертификата за съответствие“;



ii) обяснителна бележка н) се заличава;

iii) обяснителна бележка о) се заменя със следното:

„о) Стойностите се закръглят до най-близкото цяло число за dB(A), Wh/ km, mg/ km, g/km, ppm, mm, kg, km и km/h; до най-близката десета за kW, l/ 100 km, kg/ 100 km, m<sup>3</sup>/ 100 km и за обемни %; и до най-близката стотна за kW/kg и за m<sup>-1</sup>.“;

iv) обяснителна бележка п) се заличава;

v) втората обяснителна бележка т) под обяснителна бележка у) се заличава;

vi) добавя се следната обяснителна бележка ф):

„ф) Информацията, съдържаща се в тази позиция, се посочва в позиция № 04. „Категория на превозното средство“ на сертификатите за съответствие, издадени съгласно образца по приложение IV към Директива 2002/24/ЕО.“;

vii) добавя се следната обяснителна бележка зс):

„зс) Приложимо само за категория превозни средства L3e“.

3) Приложение V се изменя, както следва:

а) точка 3.1.6, се заменя със следното:

„3.1.6. Предприемането от страна на производителя на посочените в точка 3.1.5 мерки за гарантиране на проследимостта на превозното средство не трябва да се проверява при издаване на одобряване на типа.“;

б) точка 3.2.8, се заменя със следното:

„3.2.8. Ако е възможно, идентификационният номер на превозното средство трябва да е на един ред. Ако VIN е нанесен на два реда, началото и краят на VIN трябва да бъдат ограничени със символ по избор на производителя, който не трябва да бъде нито латинска главна буква, нито арабска цифра.“

в) в допълнение 1, точка 5 се заменя със следното:

„5. Пример за мотоциклет от L3e-A3 с допълнителна информация за трансформираното превозно средство (CV), мотоциклет от L3e-A2, извън ясно обозначения правоъгълник. В този случай, за целите на разрешеното временно и обратимо изменение от страна на производителя на мотоциклет с първа регистрация като L3e-A3 с оглед на национална регистрация след трансформацията му в конфигурация L3e-A2 с намалена мощност (например за водачи на превозни средства със свидетелство за управление за A2):

MOTORUDOLPH

L3e-A3

e4\*168/2013\*2691

JRM00DBP008002211

84 dB(A) — 4 250 min<sup>-1</sup>

max 352 kg

L3e-A2

e4\*168/2013\*2692

83 dB(A) — 3 750 min<sup>-1</sup>

35 kW“.

4) Приложение VI се изменя, както следва:

а) в допълнение 1, раздел III, позиция 2.1 се заменя със следното:

„2.1.	Одобрението е дадено в съответствие с член 40 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и поради това валидността на одобрението е ограничена до дд/мм/гггг <sup>(6)</sup> .”;
-------	---

б) Допълнение 2, буква б) се изменя както следва:

i) в раздел III, позиция 4.1. се заменя със следното:

„4.1.	Одобрението е дадено в съответствие с член 40 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и поради това валидността на одобрението е ограничена до дд/мм/гггг <sup>(6)</sup> .”;
-------	---

ii) в раздел III, първото тире под „NB“ се заменя със следното:

„— Ако този образец се използва за одобряване на типа на превозно средство като изключение на основание на нова технология или нова концепция съгласно член 40 от Регламент (ЕС) № 168/2013, заглавието на сертификата трябва да гласи „ВРЕМЕНЕН ЕС СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ТИПА НА ЦЯЛОТО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО, ВАЛИДЕН САМО НА ТЕРИТОРИЯТА НА ...<sup>(5)</sup>“. Във временния сертификат за одобряване на типа се посочват и ограниченията, наложени по отношение на валидността му, и изключенията, които са приложени на основание член 30, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 168/2013.“

iii) обяснителните бележки към допълнение 2 се заменят със следното:

„Обяснителни бележки към допълнение 2

(Бележки под линия и обяснения, които не трябва да присъстват в сертификата за одобряване на типа)

- 1) Излишното се зачертава.
- 2) Да се посочи буквено-цифровият код „TVV“ (тип — вариант — версия), определен за всеки тип, вариант и версия съгласно точка 2.3 от част Б на приложение I.
- 3) Класифицирани съгласно член 4 и приложение I към Регламент (ЕС) № 168/2013, като се посочва съответният код, например „L3e-A1E“ за ендуро мотоциклет с ниска мощност.
- 4) вж. раздел 2.
- 5) Да се посочи държавата членка.
- 6) Приложимо само за одобряване на типа на превозно средство като изключение на основание на нова технология или нова концепция съгласно член 40 от Регламент (ЕС) № 168/2013.
- 7) Приложимо само за национално одобряване на типа за малки серии съгласно член 42 от Регламент (ЕС) № 168/2013.
- 8) Да се посочи само последното изменение в случай на промяна на един или повече членове на Регламент (ЕС) № 168/2013 в зависимост от изменението, приложено към ЕС одобрението на типа.”;

