

ДИРЕКТИВА 2002/80/ЕО НА КОМИСИЯТА

от 3 октомври 2002 година

за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 70/220/ЕИО на Съвета относно мерките, които трябва да се вземат срещу замърсяването на въздуха от емисиите на моторните превозни средства

(Текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаването на Европейската общност,

като взе предвид Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно типовото одобрение на моторните превозни средства и на техните ремаркета ⁽¹⁾, последно изменена с Директива 2001/116/ЕО на Комисията ⁽²⁾, и в частност член 13, параграф 2,

като взе предвид Директива 70/220/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно мерките, които трябва да се вземат срещу замърсяването на въздуха от емисиите на моторните превозни средства ⁽³⁾, последно изменена с Директива 2001/100/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾, и в частност член 5,

като има предвид, че:

- (1) Директива 70/220/ЕИО е една от специалните директиви на процедурата за типово одобрение, създадена с Директива 70/156/ЕИО.
- (2) Директива 70/220/ЕИО въведе метод за проверка на съответствието на превозните средства в експлоатация. Уместно е да се определи вида сведения, който производителите трябва да събират и съобщават на типово одобряващия орган с оглед последният да има възможност да проверява дали превозните средства продължават да съответстват на изискванията на Директива 70/220/ЕИО по време на предписания период на дълготрайност. Уместно е също да се допълни определението на превозни средства, които биха могли да се разглеждат като извъннормени излъчватели в случая, когато представителна извадка на превозни средства от даден тип е подложена на изпитвания и на статистически анализ за потвърждаване на показателите за емисиите от този тип превозно средство.
- (3) Следва да се определят техническите условия за одобряване на резервните каталитични преобразуватели като обособени технически възли с оглед да се гарантират показателите на тези устройства за емисиите и, ако е приложимо, тяхната съвместимост с бордовата диагностична система (БДС) на превозното средство, за което те са предназначени. Следва да се приемат мерки за

⁽¹⁾ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 18, 21.1.2002 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 35, 6.2.2001 г., стр. 34.

маркировката на резервните каталитични преобразуватели и на оригиналните каталитични преобразуватели, както и за тяхната опаковка с оглед да се подкрепя прилагането на тези технически методи в държавите-членки. Освен това, следва да се изисква да се прилага документация към резервните каталитични преобразуватели, които са произведени и пуснати в продажба в Общността преди приемането на настоящата директива.

- (4) Директива 70/220/ЕИО въведе нови разпоредби за бордовите диагностични системи (БДС). С оглед да се гарантира, че проектирането на резервни части, което е от съществено значение за нормалното функциониране на системите БДС, няма да е възпрепятствано от липсата на полезна информация за тези устройства, следва да се вземат мерки, задължаващи производителите да съобщават тази полезна информация на одобряващия орган.
- (5) Техническите изисквания към устройствата за сигнализиране на неизправности са изяснени така, че става дума за неизправност при надвишаване на границите, фиксирани в БДС, или за невъзможност на системата БДС да удовлетвори основните изисквания за контрол, предвидени в настоящата директива.
- (6) Трябва също да се въведат конкретни промени в обработката на данните от системата БДС с оглед разделна оценка на работата на превозното средство с бензин или с газово гориво.
- (7) Като се има предвид близостта на датата 1 януари 2003 г., от която новите типове превозни средства, работещи с газово гориво, трябва да са оборудвани със система БДС, трябва да се разреши типовото одобрение на превозните средства, работещи с газово гориво, когато те показват малък брой незначителни дефекти преди или по време на типовото одобрение. Типово одобряващият орган може да разшири сертификата за типово одобрение на вече одобрени превозни средства, дори ако впоследствие са открити неизправности в системата БДС, въпреки че превозните средства вече са в експлоатация. Няма разширяване, ако функцията за наблюдение е напълно дефектна. Трябва да се предвиди период, през който разрешените от органа дефекти, трябва да се коригират върху превозните средства в производство.
- (8) Следва да се измени и допълни Директива 70/220/ЕИО, за да се приведе в съответствие с техническия прогрес, и в частност с новите определения на допълнителните стандартизирани кодове за грешка, на новите кодове за грешка, присъщи на производителите, и на новите шестнадесетични кодове, както и към съвременните стандарти ISO 15031-6 и SAE J2012.
- (9) В съответствие с Директива 98/70/ЕИО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 1998 г. за качеството на бензина и дизеловите горива и за изменение на Директива 93/12/ЕИО ⁽⁵⁾, изменена с Директива 2000/71/ЕО на Комисията ⁽⁶⁾, считано от 1 януари 2005 г. съдържанието на сяра на продаваните в Общността бензин и дизелово гориво не може да надвишава 50 мг/кг (в части на милион или ppm). Следва отново да се определят еталонните горива, които да се използват при изпитванията за типово одобрение на превозните средства в зависимост от

⁽⁵⁾ ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58.

⁽⁶⁾ ОВ L 287, 14.11.2000 г., стр. 46.

граничните стойности на емисиите, които ще се прилагат, считано от 2005 г., и за да се отчита по-добре съдържанието на сяра, ароматни въглеводороди или кислород в бензина и дизеловите горива, които ще се пуснат в продажба от 2005 г. и които ще се използват от превозните средства, оборудвани с усъвършенствани системи за контрол на емисиите или с двигател с пряко впръскване.

- (10) Има основания Директива 70/220/ЕИО да се измени и допълни.
- (11) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на Комитета за привеждане в съответствие с техническия прогрес, създаден с Директива 70/156/ЕИО,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

1. Член 1 от Директива 70/220/ЕИО се заменя, както следна:

„Член 1

За целите на настоящата директива:

- a) „превозно средство” е всяко превозно средство, определено в Приложение II, точка А, към Директива 70/156/ЕИО;
 - a) „превозно средство, работещо с ВНГ или с ПГ” е превозно средство, оборудвано със специално устройство, позволяващо използването на ВНГ или на ПГ в задвижващата система. Превозните средства, работещи с ВНГ или с ПГ, могат да са конструирани и произведени като еднгоривни или двугоривни превозни средства;
 - в) „еднгоривно превозно средство” е превозно средство, предимно конструирано да работи постоянно с ВНГ или с ПГ, но което може също да има захранване с бензин, използвано само при спешни случаи или за пускане на двигателя и чийто резервоар за бензин е с максимална вместимост 15 литра;
 - г) „двугоривно превозно средство” е превозно средство, което може да работи известно време с ВНГ или с ПГ и известно време с бензин.”
2. Приложения I, II, III, IX, IXa, X, XI и XIII към Директива 70/220/ЕИО се изменят и допълват в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Считано от 1 юли 2003 г., държавите-членки не могат:
 - a) да отказват да издават типово одобрение на ЕО в съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО, нито

- б) да отказват да издават национално типово одобрение, нито
- в) да забраняват регистрацията, продажбата или пускането в движение на превозни средства в съответствие с член 7 от Директива 70/156/ЕИО,

ако тези превозни средства съответстват на изискванията на Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива.

2. Считано от 1 юли 2003 г., държавите-членки преустановяват да издават:

- а) типовото одобрение на ЕО в съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО и
- б) националното типово одобрение,

освен ако разпоредбите на член 8, параграф 2 от Директива 70/156/ЕИО се прилагат в случая на нов тип превозно средство, ако то не съответства на разпоредбите на Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива.

3. Считано от 1 януари 2006 г., за превозните средства от категория М, с изключение на превозните средства с максимална маса над 2 500 кг – както и за превозните средства от клас I на категория N₁, и от 1 януари 2007 г. за превозните средства от класове II и II на категория N₁, определени в таблицата към точка 5.3.1.4 от Приложение I към Директива 70/220/ЕИО, както и за превозните средства от категория М с максимална маса над 2 500 кг, държавите-членки:

- а) разглеждат сертификатите за съответствие, придружаващи новите превозни средства съгласно Директива 70/156/ЕИО, като невалидни за целите на член 7, параграф 2 от същата директива и
- б) отказват регистрацията, продажбата или пускането в движение на нови превозни средства, които не се придружават от валиден сертификат за съответствие съгласно Директива 70/156/ЕИО, освен ако няма позоваване на член 8, параграф 2 от Директива 70/156/ЕИО,

ако тези превозни средства не съответстват на изискванията на Директива 70/220/ЕИО, така както е изменена с настоящата директива.

4. Считано от 1 януари 2006 г., параграф 3 се прилага:

- а) за превозните средства от категория М, с изключение на превозните средства с максимална маса над 2 500 кг;
- б) за превозните средства от клас I на категория N₁.

Считано от 1 януари 2007 г., параграф 3 се прилага:

- а) за превозните средства от класове II и II на категория N₁, определени в таблицата към точка 5.3.1.4 от Приложение I към Директива 70/220/ЕИО;
- б) за превозните средства от категория М с максимална маса над 2 500 кг.

Член 3

1. По отношение на новите резервни каталитични преобразуватели, предназначени за монтиране на превозни средства, които са били обект на типово одобрение в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива, считано от 1 юли 2003 г., държавите-членки не могат:

- а) да отказват да издават типовото одобрение на ЕО в съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО, нито
- б) да забраняват тяхната продажба или тяхното монтиране на превозно средство.

2. Считано от 1 юли 2003 г., държавите-членки преустановяват да издават типовото одобрение на ЕО в съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО в случая на нови резервни каталитични преобразуватели, ако те не принадлежат към типа, който е бил обект на типово одобрение в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива.

3. Държавите-членки продължават да разрешават продажбата и монтирането на нови резервни каталитични преобразуватели от тип, който е бил обект на типово одобрение като обособен технически възел преди влизането в сила на настоящата директива, за превозните средства в движение.

Член 4

До 1 юли 2005 г. производителите вземат мерки, за да предоставят допълнителна информация или пряко в точката на продажба, или на дистрибуторите, за всички нови резервни каталитични преобразуватели, допуснати за продажба в Европейския съюз преди датата на влизането в сила на настоящата директива, и които, впрочем, не отговарят на изискванията на Директива 98/77/ЕО на Комисията ⁽⁷⁾.

Допълнителната информация, посочена в първа алинея, съответства на условията, определени в точка 7 от Приложение XIII към настоящата директива.

Член 5

Считано от датата на влизането в сила на настоящата директива, разпоредбите на точка 7 от Приложение I към Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива, които се отнасят за съответствието на превозните средства в експлоатация, се прилагат за всички превозни средства, които са били обект на типово одобрение в съответствие с изискванията на Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁸⁾ или с последваща директива за изменение.

⁽⁷⁾ ОВ L 286, 23.10.1998 г., стр. 34.

⁽⁸⁾ ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1.

Член 6

1. Държавите-членки приемат и публикуват разпоредбите, необходими за спазване на настоящата директива, до 31 май 2003 година. Те незабавно уведомяват за това Комисията.

Те прилагат тези разпоредби, считано от 1 юни 2003 година.

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

2. Държавите-членки предоставят на Комисията текста на основните разпоредбите от вътрешното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 7

Настоящата директива влиза в сила от третия ден, следващ този на нейното публикуване в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 8

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 3 октомври 2002 година

За Комисията:

Erkki LIKKANEN,

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИЯ I, II, III, IX, IXa, X, XI И XIII КЪМ ДИРЕКТИВА 70/220/ЕИО

A. Приложение I се изменя и допълва, както следва:

1) В точка 1, последната алинея се заменя със следния текст:

„Настоящата директива се прилага също за процедурата за типово одобрение на ЕО за резервните каталитични преобразуватели като обособени технически възли, предназначени за монтиране на превозни средства от категории M₁ и N₁.”

2) Точки 2.17, 2.18 и 2.19 се заменят със следния текст:

2.17. „оригинален каталитичен преобразувател” е каталитичен преобразувател или комплект каталитични преобразуватели, обхванати от типовото одобрение, издадено на превозното средство, и които са визирани в точка 1.10 от Допълнението към Приложение X към настоящата директива;

2.18. „резервен каталитичен преобразувател” е каталитичен преобразувател или комплект каталитични преобразуватели, предназначен да замени оригинален каталитичен преобразувател в превозно средство, одобрено в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, и който може да е одобрен като обособен технически възел, както е определено в член 4, параграф 1, буква ”б” от Директива 70/156/ЕИО;

2.19. „оригинален резервен каталитичен преобразувател” е каталитичен преобразувател или комплект от каталитични преобразуватели, чиито типове са посочени в точка 1.10 от Допълнението към Приложение X към настоящата директива, но които се предлагат на пазара от притежателя на типовото одобрение на превозното средство като обособени технически възли.”

3) Точка 3 се заменя със следния текст:

„3.2. Образец на информационен документ за емисиите на отработените газове, емисиите от изпарението, дълготрайността и бордовите диагностични системи (БДС) е даден в Приложение II. Сведенията, посочени в точка 3.2.12.2.8.6 от Приложение II, трябва да са посочени в Допълнение 2 (Сведения за системата БДС) към сертификата за типово одобрение на ЕО, приложено към Приложение X.”

