DIREKTYVOS

KOMISIJOS DIREKTYVA 2009/108/EB

2009 m. rugpjūčio 17 d.

iš dalies keičianti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų, siekiant ją suderinti su technine pažanga

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/24/EB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, panaikinančią Tarybos direktyvą 92/61/EEB [1], ypač į jos 17 straipsnį,

kadangi:

(1) 1997 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų [2] yra viena iš atskirų direktyvų, susijusių su Direktyva 2002/24/EB nustatyta dviračių ir triračių transporto priemonių EB tipo patvirtinimo tvarka.

(2) Siekiant atsižvelgti į savitą hibridinių transporto priemonių veikimą, reikėtų nustatyti tipo patvirtinimo bandymų metodiką, skirtą dviračių ir triračių transporto priemonių išmetamiems dujiniams teršalų kiekiui matuoti. Šiuo tikslu reikėtų nustatyti metodiką, panašią į taikomą pagal JT EEK taisyklę Nr. 83 dėl teršalų išmetimo pagal variklinių degalų reikalavimus.

(3) Siekiant užtikrinti, kad hibridinės transporto priemonės bet kokiu darbiniu režimu atitiktų Direktyvoje 97/24/EB pateiktas triukšmo ribines vertes, taip pat būtina suderinti Direktyvoje 97/24//EB pateiktą tipo patvirtinimo bandymų metodiką, skirtą triukšmui matuoti.

(4) Dėl to Direktyva 97/24/EB turėtų būti iš dalies atitinkamai pakeista.

(5) Šioje direktyvoje numatytos priemonės atitinka Derinimo su technikos pažanga komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 97/24/EB iš dalies keičiama taip:

1) Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedas iš dalies keičiamas kaip nurodyta šios direktyvos I priede;

2) Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus III priedas iš dalies keičiamas kaip nurodyta šios direktyvos II priede;

3) Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus IV priedas iš dalies keičiamas kaip nurodyta šios direktyvos III priede.

2 straipsnis

1. Nuo 2010 m. gegužės 1 d. valstybės narės neatsisako suteikti Direktyvos 97/24/EB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, nuostatas atitinkančių dviračių ar triračių transporto priemonių EB tipo patvirtinimo arba drausti jas registruoti, parduoti ar naudoti, atsižvelgdamos į motyvus, susijusius su oro teršimo ar skleidžiamo triukšmo mažinimo priemonėmis.

2. Nuo 2010 m. gegužės 1 d. valstybės narės atsisako suteikti Direktyvos 97/24/EB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, nuostatų neatitinkančių naujo tipo dviračių ar triračių transporto priemonių EB tipo patvirtinimą, atsižvelgdamos į motyvus, susijusius su oro teršimo ar skleidžiamo triukšmo mažinimo priemonėmis.

3 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip iki 2010 m. balandžio 30 d., įgyvendina šią direktyvą. Tų nuostatų tekstus valstybės narės nedelsdamos pateikia Komisijai.

[1] OL L 124, 2002 5 9, p. 1.
[2] OL L 226, 1997 8 18, p. 1.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai nacionalinių teisės aktų, kuriuos jos priėmė šios direktyvos reglamentuojamoje srityje, pagrindinių nuostatų tekstus.

4 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.*

5 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 2009 m. rugpjūčio 17 d.

Komisijos vardu

Günter VERHEUGEN

Pirmininko pavaduotojas

I PRIEDAS

DIREKTYVOS 97/24/EB 5 SKYRIAUS II PRIEDO PAKEITIMAS

Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedas iš dalies keičiamas taip:

1) Įrašomas 1.10 punktas:

„1.10. Hibridinė elektrinė transporto priemonė (HEV) – motociklas, triratis arba keturratis, kuriems mechaninės traukos energija perduodama iš toliau nurodytų transporto priemonėje esančių sukauptosios energijos šaltinių:

a) suvartojamų degalų;

b) elektros energijos kaupimo įtaiso.“

2) Įterpiamas 2.2.1.3 punktas:

„2.2.1.3. Hibridinėms elektrinėms transporto priemonėms taikomas 3 priedėlis.“.

3) Pridedamas 3 priedėlis:

„3 priedėlis

Išmetalų bandymo metodika, taikoma hibridiniams elektriniams motociklams, triračiams ir keturračiams

1. TAIKYMO SRITIS

Šiame priede nustatomos specialiosios hibridinių elektrinių transporto priemonių tipo patvirtinimo nuostatos.

2. HIBRIDINIŲ ELEKTRINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ KATEGORIJOS

Transporto priemonės įkrova	Įkrovimas ne transporto priemonėje [1] (OVC)		Įkrovimas transporto priemonėje [2] (NOVC)	
Veikimo režimo jungiklis	Nėra	Yra	Nėra	Yra

[1] taip pat vadinama „įkraunama iš išorės“.
[2] taip pat vadinama „įkraunama iš vidaus“.

3. I TIPO BANDYMO METODAI

Jei tai I tipo bandymas, hibridiniai elektriniai motociklai ar varikliniai triračiai išbandomi vadovaujantis taikoma bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis), kaip nustatyta II priedo 2.2.1.1.5 punkte. Išmetalų bandymo rezultatai pagal kiekvieną bandymo sąlygą turi atitikti II priedo 2.2.1.1.5 punkte nurodytas ribines vertes.

3.1. **Įkraunama iš išorės (OVC HEV) be veikimo režimo jungiklio**

3.1.1. Du bandymai atliekami pagal tokias sąlygas:

A sąlyga: bandymas atliekamas visiškai įkrovus elektros energijos kaupimo įtaisą;

B sąlyga: bandymas atliekamas elektros energijos kaupimo įtaisui esant mažiausios įkrovos būsenos (didžiausia iškrova).

Elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovos būsenos skirtingais I tipo bandymo etapais aprašas pateikiamas priedėlio 3 dalyje.

