ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2013/60/ЕС НА КОМИСИЯТА

от 27 ноември 2013 година

за изменение за целите на адаптирането към техническия прогрес на Директива 97/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно някои компоненти или характеристики на двуколесните или триколесните моторни превозни средства, Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства и на Директива 2009/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно монтирането на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация на дву- или триколесните моторни превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 97/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1997 г. относно някои компоненти или характеристики на двуколесните или триколесните моторни превозни средства ([1]), и по-специално член 7 от нея,

като взе предвид Директива 2002/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 март 2002 г. относно типовото одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства ([2]), и по-специално член 17 от нея,

като взе предвид Директива 2009/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно монтирането на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация на дву- или триколесните моторни превозни средства ([3]), и по-специално член 4 от нея,

като има предвид, че:

(1) Съюзът е договаряща страна по Спогодбата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) за приемане на еднакви технически предписания за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесни превозни средства, и на условия за взаимно признаване на одобрения, издадени на основата на тези предписания („Ревизирана спогодба от 1958 г.“) ([4]). С цел опростяване на законодателството на Съюза относно одобряването на типа в съответствие с препоръките на окончателния доклад, озаглавен „CARS 21: *Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век*“, е целесъобразно да се изменят директиви на ЕС чрез включването в правото на Съюза и прилагането на допълнителни правила на ИКЕ на ООН в действащото законодателство в областта на одобрението на типа на превозни средства от категория L, без да се намалява нивото на защита. С цел да се намали административната тежест, свързана с процедурите за одобрение на типа, производителите на превозни средства следва да могат да поискат одобряване на типа в съответствие с приложимите правила на ИКЕ на ООН, посочени в член 1 от настоящата директива.

(2) През преходния период до датата, на която Правило № 41 на ИКЕ на ООН относно шума от мотоциклети ([5]) ще стане задължително по силата на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три и четириколесни превозни средства ([6]), е целесъобразно за новите типове превозни средства изискванията относно шума при мотоциклетите, посочени в глава 9 от Директива 97/24/ЕО и в четвъртата серия от изменения на Правило № 41 на ИКЕ на ООН, включително на свързаните с тях гранични стойности на нивото на шума, посочени в приложение 6 към посоченото правило на ООН, да се считат за еквивалентни.

(3) С оглед на прекалено високото ниво на емисиите на въглеводороди и въглероден оксид, произвеждани от превозните средства от категории L1e, L2e, L6e (дву- и триколесни мотопеди и леки четириколесни превозни средства), е целесъобразно да се преразгледат екологичните изпитвания тип I (емисии в отработилите газове след старт при студен двигател) чрез включване на измервания на емисиите, започващи веднага след пускане при студен двигател, така че по-добре да отразяват използването в реални условия и значителната част от замърсяващите емисии, които се произвеждат непосредствено след пускане при студен двигател, докато двигателят загрява. Промените в процедурата на лабораторно изпитване за емисии следва да бъдат отразени в административните разпоредби, по-специално в промените по отношение на данните, вписани в сертификата за съответствие (CoC), и в протокола за резултатите от изпитването за измерване в Директива 2002/24/ЕО.

(4) С цел да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция за всички производители, както и за постигането на еднакви екологични показатели на превозни средства от категориите L1e, L2e и L6e по отношение на емисиите на картерни газове е целесъобразно също така да се изиска от производителя на превозното средство, когато

([1]) ОВ L 226, 18.8.1997 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 124, 9.5.2002 г., стр. 1.
([3]) ОВ L 222, 25.8.2009 г., стр. 1.
([4]) ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 81.
([5]) ОВ L 317, 14.11.2012 г., стр. 1.
([6]) ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52.

кандидатства за ново одобрение на типа, изрично да декларира нулеви емисии от вентилационната система за картерни газове за тези категории превозни средства, което означава, че картерът е добре изолиран и че картерните газове не се изхвърлят пряко в околната атмосфера в течение на целия полезен живот на превозното средство.

(5) С цел да бъдат в съответствие с изискванията на ИКЕ на ООН за монтиране на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация на превозните средства от категория L, както и с цел подобряване на тяхната видимост, новите типове от тези превозни средства следва да бъдат оборудвани със светлини, които се включват автоматично в съответствие с правила на ИКЕ на ООН № 74 (превозни средства от категория L1e) ([1]) и № 53 (мотоциклети от категория L3e) ([2]), или със специални светлини за движение през деня (DRL), които отговарят на съответните изисквания на Правило № 87 на ИКЕ на ООН ([3]). За всички други превозни средства от категория L се монтира система за автоматично включване на устройствата за осветяване или, по избор на производителя, специални дневни светлини, които се включват автоматично.

(6) С настоящата директива следва изрично да се въведат нормите „Евро“ за емисиите от превозните средства от категория L1e, L2e, L6e, които попадат в обхвата на Директива 2002/24/ЕО. В сертификатите за съответствие за превозни средства с одобряване на емисиите, което е в съответствие с предходни разпоредби, следва да продължи да бъде позволено да се посочва нормата „Евро“ за нивата на емисиите на доброволна основа.

(7) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на Техническия комитет за привеждане в съответствие с техническия прогрес,

(8) С цел да се даде възможност за приемането от държавите членки на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, които са необходими, за да се съобразят с настоящата директива до крайния срок, указан в нея, директивата следва да влезе в сила в деня след нейното публикуване,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 97/24/ЕО се изменя, както следва:

1. Член 4, параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. В съответствие с разпоредбите на член 11 от Директива 2002/24/ЕО се признава еквивалентността на изискванията на глава 1 (гуми), глава 2 (устройства за осветяване и светлинна сигнализация), глава 4 (огледала за обратно виждане), приложение III към глава 9 (изисквания за допустимото ниво на шума и изпускателната система за мотоциклети) и глава 11 (предпазни колани), които са приложени към посочената директива, и изискванията на следните правила на ИКЕ на ООН: 30 ([1]), 54 ([2]), 64 ([3]) и 75 ([4]) по отношение на автомобилните гуми, 3 ([5]), 19 ([6]), 20 ([7]), 37 ([8]), 38 ([9]), 50 ([10]), 53 ([11]), 56 ([12]), 57 ([13]), 72 ([14]), 74 ([15]) и 82 ([16]) — по отношение на устройствата за осветяване и светлинна сигнализация, 81 ([17]) — по отношение на огледалата за обратно виждане, 16 ([18]) — по отношение на предпазните колани, и 41 ([19]) — по отношение на излъчвания шум от мотоциклетите.

([1]) ОВ L 166, 18.6.2013 г., стр. 88.
([2]) ОВ L 166, 18.6.2013 г., стр. 55.
([3]) ОВ L 164, 30.6.2010 г., стр. 46.

([1]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 29.
([2]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 53.
([3]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 63.
([4]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 74.
([5]) Документ E/ECE/TRANS/324/ADD 2.
([6]) Документ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 18.
([7]) Документ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 19.
([8]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 36.
([9]) Документ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 37.
([10]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 49.
([11]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 52/Rev.2.
([12]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 55.
([13]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 56.
([14]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 71.
([15]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 73/Rev.2/Amend.1.
([16]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 81.
([17]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 80.
([18]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 15.
([19]) Документ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 40/Rev.2.“

2. Приложения I, II и IV към глава 5 от Директива 97/24/ЕО се изменят в съответствие с приложение I към настоящата директива.

Член 2

Приложения IV и VII към Директива 2002/24/ЕО се изменят в съответствие с приложение II към настоящата директива.

Член 3

Приложения I—VI към Директива 2009/67/ЕО се изменят в съответствие с приложение III към настоящата директива.