4) Точка 5.2.2 се заменя със следния текст:

„5.2.2. Превозните средства, оборудвани с двигател с принудително запалване, работещ с втечен нефтен газ (ВНГ) или с природен газ (ПГ), (едногоривен или двугоривен), трябва да преминат следните изпитвания:

тип I (проверка на средните емисии в отработените газове след пускане при студен двигател),

тип II (емисии на въглероден оксид при работа на празен ход),

тип III (емисии на картерни газове),

тип IV (емисии от изпарение), според случая,

тип V (дълготрайност на устройствата за намаляване на замърсяването на въздуха),

тип VI (проверка на средните емисии в отработените газове на въглероден оксид и въглеродороди след пускане при студен двигател при ниска околна температура), според случая,

изпитване на системата БДС, според случая.”

5) Таблица I.5.2 се заменя със следната таблица:

„Изпитване за типово одобрение	Превозни средства от категории M и N, оборудвани с двигател с принудително запалване			Превозни средства от категории M ₁ и N ₁ , оборудвани с двигател за запалване на горивновъздушната смес от сгъстяване
	Превозни средства, работещи с бензин	Двугоривни превозни средства	Едногоривни превозни средства	
Тип I	Да (максимална маса ≤ 3,5 т)	Да (изпитване с двете горива) (максимална маса ≤ 3,5 т)	Да (максимална маса ≤ 3,5 т)	Да (максимална маса ≤ 3,5 т)
Тип II	Да	Да (изпитване с двете горива)	Да	-
Тип III	Да	Да (изпитване само с бензин)	Да	-
Тип IV	Да (максимална маса ≤ 3,5 т)	Да (изпитване само с бензин) (максимална маса ≤ 3,5 т)	-	-

Тип V	Да (максимална маса ≤ 3,5 т)	Да (изпитване само с бензин) (максимална маса ≤ 3,5 т)	Да (максимална маса ≤ 3,5 т)	Да (максимална маса ≤ 3,5 т)
Тип VI	Да (максимална маса ≤ 3,5 т)	Да (изпитване само с бензин) (максимална маса ≤ 3,5 т)	-	-
Разширяване	Точка 6	Точка 6	Точка 6	Точка 6; превозни средства от категории M ₂ и N ₂ , чиято еталонна маса е ≤ 2 840 кг ⁽¹⁾
Бордова диагностика	Да, съгласно точка 8.1.1 или 8.4	Да, съгласно точка 8.1.2 или 8.4	Да, съгласно точка 8.1.2 или 8.4	Да, съгласно точка 8.2, 8.3 или 8.4
(1) Комисията ще проучи задълбочено въпроса за разширяване на изпитването за типово одобрение с превозните средства от категории M ₂ и N ₂ , чиято еталонна маса е по-малка или равна на 2 840 кг и ще представи най-късно през 2004 г., съгласно процедурата, предвидена в член 13 от Директива 70/156/ЕИО, предложения за мерки, които да се прилагат през 2005 година.”				

- б) В бележката под линия 1 към точка 5.3.7.3, определението на стойностите за H_{cv} и O_{cv} се изменя и допълва, както следва:

„H_{cv} = атомното отношение на водорода към въглерода [1,73] ([2,53] за ВНГ и [4,0] за ПГ)

O_{cv} = атомното отношение на кислорода към въглерода [0,02] ([нула] за ВНГ и [нула] за ПГ).”

- 7) Точка 5.3.8 се заменя със следния текст:

„5.3.8. Резервни каталитични преобразуватели и оригинални резервни каталитични преобразуватели

5.3.8.1. Резервните каталитични преобразуватели, предназначени за монтиране на превозни средства, които са били обект на типово одобрение на ЕО, се подлагат на изпитвания съгласно Приложение XIII.

5.3.8.2. Оригиначните резервни каталитични преобразуватели, чийто тип е обхванат от точка 1.10 от Допълнението към Приложение X и които са предназначени за монтиране на превозно средство, за което се отнася въпросният информационен документ за типово одобрение,

не трябва да са в съответствие с Приложение XIII към настоящата директива, ако удовлетворяват изискванията на точки 5.3.8.2.1 и 5.3.8.2.2.

5.3.8.2.1. Маркировка

Всеки оригинален резервен каталитичен преобразувател носи най-малко следните обозначения:

5.3.8.2.1.1. име или търговска марка на производителя на превозното средство;

5.3.8.2.1.2. марка и идентификационен номер на оригиналния резервен каталитичен преобразувател, както са дадени в сведенията, посочени в точка 5.3.8.3.

5.3.8.2.2. Документация

Всеки оригинален резервен каталитичен преобразувател трябва се придружава от следните сведения:

5.3.8.2.2.1. име или търговска марка на производителя на превозното средство;

5.3.8.2.2.2. марка и идентификационен номер на оригиналния резервен каталитичен преобразувател, както са дадени в сведенията, посочени в точка 5.3.8.3;

5.3.8.2.2.3. превозни средства, за които резервният каталитичен преобразувател е одобрен, включително, според случая, упоменаване, че резервният каталитичен преобразувател може да се монтира на превозно средство, оборудвано с бордова диагностична система (БДС);

5.3.8.2.2.4. инструкции за монтаж, ако е необходимо.

5.3.8.2.2.5. Тези сведения трябва да се оповестят:

- под формата на брошура, придружаваща резервния каталитичен преобразувател, или

- върху опаковката, с която се продава резервният каталитичен преобразувател, или

- по всеки друг подходящ начин.

При всички случаи тези сведения трябва да са посочени в каталога на продуктите, разпространяван в точките на продажба от производителя на превозното средство.

5.3.8.3. Производителят на превозното средство предоставя на техническата служба и/или на типово одобряващия орган необходимите сведения на електронен носител за установяване на връзката между номерата на въпросните части и документацията за типовото одобрение.

Тези сведения съдържат:

- марка(и) и тип(ове) на превозното средство;
- марка(и) и тип(ове) на оригиналния резервен каталитичен преобразувател;
- номер(а) на оригиналния резервен каталитичен преобразувател;
- номер на одобрението на типа или на типовете съответни превозни средства.”

8) Точка 7.1.1 се заменя със следния текст:

„7.1.1. Проверката на съответствието в експлоатация се извършва от типово одобряващия орган въз основа на съответните сведения, предоставена от производителя съгласно процедури, подобни на определените в точка 10, параграф 1 и 2, и точки 1 и 2 от Приложение X към Директива 70/156/ЕИО.

Фигури 1.8 и 1.9 от Допълнение 4 към настоящото приложение показват процедурата за проверка на съответствието в експлоатация.

7.1.1.1. Параметри, определящи фамилия превозни средства в експлоатация

Фамилията превозни средства в експлоатация може да се определи чрез основните конструктивни параметри, общи за превозните средства, принадлежащи към тази фамилия. Следователно, типовете превозни средства, при които най-малко са общи параметрите, описани по-долу, или се намират в определените граници, могат да се разглеждат като принадлежащи към една и съща фамилия превозни средства в експлоатация:

- горивен процес (двигател двутактов, четиритактов, ротационен),
- брой на цилиндрите,
- разположение на цилиндрите (редово, V-образно, радиално, боксерно, друго). Наклонът или ориентирането на цилиндрите не е критерий,

- метод на хранване на двигателя (например, непряко или пряко впръскване),
- тип охладителна уредба (с въздух, с вода, с масло),
- метод на засмукване на въздуха (атмосферно засмукване, пълнене под налягане),
- гориво, за което е конструиран двигателят (бензин, дизелово гориво, природен газ, втечнени нефтени газове и т.н.). Двугоривните превозни средства могат да се групират с еднгоривни превозни средства, ако едно от горивата е общо,
- тип каталитичен преобразувател (трипътен катализатор или друг),
- тип филтър за частици (със или без),
- рециркулация на отработените газове (със или без),
- работен обем на най-мощния двигател от фамилията превозни средства минус 30%.

7.1.1.2. Проверката на съответствието в експлоатация се извършва от типово одобряващия орган, въз основа на сведенията, предоставени от производителя. Тези сведения трябва да съдържат най-малко следните елементи:

7.1.1.2.1. име и адрес на производителя;

7.1.1.2.2. име, адрес, номер на телефона и факса, както и електронен адрес на неговия представител в географските зони, за които се отнасят сведенията на производителя;

7.1.1.2.3. наименование на модела(ите) превозни средства, включени в сведенията на производителя;

7.1.1.2.4. според случая, списък на типовете превозни средства, обхванати от сведенията на производителя, т.е. фамилията превозни средства в експлоатация по смисъла на точка 7.1.1.1;

7.1.1.2.5. кодове VIN (идентификационен номер на превозното средство, приложими за превозните средства, принадлежащи на фамилията превозни средства в експлоатация (представка VIN);

7.1.1.2.6. номера на типовете одобрения, приложими за типовете превозни средства, принадлежащи на фамилията превозни средства в експлоатация, включително, според случая, номерата на всички разширявания и местни корекции и/или извеждания от експлоатация на превозни средства (за доработка);

- 7.1.1.2.7. подробности за тези разширявания на типовите одобрения и местните корекции и/или извеждания от експлоатация на превозни средства (ако органът, отговарящ за типовото одобрение ги иска);
- 7.1.1.2.8. период, през който са събирани сведенията на производителя;
- 7.1.1.2.9. период на производство на превозните средства, обхванат от сведенията на производителя (например „превозни средства, произведени през календарната 2001 г.”);
- 7.1.1.2.10. процедура за проверка на съответствието в експлоатация, прилагана от производителя, включително:
- 7.1.1.2.10.1. метод за установяване на местоположението на превозните средства;
- 7.1.1.2.10.2. критерии за избор или за отхвърляне на превозните средства;
- 7.1.1.2.10.3. изпитвателни типове и процедури, използвани от програмата;
- 7.1.1.2.10.4. критерии за приемане/отхвърляне, прилагани от производителя за фамилията превозни средства в експлоатация;
- 7.1.1.2.10.5. географска зона(-и), в които производителят е събирал сведения;
- 7.1.1.2.10.6. размер на извадката и плана за вземане на проби, които са използвани;
- 7.1.1.2.11. резултати от процедурата за проверка на съответствието в експлоатация, прилагана от производителя, включително:
- 7.1.1.2.11.1. идентификация на превозните средства, включени в програмата (които са или не са били подложени на изпитване). Тази идентификация включва:
- наименование на модела,
 - идентификационен номер на превозното средство (VIN),
 - регистрационен номер на превозното средство,
 - дата на производство,
 - регион на експлоатация (ако е известен),
 - пневматични гуми, с които е оборудвано превозното средство;

- 7.1.1.2.11.2. основание или основания за отхвърляне на превозно средство от извадката;
- 7.1.1.2.11.3. история на експлоатацията на всяко превозно средство от извадката (включително евентуалните доработки);
- 7.1.1.2.11.4. история на поправките на всяко превозно средство от извадката;
- 7.1.1.2.11.5. данни за изпитванията:
- дата на изпитването,
 - място на изпитването,
 - разстояние, изминато от превозното средство по километража му,
 - спецификации на горивото, използвано при изпитването (например еталонно гориво или гориво от търговската мрежа),
 - условия на изпитването (температура, влажност, инертна маса на динамометъра),
 - регулировка на динамометъра (например, режим на работа),
 - резултати от изпитването (за най-малко три различни превозни средства от една фамилия);
- 7.1.1.2.12. показания, предоставени от системата БДС.”

9) Точка 7.1.2 се заменя със следния текст:

„7.1.2. Сведенията, събрани от производителя, трябва да са достатъчно пълни, за да се направи оценка на показателите в експлоатация при нормални условия на употреба, определени в точка 7.1.1 и по начин, представителен за географското проникване на производителя.

За целите на настоящата директива производителят не се задължава да пристъпи към проверка на съответствието в експлоатация на тип превозно средство, ако е в състояние да докаже по задоволителен начин пред типово одобряващия орган, че продажбите на този тип превозни средства в Общността не надвишават 5 000 екземпляра годишно.”

10) Точка 7.1.7 се заменя със следния текст. Точки от 7.1.7.1 до 7.1.7.5 остават непроменени.

„7.1.7. Въз основа на проверката, посочена в точка 7.1.1, типово одобряващият орган решава:

- или че съответствието в експлоатация на тип превозно средство или на фамилия превозни средства в експлоатация е удовлетворително и не взема никакви допълнителни мерки,

- или че предоставените от производителя данни са недостатъчни за вземането на решение и иска от производителя допълнителни сведения или данни за изпитванията,

- или че съответствието в експлоатация на тип превозно средство или на един или повече типа превозни средства, принадлежащи към една фамилия превозни средства в експлоатация не е удовлетворително и пристъпва към изпитванията на този или тези тип(-ове) превозно средство(а) в съответствие с Допълнение 3 към настоящото приложение.

Когато на производителя е разрешено да не извършва проверка на даден тип превозно средство съгласно точка 7.1.2, типово одобряващият орган може да пристъпи към изпитвания на този тип превозно средство в съответствие с Допълнение 3 към настоящото приложение.”

11) Точка 2.6 от Допълнение 3 се заменя със следния текст:

„2.6. Съдържанието на олово и сяра в пробата гориво, взета от резервоара на превозното средство, трябва да съответства на приложимите стандарти, посочени от Директива 98/70/ЕО (*) и използването на неподходящо гориво не трябва да е очевидно. Проверките могат да се извършват на изпускателната уредба и т.н.

(*) ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр.58.”