3.1.2. A sąlyga

3.1.2.1. Procedūra pradedama nuo iškrovos transporto priemonei važiuojant:

a) pastoviu 50 km/h greičiu, kol pradeda veikti degalais varomas HEV variklis; arba

b) jei transporto priemonė negali pasiekti pastovaus 50 km/h greičio neužvedus degalais varomo variklio, greitis sumažinamas, kol transporto priemonė galės važiuoti mažesniu pastoviu greičiu, neužvedant degalais varomo variklio nustatytą laiką ir (arba) atstumą (turi nustatyti technikos tarnyba ir gamintojas); arba

c) laikantis gamintojo rekomendacijos.

Degalais varomas variklis sustabdomas per 10 sekundžių nuo automatinio užsivedimo.

3.1.2.2. Transporto priemonės kondicionavimas

3.1.2.2.1. Prieš atliekant bandymus, transporto priemonė laikoma patalpoje, kurioje palaikoma palyginti pastovi 293–303 K (20–30 °C) temperatūra. Šis kondicionavimas trunka mažiausiai šešias valandas ir tęsiasi tol, kol variklio alyvos ir, jeigu yra, aušinimo skysčio temperatūra nuo patalpos temperatūros skirsis ne daugiau kaip ± 2 K, visiškai įkrovus elektros energijos kaupimo įtaisą, kaip aprašyta 3.1.2.2.2 punkte.

3.1.2.2.2. Kondicionuojant elektros energijos kaupimo įtaisas įkraunamas taikant priedėlio 2 dalies 4.1.2 punkte aprašytą įprasto naktinio įkrovimo metodiką.

3.1.2.3. Bandymo metodika

3.1.2.3.1. Transporto priemonė užvedama vairuotojui skirtomis įprastomis priemonėmis. Pirmasis ciklas prasideda variklio užvedimo procedūra.

3.1.2.3.2. Galima taikyti 3.1.2.3.2.1 arba 3.1.2.3.2.2 punkte apibrėžtas bandymo metodikas.

3.1.2.3.2.1. Mėginiai pradedami imti prieš pradedant transporto priemonės užvedimo procedūrą arba ją pradėjus ir baigiami imti, kaip nustatyta taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis (mėginių atrankos pabaiga)).

3.1.2.3.2.2. Mėginiai pradedami imti prieš pradedant transporto priemonės užvedimo procedūrą arba ją pradėjus ir imami per kelis kartotinius bandymų ciklus. Jie baigiami imti pasibaigus galutiniam tuščiosios eigos periodui, kai, remiantis toliau apibrėžtais kriterijais, elektros energijos kaupimo įtaise pasiekiama mažiausios įkrovos būsena (mėginių atrankos pabaiga).

Elektros balansu Q [Ah], matuojamu taikant priedėlio 1 dalyje nurodytą metodiką, remiamasi siekiant nustatyti, kada elektros energijos kaupimo įtaise pasiekiama mažiausios įkrovos būsena.

Laikoma, kad energijos kaupimo įtaiso mažiausios įkrovos būsena bandymo ciklo N metu pasiekiama, jei elektros balansas bandymo ciklo N + 1 metu neviršija 3 % iškrovimo, išreikšto elektros energijos kaupimo įtaiso vardinės talpos (Ah) procentine dalimi esant didžiausiai įkrovai.

Gamintojo prašymu galima atlikti papildomus bandymo ciklus, o jų rezultatus įtraukti į apskaičiavimus, apibrėžtus 3.1.2.3.5 ir 3.1.2.3.6 punktuose, su sąlyga, kad sukauptosios elektros iškrova kiekvienu papildomu bandymo ciklu, palyginti su ankstesniu ciklu, būtų mažesnė.

Tarp ciklų leidžiama atlikti 10 minučių trukmės karštąjį kondicionavimą.

3.1.2.3.3. Transporto priemonė vairuojama vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

3.1.2.3.4. Išmetamosios dujos analizuojamos vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

3.1.2.3.5. Mišriojo ciklo rezultatai pagal A sąlygą registruojami kaip m1. Jeigu bandymai atliekami pagal 3.1.2.3.2.1 punktą, m1 – tai tiesiog vieno užbaigto ciklo rezultatai, išreikšti gramais. Jeigu bandymai atliekami pagal 3.1.2.3.2.2 punktą, m1 – tai užbaigtų N ciklų rezultatų suma, išreikšta gramais.

$$m1 = \sum_{1}^{N} m_i$$

3.1.2.3.6. Apskaičiuojama visų pagal A sąlygą išmetamų teršalų vidutinė masė g/km (M1):

$$M1 = m1/Dtest1$$

čia Dtest1 – per bandymą, atliktą pagal A sąlygą, nuvažiuotas bendras faktinis atstumas.

3.1.3. B sąlyga

3.1.3.1. Transporto priemonės kondicionavimas

3.1.3.1.1. Transporto priemonės elektros energijos kaupimo įtaisas iškraunamas vadovaujantis 3.1.2.1 punktu.

3.1.3.1.2. Prieš atliekant bandymus, transporto priemonė laikoma patalpoje, kurioje palaikoma palyginti pastovi 293–303 K (20–30 °C) temperatūra. Šis kondicionavimas trunka bent šešias valandas ir tęsiasi tol, kol variklio alyvos ir, jeigu yra, aušinimo skysčio temperatūra nuo patalpos temperatūros skirsis ne daugiau kaip ± 2 K laipsniais.

3.1.3.2. Bandymo metodika

3.1.3.2.1. Transporto priemonė užvedama vairuotojui skirtomis įprastomis priemonėmis. Pirmasis ciklas prasideda variklio užvedimo procedūra.

3.1.3.2.2. Mėginiai pradedami imti prieš pradedant transporto priemonės užvedimo procedūrą arba ją pradėjus ir baigiami imti, kaip nustatyta taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis (mėginių atrankos pabaiga)).

3.1.3.2.3. Transporto priemonė vairuojama vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

3.1.3.2.4. Išmetamosios dujos analizuojamos vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

3.1.3.2.5. Mišriojo ciklo rezultatai pagal B sąlygą registruojami kaip m2.

3.1.3.2.6. Apskaičiuojama visų pagal B sąlygą išmetamų teršalų vidutinė masė g/km (M2):

$$M2 = m2/Dtest2$$

čia Dtest2 – per bandymą, atliktą pagal B sąlygą, nuvažiuotas bendras faktinis atstumas.