в) в допълнение 4 (в), в раздел II преди точка 5. се добавят следните позиции 4а. и 4а.1.:

„4а.	Одобрението е дадено/разширено/отказано/отнето <sup>(1)</sup>
4а.1.	Одобряването е дадено в съответствие с член 40 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и поради това валидността му е ограничена до дд/мм/гггг <sup>(5)</sup> .”;

е) Допълнение 5, раздел II се изменя, както следва:

i) преди позиция 5. се добавят следните позиции 4а. и 4а.1.:

„4а.	Одобрението е дадено/разширено/отказано/отнето <sup>(1)</sup>
4а.1.	Одобряването е дадено в съответствие с член 40 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и поради това валидността му е ограничена до дд/мм/гггг. <sup>(5)</sup> “;

ii) позиция 5 се заменя със следното:

„5.	Ограничения на валидността <sup>(1)(5)</sup> : .....“;
-----	--

iii) позиция 6 се заменя със следното:

„6.	Приложени изключения <sup>(1)(5)</sup> : .....“.
-----	--

5) Приложение VII се изменя, както следва:

а) в точка 4., таблица 1 се заличава;

б) точка 5. се заменя със следното:

„5. Кодификация на системата за номериране на ЕС сертификатите за одобряване на типа на системи, компоненти и отделни технически възли

Таблица 1

**Кодификация на системата за номериране на ЕС сертификатите за одобряване на типа на системи, компоненти и отделни технически възли**

СПИСЪК I — изисквания към екологичните характеристики и характеристиките на задвижването		
Система или компонент/отделен технически възел (ОТВ)	Делегиран регламент (ЕС) на Комисията	Буквено-цифров знак
Система: емисии от двигател (етап Евро 4)	134/2014	A1
Система: емисии от двигател (етап Евро 5)	134/2014	A2
Система: картерни (точка 1.3.1. и 1.3.2.) и емисии от изпаряване (точки 1.1.4 — 1.4.3 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 168/2013)	134/2014	B1
Система: (точка 1.3.1. и 1.3.2.) и емисии на картерни газове и от изпаряване (точки 4.1.4 — 1.4.6 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 168/2013)	134/2014	B2
Система: картерни (точка 1.3.1. и 1.3.2.) и емисии от изпаряване (точки 7.1.4 — 1.4.8 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 168/2013)	134/2014	B3
Система: бордова диагностика по отношение на въздействието върху околната среда (OBD от първо поколение: точки 1.8.1 — 1.8.2 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 168/2013)	134/2014	C1

**СПИСЪК I — изисквания към екологичните характеристики и характеристиките на задвижването**

Система или компонент/отделен технически възел (ОТВ)	Делегиран регламент (ЕС) на Комисията	Буквено-цифров знак
Система: бордова диагностика по отношение на въздействието върху околната среда (OBD от второ поколение; точка 1.8.3 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 168/2013)	134/2014	C2
Система: ниво на шума	134/2014	D
Система: характеристики на задвижването	134/2014	E
Система: максимален въртящ момент и максимална полезна мощност на задвижването	134/2014	E1
ОТВ: устройство за контрол на замърсяването	134/2014	F
ОТВ: устройство за намаляване на шума	134/2014	G
ОТВ: изпускателно устройство (устройство за контрол на замърсяването и устройство за намаляване на шума)	134/2014	H

**СПИСЪК II — изисквания за безопасност при експлоатация на превозните средства**

Система или компонент/отделен технически възел (ОТВ)	Делегиран регламент (ЕС) на Комисията	Буквено-цифров знак
Система: спирачна уредба	3/2014	J
Система: монтиране на устройства за осветяване и светлинна сигнализация	3/2014	K
Система: конструкция за защита при преобръщане (ROPS)	3/2014	L
Система: монтиране на гуми	3/2014	M
Система: монтиране на устройства за звуков сигнал	3/2014	AA
Система: за монтиране на стъкла, чистачки на предното стъкло и устройства за размразяване и против изпотяване на стъклата	3/2014	AB
Система: идентифициране на органите за управление, сигналните устройства и показващите уреди	3/2014	AC
Система: устройства за закрепване на обезопасителните колани	3/2014	AD
Система: управляемост, поведение в завой и направляемост	3/2014	AE
Система: защита на пътниците в превозното средство, включително вътрешно обзавеждане, облегалки за глава, врати на превозното средство;	3/2014	AF
Компонент/ОТВ: устройство за звуков сигнал	3/2014	N