12) Точка 6.1 от Допълнение 3 се заменя със следния текст:

„6.1. Когато повече превозни средства се разглеждат като извъннормени излъчватели, които:

- удовлетворяват условията на точка 3.2.3 от Допълнение 4 и ако типово одобряващият орган и производителят са съгласни, че повишените емисии се дължат на същата причина, или които

- удовлетворяват условията на точка 3.2.4 от Допълнение 4 и ако типово одобряващият орган е установил, че повишените емисии се дължат на същата причина,

типово одобряващият орган изисква от производителя да представи план за коригиращи действия с оглед да се отстрани това състояние на несъответствие.”

13) Допълнение 4 към Приложение I се изменя и допълва, както следва:

а) Точка 3 се заменя със следния текст:

„3. ПРОЦЕДУРА ЗА ПРИЛАГАНЕ СПРЯМО ИЗВЪННОРМЕНИТЕ ИЗЛЪЧВАТЕЛИ ОТ ИЗВАДКАТА (*)

3.1. От минимална извадка от три двигателя и максимална извадка, определена от процедурата в точка 4, се взема произволно превозно средство от извадката и се изпитва, за да се определи дали е извъннормен излъчвател.

3.2. Превозно средство се квалифицира като извъннормен излъчвател, когато условията, посочени в точка 3.2.1 или в точка 3.2.2, са изпълнени.

3.2.1. Ако се касае за типово одобрено превозно средство в съответствие с граничните стойности, посочени на ред А от таблицата към точка 5.3.1.4 от Приложение 1, превозното средство се квалифицира като извъннормен излъчвател, ако то е превозно средство, при което приложимите гранични стойности за които и да е замърсител са надвишени с коефициент 1,2.

3.2.2. Ако се касае за типово одобрено превозно средство в съответствие с граничните стойности, посочени на ред В от таблицата към точка 5.3.1.4 от Приложение 1, превозното средство се квалифицира като извъннормен излъчвател, ако то е превозно средство, при което приложимите гранични стойности за които и да е замърсител са надвишени с коефициент 1,5.

3.2.3. Конкретен случай на превозно средство, чиито измерени емисии на които и да е замърсител се вписват в „междинната зона” (**).

3.2.3.1. Ако превозното средство удовлетворява условията на тази точка, причината за надвишените емисии трябва да се определи и тогава друго превозно средство се избира произволно от извадката.

3.2.3.2. Когато друго превозно средство удовлетворява условията на тази точка, типово одобряващият орган и производителят трябва да определят дали надвишените емисии на двете превозни средства се дължат на същата причина.

3.2.3.2.1. Ако типово одобряващият орган и производителят се съгласят за причината за надвишените емисии, извадката се счита за несъответстваща и се прилага планът от коригиращи действия, изложен в точка 6 от Допълнение 3.

3.2.3.2.2. Ако типово одобряващият орган и производителят не се съгласят за причината за надвишените емисии или ако причините са едни и

същи, друго превозно средство произволно се взема от извадката, освен ако е достигнат максималният размер на извадката.

3.2.3.3. Когато само едно или повече превозни средства удовлетворяват условията на тази точка и ако типово одобряващият орган и производителят се съгласят, че причините са различни, друго превозно средство произволно се взема от извадката, освен ако е достигнат максималният размер на извадката.

3.2.3.4. Ако максималният размер на извадката е достигнат и само едно превозно средство се разглежда като удовлетворяващо условията на тази точка и надвишените емисии се дължат на същата причина, извадката се счита за удовлетворяваща условията на точка 3 от настоящото допълнение.

3.2.3.5. Ако в някой момент извадката е изчерпана, друго превозно средство се добавя към първоначалната извадка и това превозно средство се взема.

3.2.3.6. Когато друго превозно средство е взето от извадката, статистическата процедура по точка 4 се прилага за увеличената извадка.

3.2.4. Конкретен случай на превозно средство, чиито измерени емисии на който и да е замърсител се вписват в „зоната на несъответствие” (***)).

3.2.4.1. Ако превозното средство удовлетворява условията на тази точка, типово одобряващият орган трябва да определи причината за надвишените емисии и тогава друго превозно средство произволно се взема от извадката.

3.2.4.2. Когато друго превозно средство удовлетворява условията на тази точка и ако типово одобряващият орган определи, че надвишените емисии се дължат на същата причина, производителят трябва да бъде уведомен, че извадката се счита за несъответстваща, като се посочват основанията за това решение и се прилага планът от коригиращи действия, изложен в точка 6 от Допълнение 3.

3.2.4.3. Когато само едно или повече превозни средства удовлетворяват условията на тази точка и ако типово одобряващият орган установи, че причините са различни, друго превозно средство произволно се взема от извадката, освен ако е достигнат максималният размер на извадката.

3.2.4.4. Ако максималният размер на извадката е достигнат и само едно превозно средство се счита за удовлетворяващо условията на тази точка и ако надвишените емисии се дължат на една и съща причина, извадката се счита за удовлетворяваща условията по точка 3 от настоящото допълнение.

- 3.2.4.5. Ако в някой момент извадката е изчерпана, друго превозно средство се добавя към първоначалната извадка и това превозно средство се взема.
- 3.2.4.6. Когато друго превозно средство е взето от извадката, статистическата процедура по точка 4 се прилага за увеличената извадка.
- 3.2.5. Когато превозно средство не се разглежда като извъннормен излъчвател, друго превозно средство произволно се взема от извадката.

(*) Въз основа на реални данни за изпитванията за съответствие в експлоатация, които държавите-членки трябва да предоставят до 31 декември 2003 г., предвидените в тази точка изисквания могат да бъдат проучени с оглед да се определи дали има основания: а) да се преразгледа определението на извъннормен излъчвател за превозните средства, които са били типово одобрени в зависимост от граничните стойности, посочени на ред Б от таблицата към точка 5.3.1.4 от Приложение I; б) да се промени процедурата за идентифициране на извъннормените излъчватели; в) да се заменят своевременно процедурите за изпитване за съответствие в експлоатация с нова статистическа процедура. Според случая, Комисията ще предложи промените, които се налагат, съгласно предвидената в член 13 от Директива 70/156/ЕИО процедура.

(**) За всяко превозно средство „междинната зона” се определя, както следва. Превозното средство удовлетворява условията, уточнени в точка 3.2.1 или в точка 3.3.2, и измерената стойност за същия замърсител е по-малка от равнище, определено от производението на граничната стойност за същия замърсител, посочена на ред Б от таблицата към точка 5.3.1.4 от Приложение I, умножена с коефициент 2,5.

(***) За всяко превозно средство „зоната на несъответствие” се определя, както следва. Измерената стойност за който и да е замърсител е по-голяма от равнище, определено от производението на граничната стойност за същия замърсител, посочена на ред А от таблицата към точка 5.3.1.4 от Приложение I, умножена с коефициент 2,5.”

б) В точка 4.2, изразът в скоби „(фигура I.7)” се заменя с „(фигура I.9)”.

в) Заглавието на фигура I.7 става:

„Фигура I.9. Изпитване за съответствие в експлоатация – избор и изпитване на превозните средства”.

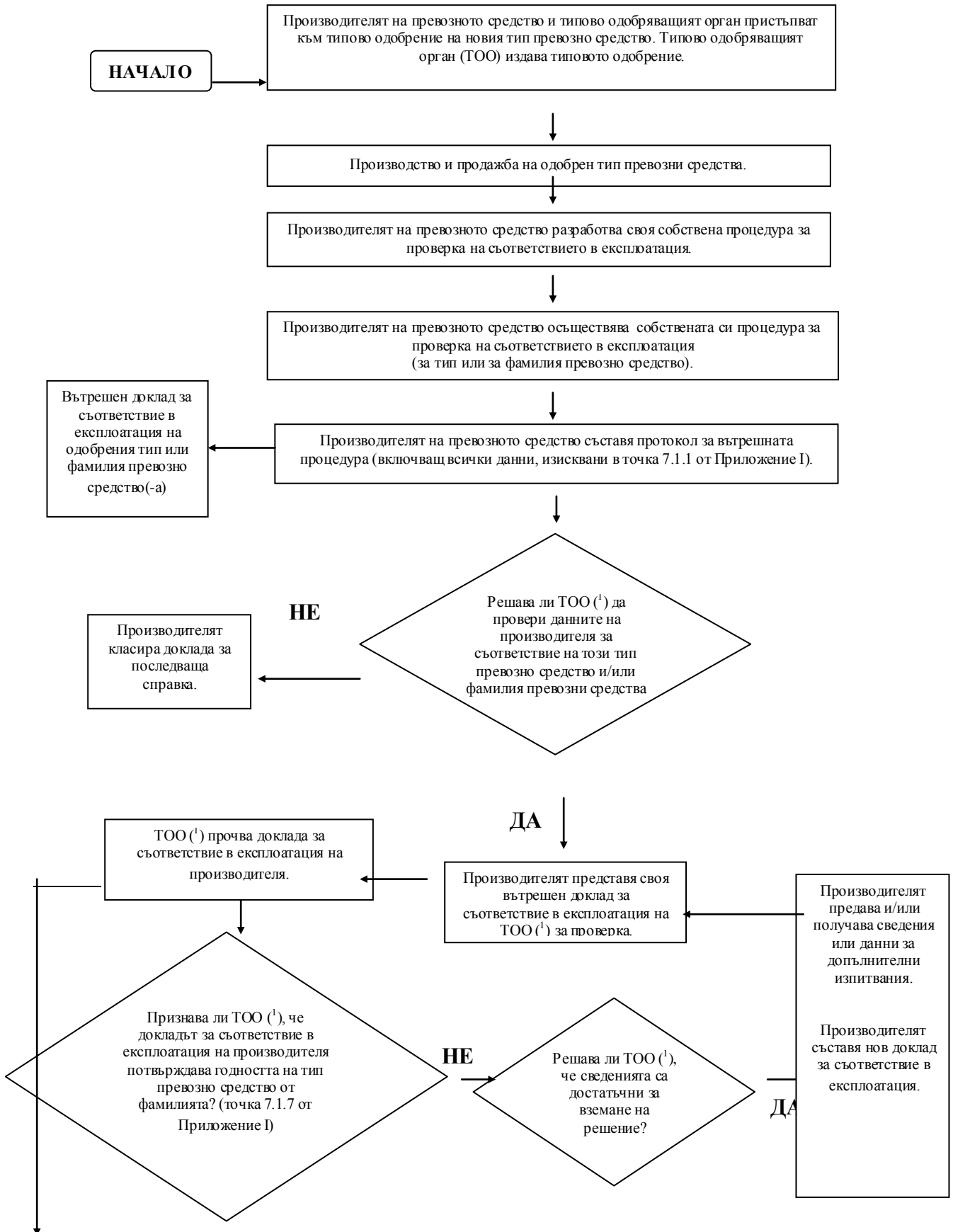
На фигура I.9, думата „да” непосредствено над ромба, долу и вляво на схемата, се заменя с думата „не”.(*) На фигура I.9, думата „не” непосредствено над ромба, долу и вдясно на схемата, трябва да се замени с „не или неизвестно”.

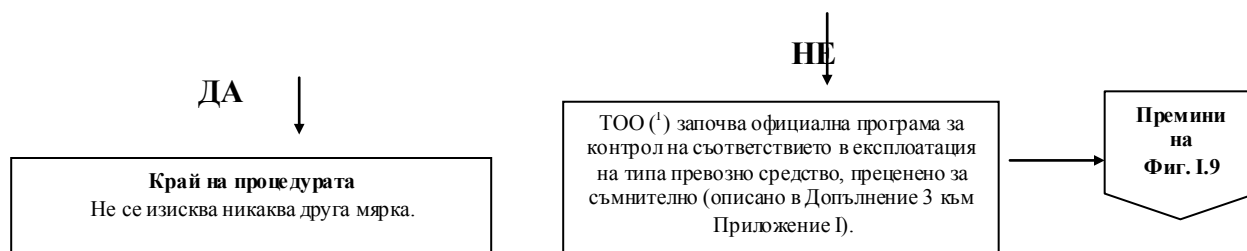
* Във варианта на френски език липсва следният текст: “На фигура I.9, думата “да” непосредствено над ромба, долу и вляво на схемата, се заменя с думата “не”. (бел. ез. ред).

г) Въвежда се следната нова фигура I.8:

"Фигура I.8

Проверка на съответствието в експлоатация – процедура за контрол





(¹) ТОО е одобряващият орган, който издава типовото одобрение в съответствие с Директива 70/220/ЕИО."

Б. Приложение II се изменя, както следва:

1) Добавя се следната точка 3.2.12.2.8.6:

„3.2.12.2.8.6. Производителите се задължават да съобщават изброените по-долу допълнителни сведения с оглед производството на резервни или ремонтни части, съвместими със системата БДС, както и на инструменти за диагностика и апаратура за изпитване, освен ако тези сведения не са обект на права на интелектуална собственост или представляват специфично ноу-хау на производителите или на доставчиците на оригинално оборудване за производителите.

Посочените по-долу сведения трябва да се включат в Допълнение 2 към Сертификата за типово одобрение на ЕО (Приложение X към настоящата директива).

3.2.12.2.8.6.1. Посочване на типа и на броя цикли на разработване, използвани за първоначалното одобрение на типа превозно средство.

3.2.12.2.8.6.2. Описание на типа демонстрационен цикъл на системата БДС, използвана за първоначалното одобрение на типа превозно средство по отношение на компонента, контролиран от системата БДС.