Член 4

1. Считано от 1 юли 2014 г., държавите членки отказват издаването на ЕО одобрение на типа за нови типове дву- или триколесни моторни превозни средства, които не отговарят на изискванията на директиви 2002/24/ЕО и 97/24/ЕО, изменени с настоящата директива, на основания, свързани с мерките срещу замърсяването на въздуха и с безопасността при експлоатация.

2. Считано от 1 юли 2014 г., сертификатите за съответствие се издават за превозни средства, които отговарят на изискванията на Директива 97/24/ЕО, изменена с точка 1 от приложение II към настоящата директива.

Член 5

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, не по-късно от 30 юни 2014 г. Те съобщават незабавно на Комисията съответните текстове на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат такива мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 6

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 7

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 27 ноември 2013 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложения I, II и IV към глава 5 от Директива 97/24/ЕО се изменят, както следва:

1) Приложение I към глава 5 се изменя, както следва:

а) точки 2.2—2.2.1.2.2 се заменят със следния текст:

„2.2. **Описание на изпитванията**

2.2.1. Превозно средство от категория L1e, L2e или L6e в съответствие със стандарта за нивата на емисиите Евро 3 се подлага на изпитанията тип I и тип II, така както са описани по-долу.

2.2.1.1. Изпитване от тип I (средна стойност на емисиите на газообразни замърсители в градска зона със задръствания след пускане при студен двигател)

2.2.1.1.1. Изпитваното превозно средство се поставя върху динамометричен стенд, оборудван със спирачка и маховик. Провежда се следната процедура за изпитване:

2.2.1.1.1.1. Изпитване при студен двигател фаза 1 с обща продължителност от 448 секунди, състоящо се от четири елементарни цикъла, се провежда без прекъсване;

2.2.1.1.1.2. Изпитване при загрял двигател фаза 2 следва незабавно след изпитването при студен двигател фаза 1, с обща продължителност от 448 секунди и състоящо се от четири елементарни цикъла. Изпитването при загрял двигател фаза 2 се осъществява без прекъсване;

2.2.1.1.1.3. Всеки елементарен цикъл в изпитването при студен двигател фаза 1 или изпитването при загрял двигател фаза 2 се състои от седем операции (празен ход, ускорение, постоянна скорост, отрицателно ускорение, постоянна скорост, отрицателно ускорение, празен ход). По време на двете фази на изпитването отработилите газове се разреждат с въздух, така че да се получи постоянен обем на потока на сместа.

2.2.1.1.1.4. При изпитването от тип I:

2.2.1.1.1.4.1. Постоянен поток от проби от сместа от отработили газове и разреждащ въздух трябва да бъде събран в торбичка № 1, в която се събират проби през фаза 1 (студен двигател). Постоянен поток от проби от сместа от отработили газове и разреждащ въздух смес се събира в отделна торбичка № 2, в която се събират проби през фаза 2 (загрял двигател). Концентрациите на въглероден оксид, общата маса на въглеводородите, азотните оксиди и въглеродния диоксид в торбички № 1 и № 2 се определят поотделно една след друга;

2.2.1.1.1.4.2. Общият обем на сместа във всяка торбичка се измерва и се сумира, за да се получи общият обем от торбичките;

2.2.1.1.1.4.3. В края на всяка фаза на изпитването се записва действително изминатото разстояние според показанията на сумиращия брояч на оборотите, задвижван от барабана.

2.2.1.1.2. Това изпитване се извършва по метода, описан в допълнение 1. Газовете се събират и анализират в съответствие с определените методи.

2.2.1.1.3. Като се спазват предписанията на точка 2.2.1.1.4 изпитването се извършва три пъти. При всяко от изпитванията общата маса на въглеродния оксид, въглеводородите и азотните оксиди трябва да е по-малка от граничните стойности за Евро 3, посочени в таблицата по-долу.

2.2.1.1.3.1. *Таблица 1*

Гранични стойности на емисиите за Евро 3 за превозни средства от категории L1e, L2e и L6e

Одобряване на типа за компонент и съответствие на производството	
CO (g/km)	HC + NO_x (g/km)
L_1	L_2
1 ([1])	1,2

([1]) За триколесните мотопеди (L2e) и леките четириколесни превозни средства (L6e) граничната стойност за масата на CO е 3,5 g/km.

2.2.1.1.3.2. Въпреки това за всеки от горепосочените замърсители единият от трите получени резултата може да надвишава с до 10 % граничната стойност, предписана за въпросния мотопед, при условие че средноаритметичната стойност от трите резултата е по-ниска от предписаната гранична стойност. В случай че предписаните гранични стойности се надвишават за повече от един замърсител, няма значение дали това превишаване се констатира в рамките на едно и също изпитване или на различни изпитвания.

2.2.1.1.4. Броят на изпитванията, предписан в точка 2.2.1.1.3, се намалява при определените по-долу условия, където с V_1 се означава резултатът от първото изпитване, а с V_2 — резултатът от второто изпитване за всеки от замърсителите, посочени в тази точка.

2.2.1.1.4.1. Само едно изпитване е необходимо, ако за всички разглеждани замърсители $V_1 \leq 0{,}70$ L.

2.2.1.1.4.2. Само две изпитвания са необходими, ако за всички разглеждани замърсители $V_1 \leq 0{,}85$ L и най-малко за един от замърсителите $V_1 > 0{,}70$ L. Освен това за всеки разглеждан замърсител V_2 отговаря на условията $V_1 + V_2 < 1{,}70$ L и $V_2 <$ L.

2.2.1.1.5. Превозно средство от категория L1e, L2e или L6e, което е в съответствие с граничните стойности за Евро 3 при изпитванията, тип I, посочени в точка 2.2.1.1.3.1, и с изискванията за изпитване тип I, посочени в настоящото приложение, се одобрява като съответстващо на изискванията за Евро 3.

2.2.1.2. Изпитване от тип II (емисии на въглероден оксид и неизгорели въглеводороди при работа на празен ход)

2.2.1.2.1. Масата на въглеродния оксид и масата на неизгорелите въглеводороди, отделяни при работа на двигателя на празен ход, се измерват в продължение на една минута.

2.2.1.2.2. Това изпитване се извършва по метода, описан в допълнение 2.“

б) В допълнение 1 точки 4.2—4.2.3 се заменят със следния текст:

„4.2. **Устройство за събиране на газовете**

Оборудването за събиране на газовете се състои от следните елементи (вж. поддопълнения 2 и 3):

4.2.1. Оборудването за събиране на всички отработили газове, отделени по време на изпитването, което поддържа атмосферното налягане на изхода(ите) на изпускателната уредба на мотопеда;

4.2.2. Тръба, свързваща устройството за събиране на отработилите газове и системата за взимане на проби от отработилите газове. Свързващата тръба и оборудването за събиране на газовете са от неръждаема стомана или от друг материал, който не влияе върху състава на събраните газове и е устойчив на температурата на тези газове;

4.2.3. Устройство за засмукване на разредените газове. Това устройство трябва да осигурява постоянен дебит, който да е достатъчен, за да гарантира засмукването на целия поток от отработили газове;“

в) В допълнение 1 точки 4.2.4—4.2.8 се заменят със следния текст:

„4.2.4. Сонда, закрепена за външната страна на устройството за събиране на газовете, която позволява вземането с помощта на помпа, филтър и разходомер на проба от разреждащия въздух с постоянен дебит по време на изпитването;

4.2.5. Сонда, насочена срещу потока разредени газове, която позволява вземането на проба с постоянен дебит от сместа по време на изпитването с помощта, при необходимост, на филтър, разходомер и помпа. Минималният дебит на газовите потоци през двете горепосочени системи за вземане на проби трябва да бъде не по-малко от 150 l/h;

4.2.6. Тримътни кранове, поставени в посочените по-горе контури за вземане на проби, насочващи потока от проби или навън, или към съответните торбички за събиране на проби по време на изпитването;

4.2.7. Непропускливи торбички за проби, в които се събира сместа от отработили газове и разреждащ въздух. Те не се влияят от съответните замърсители и разполагат с достатъчен капацитет, за да не се наруши нормалният дебит на пробите. Има поне една отделна торбичка за вземане на проби (торбичка № 1) за фаза на изпитване 1 (студен двигател) и една отделна торбичка за вземане на проби (торбичка № 2) за фаза на изпитване 2 (загрял двигател);

4.2.7.1. Тези торбички за вземане на проби са с устройство за автоматично затваряне и могат да бъдат свързани бързо и без изпускане или към кръга за вземане на проби, или към кръга за анализ в края на изпитването.