**СПИСЪК II — изисквания за безопасност при експлоатация на превозните средства**

Система или компонент/отделен технически възел (ОТВ)	Делегиран регламент (ЕС) на Комисията	Буквено-цифров знак
Компонент/ОТВ: предно стъкло, изработено от материал, различен от стъкло	3/2014	O
Компонент/ОТВ: устройство за измиване на предното стъкло	3/2014	P
Компонент/ОТВ: устройство за виждане назад	3/2014	Q
Компонент/ОТВ: обезопасителни колани.	3/2014	R
Компонент/ОТВ: места за сядане (седла/седалки)	3/2014	S

**СПИСЪК III — конструкция на превозните средства и общи изисквания към одобряването на типа**

Система или компонент/отделен технически възел (ОТВ)	Делегиран регламент (ЕС) на Комисията	Буквено-цифров знак
Система: функциониране на бордовата диагностика (OBD от първо поколение: точки 1.8.1 — 1.8.2 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 168/2013)	44/2014	T1
Система: функциониране на бордовата диагностика (OBD от второ поколение: точка 1.8.3 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 168/2013)	44/2014	T2
ОТВ: теглително-прикачно устройство на ремарке	44/2014	U
ОТВ: устройство за предотвратяване на неразрешеното използване	44/2014	V
ОТВ: дръжки за пътниците	44/2014	W
ОТВ: степенки	44/2014	X
ОТВ: кош	44/2014	Y
ОТВ: резервоар за гориво	44/2014	Z <sup>a</sup>

б) Приложение VIII се изменя, както следва:

а) позиция 2.2.1.3.3. се заменя със следното:

„2.2.1.3.3. Резултати от изпитването от тип II<sup>(3)</sup>;

Таблица 5-2

**резултати от изпитването от тип II**

Изпитване	HC (ppm)	CO (об. %)	Стойност ламбда	Честота на въртене на двигателя	Температура на маслото на двигателя (K)	Измерена и коригирана стойност на коефициента на поглъщане (m <sup>-1</sup> )
PI: Изпитване при ниска честота на въртене на двигателя на празен ход						—
PI: Изпитване при висока честота на въртене на двигателя на празен ход						—
CI — изпитване при свободно ускорение/резултати от изпитването за непрозрачност на дима	—	—	—	—	—	“

б) позиции 2.2.1.8.6 и 2.2.1.8.7 се заменят със следното:

„2.2.1.8.6. Емисии на CO<sub>2</sub> и разход на гориво<sup>(3)</sup>

Таблица 5-8

**таблица с резултатите от изпитването от тип VII за задвижване, оборудвано само с двигател с горене или оборудвано с хибридно електрическо задвижване без външно зареждане (NOVC)**

Резултати от изпитването от тип VII (TR <sub>TTVII</sub> )	Изпитване №	CO <sub>2</sub> g/km	Разход на гориво (l/100km) или (kg/100 km)
TR <sub>TTVII Measured x</sub> <sup>(i)</sup> <sup>(ii)</sup>	1		
	2		
	3		
TR <sub>TTVII Measured Mean</sub> <sup>(i)</sup> <sup>(ii)</sup>			
K <sub>i</sub> <sup>(i)</sup> <sup>(iii)</sup> <sup>(v)</sup> (безразмерен)			
TR <sub>TTVIIx</sub> <sup>(i)</sup> <sup>(iv)</sup> = K <sub>i</sub> · TR <sub>TTVII Measured x Mean</sub>			
Емисии на CO <sub>2</sub> и разход на гориво обявени от производителя	—		

<sup>(i)</sup> Когато е приложимо.

<sup>(ii)</sup> Да се закръгли до втория знак след десетичната запетая.

<sup>(iii)</sup> Да се закръгли до четвъртия знак след десетичната запетая.

<sup>(iv)</sup> Да се закръгли до единица (т.е., цяло число).

<sup>(v)</sup> K<sub>i</sub> = 1, ако:

а) превозното средство **не** е оборудвано със система с периодично регенериране за намаляване на емисиите или;

б) превозното средство **не** е хибридно електрическо превозно средство.