3.2.12.2.8.6.3. Изчерпателен списък на всички компоненти, контролирани от устройството за откриване на дефектите и задействане на MI (фиксиран брой цикли на управление или статистически метод), включително списък на съответните необходими вторични параметри, измервани за всеки от компонентите, контролирани от системата БДС; списък на всички изходящи кодове БДС и формати (заедно с обяснение за всеки), използвани за отделните компоненти на силовия блок, свързани с емисиите, както и за отделните компоненти, които не са свързани с емисиите, когато наблюдението на съответния компонент се намесва при задействането на MI. В частност, следва да се обяснят подробно данните, съответстващи на услугата \$05 (изпитване ID \$21 до FF) и на услугата \$06. В случая на типове превозно средство, използващи комуникационна връзка, съответстваща на стандарта ISO 15765-4 „Пътни превозни средства – Диагностични системи по CAN (*) – Част 4: Изисквания към системите, свързани с емисиите”, трябва да се представи

изчерпателно обяснение на данните, съответстващи на услугата \$06 (изпитване ID \$00 до FF) за всеки ID на монитор, поддържан от БДС.

3.2.12.2.8.6.4. Споменатите по-горе сведения могат да се предадат, например, под формата на таблицата по-долу; тя трябва да се приложи към настоящото приложение.

Компонент	Код на дефекта	Устройство за контрол	Критерий за откриване на дефекта	Критерий за задействане на МІ	Вторични параметри	Разработване	Демонстрационно изпитване
Катализатор	P0420	Сигнали от кислородните сонди 1 и 2	Разлика между сигналите от сонда 1 и тези от сонда 2	Третицикъл	Честотата на въртене на двигателя, натоварване на двигателя, метод А/Ф, температура на катализатора	Двацикъла от тип I	Тип I'

(*) CAN - controller area network, местна мрежа контролери или мрежа CAN(бел. юрид. ред.).

В. Приложение III се изменя и допълва, както следва:

1) Добавя се следната точка 2.3.5:

„2.3.5. В случая на типове превозни средства, характеризиращи се с честота на въртене на двигателя, по-висока на празен ход, отколкото по време на операциите 5, 12 и 24 от елементарния градски цикъл (първа част), двигателят може, при поискване от производителя, да е изключен по време на предходната операция.”

2) Точка 3.2 се заменя със следния текст:

„3.2. Гориво

В рамките на изпитването на превозни средства за граничните стойности на емисиите, посочени на ред А от таблицата в точка 5.3.1.4 от Приложение I към настоящата директива, използваното подходящо еталонно гориво трябва да съответства на спецификациите, посочени в точка А от Приложение IX или, в случая на еталонни газови горива, в точка А.1 или точка Б от Приложение IXа.

В рамките на изпитването на превозни средства за граничните стойности на емисиите, посочени на ред Б от таблицата в точка 5.3.1.4 от Приложение I към настоящата директива, използваното подходящо еталонно гориво трябва да съответства на спецификациите, посочени в раздел Б от Приложение IX или, в случая на еталонни газови горива, в точка А.2 или точка Б от Приложение IXа.”

3) Скоростта, посочена за операция № 23 в колона 5 на таблица III.1.2, озаглавена „Скорост (км/ч.)”, трябва да се означава, като следва: „35 – 10”.

Г. Точка 3.4.1 от Приложение VII се заменя със следния текст:

„3.4.1. Използваното за изпитванията гориво трябва да съответства на спецификациите, посочени в раздел В от Приложение IX.”

Д. Приложение IX се заменя със следния текст:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IX

А. Спецификации на еталонните горива, които да се използват за изпитването на превозни средства за граничните стойности на емисиите, посочени на ред А от таблицата в точка 5.3.1.4 от Приложение I – Изпитване от тип I

1. ТЕХНИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕТАЛОННОТО ГОРИВО ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ ЗА ИЗПИТВАНЕТО НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА, ОБОРУДВАНИ С ДВИГАТЕЛ С ПРИНУДИТЕЛНО ЗАПАЛВАНЕ

Тип: безоловен бензин

Показател	Мерна единица	Гранични стойности (¹)		Метод на изпитване
		Минимална	Максимална	
Изследователско октаново число, RON		95,0	-	EN 25164
Моторно октаново число, MON		85,0	-	EN 25163
Плътност при 15° C	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Налягане на парите по Reid	Кра	56,0	60,0	EN 12
Дестилация: - начална температура на кипене - изпарение при 100° C - изпарение при 150° C - крайна температура на кипене	°C % v/v % v/v °C	24 49,0 81,0 190	40 57,0 87,0 215	EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405
Остатък	% v/v		2	EN-ISO 3405
Анализ на въглеводородите: - олефини - ароматни - бензен - наситени	% v/v % v/v % v/v % v/v	- 28,0 - -	10 40,0 1,0 Останалото	ASTM D 1319 ASTM D 1319 Pr. EN 12177 ASTM D 1319
Съотношение въглерод/водород		Декларирана стойност	Декларирана стойност	
Индукционен период (²)	Min	480	-	EN-ISO 7536
Съдържание на кислород	% m/m	-	2,3	EN 1601
Фактически смоли	mg/ml	-	0,04	EN-ISO 6246
Съдържание на сяра (³)	mg/kg	-	100	Pr. EN ISO/DIS 14596
Корозия на медна пластина	Клас	-	1	EN-ISO 2160
Съдържание на олово	mg/l	-	5	EN 237
Съдържание на фосфор	mg/l	-	1,3	ASTM D 3231

(¹) Посочените в спецификациите стойности са "истински стойности". Граничните стойности са определени в съответствие със стандарт ISO 4259, озаглавен "Нефтени продукти – определяне и прилагане на надеждни стойности за методите за изпитване". При определянето на минимална стойност, се взема под внимание минимална разлика от 2R спрямо нулевата стойност; при определянето на минимална и максимална стойности, минималната разлика между тези стойности е 4R (R = възпроизводимост). Независимо от тази мярка, която е необходима по технически причини, производителят на горивото, обаче, трябва да се стреми към нулевата стойност, когато посочената максимална стойност е 2R, или към средната стойност, когато има определени минимални и максимални гранични стойности. Когато е необходимо да се провери спазването на

2. ТЕХНИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕТАЛОННОТО ГОРИВО ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ ЗА ИЗПИТВАНЕТО НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА, ОБОРУДВАНИ С ДИЗЕЛОВ ДВИГАТЕЛ

Тип: дизелово гориво

Показател	Мерна единица	Гранични стойности (¹)		Метод на изпитване
		Минимална	Максимална	
Цетаново число (²)		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Плътност при 15° С	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Дестилация: - температура при 50% - температура при 95% - крайна точка на кипене	°С °С °С	245 345 -	- 350 370	EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405
Температура на възпламеняване	°С	55	-	EN 22719
CFPP	°С	-	- 5	EN 116
Вискозитет при 40° С	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Полициклични ароматни въглеводороди	% m/m	3	6,0	IP 391
Съдържание на сяра (³)	mg/kg	-	300	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Корозия на медна пластина	клас	-	1	EN-ISO 2160
Остатък на въглерод по Конрадсон (10% DR)	% m/m	-	0,2	EN-ISO 10370
Съдържание на смоли	% m/m	-	0,01	EN-ISO 6245
Съдържание на вода	% m/m	-	0,02	EN-ISO 12937
Число на неутрализация (силна киселина)	mg KOH/g	-	0,02	ASTM D 974-95
Устойчивост на окисляване (⁴)	mg/ml	-	0,025	EN-ISO 12205
Нов подобрен метод за полициклични ароматни	% m/m	-	-	EN-12916

- (¹) Посочените в спецификациите стойности са "истински стойности". Граничните стойности са определени в съответствие със стандарт ISO 4259, озаглавен "Нефтени продукти – определяне и прилагане на надеждни стойности за методите за изпитване". При определянето на минимална стойност се взема под внимание минималната разлика $2R$ спрямо нулевата стойност; при определянето на минимална и максимална стойности, минималната разлика между тези стойности е $4R$ (R = възпроизводимост). Независимо от тази мярка, която е необходима по технически причини, производителят на горивото, обаче, трябва да се стреми към нулевата стойност, когато посочената максимална стойност е $2R$, или към средната стойност, когато има определени минимални и максимални гранични стойности. Когато е необходимо да се провери спазването на спецификациите от дадено гориво, трябва да се прилагат условията на стандарт ISO 4259.
- (²) Посоченият интервал за цетановото число не съответства на изискването за минимална степен от $4R$. Въпреки това, в случай на спор между доставчика и потребителя, стандартът ISO 4259 може да се прилага при условие, че са извършени достатъчно на брой измервания, за да се постигне необходимата точност, което е за предпочитане пред единичните измервания.
- (³) Трябва да се посочи действителното съдържание на сяра в горивото, използвано при изпитванията от тип I.
- (⁴) Въпреки че устойчивостта на окисляване се контролира, възможно е да се ограничи жизненият цикъл на продукта. Препоръчва се да се иска съвет от доставчика за условията за съхраняване и жизнения цикъл.

Б. Спецификации на еталонните горива за използване за изпитването на превозни средства за граничните стойности на емисиите, посочени на ред Б от таблицата в точка 5.3.1.4 от Приложение I – Изпитване от тип I

1. ТЕХНИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕТАЛОННОТО ГОРИВО, КОЕТО ДА СЕ ИЗПОЛЗВА ЗА ИЗПИТВАНЕТО НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА, ОБОРУДВАНИ С ДВИГАТЕЛ С ПРИНУДИТЕЛНО ЗАПАЛВАНЕ

Тип: безоловен бензин

Показател	Мерна единица	Гранични стойности (¹)		Метод на изпитване
		Минимална	Максимална	
Изследователско октаново число, RON		95,0	-	EN 25164
Моторно октаново число, MON		85,0	-	EN 25163
Плътност при 15 °C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Налягане на парите по Reid	kPa	56,0	60,0	Pr. EN-ISO 13016-1 (DVPE)
Дестилация: - изпарение при 70° C - изпарение при 100° C - изпарение при 150° C - крайна температура на кипене	% v/v % v/v % v/v °C	24,0 50,0 83,0 190	40,0 58,0 89,0 210	EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405
Остатък	% v/v	-	2,0	EN-ISO 3405
Анализ на въглеродородите: - олефини - ароматни - бензен - наситени	% v/v % v/v % v/v % v/v	- 29,0 -	10 35,0 1,0	ASTM D 1319 ASTM D 1319 Pr. EN 12177 ASTM D 1319
Отношение въглерод/водород		Декларирана стойност		
Индукционен период (²)	Минути	480	-	EN-ISO 7536
Съдържание на кислород	% m/m	-	1,0	EN 1601
Фактически смоли	mg/ml	-	0,04	EN-ISO 6246

Показател	Мерна единица	Гранични стойности ⁽¹⁾		Метод на изпитване
		Минимална	Максимална	
Съдържание на сяра ⁽³⁾	mg/kg	-	10	ASTM D 5453
Корозия на мед		-	Клас 1	EN-ISO 2160
Съдържание на олово	Mg/l	-	5	EN 237
Съдържание на фосфор	Mg/l	-	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Посочените в спецификациите стойности са "истински стойности". Граничните стойности са определени в съответствие със стандарта ISO 4259, озаглавен "Нефтени продукти – определяне и прилагане на надеждни стойности за методите за изпитване". При определянето на минимална стойност се взема под внимание минималната разлика 2R спрямо нулевата стойност; при определянето на минимална и максимална стойности, минималната разлика между тези стойности е 4R (R = възпроизводимост). Независимо от тази мярка, необходима по технически причини, производителят на горивото, обаче, трябва да се стреми към нулевата стойност, когато посочената максимална стойност е 2R, или към средната стойност, когато има минимална и максимална стойности. Когато е необходимо да се провери спазването на спецификациите от дадено гориво, трябва да се прилагат условията на стандарт ISO 4259.

⁽²⁾ Горивото може да съдържа антиоксидантни добавки и забавители на метална катализа, използвани обикновено за стабилизиране на бензиновия поток при рафинирането; към тях, обаче, не трябва да се добавят миешци или диспергиращи добавки, както и нефтени разтворители.

⁽³⁾ Трябва да се посочи действителното съдържание на сяра в горивото, използвано при изпитванията от тип I.

2. ТЕХНИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕТАЛОННОТО ГОРИВО ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ ЗА ИЗПИТВАНЕТО НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА, ОБОРУДВАНИ С ДИЗЕЛОВ ДВИГАТЕЛ (*)

Тип: дизелово гориво

Показател	Мерна единица	Гранични стойности ⁽¹⁾		Метод на Изпитване
		Минимална	Максимална	
Цетаново число ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Плътност при 15° C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Дестилация: - температура при 50% температура при 95% - крайна температура на кипене	°C °C °C	245 345 -	- 350 370	EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405
Температура на възпламеняване	°C	55	-	EN 22719
CFPP	°C	-	- 5	EN 116
Вискозитет при 40° C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Полициклични ароматни въглеводороди	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Съдържание на сяра ⁽³⁾	mg/kg	-	10	ASTM D 5453
Корозия на мед		-	Клас 1	EN-ISO 2160
Остатък на въглерод по Конрадсон (10% DR)	% m/m	-	0,2	EN-ISO 10370
Съдържание на смоли	% m/m	-	0,01	EN-ISO 6245
Съдържание на вода	% m/m	-	0,02	EN-ISO 12937
Число на неутрализация (силна киселина)	mg KOH/g	-	0,02	ASTM D 974
Устойчивост на окисляване ⁽⁴⁾	mg/ml	-	0,025	EN-ISO 12205
Мажеща способност (диаметър на износване при изпитване HFRR при 60° C)	µm	-	400	CEC F-06-A-96
Метилви естери на масните киселини (FAME)	Забранени			

- (¹) Посочените в спецификациите стойности са "истински стойности". Граничните стойности са определени в съответствие със стандарт ISO 4259, озаглавен "Нефтени продукти – определяне и прилагане на надеждни стойности за методите за изпитване". При определянето на минимална стойност се взема под внимание минималната разлика 2R спрямо нулевата стойност; при определянето на минимална и максимална стойности, минималната разлика между тези стойности е 4R (R = възпроизводимост). Независимо от тази мярка, която е необходима по технически причини, производителят на горивото, обаче, трябва да се стреми към нулевата стойност, когато посочената максимална стойност е 2R, или към средната стойност, когато има определени минимални и максимални гранични стойности. Когато е необходимо да се провери спазването на спецификациите от дадено гориво, трябва да се прилагат условията на стандарт ISO 4259.
- (²) Посоченият интервал за цетановото число не съответства на изискването за минимална разлика от 4R. Въпреки това, в случай на спор между доставчика и потребителя, стандартът ISO 4259 може да се прилага при условие, че са извършени достатъчно на брой измервания, за да се постигне необходимата точност, което е за предпочитане пред единичните измервания.
- (³) Трябва да се посочи действителното съдържание на сяра в горивото, използвано при изпитванията от тип I.
- (⁴) Въпреки че устойчивостта на окисляване се контролира, възможно е да се ограничи жизнения цикъл на продукта. Препоръчва се да се иска съвет от доставчика за условията за съхраняване и жизнения цикъл.

(*) Във варианта на френски език е „двигател с принудително запалване”, а във варианта на английски език е „дизелов двигател” (бел. юрид. ред.).

В. Спецификации на еталонното гориво за използване за изпитването при ниска околна температура на превозни средства, оборудвани с двигател с принудително запалване – Изпитване от тип VI

Тип: безоловен бензин

Показател	Мерна единица	Гранични стойности ⁽¹⁾		Метод на изпитване
		Минимална	Максимална	
Изследователско октаново число, RON		95,0	-	EN 25164
Моторно октаново число, MON		85,0	-	EN 25163
Плътност при 15° C	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Налягане на парите по Reid	KPa	56,0	95,0	Pr. EN-ISO 13016-1 (DVPE)
Дестилация: - изпарение при 70° C - изпарение при 100° C - изпарение при 150° C - крайна температура на кипене	% v/v % v/v % v/v °C	24,0 50,0 83,0 190	40,0 58,0 89,0 210	EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405
Остатък	% v/v	-	2,0	EN-ISO 3405
Анализ на въглеводородите: - олефини - ароматни - бензен - наситени	% v/v % v/v % v/v % v/v	- 29,0 - -	10 35,0 1,0 -	ASTM D 1319 ASTM D 1319 Pr. EN 12177 ASTM D 1319
Съотношение въглерод/водород		Декларирана стойност		
Индукционен период ⁽²⁾	Минути	480	-	EN-ISO 7536
Съдържание на кислород	% m/m	-	1,0	EN 1601
Фактически смоли	mg/ml	-	0,04	EN-ISO 6246
Съдържание на сяра ⁽³⁾	mg/kg	-	10	ASTM D 5453
Корозия на мед		-	Клас 1	EN-ISO 2160
Съдържание на олово	mg/l	-	5	EN 237

Показател	Мерна единица	Гранични стойности ⁽¹⁾		Метод на изпитване
		Минимална	Максимална	
Съдържание на фосфор	mg/l	-	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Посочените в спецификациите стойности са "истински стойности". Граничните стойности са определени в съответствие със стандарта ISO 4259, озаглавен "Нефтени продукти – определяне и прилагане на надеждни стойности за методите за изпитване". При определянето на минимална стойност се взема под внимание минималната разлика 2R спрямо нулевата стойност; при определянето на минимална и максимална стойности, минималната разлика между тези стойности е 4R (R = възпроизводимост). Независимо от тази мярка, необходима по технически причини, производителят на горивото, обаче, трябва да се стреми към нулевата стойност, когато посочената максимална стойност е 2R, или към средната стойност, когато има минимална и максимална стойности. Когато е необходимо да се провери спазването на спецификациите от дадено гориво, трябва да се прилагат условията на стандарт на ISO 4259.

⁽²⁾ Горивото може да съдържа антиоксидантни добавки и забавители на метална катализа, използвани обикновено за стабилизиране на бензиновия поток при рафинирането; към тях, обаче, не трябва да се добавят миещи или диспергиращи добавки, както и нефтени разтворители.

⁽³⁾ Трябва да се посочи действителното съдържание на сяра в горивото, използвано при изпитванията от тип VI.

Е. Приложение IXa се изменя и допълва, както следва:

"ПРИЛОЖЕНИЕ IXa

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ЕТАЛОННИТЕ ГАЗОВИ ГОРИВА

А. Технически характеристики на еталонните горива от ВНГ

1. ТЕХНИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕТАЛОННИТЕ ГОРИВА ОТ ВНГ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ ЗА ИЗПИТВАНЕТО НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ГРАНИЧНИТЕ СТОЙНОСТИ НА ЕМИСИИТЕ, ПОСОЧЕНИ НА РЕД А ОТ ТАБЛИЦАТА В ТОЧКА 5.3.1.4 ОТ ПРИЛОЖЕНИЕ I – ИЗПИТВАНЕ ОТ ТИП I

Показател	Мерна единица	Гориво А	Гориво Б	Метод на изпитване
Състав:				ISO 7941
Съдържание на C ₃	% обемни	30 ± 2	85 ± 2	
Съдържание на C ₄	% обемни	останалото	останалото	
< C ₃ , > C ₄	% обемни	максимум 2	максимум 2	
Олефини	% обемни	максимум 12	максимум 15	
Остатък след изпарението	mg/kg	максимум 50	максимум 50	ISO 13757
Вода при 0°C		няма	няма	визуална проверка
Общо съдържание на сяр	mg/kg	максимум 50	максимум 50	EN 24260
Сероводород		няма	няма	ISO 8819
Корозия на медна пластина	оценка	клас 1	клас 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Миризма		характерна	характерна	
Моторно октаново число		минимум 89	минимум 89	EN 589, Приложение Б
⁽¹⁾ Ако пробата съдържа забавители на корозията или други химически продукти, които намаляват корозионното действие на пробата върху металната пластина, този метод става неточен. Следователно, добавянето на такива съставки с единствената цел да се фалшифицират резултатите от изпитването, е забранено.				

2. ТЕХНИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕТАЛОННИТЕ ГОРИВА ОТ ВНГ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ ЗА ИЗПИТВАНЕТО НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ГРАНИЧНИТЕ СТОЙНОСТИ НА ЕМИСИИТЕ, ПОСОЧЕНИ НА РЕД Б ОТ ТАБЛИЦАТА В ТОЧКА 5.3.1.4 ОТ ПРИЛОЖЕНИЕ I – ИЗПИТВАНЕ ОТ ТИП I

Показател	Мерна единица	Гориво А	Гориво Б	Метод на изпитване
<i>Състав:</i>				ISO 7941
Съдържание на C ₃	% обемни	30 ± 2	85 ± 2	
Съдържание на C ₄	% обемни	останалото	останалото	
< C ₃ , > C ₄	% обемни	максимум 2	максимум 2	
Олефини	% обемни	максимум 12	максимум 15	
Остатък след изпарението	mg/kg	максимум 50	максимум 50	ISO 13757
Вода при 0° C		няма	няма	визуална проверка
Общо съдържание на сяра	mg/kg	максимум 10	максимум 10	EN 24260
Сероводород		няма	няма	ISO 8819
Корозия на медна пластина	оценка	клас 1	клас 1	ISO 6251 ⁽¹⁾
Миризма		характерна	характерна	
Моторно октаново число		минимум 89	минимум 89	EN 589, Приложение Б
⁽¹⁾ Ако пробата съдържа забавители на корозията или други химически продукти, които намаляват корозионното действие на пробата върху металната пластина, този метод става неточен. Следователно, добавянето на такива съставки с единствената цел да се фалшифицират резултатите от изпитването, е забранено.				

Б. Технически характеристики на еталонните горива от III

Характеристики	Мерни единици	Основа	Гранични стойности		Метод на изпитване
			Минимална	Максимална	
Еталонно гориво G₂₀					
<i>Състав:</i>					
Метан	% мол	100	99	100	ISO 6974
Други ⁽¹⁾	% мол	-	-	1	ISO 6974
N ₂	% мол				ISO 6974
Съдържание на сяра	mg/m ³ ⁽²⁾	-	-	10	ISO 6326-5
Индекс на Woobe (нето)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	
Еталонно гориво G₂₅					
<i>Състав:</i>					
Метан	% мол	86	84	880	ISO 6974
Други газове ⁽¹⁾	% мол	-	-	1	ISO 6974
N ₂	% мол	14	12	16	ISO 6974

Съдържание на сяра	mg/m ³ ⁽²⁾	-	-	10	ISO 6326-5
Индекс на Woobe (нето)	MJ/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	
<p>⁽¹⁾ Инертни (други, освен N₂) + C₂ + C₂₊.</p> <p>⁽²⁾ Стойност за определяне при стандартни условия [293,2 К (20° С) и 101,3 kPa].</p> <p>⁽³⁾ Стойност за определяне при стандартни условия [273,2 К (0° С) (*) и 101,3 kPa].”</p>					

Ж. Приложение X се изменя и допълва, както следва:

1) Третият ред от заглавието се заменя със следния текст:

"СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО"

2) Точка 1.8.1.1 се заменя със следния текст:

"1.8.1.1. Да се възпроизведе таблицата за всяко от еталонните горива от ВНГ или от ПГ, като се посочи дали резултатите са измерени или пресметнати, и да се възпроизведе таблицата за крайния резултат (единствен) на емисиите на превозното средство при работа с ВНГ или с ПГ. Ако се касае за двугоривно превозно средство, следва да се посочи резултата при работа с бензин, да се възпроизведе таблицата за всяко от еталонните горива от ВНГ или от ПГ, като се посочи дали резултатите са измерени или пресметнати, и да се възпроизведе таблицата с крайния резултат (единствен) за емисиите на превозното средство при работа с ВНГ или с ПГ."

3) "Допълнение" става "Допълнение 1" и неговото заглавие се заменя със следното: "Допълнение към сертификата за типово одобрение на ЕО № ...".

4) Към Допълнение 1 се добавя следната точка 1.10:

"1.10. Каталитични преобразуватели

1.10.1. Оригинален каталитичен преобразувател, подложен на всички подходящи изпитвания, предписани от настоящата директива

1.10.1.1. Марка и тип оригинален каталитичен преобразувател в съответствие с точка 3.2.12.2.1 от Приложение II към настоящата директива (информационен документ):

(*) Във варианта на френски език е „(20° С)”, а във варианта на английски език е „(0° С)” (бел. юрид. ред.).

1.10.2. Оригинален резервен каталитичен преобразувател, подложен на всички подходящи изпитвания, предписани от настоящата директива

1.10.2.1. Марка(а) и тип(ове) оригинален резервен каталитичен преобразувател в съответствие с точка 3.2.12.2.1 от Приложение II към настоящата директива (информационен документ):"

5) Добавя се следното Допълнение 2:

"Допълнение 2

Сведения за системата БДС

Както е посочено в точка 3.2.12.2.8.6 от информационния документ, съдържащите се в настоящото допълнение сведения се предоставят от производителите с оглед производството на резервни или ремонтни части, съвместими със системата БДС, както и на инструменти за диагностика и на апаратура за изпитване. Производителите, обаче, не са длъжни да предоставят тези сведения, ако същите са обект на права на интелектуална собственост или съдържат специфично ноу-хау на производителите или на доставчиците на оригинално обзавеждане за производителите.

Настоящото допълнение се предоставя на всеки производител (*) на части, инструменти за диагностика и на апаратура за изпитване, по негово искане, на недискриминационна основа.

1. Посочване на типа и броя на циклите на разработване, използвани за първоначалното одобрение на типа превозно средство.
2. Описание на типа демонстрационен цикъл на системата БДС, използван за първоначалното одобрение на типа превозно средство по отношение на контролирания компонента, контролиран от системата БДС.
3. Изчерпателен списък на всички компоненти, контролирани от устройството за откриване на дефектите и за задействане на MI (установен брой цикли на управление или статистически метод), включително списък на съответните вторични параметри, измервани за всеки от компонентите, контролирани от системата БДС; списък на всички изходящи кодове БДС и формати (придружен от обяснения за всеки), използвани за различните компоненти на силовия блок, свързани с емисиите, както и за различните компоненти, които не са свързани с емисиите, когато надзорът над въпросния компонент се намесва при задействането на MI. Следва също да се обяснят подробно данните, съответстващи на услугата \$05 (изпитване ID \$21 до FF) и на услугата \$06. В случая на типове превозно средство, използващи комуникационна връзка, съответстваща на стандарта ISO 15765-4 „Пътни превозни средства – Диагностични системи по CAN – Част 4: Изисквания към системите за емисиите”, трябва да се предостави изчерпателно

обяснение на данните, съответстващи на услугата \$06 (изпитване ID \$00 до FF) за всеки ID на монитор, поддържан от БДС.