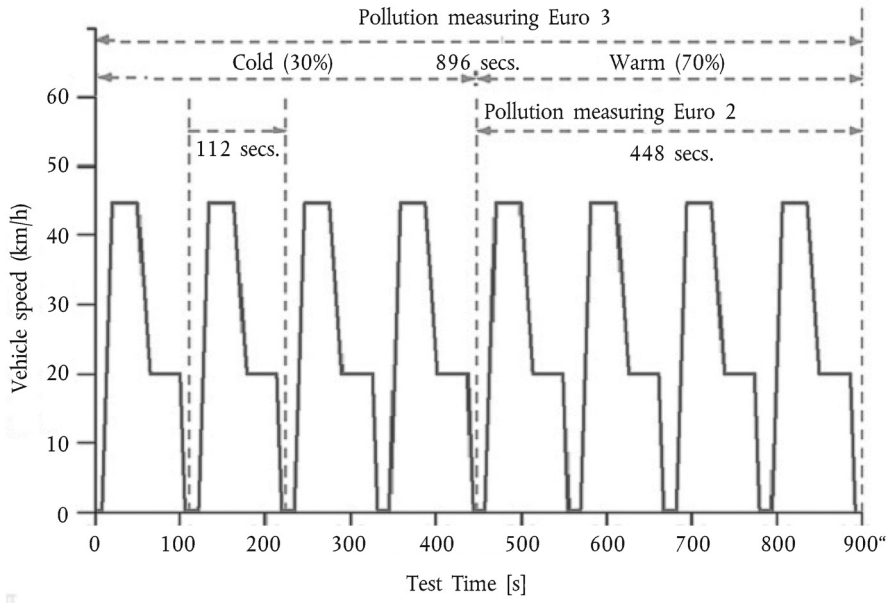
4.2.7.1.1. Устройството за затваряне на торбичка № 1 се затваря 448 секунди след началото на изпитването от тип I.

4.2.7.1.2. Устройството за затваряне на торбичка № 2 се отваря незабавно след затварянето на торбичка № 1 и се затворя отново 896 секунди след началото на изпитването от тип I;

4.2.8. Предвижда се метод за измерване на общия обем на разредените газове, преминали по време на изпитването през устройството за вземане на проби. Системата за разреждане на отработилите газове е в съответствие с изискванията на допълнение 2 към глава 6 от приложение I към Правило № 83 на ИКЕ на ООН.

4.2.9. *Фигура 1*

Вземане на проби от емисиите на замърсител за Евро 3 в сравнение с Евро 2 за превозно средство от категория L1e, L2e или L6e



г) в допълнение 1 се добавя следната точка 4.3.3:

„4.3.3 Оборудването за анализ е в състояние да измерва независимо пробата от сместа от отработили газове и разреждащ въздух, затворена в торбички № 1 и № 2.“

д) в допълнение 1 точки 5.4—5.4.3 се заменят със следния текст:

„5.4. **Привеждане на превозното средство в състояние за изпитване**

5.4.1. Налягането в гумите на изпитваното превозно средство трябва да отговаря на заявеното от производителя за нормална употреба на пътя. Ако диаметърът на барабаните обаче е по-малък от 500 mm, налягането в гумите може да се увеличи с 30—50 %.

5.4.2. Резервоарът(ите) за гориво се източва(т) чрез устройствата за източване и се зарежда(т) с горивото за изпитването, посочено в приложение IV.

5.4.3. Изпитваното превозно се премества в изпитвателната зона и се извършват следните операции:“

е) в допълнение 1 се добавят следните точки 5.4.3.1—5.4.3.5:

„5.4.3.1. Изпитваното превозно средство трябва да се придвижи или избута върху динамометричен стенд и да премине през цикъла на изпитване, определен в точка 2.1. Не е необходимо изпитваното превозно средство да бъде със студен двигател и то може да се използва за задаване на мощността на динамометричния стенд.

5.4.3.2. Отклонението на натоварването върху задвижващото колело трябва да бъде не по-голямо от ± 3 kg от натоварването на превозното средство при нормална употреба на пътя с водач с маса 75 kg ± 5 kg, седящ в изправено положение.

5.4.3.3. Пробни замервания в рамките на изпитвателния цикъл, посочен в точка 2.1, може да се извършват в момента на изпитване, при условие че не се вземат проби от емисиите, с цел да се определи минималната степен на отваряне на дроселната клапа, необходима за поддържането на доброто съотношения скорост-време.

5.4.3.4. Преди да се постави в зоната за естествено охлаждане, изпитваното превозно средство трябва да премине през четири последователни оперативни цикъла, както е посочено в точка 2.1, всеки от които продължава 112 секунди. Този изпитвателен цикъл за привеждане в необходимото състояние се провежда с настройките на динамометричния стенд, посочени в точки 5.1 и 5.2. Не се изисква измерване на емисиите на отработили газове за този изпитвателен цикъл за привеждане в необходимото състояние.

5.4.3.5. В рамките на пет минути от завършване на привеждането в необходимото състояние изпитваното превозно средство се отстранява от динамометричния стенд и се придвижва или избутва в зоната за естествено охлаждане, където се паркира. Външната температура в зоната за естествено охлаждане трябва да бъде поддържана на 298 K ± 5 K. Превозното средство трябва да престои там не по-малко от шест часа и не повече от 36 часа преди изпитването тип I (студен двигател) или докато температурата на маслото в двигателя $T_{Масло}$, температурата на охлаждащата течност $T_{Охлаждаща_течност}$ или температурата в гнездото на запалителната свещ/гарнитурата $T_{ЗС}$ (само за двигатели с въздушно охлаждане) е равна на температурата на въздуха в зоната за естествено охлаждане. В протокола от изпитването се посочват кой от критериите е бил избран.“

ж) в допълнение 1 точки 7.1—7.1.3 се заменят със следния текст:

„7.1. **Вземане на проби**

7.1.1. Вземането на проби започва с началото на изпитването, както е посочено в точка 6.2.2.

7.1.2. Торбички № 1 и № 2 са херметически затворени и се следва последователността на запечатване, определена в точка 4.2.7.1. Те не трябва да се свързват през фаза на изпитване 1 (студен двигател) или фаза на изпитване 2 (загрял двигател).