3.1.4. Bandymo rezultatai

3.1.4.1. Jeigu bandymai atliekami pagal 3.1.2.3.2.1 punktą, svertinės vertės apskaičiuojamos taip:

$$M = (De \cdot M1 + Dav \cdot M2)/(De + Dav)$$

Čia:

M = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų masė gramais;

M1 = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas visiškai įkrautas;

M2 = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausios įkrovos būsenos (didžiausia iškrova);

De = transporto priemonės elektrinė rida pagal priedėlio 2 dalyje aprašytą metodiką;

Dav = skaičiuotinas vidutinis atstumas, kurį pagal B sąlygą naudojama transporto priemonė nuvažiuoja nuo vieno elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovimo iki kito įkrovimo:

— 4 km, jei tai 1 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris < 150 cc),

— 6 km, jei tai 2 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris 150 cc, Vmax < 130 km/h),

— 10 km, jei tai 3 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris 150 cc, Vmax > 130 km/h).

3.1.4.2. Jeigu bandymai atliekami pagal 3.1.2.3.2.2 punktą, svertinės vertės apskaičiuojamos taip:

$$M = (Dovc \cdot M1 + Dav \cdot M2)/(Dovc + Dav)$$

Čia:

M = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų masė gramais;

M1 = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas visiškai įkrautas;

M2 = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausios įkrovos būsenos (didžiausia iškrova);

Dovc = transporto priemonės OVC sritis pagal priedėlio 2 dalyje aprašytą metodiką;

Dav = skaičiuotinas vidutinis atstumas, kurį pagal B sąlygą naudojama transporto priemonė nuvažiuoja nuo vieno elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovimo iki kito įkrovimo:

— 4 km, jei tai 1 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris < 150 cc),

— 6 km, jei tai 2 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris 150 cc, Vmax < 130 km/h),

— 10 km, jei tai 3 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris 150 cc, Vmax > 130 km/h).

3.2. **Įkraunama iš išorės (OVC) su veikimo režimo jungikliu**

3.2.1. Du bandymai atliekami pagal tokias sąlygas:

3.2.1.1. A sąlyga: bandymas atliekamas visiškai įkrovus elektros energijos kaupimo įtaisą;

3.2.1.2. B sąlyga: bandymas atliekamas, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausios įkrovos būsenos (didžiausia iškrova).

3.2.1.3. Veikimo režimo jungiklis įtaisomas vadovaujantis šia lentele:

Veikimo režimai	— Tik elektra — Hibridinis ([1])	— Tik degalai Hibridinis — Hibridinis ([1])	— Tik elektra — Tik degalai Hibridinis — Hibridinis ([1])	— Hibridinis režimas n … — Hibridinis režimas m
Veikimo režimo jungiklio padėtis pagal A sąlygą (didžiausia įkrova)	Hibridinis ([1])	Hibridinis ([1])	Hibridinis ([1])	Režimas, kuriuo daugiausia naudojama elektra ([2])
Veikimo režimo jungiklio padėtis pagal B sąlygą (didžiausia įkrova)	Hibridinis ([1])	Degalų naudojimas	Degalų naudojimas	Hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojami degalai ([3])

([1]) Jeigu yra daugiau kaip vienas hibridinis režimas, taikoma paskutinėje dešinėje skiltyje nurodyta metodika.
([2]) Hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojama elektra:
hibridinis režimas, kuriuo elektros suvartojama daugiausia iš visų galimų pasirinkti hibridinių režimų, kai bandymai atliekami pagal A sąlygą, nustatomas remiantis gamintojo pateikta informacija, pritarus technikos tarnybai.
([3]) Hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojami degalai:
hibridinis režimas, kuriuo degalų suvartojama daugiausia iš visų galimų pasirinkti hibridinių režimų, kai bandymai atliekami pagal B sąlygą, nustatomas remiantis gamintojo pateikta informacija, pritarus technikos tarnybai.

3.2.2. A sąlyga

3.2.2.1. Jeigu transporto priemonės grynoji elektrinė rida didesnė nei vienas užbaigtas ciklas, gamintojo prašymu I tipo bandymas gali būti atliekamas grynuoju elektriniu režimu, pritarus technikos tarnybai. Šiuo atveju 3.2.2.4.5 punkte nurodyta m1 vertė lygi 0.

3.2.2.2. Procedūra pradedama nuo transporto priemonės elektros energijos kaupimo įtaiso iškrovos.

3.2.2.2.1. Jeigu transporto priemonėje yra grynasis elektrinis režimas, elektros energijos kaupimo įtaisas iškraunamas, kai transporto priemonė važiuoja grynuoju elektriniu režimu (bandymų keliu, ant važiuoklės dinamometro ir kt.) pastoviu greičiu, atitinkančiu 70 % ± 5 % gamintojo nurodyto didžiausio greičio. Iškrovos stabdymas įvyksta vienu iš šių atvejų:

a) kai transporto priemonė nebegali važiuoti greičiu, atitinkančiu 65 % didžiausio greičio;

b) kai standartiniai transporto priemonės prietaisai vairuotojui nurodo sustabdyti transporto priemonę;

c) nuvažiavus 100 km.

3.2.2.2.2. Jeigu grynojo elektrinio režimo transporto priemonėje nėra, elektros energijos kaupimo įtaisas iškraunamas transporto priemonei važiuojant:

a) pastoviu 50 km/h greičiu arba didžiausiu greičiu grynuoju elektriniu transporto priemonės režimu, kol pradeda veikti degalais varomas HEV variklis; arba

b) jei transporto priemonė negali pasiekti pastovaus 50 km/h greičio neužvedus degalais varomo variklio, greitis sumažinamas, kol transporto priemonė galės važiuoti mažesniu pastoviu greičiu, neužvedant degalais varomo variklio, nustatytą laiką arba atstumą (nustato technikos tarnyba ir gamintojas); arba

c) laikantis gamintojo rekomendacijos.

Degalais varomas variklis sustabdomas per 10 sekundžių nuo automatinio užsivedimo.