2.2.1.8.7. Емисии на CO<sub>2</sub>/разход на гориво (обявени от производителя стойности)<sup>(3)</sup>

Консумация на електрическа енергия и пробег в електрически режим на задвижване<sup>(3)</sup>:

Таблица 5-9

**таблица с резултатите от изпитването от тип VII за задвижване в изцяло електрически режим на работа или задвижвания без външно зареждане (NOVC), оборудвани с електрически двигател**

	Измерена консумация на електрическа енергия (Wh/km)	Обявена консумация на електрическа енергия (Wh/km)	Измерен пробег в електрически режим на задвижване (km)	Обявен пробег в електрически режим на работа (km)
Силово предаване в изцяло електрически режим на работа				
Силово предаване на хибридни електрически NOVC				“;”

в) в точка 2.2.1.10.9., таблица 5-13 се заменя със следното:

„Таблица 5-13

**резултати от изпитването по отношение на нивото на шума**

Ниво на излъчвания шум	Евро 4		Евро 5
Пределни стойности на нивото на шума	Приложение VI(Г) към Регламент (ЕС) № 168/2013	Пределни стойности за нивото на шума по ИКЕ на ООН, равностойни на тези от приложение VI(Г) към Регламент (ЕС) № 168/2013	Приложение VI(Г) към Регламент (ЕС) № 168/2013
Изисквания към изпитването	Приложение VIII към Регламент (ЕС) № 168/2013	Правила на ИКЕ на ООН, посочени в приложение VI(Г) към Регламент (ЕС) № 168/2013	Правила на ИКЕ на ООН, посочени в приложение VI(Г) към Регламент (ЕС) № 168/2013

**Административни изисквания за подкатегиите превозни средства по отношение на нивото на шума:**

(Под)категории превозно средство		
L1e, L6e-A	Приложение I към Правило № 63 на ИКЕ на ООН	Правило № 63 на ИКЕ на ООН
L3e	Приложение I към Правило № 41 на ИКЕ на ООН	Правило № 41 на ИКЕ на ООН
L2e, L4e, L5e, L6e-B, L7e	Приложение I към Правило № 9 на ИКЕ на ООН	Правило № 9 на ИКЕ на ООН
Резервни изпускателни устройства за намаляване на шума, всички категории	Приложение I към Правило № 92 на ИКЕ на ООН	Правило № 92 на ИКЕ на ООН

г) в точка 2.2.1.10.11., таблица 5-14 се заменя със следното:

„Таблица 5-14

**резултати от изпитването по отношение на нивото на шума по Евро 4 или Евро 5**

Категория превозно средство	Клас задвижване	Пределна стойност за нивото на шума по Евро 4 $SL_{EU4}$ (dB(A)) / Резултати $TR_{TTXEU4}$ от изпитването Евро 4 (dB(A)) & (% от $SL_{EU4}$ )	Процедура на изпитване по отношение на шума по Евро 4	Пределна стойност за нивото на шума по Евро 5 $SL_{EU5}$ (dB(A)) / Резултати $TR_{TTXEU5}$ от изпитването Евро 5 (dB(A)) & (% от $SL_{EU5}$ )	Процедура на изпитване по отношение на шума по Евро 5
L1e-A	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}$ :63 $TR_{TTXEU4}$ :	Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 на Комисията, приложение VIII/ Правило № 63 на ИКЕ на ООН	$SL_{EU5}$ :	Правило № 63 на ИКЕ на ООН
L1e-B	PI / CI / хибридно $v_{max} \leq 25$ km/h	$SL_{EU4}$ :66 $TR_{TTXEU4}$ :		$TR_{TTXEU5}$ :	
		$SL_{EU4}$ :71 $TR_{TTXEU4}$ :		$SL_{EU5}$ :	
	PI / CI / хибридно $v_{max} \leq 45$ km/h	$TR_{TTXEU4}$ :		$TR_{TTXEU5}$ :	