(*) Във варианта на английски език е „всеки заинтересован производител”, а във варианта на френски език е ”всеки производител” (бел. юрид. ред.).

Споменатите по-горе сведения могат да се предоставят под формата на таблица като дадената по-долу:

Компонент	Код на дефекта	Устройство за контрол	Критерий за откриване на дефекта	Критерий за активиране на МІ	Вторични параметри	Разработване	Демонстрационно изпитване
Катализатор	P0420	Сигнали от кислородните сонди 1 и 2	Разлика между сигналите от сонда 1 и тези от сонда 2	Трети цикъл	Честота на въртене на двигателя , натоварване на двигателя , метод А/Ф, температура на катализатора	Два цикъла от тип І	Тип І"

3. Приложение XI се изменя и допълва, както следва:

1) Точка 2.6 се заменя със следния текст:

"2.6. "неизправност" е повредата на компонент или на система за емисиите, водеща до надвишаване на граничните стойности за емисиите, посочени в точка 3.3.2 от настоящото приложение, или невъзможността на системата БДС да удовлетворява основните изисквания, посочени в настоящото приложение."

2) Точка 3.5.2 се заменя със следния текст:

"3.5.2. Когато една система е конструирана така, че за задействането на МІ са необходими повече от два цикъла на разработване, производителят трябва да предостави данни и/или техническа оценка, за да покаже, че действащата система за надзор в експлоатация също открива ефективно и преждевременно повреждането на компонентите. Системите, които предвиждат средно повече от десет цикъла на управление за задействането на МІ, не се приемат. МІ трябва също да се изключва,

когато управлението на двигателя премине към постоянен режим на повреда на равнище на емисиите в случай на надвишаване на граничните стойности на емисиите, посочени в точка 3.3.2, или на невъзможност на системата БДС да изпълнява основните изисквания за контрол, посочени в точка 3.3.3 или 3.3.4 от настоящото приложение. Когато прекъсванията в запалването са на равнище, при което могат да повредят катализатора, според спецификациите на производителя, МІ трябва да излъчва специален сигнал, например, мигаща светлина. МІ трябва също да се изключва, когато контактният ключ на превозното средство е в положение "включено" преди потеглянето на превозното средство, и трябва да се деактивира след пускането на двигателя, ако не е открита никаква неизправност."

3) Точка 3.6 се заменя със следния текст:

"3.6. Системата БДС трябва да регистрира кода или кодовете за грешки, показващи състоянието на системата за контрол на емисиите. Трябва да се използват различни кодове за състояние за обозначаване на правилно функциониращите системи за контрол на емисиите и тези, за оценката на които е необходимо превозното средство да продължава да се движи. Ако МІ се задейства поради разрушаване, неизправност или преминаване към постоянни режими на повреда на равнище на емисиите, трябва да се регистрира код за грешка, обозначаващ типа неизправност. Код на грешката трябва също да се регистрира в случаите, посочени в точки 3.3.3.5 и 3.3.4.5 от настоящото приложение."

4) Добавя се следната точка 3.9:

"3.9. Двугоривни превозни средства

3.9.1. При двугоривните превозни средства процедурите:

- активиране на индикатора за неизправност (МІ) (виж точка 3.5 от настоящото приложение),
- записване/съхраняване на кодовете за грешки (виж точка 3.6 от настоящото приложение),
- изключване на МІ (виж точка 3.7 от настоящото приложение),
- отмяна на код за грешка (виж точка 3.8 от настоящото приложение),

трябва да се извършват независимо от това дали превозното средство работи с бензин или с газово гориво. Когато превозното средство работи с бензин, резултатът от една от тези процедури не трябва да влияе, когато превозното средство работи с газово гориво. Когато превозното средство работи с газово гориво, резултатът от една от тези процедури не трябва да влияе, когато превозното средство работи с бензин.

Независимо от това изискване, кодът за състояние (виж точка 3.6 от настоящото приложение) трябва да уточнява, че системите за контрол са били напълно оценени за двата типа горива (бензин и газово гориво), когато системите за контрол са напълно оценени за един от типовете гориво."

5) Точки 4.4 и 4.5 се заменят със следния текст:

"4.4. Не се допуска нито един дефект преди или по време на одобрението, ако той се отнася за изискванията на точка 6.5 от Допълнение 1 към настоящото приложение, с изключение на точка 6.5.3.4. Тази точка не се прилага за двугоривните превозни средства.

4.5. Двугоривни превозни средства

4.5.1. Независимо от изискванията на точка 3.9.1 и по искане на производителя, типово одобряващият орган допуска следните дефекти във връзка с изискванията на настоящото приложение с оглед типовото одобрение на двугоривните превозни средства:

- отмяна на код за грешка, изминато разстояние и стоп-кадри (фиксиран растер) след 40 подгриващи цикъла, независимо от използваното гориво,

- активиране на MI за двата типа гориво (бензин и газово гориво) след откриването на неизправност на един от двата вида гориво,

- изключване на MI след три последователни цикъла на управление без неизправност, независимо от използваното гориво,

- използване на два кода за състояние, по един за всеки вид гориво.

По искане на производителя могат да се допуснат други възможности по усмотрение на органа, отговарящи за типовото одобрение.

4.5.2. Независимо от изискванията на точка 6.6.1 от Допълнение 1 към настоящото приложение и по искане на производителя, типово одобряващият орган допуска следните дефекти във връзка с изискванията на настоящото приложение с оглед оценката и предаването на диагностични сигнали:

- предаване на диагностични сигнали за използваното гориво на единствен адрес на източник,

- оценка на серия от диагностични сигнали за двата типа гориво

(съответстваща на оценката на еднгоривните превозни средства, независимо от използваното гориво),

- избор на серия от диагностични сигнали (свързани с всеки от двата вида гориво) чрез положението на превключвателя на горивото.

По искане на производителя могат да се допуснат други възможности по усмотрение на органа, отговарящи за типовото одобрение.”

6) Точка 4.6 става точка 4.7.

7) Добавя се следната точка 4.6:

"4.6. Продължителност на периода, през който се допускат дефекти

4.6.1 Един дефект може да продължи да съществува за период от две години след датата на одобрението на типа превозно средство, освен ако може да се докаже, че трябва да се внесат значителни изменения в конструкцията на превозното средство и да се продължи срока за привеждане в съответствие с повече от две години, за да се коригира дефекта. В този случай дефектът може да продължи да съществува за период, който не надхвърля три години.

4.6.1.1. За двугоривните превозни средства, дефект, допуснат съгласно точка 4.5, може да продължи да съществува за период от три години след датата на одобрението на типа превозно средство, освен ако може да се докаже, че трябва да се внесат значителни изменения в конструкцията на превозното средство и да се продължи срока за привеждане в съответствие с повече от три години, за да се коригира дефекта. В този случай дефектът може да продължи да съществува за период, който не надхвърля четири години.

4.6.2. Производител може да поиска органът, извършил първоначалното типово одобрение, да приеме със задна дата наличието на дефект, когато същият е открит след първоначалното типово одобрение. В този случай дефектът може да продължи да съществува за период от две години след датата на съобщаването на компетентния орган в областта на одобрението, освен ако може да се докаже, че трябва да се внесат значителни изменения в конструкцията на превозното средство и да се продължи срока за привеждане в съответствие с повече от две години, за да се коригира дефекта. В този случай дефектът може да продължи да съществува за период, който не надхвърля три години."

8) Добавя се следната точка 5:

"5. ДОСТЪП ДО СВЕДЕНИЯТА ЗА СИСТЕМАТА БДС

- 5.1. Към всяко заявление за типово одобрение или за изменение на типово одобрение, по силата на член 3 или член 5, съответно, от Директива 70/156/ЕИО, следва да се приложат полезни сведения за системата БДС, с която е оборудвано съответното превозно средство. Тези полезни сведения позволяват на производителите на резервни или усъвършенствани компоненти да проектират части, съвместими с бордовите диагностични системи с оглед да се осигури бездефектна употреба, подsigуряваща потребителя срещу неизправности. Също така, тези полезни сведения дават възможност на производителите на инструменти за диагностика и на апаратура за изпитване да разработват устройства, гарантиращи ефективна и надеждна диагностика на системите за контрол на емисиите на превозното средство.
- 5.2. Типово одобряващият орган предоставя на недискриминационна основа на всеки производител на компоненти, на инструменти за диагностика или на апаратура за изпитване, по негово искане, Допълнение 2 към сертификата за типово одобрение на ЕО, което съдържа всички полезни сведения за бордовата диагностична система.
- 5.2.1. Когато типово одобряващият орган получи искане за сведения от производител на части, на инструменти за диагностика или на апаратура за изпитване относно системата БДС на превозно средство, което е получило типово одобрение по силата на предишна версия на Директива 70/220/ЕИО:
- типово одобряващият орган в тридесетдневен срок изисква производителят на съответното превозно средство да му предостави сведенията, споменати в точка 3.2.12.2.8.6 от Приложение II. Разпоредбите на точка 3.2.12.2.8.6, втори параграф, не се прилагат,
 - производителят изпраща тези сведения на типово одобряващия орган в двумесечен срок от искането,
 - типово одобряващият орган изпраща тези сведения на аналогичните органи на останалите държави-членки; органът, който е предоставил първоначалното одобрение, прилага тези сведения към Приложение II от досието за типово одобрение на превозното средство.

Изискването по-горе не отменя предишно типово одобрение, предоставено съгласно Директива 70/220/ЕИО, и не възпрепятства разширяването на такова типово одобрение при условията, предвидени в директивата, по силата на която това одобрение първоначално е било предоставено.

- 5.2.2. Тези сведения могат да се искат само за резервни или ремонтни части, обект на типово одобрение на ЕО, или за компоненти на системи, обект на типово одобрение на ЕО.
- 5.2.3. Искането за сведения трябва да посочва точно характеристиките на съответния модел превозно средство и да заяви, че исканите сведения ще послужат за проектирането на резервни или усъвършенствани части или компоненти, на инструменти за диагностика или на апаратура за изпитване.”

И. Допълнение 1 към Приложение XI се изменя и допълва, както следва:

- 1) Точка 3.2 се заменя със следния текст:

„3.2. Гориво

При изпитването трябва да се използва еталонно гориво, чиито спецификации са дадени в Приложения IX за бензина и газьола и в Приложение IXа за ВНГ и ПГ. Видът гориво за използване в изпитванията при всяка форма на неизправност (виж точка 6.3 от настоящото допълнение) може да се избира от типово одобряващия орган измежду еталонните горива, посочени в Приложение IXа за еднгоривните превозни средства, и измежду еталонните горива, посочени в Приложение IX или в Приложение IXа за двугоривните превозни средства. Не трябва да се извършва никаква смяна на горивото в една от фазите на изпитването (виж точки от 2.1 до 2.3 от настоящото допълнение). В случая на двигател, работещ с ВНГ или с ПГ, може да се пусне двигателя с бензин и да се премине на ВНГ или на ПГ след предварително избрано време, което се включва автоматично и което производителят не може да изменя.”

- 2) Точки 6.3.1.4 и 6.3.1.5 се заменят със следния текст:

„6.3.1.4. Електрическо разединяване на всеки друг компонент за на емисиите, свързан с компютър за управление на силовия блок (ако е активиран за избран вид гориво).

6.3.1.5. Електрическо разединяване на електронното устройство за контрол на почистването чрез изпарение (ако превозното средство е съоръжено с такова и ако то е активирано за избрания вид гориво). Не е необходимо да се извършва изпитването от тип I за тази конкретна форма на неизправност.”

- 3) Точки 6.4.1.5 и 6.4.1.6 се заменят със следния текст:

„6.4.1.5. Електрическо разединяване на електронното устройство за контрол на почистването чрез изпарение (ако превозното средство е съоръжено с такова и ако то е активирано за избрания вид гориво).

6.4.1.6. Електрическо разединяване на всеки друг компонент за емисиите (свързан с компютър за управление) на силовия блок, водещо до отделяне на емисии, надвишаващи една или повече от граничните стойности, посочени в точка 3.3.2 от настоящото приложение (ако е активиран за избрания вид гориво).”

4) Точка 6.5.3 се заменя със следния текст:

„6.5.3. Достъпът до системата за диагностика трябва да е стандартизиран и неограничен; системата трябва да съответства на стандартите на ISO и/или на спецификацията на SAE, посочени по-долу.

6.5.3.1. Един от следните стандарти с посочените ограничения трябва да се използва за предаване на данните от бордовия компютър на външен компютър:

ISO 9141-2:1994 (изменен през 1996 г.) „Пътни превозни средства – Системи за диагностика – Част 2: Характеристики по CARB за обмен на цифрови данни” (*)

SAE J 1850: март 1998 – „Съобщаване на данни от клас Б „Мрежов интерфейс”. Съобщенията за емисиите трябва да използват контрола с цикличен излишък на код и трибайтово заглавие, но не междубайтово разделяне, нито контролна сума.