7.1.3. В края на последния цикъл устройството за събиране на разредените отработили газове и на разреждащия въздух се изключва и отделяните от двигателя газове се изпускат в атмосферата.“

з) в допълнение 1 точка 7.2.4 се заменя със следния текст:

„7.2.4. Концентрациите на HC, CO, NO_x и CO_2 в пробите от разредените отработили газове и в торбичките за събиране на разреждащия въздух се определят от стойностите, които измервателната апаратура показва или регистрира, чрез използването на съответните калибровъчни криви.“

и) в допълнение 1 точки 8—8.4.1 се заменят със следния текст:

„8. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КОЛИЧЕСТВОТО НА ОТДЕЛЕНИТЕ ГАЗООБРАЗНИ ЗАМЪРСИТЕЛИ

8.1. Масата на CO_2 и газообразните замърсители CO, HC, NO_x се определя поотделно за торбички № 1 и № 2 в съответствие с точки 8.2—8.6.

8.2. Масата на въглеродния оксид, отделен по време на изпитването, се определя по следната формула:

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

където:

8.2.1. CO_m е масата на въглеродния оксид, отделен по време на изпитването, изразена в g/km, която се изчислява поотделно за всяка фаза;

8.2.2. S_X е действително изминатото разстояние, изразено в km и получено чрез умножаването на броя на оборотите, отчетени от брояча на оборотите, по обиколката на барабана;

където:

X = 1 за фаза 1 (студен двигател);

X = 2 за фаза 2 (загрял двигател).

8.2.3. d_{CO} е плътността на въглеродния оксид при температура 273,2 K (0 °C) и при налягане от 101,3 kPa ($= 1{,}250 \cdot 10^3$ g/m^3)

8.2.4. CO_c е обемната концентрация на въглеродния оксид в разредените газове, изразена в ppm и коригирана, за да се вземе под внимание замърсяването на разреждащия въздух:

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

където:

8.2.4.1. CO_e е концентрацията на въглероден оксид, изразена в ppm, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка S_a.

8.2.4.2. CO_d е концентрацията на въглероден оксид, изразена в ppm, в пробата от разреждащия въздух, събрана в торбичка S_b.

8.2.4.3. DF е коефициентът, определен в точка 8.6.

8.2.5. V е обемът, изразен в m^3/на фаза, на разредените газове, при базова температура 273,2 K (0 °C) и при базово налягане 101,3 kPa,

$$V = V_0 \cdot \frac{N \cdot (P_a - P_i) \cdot 273{,}2}{101{,}3 \cdot (T_p + 273{,}2)}$$

където:

8.2.5.1. V_0 е обемът на газовете, преминал през помпата P_1 за един оборот, изразен в m^3/оборот. Този обем зависи от разликата в наляганията на входа и на изхода на помпата;

8.2.5.2. N е броят на оборотите на помпата P_1 през четирите елементарни цикъла на изпитването във всяка фаза;

8.2.5.3. P_a е атмосферното налягане, изразено в kPa;

8.2.5.4. P_i е средната стойност, изразена в kPa, по време на изпитването на подналягането на входа на помпата P_1;

8.2.5.5. T_p (°C) е стойността на температурата на разредените газове, измерена на входа на помпата P_1.

8.3. Масата на неизгорелите въглеводороди, отделени в изпускателната уредба на мотопеда по време на изпитването, се определя с помощта на следната формула:

$$HC_m = V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_c}{10^6}$$

където:

8.3.1. HC_m е масата на въглеводородите, отделени по време на изпитването, изразена в g, която се изчислява поотделно за всяка фаза;

8.3.2. S_X е разстоянието, определено в точка 8.2.2;

8.3.3. d_{HC} е плътността на въглеводородите при температура 273,2 K (0 °C) и налягане 101,3 kPa (за бензин (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)) (= 631 g/m^3);

8.3.4. HC_c е концентрацията на разредените газове, изразена в ppm еквивалент на NO и коригирана, за да се вземе под внимание разреждащият въздух:

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

където:

8.3.4.1. HC_e е концентрацията на въглеводороди, изразена в ppm еквивалент на въглерод, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка S_a.

8.3.4.2. HC_d е концентрацията на въглеводороди, изразена в ppm еквивалент на въглерод, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка S_b.

8.3.4.3. DF е коефициентът, определен в точка 8.6.

8.3.5. V е обемът, определен в точка 8.2.5.

8.4. Масата на азотните оксиди, отделени в изпускателната уредба на мотопеда при измерването, се определя с помощта на следната формула:

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

където:

8.4.1. NO_{xm} е масата на азотните оксиди, отделени по време на изпитването, изразена в g, която се изчислява поотделно за всяка фаза;“

й) в допълнение 1 се добавят следните точки 8.4.2—8.6.3:

„8.4.2. S_X е разстоянието, определено в точка 8.2.2;

8.4.3. d_{NO2} е плътността на азотните оксиди в отработилите газове, в еквивалент на NO_2, при температура 273,2 K (0 °C) и при налягане 101,3 kPa (= 2,050 10^3 g/m);

8.4.4. NO_{xc} е концентрацията на азотните оксиди в разредените газове, изразена в ppm и коригирана, за да се вземе под внимание разреждащият въздух:

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

където:

8.4.4.1. NO_{xe} е концентрацията на азотни оксиди, изразена в ppm, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка S_a.

8.4.4.2. NO_{xd} е концентрацията на азотни оксиди, изразена в ppm, в пробата от разреждащия въздух, събрана в торбичка S_b.

8.4.4.3. DF е коефициентът, определен в точка 8.6.

8.4.5. K_h е коефициент на корекция за влажност

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

където:

8.4.5.1. H е абсолютната влажност в грамове вода на kg сух въздух (в g/kg)

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

където:

8.4.5.1.1. U е степента на влажност, изразена в проценти;

8.4.5.1.2. P_d е налягането на наситените водни пари, изразено в kPa, при температурата на изпитването;

8.4.5.1.3. P_a е атмосферното налягане, изразено в kPa;

8.4.6. V е обемът, определен в точка 8.2.5.

8.5. Въглероден диоксид (CO_2)

Масата на въглеродния диоксид, отделен в изпускателната уредба на превозното средство по време на изпитването, се определя с помощта на следната формула:

$$CO_{2m} = V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2C}}{10^2}$$

където:

8.5.1. CO_{2m} е масата на въглеродния диоксид, отделен по време на изпитването, изразена в g, която се изчислява поотделно за всяка фаза;

8.5.2. S_X е разстоянието, определено в точка 8.2.2;

8.5.3. V е обемът, определен в точка 8.2.5.

8.5.4. d_{CO_2} е плътността на въглеродния диоксид при температура 273,2 K (0 °C) и при налягане от 101,3 kPa, $d_{CO2} = 1{,}964 \cdot 10^3$ g/m^3

8.5.5. CO_{2c} е концентрацията на разредените газове, изразена в проценти еквивалент на въглероден диоксид, коригирана, за да се вземе под внимание разреждащият въздух, с помощта на следната формула:

$$CO_{2C} = CO_{2e} - CO_{2d}\left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

където:

8.5.5.1. CO_{2e} е концентрацията на въглероден диоксид, изразена в проценти, в пробата от разредените газове, събрана в торбичка(и) S_A;

8.5.5.2. CO_{2d} е концентрацията на въглероден диоксид, изразена в проценти, в пробата от разреждащия въздух, събрана в торбичка(и) S_B.