Категория превозно средство	Клас задвижване	Пределна стойност за нивото на шума по Евро 4 $SL_{EU4}$ (dB(A)) / Резултати $TR_{TTIXEU4}$ от изпитването Евро 4 (dB(A)) & (% от $SL_{EU4}$ )	Процедура на изпитване по отношение на шума по Евро 4	Пределна стойност за нивото на шума по Евро 5 $SL_{EU5}$ (dB(A)) / Резултати $TR_{TTIXEU5}$ от изпитването Евро 5 (dB(A)) & (% от $SL_{EU5}$ )	Процедура на изпитване по отношение на шума по Евро 5
L2e	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}:76$	Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 на Комисията, приложение VIII/ Правило № 9 на ИКЕ на ООН	$SL_{EU5}$ :	Правило № 9 на ИКЕ на ООН
		$STR_{EU4}$ :		$STR_{EU5}$ :	
L3e	PI / CI / хибридно PMR ≤ 25	$SL_{EU4}:73$	Правило № 41 на ИКЕ на ООН	$SL_{EU5}$ :	Правило № 41 на ИКЕ на ООН
		$TR_{TTIXEU4}$ :		$TR_{TTIXEU5}$ :	
	PI / CI / хибридно 25 < PMR ≤ 50	$SL_{EU4}:74$		$SL_{EU5}$ :	
		$STR_{EU4}$ :		$STR_{EU5}$ :	
	PI / CI / хибридно PMR > 50	$SL_{EU4}:77$		$SL_{EU5}$ :	
		$TR_{TTIXEU4}$ :		$TR_{TTIXEU5}$ :	
L4e	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}:80$	Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 на Комисията, приложение VIII/ Правило № 9 на ИКЕ на ООН	$SL_{EU5}$ :	Правило № 9 на ИКЕ на ООН
		$TR_{TTIXEU4}$		$TR_{TTIXEU5}$ :	
L5e-A	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}:80$	Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 на Комисията, приложение VIII/ Правило № 9 на ИКЕ на ООН	$SL_{EU5}$ :	Правило № 9 на ИКЕ на ООН
		$STR_{EU4}$ :		$STR_{EU5}$ :	
L5e-B	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}:80$		$SL_{EU5}$ :	
		$STR_{EU4}$ :		$STR_{EU5}$ :	
L6e-A	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}:80$	Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 на Комисията, приложение VIII/ Правило № 63 на ИКЕ на ООН	$SL_{EU5}$ :	Правило № 63 на ИКЕ на ООН
		$TR_{TTIXEU4}$ :		$TR_{TTIXEU5}$ :	



Категория превозно средство	Клас задвижване	Пределна стойност за нивото на шума по Евро 4 $SL_{EU4}$ (dB(A)) / Резултати $TR_{TTXEU4}$ от изпитването Евро 4 (dB(A)) & (% от $SL_{EU4}$ )	Процедура на изпитване по отношение на шума по Евро 4	Пределна стойност за нивото на шума по Евро 5 $SL_{EU5}$ (dB(A)) / Резултати $TR_{TTXEU5}$ от изпитването Евро 5 (dB(A)) & (% от $SL_{EU5}$ )	Процедура на изпитване по отношение на шума по Евро 5
L6e-B	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}$ :80	Делегиран регламент (ЕС) № 134/2014 на Комисията, приложение VIII/ Правило № 9 на ИКЕ на ООН	$SL_{EU5}$ :	Правило № 9 на ИКЕ на ООН
		$TR_{TTXEU4}$ :		$TR_{TTXEU5}$ :	
L7e-A	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}$ :80		$SL_{EU5}$ :	
		$TR_{TTXEU4}$ :		$TR_{TTXEU5}$ :	
L7e-B	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}$ :80		$SL_{EU5}$ :	
		$TR_{TTXEU4}$ :		$TR_{TTXEU5}$ :	
L7e-C	PI / CI / хибридно	$SL_{EU4}$ :80		$SL_{EU5}$ :	
		$TR_{TTXEU4}$ :		$TR_{TTXEU5}$ :	

д) позиции 2.2.1.10.12 и 2.2.1.10.13 се заменят със следното:

„2.2.1.10.12.	Ниво на шума в неподвижно състояние ..... dB(A) при честота на въртене на двигателя: ..... $\text{min}^{-1}$
2.2.1.10.13.	Марка(и) и тип(ове) на резервното устройство(а) за намаляване на шума <sup>(3)</sup> : .....“;

е) добавя се следната позиция 2.2.1.10.14.:

„2.2.1.10.14.	Местоположение на номера на одобрението на типа (добавете чертежи, снимки) <sup>(3)</sup> : .....“.
---------------	---