(*) Във варианта на английски език е: „Изисквания по CARB за вътрешен обмен на...”, а във варианта на френски език е: „Характеристики по CARB за обмен на...” (бел. юрид. ред.).

ISO 14230 - 4: „Пътни превозни средства – Системи за диагностика – Протокол „Keyword 2000” – Част 4: Изисквания за системите относно емисиите”

ISO DIS 15765-4 „Пътни превозни средства – Системи за диагностика тип CAN – Част 4: Изисквания за системите относно емисиите” от 1 ноември 2001 г.

6.5.3.2. Апаратурата за изпитване и инструментите за диагностика, необходими за обмен на данни със системата БДС, трябва най-малко да спазват функционалните спецификации, приведени в стандарта ISO DIS 15031-4 „Пътни превозни средства – Обмен на данни между превозното средство и външната апаратура за диагностика относно емисиите – Част 4: Устройство за външно изпитване” от 1 ноември 2001 г.

6.5.3.3. Основните диагностични данни (определени в точка 6.5.1) и информацията за контрол в двете посоки се предават според формата и като се използват мерните единици, предвидени в стандарта ISO DIS 15031-5 „Пътни превозни средства – Обмен на

данни между превозното средство и външната апаратура за диагностика относно емисиите – Част 5: Услуги за диагностика относно емисиите” от 1 ноември 2001 г. и трябва да са достъпни при използване на един инструмент за диагностика, изпълняващ изискванията на ISO DIS 15031-4.

Производителят на превозното средство трябва да съобщава на националния орган по стандартизация подробни данни от диагностиката относно емисиите, например PID, „Id на монитора на БДС”, „Изпитване Id”, които не се изискват от ISO DIS 15031-5, но са свързани с настоящата директива.

6.5.3.4. Когато една грешка се регистрира, производителят трябва да я идентифицира като използва подходящ код за грешка, съответстващ на фигуриращите в точка 6.3 на стандарта ISO DIS 15031-6 „Пътни превозни средства – Обмен на данни между превозно средство и външна апаратура за диагностика на емисиите – Част 6: Определения на кодовете за аномалии”, отнасящи се за „кодове за аномалии на системата за диагностика на емисиите”. Ако това е невъзможно, производителят може да използва кодовете за аномалии, посочени в точки 5.3 и 5.6 на стандарта ISO DIS 15031-6. Достъпът до кодовете за грешки е възможен с помощта на стандартизирана апаратура за диагностика, отговаряща на предписанията на точка 6.5.3.2.

Производителят на превозното средство съобщава на националния орган по стандартизация подробни данни за диагностиката на емисиите, например PID, „Id на монитора на БДС”, „Изпитване Id”, които не се изискват от ISO DIS 15031-5, но са свързани с настоящата директива.

6.5.3.5. Интерфейсът за свързване между превозното средство и стенда за диагностика трябва да е стандартизиран и да спазва всички изисквания на стандарта ISO DIS 15031-3 „Пътни превозни средства – Обмен на данни между превозно средство и външна апаратура за диагностика на емисиите – Част 3: Съединител за диагностика и свързаните с него електрически вериги; спецификации и употреба” от 1 ноември 2001 г.

Избраното за монтиране разположение трябва да е одобрено от типово одобряващия орган: то трябва да е лесно достъпно за обслужващия персонал, но защитено от случайни повреди при нормални условия на използване.”

5) Добавя се следната точка 6.6:

„6.6. Двугоривни превозни средства

6.6.1. При двугоривните превозни средства сигналите от диагностиката (определени в точка 6.5 на Допълнение 1 към настоящото приложение) за

работата с бензин и работата с газово гориво се оценяват и предават независимо. При привеждане в действие на инструмент за диагностика сигналите за диагностика на превозното средство, работещо с бензин, се предават на един адрес за данни и сигналите за диагностика на превозното средство, работещо с газово гориво, се предават на друг адрес за данни. Използването на адреси за данни е описано в ISO DIS 15031-5 „Пътни превозни средства – Обмен на данни между превозно средство и външна апаратура за диагностика на емисиите – Част 5: Услуги за диагностика на емисиите” от 1 ноември 2001 г.”

К. Приложение XIII се заменя със следния текст:

„ПРИЛОЖЕНИЕ XIII

ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО НА РЕЗЕРВЕН КАТАЛИТИЧЕН ПРЕОБРАЗОВАТЕЛ КАТО ОБОСОБЕН ТЕХНИЧЕСКИ ВЪЗЕЛ

1) ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

Настоящото приложение се прилага за типовото одобрение на ЕО, като обособен технически възел по смисъла на член 4, параграф 1, буква „г” от Директива 70/156/ЕИО, на каталитични преобразуватели, предназначени за монтиране върху един или повече типа моторни превозни средства от категории M₁ и N₁⁽¹⁾, в качеството на резервни части.

2) ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото приложение:

- 2.1. „оригинален каталитичен преобразувател”, виж точка 2.17 от Приложение I;
- 2.2. „резервен каталитичен преобразувател”, виж точка 2.18 от Приложение I;
- 2.3. „оригинален резервен каталитичен преобразувател”, виж точка 2.19 от Приложение I;
- 2.4. „тип каталитичен преобразувател” е група каталитични преобразуватели, които не се различават по отношение на следните съществени аспекти:
 - 2.4.1. брой на основите с покритие, структура и материали;
 - 2.4.2. тип каталитична активност (окислителен, трипътен и т.н.);
 - 2.4.3. обем, отношение на напречното сечение и на дължината на основата;
 - 2.4.4. използвани каталитични материали;

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

- 2.4.5. отношение между каталитичните материали;
- 2.4.6. плътност на клетката;
- 2.4.7. размери и форма;
- 2.4.8. топлинна защита;
- 2.5. „тип превозно средство”, виж точка 2.1 от Приложение I;
- 2.6. „одобрение на резервен каталитичен преобразувател” е одобрението на преобразувател, предназначен за монтиране като резервна част върху един или повече отделни типа превозни средства с оглед да се ограничат замърсяващите емисии, нивото на шума и влиянието върху показателите на превозното средство и на бордовата диагностична система, ако въпросното превозно средство има такава;
- 2.7. „повреден резервен каталитичен преобразувател” е преобразувател, остарял или изкуствено повреден, за да удовлетворява изискванията, посочени в Приложение XI, Допълнение 1, раздел 1, към настоящата директива ⁽²⁾.

3) ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

- 3.1. Заявлението за типово одобрение на ЕО на тип резервен каталитичен преобразувател се подава от производителя в прилагане на член 3, параграф 4 от Директива 70/156/ЕИО.
- 3.2. Образец на информационен документ е даден в Допълнение 1 към настоящото приложение.
- 3.3. В случая на заявление за одобрение на тип резервен каталитичен преобразувател, на техническата служба, извършваща изпитванията за типово одобрение, трябва да се предоставят следните елементи:
 - 3.3.1. едно или няколко превозни средства от одобрен тип съгласно Директива 70/220/ЕИО, оборудвани с нов оригинален каталитичен преобразувател. Това или тези превозни средства трябва да са избрани със съгласието на техническата служба. Те трябва да съответстват на изискванията на точка 3 от Приложение III към настоящата директива.

Това или тези превозни средства за изпитване не трябва да имат никакъв дефект в системата за намаляване на емисиите; всяка оригинална част, свързана с тази функция, която има голямо износване или е неизправна, трябва да се поправи или замени. Това или тези превозни средства за

⁽²⁾ За целите на демонстрационното изпитване на превозните средства, оборудвани с двигател с принудително запалване, когато стойността за НС, измерена съгласно точка 6.2.1 от настоящото приложение, е по-голяма от стойността, измерена по време на одобрението на типа превозно средство, разликата трябва да се прибави към праговите стойности, споменати в Приложение XI, точка 3.3.2; надвишаването, разрешено в Приложение XI, Допълнение 1, точка 1, се прилага.

изпитване трябва да са правилно регулирани според предписанията на производителя преди да се пристъпи към изпитвания;

- 3.3.2. образец на типа на резервния каталитичен преобразувател. Върху този образец трябва да са нанесени по ясен и четлив начин неговото търговско обозначение и името или търговската марка на заявителя;
- 3.3.3. допълнителен образец от типа на резервния каталитичен преобразувател, в случая на резервен каталитичен преобразувател, предназначен за монтиране върху превозно средство, оборудвано със система БДС. Върху този образец трябва да са нанесени по ясен и четлив начин неговото търговско обозначение и името или търговската марка на заявителя. Той трябва да е повреден по начина, посочен в точка 2.7.

4) ИЗДАВАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

- 4.1. Ако оборудването удовлетворява съответните изисквания, типовото одобрение на ЕО се предоставя съгласно член 4, параграф 3 от Директива 70/156/ЕИО.
- 4.2. Образец на сертификат за типово одобрение на ЕО е даден в Допълнение 2 към настоящото приложение.
- 4.3. Номер на одобрение в съответствие с Приложение VII към Директива 70/156/ЕИО се дава на всеки одобрен тип резервен каталитичен преобразувател. Една и съща държава-членка не може да даде същия номер на друг тип резервен каталитичен преобразувател. Един и същ номер на типово одобрение може да покрива използването на въпросния резервен каталитичен преобразувател върху няколко типа превозни средства.

5) ЗНАК ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

- 5.1. Всеки резервен каталитичен преобразувател, съответстващ на типа, одобрен съгласно настоящата директива като обособен технически възел, трябва да носи знака за типово одобрение на ЕО.
- 5.2. Този знак се състои от правоъгълник, обграждащ буквата „e”, следвана от кода (буквен или цифров) на държавата-членка, която е издала типовото одобрение на ЕО:

1 за Германия

12 за Австрия

2 за Франция

13 за Люксембург

3 за Италия

17 за Финландия

4 за Нидерландия

18 за Дания

5 за Швеция

21 за Португалия

6 за Белгия

23 за Гърция

9 за Испания

24 за Ирландия

11 за Великобритания

Той трябва също да включва в близост до правоъгълника „базовия номер на одобрение”, който се съдържа в четвъртия раздел на номера на типовото одобрение, посочен в Приложение VII към Директива 70/156/ЕИО, предшестван от двете цифри, означаващи поредния номер, даден на последното значително техническо изменение на Директива 70/220/ЕИО към датата на издаването на типовото одобрение на ЕО. В настоящата директива този номер е 01.

- 5.3. Знакът за типово одобрение, посочен в точка 5.2, трябва да е нанесен по ясен и четлив начин и, доколкото е възможно, така, че да се вижда, когато резервният каталитичен преобразувател е монтиран върху превозното средство.
- 5.4. Допълнение 3 към настоящото приложение дава примери за конфигурацията на знака и на посочените по-горе данни за одобрението.

6) ИЗИСКВАНИЯ

6.1. **Общи изисквания**

- 6.1.1. Резервният каталитичен преобразувател трябва да е конструиран, произведен и да може да се монтира по такъв начин, че превозното средство да продължи да съответства на предписанията на настоящата директива, на които то е съответствало първоначално, и емисиите на замърсители да бъдат ограничавани ефективно по време на целия жизнен цикъл на превозното средство при нормални условия на експлоатация.
- 6.1.2. Резервният каталитичен преобразувател трябва да е монтиран точно на мястото на оригиналния каталитичен преобразувател и положението на сондата или сондите за кислород и на другите датчици, които евентуално има към изпускателната уредба, не може да се изменя.
- 6.1.3. Ако оригиналният каталитичен преобразувател има топлинна защита, резервният каталитичен преобразувател трябва да има еквивалентна защита.
- 6.1.4. Резервният каталитичен преобразувател трябва да е дълготраен, т.е да е конструиран, произведен и да може да се монтира по такъв начин, че да оказва достатъчна устойчивост на корозията и на явленията на окисляването, на които е подложен, като се държи сметка за условията на експлоатация на превозното средство.

6.2. **Изисквания към емисиите**

Превозното средство или средства, посочени в точка 3.3.1 от настоящото приложение, оборудвани с резервен каталитичен преобразувател от типа, предмет на заявлението за одобрение, се подлагат на изпитване от тип I в условията, описани в съответните приложения към настоящата директива, за да се сравнят неговите(техните) показатели с тези на оригиналния каталитичен преобразувател в съответствие с описаната по-долу процедура.

6.2.1. *Определяне на базата за сравнение*

Превозното средство или средства, оборудвани с нов оригинален каталитичен преобразувател, преминават през 12 междуградски цикъла (изпитване от тип I, част 2).

След това разработване това или тези превозни средства се съхраняват в помещение с относително постоянна температура между 293K и 303K (20° C и 30° C). Това съхраняване трябва да се извърши в продължение на най-малко 6 часа и да продължи, докато температурата на маслото в двигателя и на охлаждащата течност стане равна на $\pm 2K$ от температурата на помещението. След това се пристъпва към извършването на три изпитвания от тип I.

6.2.2. *Изпитване на емисиите в отработените газове с резервен каталитичен преобразувател*

Оригиналният каталитичен преобразувател на изпитваното превозно средство или средства се заменя с резервен каталитичен преобразувател (виж точка 3.3.2), който се пуска за 12 междуградски цикъла (изпитване от тип I, част 2).