8.5.5.3. DF е коефициентът, определен в точка 8.6.

8.6. DF е коефициент, който се изразява със следната формула:

$$DF = \frac{13{,}4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}} \text{ за бензин (E5)}$$

където:

8.6.1. C_{CO_2} = концентрация на CO_2 в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в обемни проценти.

8.6.2. C_{HC} = концентрация на HC в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за вземане на проби, изразена в ppm еквивалент на въглерод;

8.6.3. C_{CO} = концентрация на CO в разредените отработили газове, съдържащи се в торбичката за взимане на проби, изразена в ppm.“

к) в допълнение 1 точка 9. се заменя със следния текст:

„9. Представяне на резултатите от изпитването:

(Усреднените) резултат от фазата при студен двигател се обозначава с R_{X1} (в g), (усреднените) резултат от фазата при загрял двигател се обозначава с R_{X2} (в g). Като се използват тези резултати за емисиите, окончателният резултат R_X (в g/km) от изпитването от тип I се изчислява с помощта на следното уравнение:

$$R_x = \frac{(R_{X_Cold} \cdot 0{,}3 + R_{X_Warm} \cdot 0{,}7)}{S_T} \text{ в g/km}$$

Където:

X = HC, CO, NO_x или CO_2

$R_{HC_Студен}$ = $HC_{маса_фаза_студен_двигател_1}$ (в g) и $R_{HC_Топъл}$ = $HC_{маса_фаза_загрял_двигател_2}$ (в g), вж. формулата в точка 8.3

$R_{CO_Студен}$ = $HC_{маса_фаза_студен_двигател_1}$ (в g) и $R_{CO_Топъл}$ = $CO_{маса_фаза_загрял_двигател_2}$ (в g), вж. формулата в точка 8.2

$R_{NOx_Студен}$ = $NO_{x_маса_фаза_студен_двигател_1}$ (в g) и $R_{NOx_Топъл}$ = $NO_{x–маса_фаза_загрял_двигател_2}$ (в g), вж. формулата в точка 8.4

$R_{CO2–Студен}$ = $CO_{2маса_фаза_студен_двигател_1}$ (в g) и $R_{CO2–Топъл}$ = $CO_{2\ маса_фаза_загрял_двигател_2}$ (в g): вж. формулата в точка 8.5

S_T: общо разстояние на изпитването = S_1 + S_2 действително изминато от изпитваното превозно средство от категория L1e, L2e или L6e във фаза 1 (студен двигател) и във фаза 2 (загрял двигател), от целия цикъл на изпитването.“

л) в допълнение 1 се добавя следната точка 10:

„10. Разход на гориво

Разходът на гориво се изчислява, като се използват резултатите от изпитването от точка 9, както следва:

$$FC = \frac{0{,}118}{D} \cdot [(0{,}848 \cdot R_{HC}) + (0{,}429 \cdot R_{CO}) + (0{,}273 \cdot R_{CO_2})]$$

където:

FC = е разходът на гориво в литри за 100 km

D = е плътността на горивото за изпитването в kg/l при 288,2 K (15 °C).“

м) добавя се следното допълнение 3:

„Допълнение 3

Емисии на картерни газове и тълкуване на резултатите от изпитването за емисиите на CO_2 и за разхода на гориво

1. Превозните средства от категории L1e, L2e и L6e, за които е предоставено одобрение на типа, не трябва да отделят никакви картерни газове. Превозните средства от категория L не трябва да изхвърлят пряко в атмосферата никакви емисии на картерни газове в течение на целия им експлоатационен срок.

2. Тълкуването на резултатите за емисиите на CO_2 и разхода на гориво от изпитване тип I за превозни средства от категории L1e, L2e и L6e.

2.1. Стойностите на CO_2 и разхода на гориво, приети като стойности за одобряване на типа, трябва да отговарят на обявените от производителя, при условие че не се превишават с повече от четири процента от стойността, измерена от техническата служба. Измерената стойност може да бъде по-ниска без ограничения.

2.2. Ако измерената стойност на CO_2 и разходът на гориво надвишават обявените от производителя стойности с повече от четири процента се провежда ново изпитване на същото превозно средство.

2.3. Ако средната стойност от двата резултата от изпитването не превишава обявената от производителя стойност с повече от четири процента, стойността, обявена от производителя, се приема като стойност за одобряването на типа.

2.4. Ако средната стойност от двата резултата от изпитването все още превишава обявената стойност с повече от 4 %, се провежда окончателно изпитване на същото превозно средство. Средната стойност от трите изпитания се приема като стойност за одобряването на типа.“

2) Точка 2.2.1.1.7 от приложение II към глава 5 се изменя, както следва:

„2.2.1.1.7. Регистрираните показания се попълват в съответните раздели на документа, посочен в приложение VII към Директива 2002/24/ЕО. Съответното ниво на емисиите „Евро“ се вписва в точка 46.2 от приложение IV към Директива 2002/24/ЕО в съответствие с правилата, изложени в бележката под линия към посочената точка.“

3) Приложение IV към глава 5 се изменя със следния текст:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ЕТАЛОННИТЕ ГОРИВА

Еталонните горива за бензин (E5) и дизелово гориво (B5) се определят в съответствие с раздел A от приложение IX към Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (*)

(*) ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

1) Приложение IV към Директива 2002/24/ЕО се изменя, както следва:

а) точка 46 се изменя, както следва:

„46. Отработили газове ([11])

46.1. Ниво на емисиите „Евро“: .....(1, 2 или 3) ([12])

46.2. Изпитване тип I: CO:..... g/km HC:. ..... g/km NO_x. ..... g/km HC + NO_x:. ..... g/km ([13])

46.3. Изпитване тип II: CO ([13]): ..... g/min HC ([13]): ..... g/min

CO ([14]): ..... об. %

Видимо замърсяване на атмосферата, предизвикано от двигател със запалване чрез сгъстяване:

коригирана стойност на коефициента на поглъщане:. ..... m^{-1}“

б) добавят се бележки под линия 12, 13 и 14:

„([12]) В зависимост от номера на съответната директива и на последния изменящ акт, приложими към одобрението, съответствие с ниво на емисиите „Евро 1“, „Евро 2“ или „Евро 3“ се определя, както следва:

Посочване на нивото на емисиите „Евро“, по преценка на органа по одобряването, за одобрения, издадени преди следната дата: 11 декември 2013 година.

В таблица 2.2.1.1.3 от приложение I към глава 5 от Директива 97/24/ЕО съответствието с първия ред гранични стойности означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 1“, а съответствието с втория ред гранични стойности означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 2“;

Пълно съответствие с приложение I към глава 5 от Директива 97/24/ЕО, което включва съответствие с ниво на емисиите „Евро 2“ в съчетание с методологията на изпитване, посочена в приложение I към Директива 2013/60/ЕС на Комисията (ОВ L 329, 10.12.2013 г., стр. 15), означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 3“;

В таблица 2.2.1.1.5 от приложение II към глава 5 от Директива 97/24/ЕО, съответствие със:

— редовете гранични стойности в част А от таблица 2.2.1.1.5 относно клас I (< 150 cm^3) и клас II (≥ 150 cm^3) означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 2“;

— редовете гранични стойности в част Б от таблица 2.2.1.1.5 относно клас I (< 150 cm^3) и клас II (≥ 150 cm^3) означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 3“;

— редовете гранични стойности в част В от таблица 2.2.1.1.5 относно клас I (v_{max} < 130 km/h) и клас II (v_{max} ≥ 130 km/h) означава съответствие с ниво на емисиите „Евро 3“.

([13]) Само за превозни средства от категории L1e, L2e и L6e, които са в съответствие с изискванията на Директива 97/24/ЕО, изменена с Директива 2013/60/ЕС.