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2016/1826 НА КОМИСИЯТА****от 14 октомври 2016 година****относно неодобряването на активното вещество трициклазол в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно пускането на пазара на продукти за растителна защита****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1107/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно пускането на пазара на продукти за растителна защита и за отмяна на директиви 79/117/ЕИО и 91/414/ЕИО на Съвета <sup>(1)</sup>, и по-специално член 13, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1107/2009, на 21 декември 2012 г. Италия получи заявление от Dow AgroSciences за одобряване на активното вещество трициклазол.
- (2) В съответствие с член 9, параграф 3 от посочения регламент на 4 февруари 2013 г. държавата членка докладчик уведоми заявителя, останалите държави членки, Комисията и Европейския орган за безопасност на храните (наричан по-долу „Органът“), че заявлението е допустимо.
- (3) Извършена бе оценка на въздействието на посоченото активно вещество върху здравето на човека и на животните и върху околната среда в съответствие с разпоредбите на член 11, параграфи 2 и 3 от посочения регламент за предложената от заявителя употреба. На 7 януари 2014 г. държавата членка докладчик представи на Комисията и на Органа проект на доклад за оценка.
- (4) Органът изпълни изискванията на член 12, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1107/2009. В съответствие с член 12, параграф 3 от посочения регламент той поиска от заявителя да предостави допълнителна информация на държавите членки, Комисията и Органа. Оценка на допълнителната информация, извършена от държавата членка докладчик, бе предадена на Органа под формата на актуализиран проект на доклад за оценка.
- (5) Проектът на доклада за оценка беше подложен на преразглеждане от държавите членки и Органа. На 18 февруари 2015 г. Органът представи на Комисията заключението си относно оценката на риска за активното вещество трициклазол <sup>(2)</sup>. Органът стигна до заключението, че оценката на генотоксичния или канцерогенен потенциал на веществото не е довела до убедителни резултати, което не позволява установяването на референтни стойности (ДДД, ОРД и ДНЕО) за използване при оценките на риска за здравето на човека. Поради това оценките на риска за оператори, работници, случайни лица, жители и потребители не могат да бъдат извършени. Органът стигна също така до заключението, че опитното вещество, използвано в изследванията за токсичност, не е представително за предложената техническа спецификация за активното вещество и други примеси. Освен това някои части от оценката не можаха да бъдат завършени, в това число по отношение на потенциала на трициклазол да действа като нарушител на функциите на ендокринната система и потенциала за замърсяване на подпочвените води с метаболити, чиято токсикологична значимост е неизвестна.
- (6) Комисията прикани заявителя да представи своите коментари относно заключението на Органа, а в съответствие с член 13, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1107/2009 — и относно проекта на доклада за преразглеждане. Заявителят представи своите коментари, които бяха разгледани внимателно.
- (7) Въпреки изложените от заявителя аргументи обаче посочените в съображение 5 опасения не можаха да бъдат отхвърлени.

<sup>(1)</sup> ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 1.<sup>(2)</sup> Бюлетин на ЕОБХ (EFSA Journal) 2015;13(2):4032, наличен в интернет на адрес: [www.efsa.europa.eu/efsajournal](http://www.efsa.europa.eu/efsajournal).

- (8) Следователно не беше доказано, че може да се очаква, че по отношение на една или повече представителни употреби на най-малко един продукт за растителна защита, съдържащ трициклазол, критериите за одобрение, предвидени в член 4 от Регламент (ЕО) № 1107/2009, са изпълнени. Поради това активното вещество трициклазол не следва да бъде одобрено в съответствие с член 13, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1107/2009.
- (9) Настоящият регламент не засяга подаването на ново заявление за трициклазол в съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 1107/2009.
- (10) Постоянният комитет по растенията, животните, храните и фуражите не даде становище в срока, определен от неговия председател. Беше счетоно за необходимо изготвянето на акт за изпълнение и председателят представи проекта на акт за изпълнение на апелативния комитет за допълнително обсъждане. Апелативният комитет не представи становище,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

**Неодобряване на активно вещество**

Активното вещество трициклазол не се одобрява.

Член 2

**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 14 октомври 2016 година.

За Комисията  
Председател  
Jean-Claude JUNCKER

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2016/1827 НА КОМИСИЯТА****от 14 октомври 2016 година****за изменение за 255-и път на Регламент (ЕО) № 881/2002 на Съвета за налагане на някои специфични ограничителни мерки, насочени срещу определени физически лица и образувания, свързани с организациите ИДИЛ (Даиш) и Ал Кайда**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 881/2002 на Съвета от 27 май 2002 г. за налагане на някои специфични ограничителни мерки, насочени срещу определени физически лица и образувания, свързани с организациите ИДИЛ (Даиш) и Ал Кайда <sup>(1)</sup>, и по-специално член 7, параграф 1, буква а) и член 7а, параграф 5 от него,

като има предвид, че:

- (1) В приложение I към Регламент (ЕО) № 881/2002 се посочват лицата, групите и образуванията, обхванати от мерките за замразяване на средства и икономически ресурси съгласно посочения регламент.
- (2) На 11 октомври 2016 г. Комитетът по санкциите към Съвета за сигурност на Организацията на обединените нации (ООН) реши да извади едно физическо лице и да измени едно вписване от списъка на лицата, групите и образуванията, спрямо които следва да се прилага замразяването на средства и икономически ресурси. Приложение I към Регламент (ЕО) № 881/2002 следва да бъде съответно актуализирано,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

**Член 1**

Приложение I към Регламент (ЕО) № 881/2002 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

**Член 2**Настоящият регламент влиза в сила в деня 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 14 октомври 2016 година.