След това разработване това или тези превозни средства се съхраняват в помещение с относително постоянна температура между 293K и 303K (20° C и 30° C). Това съхраняване трябва да се извърши в продължение на най-малко 6 часа и да продължи, докато температурите на маслото в двигателя и на охлаждащата течност стане равна на $\pm 2K$ от температурата на помещението. След това се пристъпва към извършването на три изпитвания от тип I.

6.2.3. *Оценка на емисиите замърсители на превозните средства, съоръжени с резервен каталитичен преобразувател*

Изпитваното превозно средство или средства, съоръжени с оригинален каталитичен преобразувател, трябва да спазват граничните стойности за емисиите в съответствие със съответния одобрен тип, включително, според случая, коефициентите на влошаване, прилагани при типовото одобрение.

Изискванията за емисиите на превозните средства, съоръжени с резервен каталитичен преобразувател, се считат за спазени, когато резултатите за всеки замърсител (CO, HC, NO_x и частици) отговарят на следните условия:

$$M \leq 0,85.S + 0,4G$$

$$M \leq G$$

където

M е средната стойност на емисиите за един замърсител или сумата за два замърсителя ⁽¹⁾, получена при трите изпитвания от тип I с резервен каталитичен преобразувател,

S е средната стойност на емисиите за един замърсител или сумата за два замърсителя ⁽¹⁾, получена при трите изпитвания от тип I с оригинален каталитичен преобразувател,

G е граничната стойност на емисиите за един замърсител или сумата за два замърсителя ⁽¹⁾ в съответствие с въпросното типово одобрение, разделена, според случая, на коефициентите на влошаване, определени съгласно точка 6.4.

Ако одобрението е поискано за различни типове превозни средства на един и същ производител и с уговорката, че тези различни типове превозни средства са съоръжени с един и същ тип оригинален каталитичен преобразувател, изпитването от тип I може да се извърши само върху най-малко две превозни средства, избрани със съгласието на техническата служба, отговаряща за типовото одобрение.

6.3. Изисквания към шума и налягането в изпускателната уредба

Резервният каталитичен преобразувател трябва да отговаря на техническите изисквания на Приложение II към Директива 70/157/ЕИО.

6.4. Изисквания към дълготрайността

Резервният каталитичен преобразувател трябва да отговаря на изискванията на точка 5.3.5 от Приложение I към настоящата директива, т.е. на изпитването от тип V, или на коефициентите на влошаване от следващата таблица, прилагани за резултатите от изпитванията от тип I.

(1) В зависимост от граничните стойности, определени в точка 5.3.1.4 от Приложение I към версията на Директива 70/220/ЕИО, по смисъла на която превозното средство, съоръжено с оригинален каталитичен преобразувател, е било одобрено.

Таблица XIII.6.4

Категория двигател	Коефициенти на влошаване				
	СО	НС (1)	NO _x (1)	НС + NO _x	Частиц и
С принудително запалване	1,2	1,2	1,2	1,2 (2)	-
Със запалване на горивновъздушнат а смес от налягане	1,1	-	1,0	1,0	1,2
<p>(1) Приложимо единствено за превозните средства, типове одобрени съгласно Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 98/69/ЕО, или последваща директива за изменение.</p> <p>(2) Приложимо единствено за превозните средства, съоръжени с двигател с принудително запалване, типове одобрени в съответствие с Директива 70/220/ЕИО, изменена с Директива 96/69/ЕО, или друга предшестваща директива.</p>					

6.5. Изисквания към съвместимостта с БДС (приложимо единствено за резервните каталитични преобразуватели, предназначени за монтиране върху превозни средства, съоръжени със система БДС)

Съвместимостта със системата БДС трябва да се доказва само в случая, когато оригиналният каталитичен преобразувател е бил контролиран от тази система в оригиналната конфигурация.

6.5.1. Съвместимостта на резервния каталитичен преобразувател със системата БДС трябва да се докаже с помощта на процедурите, описани в Приложение XI, Допълнение 1, към Директива 98/69/ЕО.

6.5.2. Разпоредбите на Приложение XI, Допълнение 1, към Директива 98/69/ЕО, приложими за други компоненти, освен каталитичния преобразувател, не се прилагат.

6.5.3. Производителят на резервни части може да използва същото разработване и същата процедура на изпитване като за оригиналното типове одобрение. В такъв случай типове одобряващият орган предоставя, по искане и на недискриминираща основа, Допълнение 2 към сертификата за типове одобрение, като посочва броя и типа цикли на разработване, както и типа цикли на изпитване, използвани от производителя на оригиналното обзавеждане за целите на изпитването на системата БДС на каталитичния преобразувател.

6.5.4. С оглед да се провери дали всички останали компоненти, контролирани от системата БДС, са правилно инсталирани и работят нормално, системата БДС трябва да не показва никаква неизправност и да не регистрира никакъв код за грешка преди инсталирането на резервен каталитичен преобразувател. За тази цел може да се направи оценка на състоянието на системата БДС след изпитванията, описани в точка 6.2.1 от настоящото приложение.

6.5.5. МІ (виж точка 2.5 от Приложение XI към настоящата директива) не трябва да се изключва по време на работата на превозното средство, предвидено в точка 6.2.2 от настоящото приложение.

7) ДОКУМЕНТАЦИЯ

7.1. Всеки резервен каталитичен преобразувател трябва да се придружава от следните сведения:

7.1.1. име или марка на производителя на каталитичния преобразувател;

7.1.2. превозните средства (както и годината на тяхното производство), за които резервния каталитичен преобразувател е типово одобрен, както и, според случая, съобщение, че резервният каталитичен преобразувател може да бъде монтиран върху превозно средство, оборудвано с бордова диагностична система (БДС);

7.1.3. инструкции за монтаж, ако е необходимо.

7.2. Тези сведения трябва да се съобщят:

под формата на брошура, придружаваща резервния каталитичен преобразувател, или

върху опаковката, с която се продава резервният каталитичен преобразувател, или

с всяко друго подходящо средство.

Във всички случаи тези сведения трябва да са посочени в каталога на продуктите, разпространяван от производителя на резервните каталитични преобразуватели в точките за продажба.

8) МОДИФИКАЦИИ НА ТИПА И ИЗМЕНЕНИЯ НА ОДОБРЕНИЯТА

В случай на модификация на тип, одобрен съгласно настоящата директива, се прилага член 5 от Директива 70/156/ЕИО.

9) СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

Мерките, които целят да гарантират съответствието на производството, се приемат съгласно член 10 от Директива 70/156/ЕИО.

9.2. Специални разпоредби

9.2.1. Проверките, предвидени в Приложение X, точка 2.2, към Директива 70/156/ЕИО, се отнасят също за характеристиките, определени в точка 2.4 от настоящата директива.

9.2.2. За целите на прилагането на точка 3.5 от Приложение X към Директива 70/156/ЕИО, изпитванията, описани в точка 6.2 от настоящото приложение (Изисквания към емисиите) могат да се извършат. Притежателят на типовото одобрение може в такъв случай да поиска да се вземе като база за сравнение не оригинален каталитичен преобразувател, а резервен каталитичен преобразувател, използван при изпитванията за типово одобрение (или друг образец, чието съответствие с типово одобрения тип е удостоверено). Измерените стойности на емисиите с подложения на проверка образец не могат да надвишават с повече от 15 % средните стойности, измерени с приетия за еталон образец.

—

Допълнение 1

Информационен документ № ... за типовото одобрение на ЕО на резервен каталитичен преобразувател (Директива 70/220/ЕИО, последно изменена с Директива ...)

Посочените по-долу данни трябва се представят, при необходимост, в три екземпляра заедно със списък на съдържанието. Всички чертежи трябва да се представят в съответен мащаб, да са достатъчно подробни и да са в размер А4 или в папка с формат А4. Фотографският материал, ако има, трябва да е достатъчно подробен.

Ако системите, компонентите или обособените технически възли са с електронно управление, трябва да се представят данни за работните му характеристики.

0. ОБЩИ ДАННИ

- 0.1. Марка (търговско наименование на производителя): ...
- 0.2. Тип: ...
- 0.5. Име и адрес на производителя: ...
- 0.7. В случай на компоненти или отделни технически единици, местоположение и начин на полагане на знака за типово одобрение на ЕО: ...
- 0.8. Адрес(и) на монтажния завод или заводи: ...

1. ОПИСАНИЕ НА УСТРОЙСТВОТО

- 1.1. Марка и тип на резервния каталитичен преобразувател: ...
- 1.2. Чертежи на резервния каталитичен преобразувател, показващи, в частност, всички характеристики, посочени в точка 2.3 от настоящото приложение: ...
- 1.3. Описание на типа или типовете превозни средства, за които е предназначен резервният каталитичен преобразувател: ...
 - 1.3.1. Номер(а) и/или символ(и), характеризиращи типа или типовете двигател и превозно средство: ...
 - 1.3.2. Предвидено ли е резервният каталитичен преобразувател да е съвместим с изискванията на системата БДС (да/не) ⁽¹⁾:

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква.

- 1.4. Описание и чертежи, показващи разположението на резервния каталитичен преобразувател спрямо изпускателния колектор(и) на двигателя: ...

Допълнение 2

ОБРАЗЕЦ

[Максимален формат А4 (210 x 297 мм)]

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

Печат на административния орган

Съобщение относно:

- 1) типовото одобрение ⁽¹⁾,
- 2) разширяване на типовото одобрение ⁽¹⁾,
- 3) отказа на типовото одобрение ⁽¹⁾,
- 4) оттеглянето на типовото одобрение ⁽¹⁾,

на тип превозно средство/компонент/обособен технически възел ⁽¹⁾ съгласно Директива ... , последно изменена с Директива

Номер на типовото одобрение: ...

Основание за разширяването: ...

Част I

- 0.1. Марка (търговско наименование на производителя): ...
- 0.2. Тип: ...
- 0.3. Начин за идентифициране на типа, ако е означен върху превозното средство/компонента/обособения технически възел ⁽²⁾: ...

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква.

⁽²⁾ Ако начинът на идентифициране на типа съдържа знаци, които не са от значение за описанието на превозното средство, на компонента или на обособения технически възел, посочени в настоящия сертификат, тези знаци се представят в документа със символа “?” (например, ABC??123??).

⁽³⁾ Съгласно определението в Приложение II, част А, от Директива 70/156/ЕИО.

- 0.3.1. Местоположение на тази маркировка: ...
- 0.4. Категория на превозното средство ⁽³⁾: ...
- 0.5. Име и адрес на производителя: ...
- 0.7. В случая на компоненти или на обособени технически възли, местоположение и начин на полагане на знака за типово одобрение на ЕО: ...
- 0.8. Адрес(и) на монтажния завод или заводи: ..

Част II

- 1. Допълнителни сведения (ако е необходимо): виж допълнението
- 2. Техническа служба, отговаряща за извършване на изпитванията: ...
- 3. Дата на протокола за изпитванията: ...
- 4. Номер на протокола от изпитването: ...
- 5. Забележки (ако има): виж допълнението
- 6. Място: ...
- 7. Дата: ...
- 8. Подпис: ...
- 9. Списък (*) на документите по досието за типово одобрение, представени на органа, отговарящ за типовото одобрение, които могат да се получат при поискване.

(*) Във варианта на английски език е „индекс”, а във варианта на френски език е „списък” (бел. юрид. ред.).

Допълнение

към сертификата за типово одобрение на ЕО № ...

относно типовото одобрение в качеството на обособен технически възел на тип резервен каталитичен преобразувател за моторни превозни средства съгласно Директива 70/220/ЕИО, последно изменена с Директива ...

1. Допълнителни данни:
 - 1.1. Марка и тип на резервния каталитичен преобразувател: ...
 - 1.2. Тип(ове) превозни средства, за които съответният тип каталитичен преобразувател е подходящ като резервна част: ...
 - 1.3. Тип(ове) превозни средства, върху който(които) е изпитван резервният каталитичен преобразувател: ...
 - 1.3.1. Показана ли е съвместимост на резервния каталитичен преобразувател с изискванията на системата БДС (да/не) ⁽¹⁾:
5. Забележки: ...

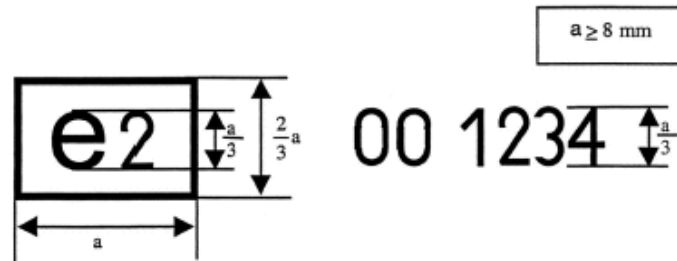
—

⁽¹⁾ Ненужното се зачерква.

Допълнение 3

Образец на знака за типово одобрение на ЕО

(виж точка 5.2 от настоящото приложение)



Знакът за типово одобрение по-горе, положен върху компонент на резервен каталитичен преобразувател, показва, че съответният тип устройство е типово одобрен във Франция (e2) съгласно настоящата директива. Първите две цифри на номера на типовото одобрение (00) се отнасят за поредния номер, даден на последните изменения и допълнения на Директива 70/220/ЕИО. Следващите четири цифри (1234) са цифрите, дадени на типа резервен каталитичен преобразувател от типово одобряващия орган, за да се образува номера на базовото типово одобрение.”