([14]) За превозните средства от категория L в обхвата на член 1 от Директива 2002/24/ЕО, с изключение на превозните средства от категории L1e, L2e и L6e.“

2) Приложение VII към Директива 2002/24/ЕО се изменя, както следва:

а) точки 2—2.2 се заменят със следния текст:

„2. Резултати от изпитванията за измерване на емисиите

Номер на съответната директива и актовете за нейното изменение, приложими за одобряването на типа. В случай на директива с два или повече етапа на изпълнение, се посочват също така етапът на изпълнение и нивото на емисиите „Евро“:

Вариант/версия: .....

Ниво на емисиите „Евро“ ([1]): .....

2.1. Изпитване тип I

CO:. ..... g/km

HC (3):. ..... g/km

NO_x (3). ..... g/km

HC + NO_x (2): ..... g/km

CO_2 (2): ..... g/km

Разход на гориво (2): ..... l/100 km

2.2. Изпитване тип II

CO (g/min) (2) .....

HC (g/min) (2) .....

CO (об. %) (3) при нормална честота на въртене на празен ход .....

Да се посочи честота на въртене на празен ход (3) (4): .....

CO (об. %) (3) при висока честота на въртене на празен ход .....

Да се посочи честота на въртене на празен ход (3) (4): .....

Температура на маслото в двигателя (3) (5): .....“

б) бележките под линия се изменят, както следва:

„(1) Вж. бележка под линия 12 в приложение IV.

(2) Само за превозните средства от категории L1e, L2e и L6e.

(3) За превозните средства от категория L в обхвата на член 1 от Директива 2002/24/ЕО с изключение на превозните средства от категории L1e, L2e и L6e.

(4) Посочете допустимото отклонение при измерването.

(5) Приложимо само за четиритактовите двигатели.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Приложения I—VI към Директива 2009/67/ЕО се изменят, както следва:

1) Списъкът на приложенията се изменя, както следва:

а) препратките към допълнения 1 и 2 от приложение II се заличават;

б) препратките към допълнения 1 и 2 от приложение IV се заличават.

2) Приложение I се изменя, както следва:

а) в част А се добавят следните точки 16—18:

„16. *дневни светлини*

означава светлини, насочени по посока на движението с цел да се направи превозното средство по-лесно видимо при управление през деня;

17. *система стоп/старт*

означава автоматично спиране и пускане на двигателя с цел намаляване на продължителността на работата на празен ход, с което се намаляват и разходът на гориво и емисиите на замърсители и CO_2;

18. *главен ключ на превозното средство*

означава устройството, чрез което бордовата електронна система на превозното средство бива приведена от изключено състояние, какъвто е случаят на паркирано превозно средство без водач, в нормално работно състояние.“;

б) в част Б точка 10 се заменя със следния текст:

„10. Електрическата схема на свързване трябва да е такава, че предната габаритна светлина или, ако няма предна габаритна светлина, фарът за къса светлина, задната габаритна светлина и осветителят на задния регистрационен номер да могат да се запалват и изгасват само едновременно.

Превозните средства трябва да бъдат оборудвани със:

— дневни светлини; или

— фарове за къси светлини, които се включват автоматично, когато главният ключ на превозното средство е задействан.“;

в) в част Б точка 11 се заменя със следния текст:

„11. Ако няма специални изисквания, електрическата схема на свързване трябва да е такава, че фарът за дълга светлина, фарът за къса светлина и фаровете за мъгла да могат да се запалват само ако светлинните устройства, посочени в точка 10, също са включени. Това условие обаче не се прилага за фара за дълга светлина и фара за къса светлина, когато те се използват за светлинни сигнали, извършвани чрез прекъснато запалване през малък интервал на фара за къса светлина, или чрез прекъснато запалване през малък интервал на фара за дълга светлина, или чрез прекъснато запалване през малък интервал на фара за дълга светлина и фара за къса светлина.“;

г) в част Б се добавят следните точки 15—17:

„15. Превозни средства от категории L1e и L3e могат да бъдат оборудвани с допълнителни задни и странични светлоотразяващи устройства и материали, при условие че те не намаляват ефективността на задължителните устройства за осветяване и светлинна сигнализация. По-специално, допълнителните багажници и торби за седалката могат да бъдат снабдени с отразяващи материали, при условие че те са от същия цвят като устройството за осветяване в съответната част на превозното средство.

16. Превозното средство не се оборудва с допълнителни светлинни източници, които излъчват светлина, която може да се види пряко и/или непряко при нормални условия на управление, освен източници, които служат за осветяване на органите за управление, сигнални устройства и индикаторите или отделението за пътници.

17. Когато задействането на автоматично включващ се преден фар или дневна светлина е свързано с работата на двигател, това следва да се тълкува в смисъл, че е свързано със задействането на главния ключ. По-специално това важи за превозните средства с електрически или други системи за алтернативно задвижване и превозните средства, оборудвани с автоматична система стоп/старт на двигателя.“;

3) Приложение II се изменя, както следва:

а) точки 1—1.2 се заменят със следния текст:

„1. Превозните средства от категория L1e отговарят на всички съответни изисквания на Правило № 74 на ИКЕ на ООН. Превозните средства с максимална конструктивна скорост ≤ 25 km/h отговарят на всички съответни изисквания, както е предписано за превозни средства с максимална конструктивна скорост > 25 km/h.

1.1. Превозните средства от категория L1e, при липса на специфични изисквания за превозните средства от тази категория, трябва да са оборудвани с осветител за задния регистрационен номер.

1.2. При липса на специални изисквания в Правило № 74 на ИКЕ на ООН, превозните средства от категории L1e могат да бъдат оборудвани с дневни светлини, които се задействат вместо автоматично включващи се предни фарове и които са в съответствие с изискванията в точки 6.15—6.15.7 от приложение III.“;

б) допълнения 1 и 2 се заличават;

в) допълнение 3 към приложение II се преномерира като допълнение 1 и препратката към посоченото допълнение в списъка на приложенията се изменя съответно;

г) допълнение 4 към приложение II се преномерира като допълнение 2 и препратката към посоченото допълнение в списъка на приложенията се изменя съответно;

д) в допълнение 2 се добавя следната точка 5.7:

„5.7. Осветител за задния регистрационен номер“;

д) в допълнение 2 точка 6.3 се заменя със следния текст:

„6.3. Дневни светлини: да/не (*)“.

4) Приложение III се изменя, както следва:

а) добавя се следната точка 1.8:

„1.8. Осветител за задния регистрационен номер“;

б) точка 2.3. се заменя със следното:

„2.3. Дневни светлини“;

в) точка 6.1.10 се заменя със следния текст:

„6.1.10. Сигнализатор за затворена ел.верига: задължително, ако е монтиран фар за дълга светлина (синьо немигащо сигнално устройство).“;

г) добавя се следната точка 6.1.11:

„6.1.11. Други изисквания:

— фаровете за дълга светлина на превозни средства, които по принцип се накланят в завои, могат да бъдат оборудвани със система за корекция на хоризонталния наклон (HIAS) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за HIAS, са изпълнени;

— комбинираната стойност на максималния интензитет на всички дълги светлини, които могат да бъдат активирани по едно и също време, не трябва да надвишава 430 000 cd, което съответства на базова стойност 100.“;

д) точка 6.2.3.1 се заменя със следния текст:

„6.2.3.1. По ширина:

— един независим фар за къса светлина може да се монтира над или под, или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на фара за къса светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство; Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— един независим фар за къса светлина, съвместен с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че неговият базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от фара за къса светлина, базовият център на двете светлинни устройства е симетричен спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— два фара за къса светлина, единият от които или и двата са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове трябва да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— когато има два фара за къса светлина, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната широчина не надвишава 400 mm.“;

е) точка 6.2.11 се заменя със следния текст:

„6.2.11. Други изисквания:

— фаровете за къса светлина на превозни средства, които по принцип се накланят в завои, могат да бъдат снабдени със система за корекция на хоризонталния наклон (СКХН) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за СКХН, са изпълнени,

— фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на не повече от 0,8 m над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,0 % и -1,5 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,

— фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на разстояние 0,8—1,0 m над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,0 % и -2,0 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,

— фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на 1,0 m или повече над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,5 % и -2,0 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,

— при фарове за къса светлина, които имат светлинен източник с номинален светлинен поток, ненадвишаващ 2 000 лумена, и първоначален наклон между -1,0 % и -1,5 %, вертикалният наклон се запазва между -0,5 % и -2,5 % при всякакви условия на натоварване. Вертикалният наклон се запазва между -1,0 % и -3,0 %, ако първоначалният наклон е зададен между -1,5 % и -2,0 %. Външно устройство за регулиране може да се използва с цел изпълнение на изискванията, при условие че не са необходими инструменти, различни от тези, които се доставят с превозното средство,

— при фарове за къса светлина, които имат светлинен източник с номинален светлинен поток, надвишаващ 2 000 лумена, и първоначален наклон между -1,0 % и -1,5 %, вертикалният наклон се запазва между -0,5 % и -2,5 % при всякакви условия на натоварване. Вертикалният наклон се запазва между -1,0 % и -3,0 %, ако първоначалният наклон е зададен между -1,5 % и -2,0 %. Устройство за регулиране на предните светлинни устройства може да се използва с цел да се удовлетворят изискванията на настоящата точка, при условие че неговото функциониране е напълно автоматично и времето за реакция е по-малко от 30 секунди.“;

ж) добавя се следната точка 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Условия на изпитване:

— спазването на изискванията относно наклона в точка 6.2.11 се проверява, както следва:

— масата на превозното средство в готовност за движение и допълнителна маса от 75 kg, симулираща присъствието на водач,

— превозно средство в напълно натоварено състояние, като масата е разпределена по такъв начин, че да се постигне максималното натоварване на ос, както е заявено от производителя за това натоварено състояние,

— превозно средство с допълнителна маса от 75 kg, симулираща присъствието на водач, което е допълнително натоварено така, че да се достигне максималното допустимо натоварване на задната ос, обявено от производителя; натоварването на предната ос обаче трябва да бъде възможно най-малко в този случай,

— преди да се извърши измерване превозното средство трябва да се разклати три пъти и след това да се премести напред и назад с най-малко един пълен оборот на колелата.“;

з) точка 6.4.1 се заменя със следния текст:

„6.4.1. Брой:

— една или две, в случай на превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm,

— две, в случай на превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm,

— допълнителна стопсветлина от категория S3 или S4 (т.е. централна високо монтирана стопсветлина) може да бъде монтирана, при условие че са изпълнени всички съответни изисквания на Правило № 48 на ИКЕ на ООН, които се прилагат за монтажа на такива стопсветлини на превозни средства от категория M1.“;

и) точка 6.5.3.1 се заменя със следния текст:

„6.5.3.1. По ширина:

— една независима предна габаритна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на фара за предната габаритна светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— една независима предна габаритна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от предната габаритна светлина, базови центрове на двете светлинни устройства са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— две предни габаритни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— когато има две предни габаритни светлини, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната широчина не надвишава 400 mm.“;

й) точка 6.6.3.1 се заменя със следния текст:

„6.6.3.1. По ширина:

— една задна габаритна светлина се монтира така, че базовият център на задната габаритна светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство,

— две задни габаритна светлини се монтират така, че базови центрове на задните габаритни светлини са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— когато става дума за превозни средства с две задни колела и цялостна ширина, превишаваща 1 300 mm, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната широчина не надвишава 400 mm.“;

к) точка 6.7.3.1 се заменя със следния текст:

„6.7.3.1. По ширина:

— ако има само един заден светлоотражател, той се монтира на превозното средство така, че неговият базов център да е разположен в неговата средна надлъжна равнина,

— ако има два задни светлоотражателя, те се монтират на превозното средство така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо неговата надлъжна средна равнина,

— ако има два задни светлоотражателя, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната широчина не надвишава 400 mm.“;

л) добавят се следните точки 6.15—6.15.7:

„6.15. Дневни светлини

6.15.1. Брой:

— една или две, когато става дума за превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm;

— две, когато става дума за превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm;

6.15.2. Разположение:

— няма специфични изисквания.

6.15.3. Положение:

6.15.3.1. По ширина:

— една независима дневна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на дневната светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— една независима дневна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от дневната светлина, базовият център на двете светлинни устройства е симетричен спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— две дневни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— вътрешните ръбове на светлоизлъчващите повърхности се намират на разстояние най-малко 500 mm един от друг, когато става дума за превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.15.3.2. Във височина:

— минимум на 250 mm и максимум на 1 500 mm над терена.

6.15.3.3. По дължина:

— в предната част на превозното средство. Това изискване се счита за изпълнено, ако излъчваната светлина не причинява неудобства на водача нито пряко, нито косвено, когато се отразява в огледалата за обратно виждане и/или други отразяващи повърхности на превозното средство.

6.15.3.4. Разстояние:

— ако разстоянието между предния пътепоказател и дневната светлина не надвишава 40 mm, електрическата схема на свързване на дневната светлина на съответната страна на превозното средство е такава, че:

— светлината е изключена, или

— нейният светлинен интензитет е намален до ниво, което не надвишава 140 cd,

през целия период (интервал „включен“ и интервал „изключен“) на действие на съответния преден пътепоказател.

6.15.4. Геометрична видимост:

— α = 10° нагоре и 10° надолу;

— β = 20° наляво и надясно, ако има само една дневна светлина;

— β = 20° навън и 20° навътре, ако има две дневни светлини.

6.15.5. Разположение:

— в предната част: могат да се движат в зависимост от ъгъла на завъртане на кормилната уредба.

6.15.6. Електрическа схема на свързване:

— всички дневни светлини трябва да се включват, когато главният ключ е задействан; те обаче могат да остават изключени, ако са изпълнени следните условия:

— при автоматична предавателна кутия — лостът за превключване на предавките е в положение „паркиране“,

— ръчната спирачка е задействана, или

— преди превозното средство да бъде приведено в движение за пръв път след всяко ръчно задействане на главния ключ и системата за задвижване на превозното средство;

— дневните светлини могат да се изключват ръчно; това обаче е възможно само ако скоростта на превозното средство не превишава 10 km/h. Светлините се включват автоматично отново, когато скоростта на превозното средство надвиши 10 km/h или когато превозното средство е изминало повече от 100 m,

— дневните светлини се изключват автоматично, когато:

— превозното средство е спряно посредством главния ключ,

— предните фарове за мъгла са задействани,

— предните светлини са задействани, освен когато се използват за подаване на периодични светлинни предупреждения през кратки интервали от време, както и

— при условия на общо осветление, по-малко от 1 000 lx, ако указаната от скоростомера на превозното средство скорост все още е ясно четлива (например когато осветлението на скоростомера винаги е включено) и превозното средство не е снабдено със зелено немигащо сигнално устройство в съответствие с точка 6.5.9 или специален зелен сигнализатор за затворена ел. верига за дневните светлини, обозначено със съответния символ. В такъв случай късите светлини и с устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се активират автоматично едновременно в рамките на две секунди, след като общата осветеност спадне под 1 000 lx. Ако околните условия на общо осветление впоследствие достигнат равнище от най-малко 7 000 lx, дневните светлини отново се включват автоматично, а късите светлини и с устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се изключват едновременно в рамките на пет до 300 секунди (т.е. изисква се напълно автоматична смяна на светлините, ако за водача не са налице видими признаци и стимули, за да задейства нормалното осветление, когато навън е тъмно).