*За Комисията,**от името на председателя,**Изпълняващ длъжността началник на Службата за инструментите в областта на външната политика*<sup>(1)</sup> OBL 139, 29.5.2002 г., стр. 9.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение I към Регламент (ЕО) № 881/2002 се изменя, както следва:

1) В категорията „Физически лица“ се заличава следното вписване:

„Nasir 'Abd-Al-Karim 'Abdullah Al-Wahishi (известен още като а) Nasir al-Wahishi, б) Abu Basir Nasir al-Wahishi, в) Naser Abdel Karim al-Wahishi, г) Nasir Abd al-Karim al-Wuhayshi, д) Abu Basir Nasir Al-Wuhayshi, е) Nasser Abdul-karim Abdullah al-Wouhichi, ж) Abu Baseer al-Wehaishi, з) Abu Basir Nasser al-Wuhishi, и) Abdul Kareem Abdullah Al-Woohaishi, й) Nasser Abdelkarim Saleh Al Wahichi, к) Abu Basir, л) Abu Bashir). Дата на раждане: а) 1.10.1976 г., б) 8.10.1396 г. (съгласно ислямското летоброене Хиджра). Място на раждане: Йемен. Гражданство: йеменско. Паспорт №: 40483 (номер на йеменски паспорт, издаден на 5.1.1997 г.). Други сведения: по получени данни починал в Йемен през януари 2015 г. Дата на определянето, посочено в член 7г, параграф 2, подточка и): 19.1.2010 г.“.

2) Следното вписване в категорията „Физически лица“ се заменя, както следва:

„Yazid Sufaat (известен още като: а) Джо, б) Abu Zufar). Адрес: Taman Bukit Ampang, Selangor, Малайзия. Дата на раждане: 20.1.1964 г. Място на раждане: Johor, Малайзия. Гражданство: малайзийско. Паспорт №: А 10472263. Национален идентификационен номер: 640120-01-5529. Дата на определянето, посочено в член 2а, параграф 4, буква б): 9.9.2003 г.“ се заменя със следното:

„Yazid Sufaat (известен още като: а) Джо, б) Abu Zufar). Адрес: а) Taman Bukit Ampang, Selangor, Малайзия (предишен адрес), б) Малайзия (в затвор от 2013 г.). Дата на раждане: 20.1.1964 г. Място на раждане: Johor, Малайзия. Гражданство: малайзийско. Паспорт №: А 10472263. Национален идентификационен номер: 640120-01-5529. Дата на определянето, посочено в член 7г, параграф 2, подточка и): 9.9.2003 г.“.

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2016/1828 НА КОМИСИЯТА****от 14 октомври 2016 година****за установяване на стандартни стойности при внос с цел определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за установяване на обща организация на селскостопанските пазари и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 922/72, (ЕИО) № 234/79, (ЕО) № 1037/2001 и (ЕО) № 1234/2007 <sup>(1)</sup>,

като взе предвид Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 на Комисията от 7 юни 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагането на Регламент (ЕО) № 1234/2007 на Съвета по отношение на секторите на плодовете и зеленчуците и на преработените плодове и зеленчуци <sup>(2)</sup>, и по-специално член 136, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) В изпълнение на резултатите от Уругвайския кръг на многостранните търговски преговори в Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011 са посочени критериите, по които Комисията определя стандартните стойности при внос от трети държави за продуктите и периодите, посочени в приложение XVI, част А от същия регламент.
- (2) Стандартната стойност при внос се изчислява за всеки работен ден съгласно член 136, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, като се вземат под внимание променливите данни за всеки ден. В резултат на това настоящият регламент следва да влезе в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

*Член 1*

Стандартните стойности при внос, посочени в член 136 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 543/2011, са определени в приложението към настоящия регламент.

*Член 2*

Настоящият регламент влиза в сила в 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 14 октомври 2016 година.

*За Комисията,*

*от името на председателя,*

Jerzy PLEWA

*Генерален директор на генерална дирекция  
„Земеделие и развитие на селските райони“*

<sup>(1)</sup> OBL 347, 20.12.2013 г., стр. 671.