3.2.2.3. Transporto priemonės kondicionavimas

3.2.2.3.1. Prieš atliekant bandymus, transporto priemonė laikoma patalpoje, kurioje palaikoma palyginti pastovi 293–303 K (20–30 °C) temperatūra. Šis kondicionavimas trunka mažiausiai šešias valandas ir tęsiasi tol, kol variklio alyvos ir, jeigu yra, aušinimo skysčio temperatūra nuo patalpos temperatūros skirsis ne daugiau kaip ± 2 K, visiškai įkrovus elektros energijos kaupimo įtaisą, kaip aprašyta 3.2.2.3.2 punkte.

3.2.2.3.2. Kondicionuojant elektros energijos kaupimo įtaisas įkraunamas taikant priedėlio 2 dalies 4.1.2 punkte nurodytą įprasto naktinio įkrovimo metodiką.

3.2.2.4. Bandymo metodika

3.2.2.4.1. Transporto priemonė užvedama įprastomis vairuotojui skirtomis priemonėmis. Pirmasis ciklas pradedamas variklio užvedimo procedūra.

3.2.2.4.2. Galima taikyti 3.2.2.4.2.1 arba 3.2.2.4.2.2 punkte apibrėžtas bandymo metodikas.

3.2.2.4.2.1. Mėginiai pradedami imti prieš pradedant transporto priemonės užvedimo procedūrą arba ją pradėjus ir baigiami imti, kaip nustatyta taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis (mėginių atrankos pabaiga)).

3.2.2.4.2.2. Mėginiai pradedami imti prieš pradedant transporto priemonės užvedimo procedūrą arba ją pradėjus ir imami per kelis kartotinius bandymų ciklus. Jie baigiami imti pasibaigus galutiniam tuščiosios eigos periodui, kai, remiantis toliau apibrėžtais kriterijais, elektros energijos kaupimo įtaise pasiekiama mažiausios įkrovos būsena (mėginių atrankos pabaiga).

Elektros balansu Q [Ah], matuojamu taikant šio priedėlio 1 dalyje nurodytą metodiką, remiamasi siekiant nustatyti, kada elektros energijos kaupimo įtaise pasiekiama mažiausios įkrovos būsena.

Laikoma, kad energijos kaupimo įtaiso mažiausios įkrovos būsena bandymo ciklo N metu pasiekiama, jeigu elektros balansas bandymo ciklo N + 1 metu neviršija 3 % iškrovos, išreikštos elektros energijos kaupimo įtaiso vardinės talpos (Ah) procentine dalimi esant didžiausiai įkrovai.

Gamintojo prašymu galima atlikti papildomus bandymo ciklus, o jų rezultatus įtraukti į apskaičiavimus, apibrėžtus 3.2.2.4.5 ir 3.2.2.4.6 punktuose, su sąlyga, kad sukauptosios elektros iškrova kiekvienu papildomu bandymo ciklu, palyginti su ankstesniu ciklu, būtų mažesnė.

Tarp ciklų leidžiama atlikti 10 minučių trukmės karštąjį kondicionavimą.

3.2.2.4.3. Transporto priemonė vairuojama vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

3.2.2.4.4. Išmetamosios dujos analizuojamos vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

3.2.2.4.5. Mišriojo ciklo rezultatai pagal A sąlygą registruojami kaip m1. Jeigu bandymai atliekami pagal 3.2.2.4.2.1 punktą, m1 – tai tiesiog vieno užbaigto ciklo rezultatai, išreikšti gramais. Jeigu bandymai atliekami pagal 3.2.2.4.2.2 punktą, m1 – tai užbaigtų N ciklų rezultatų, išreikštų gramais, suma.

$$m1 = \sum_{1}^{N} m_i$$

3.2.2.4.6. Apskaičiuojama visų pagal A sąlygą išmetamų teršalų vidutinė masė g/km (M1):

$$M1 = m1/Dtest1$$

čia Dtest1 – per bandymą, atliktą pagal A sąlygą, nuvažiuotas bendras faktinis atstumas.

3.2.3. B sąlyga

3.2.3.1. Jeigu transporto priemonė gali veikti įvairiais hibridiniais režimais (pvz., sportiniu, ekonomišku, miesto, papildomu miesto ir pan.), jungiklis nustatomas taip, kad transporto priemonė važiuotų hibridiniu režimu, kuriuo daugiausia naudojami degalai (žr. 3.2.1.3 punkto 3 pastabą).

3.2.3.2. Transporto priemonės kondicionavimas

3.2.3.2.1. Transporto priemonės elektros energijos kaupimo įtaisas iškraunamas vadovaujantis 3.2.2.2 punktu.

3.2.3.2.2. Prieš atliekant bandymus, transporto priemonė laikoma patalpoje, kurioje palaikoma palyginti pastovi 293–303 K (20–30 °C) temperatūra. Šis kondicionavimas trunka bent šešias valandas ir tęsiasi tol, kol variklio alyvos ir aušinimo skysčio, jei yra, temperatūra nuo patalpos temperatūros skirsis ne daugiau kaip ± 2 K laipsniais.

3.2.3.3. Bandymo metodika

3.2.3.3.1. Transporto priemonė užvedama įprastomis vairuotojui skirtomis priemonėmis. Pirmasis ciklas pradedamas variklio užvedimo procedūra.

3.2.3.3.2. Mėginiai pradedami imti prieš pradedant transporto priemonės užvedimo procedūrą arba ją pradėjus ir baigiami imti, kaip nustatyta taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis (mėginių atrankos pabaiga)).

3.2.3.3.3. Transporto priemonė vairuojama vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

3.2.3.3.4. Išmetamosios dujos analizuojamos vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

3.2.3.3.5. Mišriojo ciklo rezultatai pagal B sąlygą registruojami kaip m2.

3.2.3.3.6. Apskaičiuojama visų pagal B sąlygą išmetamų teršalų vidutinė masė g/km (M2):

$$M2 = m2/Dtest2$$

čia Dtest2 – per bandymą, atliktą pagal B sąlygą, nuvažiuotas bendras faktinis atstumas.

3.2.4. Bandymo rezultatai

3.2.4.1. Jeigu bandymai atliekami pagal 3.2.2.4.2.1 punktą, svertinės vertės apskaičiuojamos taip:

$$M = (De \cdot M1 + Dav \cdot M2)/(De + Dav)$$

Čia:

M = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų masė gramais;

M1 = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas visiškai įkrautas;

M2 = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausios įkrovos būsenos (didžiausia iškrova);

De = transporto priemonės elektrinė rida pagal priedėlio 2 dalyje aprašytą metodiką;

Dav = skaičiuotinas vidutinis atstumas, kurį pagal B sąlygą naudojama transporto priemonė nuvažiuoja nuo vieno elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovimo iki kito įkrovimo:

— 4 km, jei tai 1 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris < 150 cc),

— 6 km, jei tai 2 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris 150 cc, Vmax < 130 km/h),

— 10 km, jei tai 3 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris 150 cc, Vmax > 130 km/h).

3.2.4.2. Jeigu bandymai atliekami pagal 3.2.2.4.2.2 punktą, svertinės vertės apskaičiuojamos taip:

$$M = (Dovc \cdot M1 + Dav \cdot M2)/(Dovc + Dav)$$

Čia:

M = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų masė gramais;

M1 = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų vidutinė masė gramais, apskaičiuota pagal 3.1.2.3.6 punktą, kai elektros energijos kaupimo įtaisas visiškai įkrautas;

M2 = vieną kilometrą nuvažiavusios transporto priemonės išmestų teršalų vidutinė masė gramais, apskaičiuota pagal 3.2.3.3.6 punktą, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausios įkrovos būsenos (didžiausia iškrova);

Dovc = transporto priemonės OVC sritis pagal priedėlio 2 dalyje aprašytą metodiką;

Dav = skaičiuotinas vidutinis atstumas, kurį pagal B sąlygą naudojama transporto priemonė nuvažiuoja nuo vieno elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovimo iki kito įkrovimo:

— 4 km, jei tai 1 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris < 150 cc),

— 6 km, jei tai 2 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris 150 cc, Vmax < 130 km/h),

— 10 km, jei tai 3 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris 150 cc, Vmax > 130 km/h).

3.3. **Įkraunama iš vidaus (NOVC HEV) be veikimo režimo jungiklio**

3.3.1. Hibridiniu režimu varomos transporto priemonės, įkraunamos iš vidaus (NOVC HEV) be veikimo režimo jungiklio, išbandomos pagal 5 skyriaus I priedą.

3.3.2. Transporto priemonė vairuojama vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

3.4. **Įkraunama iš vidaus (NOVC HEV) su veikimo režimo jungikliu**

3.4.1. Hibridiniu režimu varomos transporto priemonės, įkraunamos iš vidaus (NOVC HEV) su veikimo režimo jungikliu, išbandomos pagal 5 skyriaus I priedą. Jeigu yra keletas hibridinių režimų, bandymas atliekamas režimu, kuris automatiškai nustatomas uždegimo raktelį pasukus į įjungimo padėtį (įprastas režimas). Remdamasi gamintojo pateikta informacija, technikos tarnyba garantuoja, kad visi hibridiniai režimai atitinka ribines vertes.

3.4.2. Transporto priemonė vairuojama vadovaujantis taikytina bandymo metodika (1 priedėlis arba 1a priedėlis).

4. II TIPO BANDYMO METODAI

4.1. Transporto priemonės išbandomos vadovaujantis 2 priedėlyje pateikta bandymo metodika.

1 priedėlio įdėklas

OVC HEV ir NOVC HEV akumuliatoriaus elektros balanso matavimo metodas

1. Tikslas

1.1. Šioje dalyje siekiama aprašyti iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC HEV) ir iš vidaus įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (NOVC HEV) elektros balanso matavimo metodą ir privalomuosius matavimo prietaisus.

2. Matavimo įranga ir prietaisai

2.1. Atliekant 3.1–3.4 punktuose aprašytus bandymus akumuliatoriaus srovė matuojama naudojant gnybtinį arba uždaromąjį srovės keitlį. Srovės keitlio (t. y. srovės jutiklio be duomenų priėmimo įrangos) tikslumas turi būti ne mažesnis kaip 0,5 % išmatuotosios vertės arba 0,1 % didžiausiosios skalės vertės.

Šiam bandymui neturi būti naudojami OEM diagnostiniai badikliai.

2.1.1. Srovės keitiklis montuojamas ant vieno iš laidų, tiesiogiai sujungtų su akumuliatoriumi. Jei įmanoma, gamintojai transporto priemonėje įrengia reikiamus, saugius ir pasiekiamus prijungimo taškus, kad išorine matavimo įranga būtų galima lengvai išmatuoti akumuliatoriaus srovę. Jeigu tai neįmanoma, gamintojas privalo padėti technikos tarnybai įrengti priemones, kuriomis srovės keitiklis pirmiau aprašytu būdu galėtų būti prijungtas prie laidų, prijungtų prie akumuliatoriaus.

2.1.2. Srovės keitiklio išvesties duomenys registruojami ne mažesniu kaip 5 Hz imčių dažniu. Išmatuotoji srovė integruojama pagal laiką ir gaunama išmatuotoji Q vertė ampervalandėmis (Ah).

2.1.3. Temperatūra jutiklio vietoje matuojama ir registruojama tokiu pat imčių dažniu kaip ir srovė, kad ta verte būtų galima pasinaudoti srovės keitlio ir, jei tinka, srovės keitlio išvesties duomenims konvertuoti, siekiant kompensuoti naudojamo įtampos keitlio slinktį.

2.2. Techninei tarnybai pateikiamas matavimo prietaisų (nurodamas gamintojas, modelio Nr., serijos Nr.), kuriuos gamintojas naudojo siekdamas nustatyti, kada, taikant 3.1 ir 3.2 punktuose apibrėžtą bandymo metodiką, buvo pasiekta mažiausios akumuliatoriaus įkrovos būsena, sąrašas ir paskutinio prietaisų kalibravimo datos (kai taikoma).

3. Matavimo procedūra

3.1. Akumuliatoriaus srovė pradedama matuoti prasidedant bandymui, o baigiama iškart po to, kai transporto priemonė pabaigia visą važiavimo ciklą.