<sup>(2)</sup> OBL 157, 15.6.2011 г., стр. 1.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## Стандартни стойности при внос за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

(EUR/100 kg)		
Код по КН	Код на трета държава <sup>(1)</sup>	Стандартна стойност при внос
0702 00 00	MA	124,5
	ZZ	124,5
0707 00 05	TR	145,2
	ZZ	145,2
0709 93 10	TR	138,5
	ZZ	138,5
0805 50 10	AR	92,2
	CL	85,2
	TR	90,3
	UY	31,0
	ZA	94,7
	ZZ	78,7
	0806 10 10	BR
0808 10 80	EG	169,2
	TR	144,7
	ZZ	199,8
	AR	191,8
	AU	196,9
	BR	124,9
	CL	154,5
0808 30 90	NZ	145,5
	ZA	112,2
	ZZ	154,3
	CN	59,0
	TR	134,9
	ZZ	97,0

<sup>(1)</sup> Номенклатура на държавите, определена с Регламент (ЕС) № 1106/2012 на Комисията от 27 ноември 2012 година за прилагане на Регламент (ЕО) № 471/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно статистиката на Общността за външната търговия с трети страни по отношение на актуализиране на номенклатурата на държавите и териториите (ОВ L 328, 28.11.2012 г., стр. 7). Код „ZZ“ означава „с друг произход“.

## ПОПРАВКИ

**Поправка на Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз**

(Официален вестник на Европейския съюз L 158 от 15 юни 2016 г.)

На страница 37, в приложението, в точка 6.1.1.2 подточка 4:

*вместо:* „4. специфични случаи, описани в раздел 7.2.9.“,

*да се четат:* „4. специфични случаи, описани в раздел 7.6.“

На страница 59, в приложението, в таблицата, точка 7.6.2.2, в първата графа, първи и втори ред, точка 4.2.12 — Интерфейс „машинист—локомотив“ на ETCS:

*вместо* „Индекс 51“

*да се четат:* „Индекс 6“.

На страница 72, в приложение А, таблица А 2.3 — Списък на задължителните спецификации, редове 3, 4, 5 и 6:

*вместо:*

„3	SUBSET-023	Речник на термините и съкращенията	3.2.0	
4	SUBSET-026	Спецификация на изискванията към системата	3.5.0	
5	SUBSET-027	FIS за записа за правни цели	3.2.0	
6	ERA_ERTMS_015560	Интерфейс „машинист—локомотив“ на ETCS	3.5.0	Забележка 14“

*да се четат:*

„3	SUBSET-023	Речник на термините и съкращенията	3.3.0	Забележка 14
4	SUBSET-026	Спецификация на изискванията към системата	3.6.0	Забележка 14
5	SUBSET-027	FIS за записа за правни цели	3.3.0	Забележка 14
6	ERA_ERTMS_015560	Интерфейс „машинист—локомотив“ на ETCS	3.6.0	Забележка 14“

На страница 73, в приложение А, таблица А 2.3 — Списък на задължителните спецификации, ред 27:

*вместо:*

„27	SUBSET-091	Изисквания за безопасност за техническа оперативна съвместимост на ETCS на нива 1 и 2	3.5.0“	
-----	------------	---	--------	--

*да се четат:*

„27	SUBSET-091	Изисквания за безопасност за техническа оперативна съвместимост на ETCS на нива 1 и 2	3.6.0	Забележка 14“
-----	------------	---	-------	---------------



На страница 76, в приложение А, в забележките след таблица А 2.3 — Списък на задължителните спецификации, забележка 14:

*вместо:* „Забележка 14: Допълнителна информация, която трябва да е видна в интерфейса машинист-машина с оглед на ергономията на машинистите, ще се публикува от Агенцията в технически документ <sup>(1)</sup>.“

*да се чете:* „Забележка 14: Допълнителна информация, която трябва да е видна в интерфейса „машинист—локомотив“ с оглед на ергономията на машинистите, ще се публикува от Агенцията в технически документ <sup>(1)</sup>.“

---

<sup>(1)</sup> Техническият документ на Агенцията, разработен в сътрудничество със сектора в съответствие с искането на Комитета, посочен в член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, определя допълнителната информация за интерфейса „машинист—локомотив“ и посочва промените в съответните спецификации. Техническият документ на Агенцията е консолидиран с останалите изисквания спрямо интерфейса „машинист—локомотив“, произтичащи от актуализираните документи в индекси 3, 4, 5, 6 и 27.“

---





ISSN 1977-0618 (електронно издание)  
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



**Служба за публикации на Европейския съюз**  
2985 Люксембург  
ЛЮКСЕМБУРГ

**BG**