2 priedėlio įdėklas

hibridine elektrine jėgos pavara varomų transporto priemonių elektrinės ridos ir hibridine elektrine jėgos pavara varomų transporto priemonių OVC ridos matavimo metodas

1. ELEKTRINĖS RIDOS MATAVIMAS

Taikant šioje dalyje aprašytą bandymo metodą galima matuoti hibridine elektrine jėgos pavara varomų transporto priemonių, įkraunamų iš išorės (OVC HEV), elektrinę ridą (km).

2. MATAVIMO PARAMETRAI, VIENETAI IR TIKSLUMAS

Matavimo parametrai, vienetai ir tikslumas turi būti tokie:

Parametras	Vienetas	Tikslumas	Skiriamoji geba
Laikas	s	+/– 0,1 s	0,1 s
Atstumas	m	+/– 0,1 %	1 m
Temperatūra	°C	+/– 1 °C	1 °C
Greitis	km/h	+/– 1 %	0,2 km/h
Masė	kg	+/– 0,5 %	1 kg
Elektros balansas	Ah	+/– 0,5 %	0,3 %

3. BANDYMO SĄLYGOS

3.1. Transporto priemonės būklė

3.1.1. Transporto priemonės padangos pripučiamos iki transporto priemonės gamintojo nurodyto slėgio aplinkos temperatūros sąlygomis.

3.1.2. Mechaninių judamųjų dalių alyvos klampumas turi atitikti transporto priemonės gamintojo specifikaciją.

3.1.3. Apšvietimo ir šviesos signalizavimo bei pagalbiniai įtaisai išjungiami, išskyrus tuos, kurie būtini bandymams atlikti ir transporto priemonei eksploatuoti dienos metu.

3.1.4. Visos kitiems tikslams nei trauka skirtos energijos kaupimo sistemos įkraunamos iki gamintojo nurodyto didžiausio lygio.

3.1.5. Jeigu akumuliatoriai naudojami už aplinkos temperatūrą aukštesnės temperatūros sąlygomis, vairuotojas turi laikytis transporto priemonės gamintojo rekomenduojamos metodikos, kurią taikant palaikomos normaliosios akumuliatoriaus temperatūros ribos.

Gamintojo atstovas turi turėti galimybę patvirtinti, kad akumuliatoriaus šiluminio valdymo sistema nėra išjungta ar sumažintos galios.

3.1.6. Bandomoji transporto priemonė su joje įrengtais akumuliatoriais per savaitę iki bandymo turi būti nuvažiavusi ne mažiau kaip 300 km.

3.2. Klimatinės sąlygos

Kai bandymai atliekami lauko sąlygomis, aplinkos temperatūra turi būti 5–32 °C. Bandymai patalpose atliekami 20–30 °C temperatūros sąlygomis.

4. VEIKIMO REŽIMAI

Bandymas sudarytas iš šių etapų:

a) akumuliatoriaus pradinio įkrovimo;

b) ciklo atlikimo ir elektrinės ridos matavimo.

Jeigu transporto priemonę reikia perkelti, tarp etapų ji nustumiama į kitą bandymo vietą (neatliekant regeneracinio įkrovimo).

4.1. Akumuliatoriaus pradinis įkrovimas

Akumuliatoriaus įkrovimas sudarytas iš toliau nurodytų procedūrų:

Pastaba. Pradiniu akumuliatoriaus įkrovimu vadinamas pirmasis akumuliatoriaus įkrovimas pristačius transporto priemonę.

Jeigu sujungiami ir vienas po kito atliekami keli bandymai ar matavimai, pirmąjį kartą įkraunama atliekant pradinį akumuliatoriaus įkrovimą; vėliau įkraunama taikant 4.1.2.1 punkte aprašyto įprasto naktinio įkrovimo metodiką.

4.1.1. Akumuliatoriaus iškrova

4.1.1.1. Jei tai iš išorės įkraunama hibridinė elektrinė transporto priemonė (OVC HEV) be veikimo režimo jungiklio, gamintojas sudaro sąlygas matavimams atlikti, kai transporto priemonė važiuoja grynuoju elektriniu režimu. Procedūra pradedama nuo transporto priemonės elektros energijos kaupimo įtaiso iškrovimo, kai važiuojama:

a) pastoviu 50 km/h greičiu, kol pradeda veikti degalais varomas HEV variklis; arba

b) jeigu transporto priemonė negali pasiekti pastovaus 50 km/h greičio neužvedus degalais varomo variklio, greitis mažinamas, kol transporto priemonė galės važiuoti mažesniu pastoviu greičiu, neužvedant degalais varomo variklio nustatytą laiką arba atstumą (turi nustatyti technikos tarnyba ir gamintojas); arba

c) laikantis gamintojo rekomendacijos.

Degalais varomas variklis sustabdomas per 10 sekundžių nuo automatinio užsivedimo.

4.1.1.2. Iš išorės įkraunama hibridinė elektrinė transporto priemonė (OVC HEV) su veikimo režimo jungikliu

4.1.1.2.1. Jeigu transporto priemonėje yra grynasis elektrinis režimas, elektros energijos kaupimo įtaiso iškrova pradedama, kai transporto priemonė važiuoja pastoviu greičiu, atitinkančiu 70 % ± 5 % didžiausio transporto priemonės greičio per trisdešimt minučių, jungiklį nustačius tik į elektrinio režimo padėtį. Iškrovos stabdymas įvyksta vienu iš šių atvejų:

a) kai transporto priemonė negali pasiekti 65 % didžiausio trisdešimties minučių greičio; arba

b) kai standartiniai transporto priemonės prietaisai vairuotojui nurodo sustabdyti transporto priemonę; arba

c) nuvažiavus 100 km.

4.1.1.2.2. Jeigu grynojo elektrinio režimo transporto priemonėje nėra, gamintojas sudaro sąlygas matavimams atlikti, kai transporto priemonė važiuoja grynuoju elektriniu režimu. Elektros energijos kaupimo įtaisas iškraunamas transporto priemonei važiuojant:

a) pastoviu 50 km/h greičiu, kol pradeda veikti degalais varomas HEV variklis; arba

b) jeigu transporto priemonė negali pasiekti pastovaus 50 km/h greičio neužvedus degalais varomo variklio, greitis mažinamas, kol transporto priemonė galės važiuoti mažesniu pastoviu greičiu, neužvedant degalais varomo variklio nustatytą laiką arba atstumą (turi nustatyti technikos tarnyba ir gamintojas); arba

c) laikantis gamintojo rekomendacijos.

Degalais varomas variklis sustabdomas per 10 sekundžių nuo automatinio užsivedimo.

4.1.2. Įprastas naktinis įkrovimas

Jei tai OVC HEV, elektros energijos kaupimo įtaisas įkraunamas laikantis toliau nurodytos metodikos.

4.1.2.1. Įprasto naktinio įkrovimo metodika

Įkraunama:

a) transporto priemonės įkrovikliu, jei jis yra; arba

b) išoriniu gamintojo rekomenduojamu įkrovikliu, laikantis įprasto įkrovimo būdo;

c) 20–30 °C aplinkos temperatūros sąlygomis.

Taikant šią metodiką, netaikomos bet kokio tipo specialiosios automatinės ar rankinės įkrovos, pvz., išlyginamoji įkrova ar priežiūros įkrova. Gamintojas patvirtina, kad per bandymą neprasidės speciali įkrovos procedūra.

4.1.2.2. Įkrovimo pabaiga

Įkrovimo pabaiga atitinka 12 valandų trukmės įkrovimo būseną, išskyrus atvejus, kai standartiniai transporto priemonės prietaisai vairuotojui rodo, jog elektros energijos kaupimo įtaisas dar nėra visiškai įkrautas.

Šiuo atveju, didžiausias laikas = 3.nurodyta akumuliatoriaus talpa (Wh)/maitinimo šaltinis (W)

4.2. Ciklo taikymas ir ridos matavimas

4.2.1. Hibridinės elektrinės transporto priemonės elektrinės ridos nustatymas

4.2.1.1. Važiuoklės dinamometrui taikoma 5 skyriaus II priedo 2 punkte aprašyta bandymų seka ir pavarų perjungimo nuostatos, suderintos pagal 5 skyriaus II priedo 1 priedėlyje pateiktą aprašymą, kol užtikrinama atitiktis bandymo pabaigos kriterijams.

4.2.1.2. Važiuojant grynuoju elektriniu režimu didesniu kaip 50 km/h greičiu arba gamintojo nurodytu didžiausiu greičiu, kai transporto priemonė nepasiekia privalomojo bandymų ciklo pagreičio arba greičio, greičio pedalas visiškai nuspaudžiamas, kol vėl važiuojama atskaitos trajektorija.

4.2.1.3. Siekiant išmatuoti elektrinę ridą, atitiktis bandymo pabaigos kriterijams užtikrinama, kai transporto priemonė negali važiuoti numatyta trajektorija važiuodama grynuoju elektriniu režimu didesniu kaip 50 km/h greičiu arba gamintojo nurodytu didžiausiu greičiu, kai standartiniai transporto priemonės prietaisai vairuotojui nurodo sustabdyti transporto priemonę arba kai elektros energijos kaupimo sistema pasiekia mažiausios įkrovos būseną. Tuomet, neliečiant stabdžių pedalo, transporto priemonė sulėtinama atleidžiant greičio pedalą iki 5 km/h, po to sustabdoma stabdžiais.

4.2.1.4. Žmonių reikmėms patenkinti tarp bandymo sekų leidžiama daryti iki trijų pertraukėlių, kurių bendra trukmė ne ilgesnė kaip 15 minučių.

4.2.1.5. Atlikus bandymą, tik elektros varikliu nuvažiuotas atstumas De kilometrais laikomas hibridinės elektrinės transporto priemonės elektrine rida. Ji suapvalinama vienetų tikslumu.

Kai atliekant bandymą transporto priemonė važiuoja ir elektriniu, ir hibridiniu režimu, grynojo elektrinio veikimo režimo trukmė nustatoma matuojant injektoriams arba uždegikliui tiekiamą srovę.

4.2.2. Hibridinės elektrinės transporto priemonės OVC ridos nustatymas

4.2.2.1. Važiuoklės dinamometrui taikoma 5 skyriaus II priedo 2 punkte aprašyta bandymų seka ir pavarų perjungimo nuostatos, suderintos pagal 5 skyriaus II priedo 1 priedėlyje ar 1a priedėlyje pateiktą aprašą, kol užtikrinama atitiktis bandymo pabaigos kriterijams.

4.2.2.2. Siekiant išmatuoti OVC ridą, atitiktis bandymo pabaigos kriterijams užtikrinama, kai akumuliatorius pasiekia mažiausios įkrovos būseną, vadovaujantis priedėlio 1 dalyje nustatytais kriterijais. Važiuojama, kol pasiekiama galutinė tuščioji eiga.

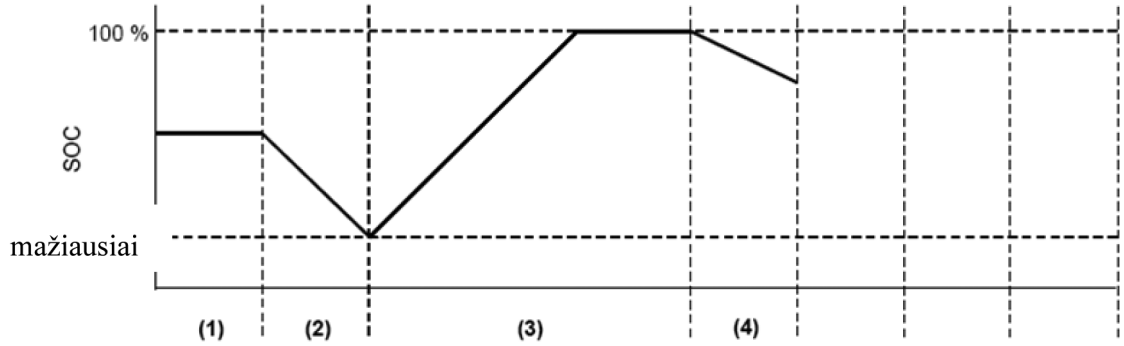
4.2.2.3. Žmonių reikmėms patenkinti tarp bandymo sekų leidžiama daryti iki trijų pertraukėlių, kurių bendra trukmė ne ilgesnė kaip 15 minučių.

4.2.2.4. Atlikus bandymą, bendras nuvažiuotas atstumas kilometrais, suapvalintas iki artimiausio sveiko skaičiaus, laikomas hibridinės elektrinės transporto priemonės OVC rida (Dovc).

3 priedėlio įdėklas

Elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovos būsenos per OVC HEV I tipo bandymą aprašas

I tipo bandymo A sąlyga



A sąlyga:

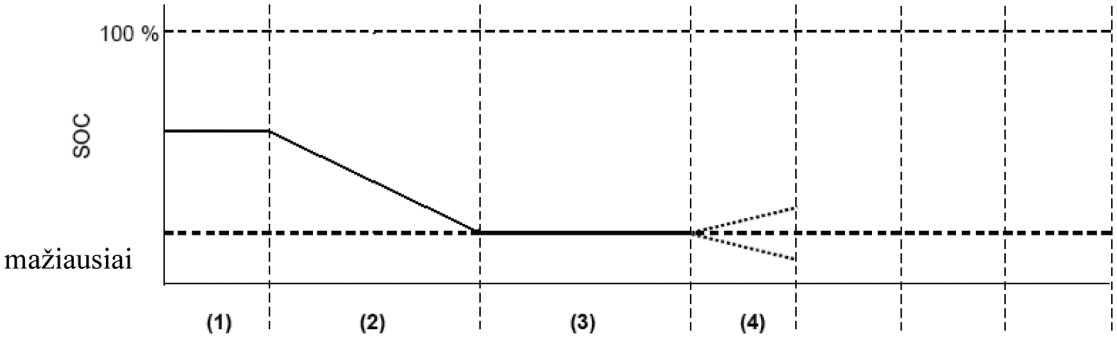
1) pradinė elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovos būsena;

2) iškrova pagal 3 priedėlio 3.1.2.1 ir 3.2.2.2 punktus;

3) įkrova kondicionuojant pagal 3 priedėlio 3.1.2.2.2 ir 3.2.2.3.2 punktus;

4) bandymas pagal 3 priedėlio 3.1.3.2 ir 3.2.2.4 punktus.

I tipo bandymo B sąlyga



B sąlyga:

1) pradinė įkrovos būsena;

2) iškrova pagal 3 priedėlio 3.1.3.1.1 ir 3.2.3.2.1 punktus;

3) kondicionavimas pagal 3 priedėlio 3.1.3.1.2 ir 3.2.3.2.2 punktus;

4) bandymas pagal 3 priedėlio 3.1.3.2 ir 3.2.3.3 punktus.“

II PRIEDAS

DIREKTYVOS 97/24/EB 9 SKYRIAUS III PRIEDO PAKEITIMAS

Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus III priedas iš dalies keičiamas taip:

1) Pridedamas 1.5 punktas:

„1.5. Hibridinė elektrinė transporto priemonė (HEV) – transporto priemonė, kuriai perduodama šių transporto priemonėje esančių sukauptosios energijos šaltinių mechaninės traukos energija:

a) sudeginamų degalų;

b) elektros energijos kaupimo įtaiso (pvz., akumuliatoriaus, kondensatoriaus, smagračio ir (arba) generatoriaus bei kt.).“

2) Įterpiamas 2.1.4.4 punktas:

„2.1.4.4. Hibridinių transporto priemonių bandymai turi būti atliekami 2 kartus:

a) A sąlyga: akumuliatoriai turi būti didžiausios įkrovos būsenos, jeigu yra daugiau nei vienas hibridinis režimas, bandymui parenkamas hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojama elektra;

b) B sąlyga: akumuliatoriai turi būti mažiausios įkrovos būsenos, jeigu yra daugiau nei vienas hibridinis režimas, bandymui parenkamas hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojami degalai.“

3) Įterpiamas 2.1.5.5 punktas:

„2.1.5.5. Laikoma, kad bandant hibridines transporto priemones, 2.1.1 punkte nustatytos ribinės vertės nepažeidžiamos, jeigu 4 rezultatų pagal A sąlygą vidutinis dydis ir 4 rezultatų pagal B sąlygą vidutinis dydis neviršija kategorijai, kuriai priklauso išbandoma transporto priemonė, leidžiamo didžiausio ribinio lygio.

Vidutinė didžiausioji vertė laikoma bandymo rezultatu.“

III PRIEDAS

DIREKTYVOS 97/24/EB 9 SKYRIAUS IV PRIEDO PAKEITIMAS

Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus IV priedas iš dalies keičiamas taip:

1) Pridedamas 1.5 punktas:

„1.5. Hibridinė elektrinė transporto priemonė (HEV) – transporto priemonė, kuriai perduodama šių transporto priemonėje esančių sukauptosios energijos šaltinių mechaninės traukos energija:

a) sudeginamų degalų;

b) elektros energijos kaupimo įtaiso (pvz., akumuliatoriaus, kondensatoriaus, smagračio ir (arba) generatoriaus bei kt.).“

2) Įterpiamas 2.2.4.5 punktas:

„2.2.4.5. Hibridinių transporto priemonių bandymai turi būti atliekami 2 kartus:

a) A sąlyga: akumuliatoriai turi būti didžiausios įkrovos būsenos, jeigu yra daugiau nei vienas hibridinis režimas, bandymui parenkamas hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojama elektra;

b) B sąlyga: akumuliatoriai turi būti mažiausios įkrovos būsenos, jeigu yra daugiau nei vienas hibridinis režimas, bandymui parenkamas hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojami degalai.“

3) Įterpiamas 2.1.5.5 punktas:

„2.2.5.5. Laikoma, kad 2.2.1 punkte nustatytos ribinės vertės nepažeidžiamos, jeigu 4 rezultatų pagal A sąlygą vidutinis dydis ir 4 rezultatų pagal B sąlygą vidutinis dydis neviršija kategorijai, kuriai priklauso išbandoma transporto priemonė, leidžiamo didžiausio ribinio lygio.

Vidutinė didžiausioji vertė laikoma bandymo rezultatu.“