6.15.7. Сигнализатор за затворена ел.верига:

— незадължителен.“

м) в допълнение 4 се добавя следната точка 5.8:

„5.8. Осветител на задния регистрационен номер.“;

н) в допълнение 4 точка 6.4 се заменя със следния текст:

„6.4. Дневни светлини: да/не (*)“;

5) Приложение IV се изменя, както следва:

а) точка 1 се заменя със следния текст:

„1. Превозните средства от категория L3e отговарят на всички съответни изисквания на Правило № 53 на ИКЕ на ООН с изключение на точка 5.14.9.“;

б) допълнения 1 и 2 се заличават;

в) допълнение 3 към приложение IV се преномерира като допълнение 1 и препратката към посоченото допълнение в списъка на приложенията се изменя съответно;

г) допълнение 4 към приложение IV се преномерира като допълнение 2 и препратката към посоченото допълнение в списъка на приложенията се изменя съответно;

д) в допълнение 2 се добавя следната точка 6.5:

„6.5. Дневни светлини: да/не (*)“.

6) Приложение V се изменя, както следва:

а) добавя се следната точка 2.5:

„2.5. Дневни светлини“;

б) точка 6.1.11 се заменя със следния текст:

„6.1.11. Други изисквания:

— фаровете за дълга светлина на превозни средства, които по принцип се накланят в завои, могат да бъдат снабдени със система за корекция на хоризонталния наклон (HIAS) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за HIAS, са изпълнени,

— комбинираната стойност на максималния интензитет на всички дълги светлини, които могат да бъдат активирани по едно и също време, не трябва да надвишава 430 000 cd, което съответства на базова стойност 100.“;

в) добавят се следните точки 6.13—6.13.7:

„6.13. Дневни светлини

6.13.1. Брой:

— една или две, в случай на превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm,

— две, в случай на превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.13.2. Разположение:

— няма специфични изисквания.

6.13.3. Положение:

6.13.3.1. По ширина:

— една независима дневна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на дневната светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— една независима дневна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от дневната светлина, базовият център на двете светлинни устройства е симетричен спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— две дневни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— вътрешните ръбове на светлоизлъчващите повърхности се намират на разстояние най-малко 500 mm един от друг, когато става дума за превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.13.3.2. Във височина:

— минимум на 250 mm и максимум на 1 500 mm над терена.

6.13.3.3. По дължина:

— в предната част на превозното средство. Това изискване се счита за изпълнено, ако излъчваната светлина не причинява неудобства на водача нито пряко, нито косвено, когато се отразява в огледалата за обратно виждане и/или други отразяващи повърхности на превозното средство.

6.13.3.4. Разстояние:

— ако разстоянието между предния пътепоказател и дневната светлина не надвишава 40 mm, електрическата схема на свързване на дневната светлина на съответната страна на превозното средство е такава, че:

— светлината е изключена, или

— нейният светлинен интензитет е намален до ниво, което не надвишава 140 cd,

през целия период (интервал „включен“ и интервал „изключен“) на действие на съответния преден пътепоказател.

6.13.4. Геометрична видимост:

— α = 10° нагоре и 10° надолу,

— β = 20° наляво и надясно, ако е включена само една дневна светлина,

— β = 20° навън и 20° навътре, ако има две дневни светлини.

6.13.5. Разположение:

— в предната част: могат да се движат в зависимост от ъгъла на завъртане на кормилната уредба.

6.13.6. Електрическа схема на свързване:

— всички дневни светлини трябва да се включват, когато главният ключ е задействан; те обаче могат да остават изключени, ако са изпълнени следните условия:

— при автоматична предавателна кутия — лостът за превключване на предавките е в положение „паркиране“,

— ръчната спирачка е задействана, или

— преди превозното средство да бъде приведено в движение за пръв път след всяко ръчно задействане на главния ключ и системата за задвижване на превозното средство,

— дневните светлини могат да се изключват ръчно; това обаче е възможно само ако скоростта на превозното средство не превишава 10 km/h. Светлините се включват автоматично отново, когато скоростта на превозното средство надвиши 10 km/h или когато превозното средство е изминало повече от 100 m;

— дневните светлини във всички случаи се изключват автоматично, когато:

— превозното средство е спряно чрез главния ключ,

— предните фарове за мъгла са задействани,

— предните светлини са задействани, освен когато се използват за подаване на периодични светлинни предупреждения през кратки интервали от време, както и

— при условия на общо осветление, по-малко от 1 000 lx, ако указаната от скоростомера на превозното средство скорост все още е ясно четлива (например когато осветлението на скоростомера винаги е включено) и превозното средство не е оборудвано със зелено немигащо сигнално устройство в съответствие с точка 6.5.9 или специален зелен сигнализатор за затворена ел. верига за дневните светлини, обозначено със съответния символ. В такъв случай късите светлини и с устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се активират автоматично едновременно в рамките на две секунди, след като общата осветеност спадне под 1 000 lx. Ако околните условия на общо осветление впоследствие достигнат равнище от най-малко 7 000 lx, дневните светлини отново се включват автоматично, а късите светлини и устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се изключват едновременно в рамките на пет до 300 секунди (т.е. изисква се напълно автоматична смяна на светлините, ако за водача не са налице видими признаци и стимули, за да задейства нормалното осветление, когато навън е тъмно).

6.13.7. Сигнализатор за затворена ел.верига:

— незадължително.“;

г) в допълнение 4 се добавя следната точка 6.5:

„6.5. Дневни светлини: да/не (*)“.

7) Приложение VI се изменя, както следва:

а) точка 2.4 се заменя със следния текст:

„2.4. Дневни светлини“;

б) точка 6.1.11 се заменя със следния текст:

„6.1.11. Други изисквания:

— фаровете за дълга светлина на превозни средства, които по принцип се накланят в завои, могат да бъдат снабдени със система за корекция на хоризонталния наклон (HIAS) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за HIAS, са изпълнени,

— комбинираната стойност на максималния интензитет на всички дълги светлини, които могат да бъдат активирани по едно и също време, не трябва да надвишава 430 000 cd, което съответства на базова стойност 100.“;

в) точка 6.2.3.1 се заменя със следния текст:

„6.2.3.1. По ширина:

— един независим фар за къса светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на фара за къса светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— един независим фар за къса светлина, съвместен с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че неговият базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от фара за къса светлина, базовите центрове на двете светлинни устройства са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— два фара за къса светлина, единият от които или и двата са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове трябва да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— когато има два фара за къса светлина, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната широчина не надвишава 400 mm.“;

г) точка 6.2.11 се заменя със следния текст:

„6.2.11. Други изисквания:

— фаровете за къса светлина на превозни средства, които по принцип се накланят в завои, могат да бъдат снабдени със система за корекция на хоризонталния наклон (HIAS) съгласно определението в точка 2.25 от Правило № 53 на ИКЕ на ООН, при условие че всички съответни изисквания на посоченото правило, приложими за HIAS, са изпълнени,

— фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на не повече от 0,8 m над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,0 % и -1,5 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,

— фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на разстояние 0,8—1,0 m над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,0 % и -2,0 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,

— фарове за къса светлина, при които най-ниската точка на светлоизлъчващата повърхност се намира на 1,0 m или повече над земната повърхност, се настройват за първоначален наклон между -1,5 % и -2,0 %. Точната стойност може да бъде обявена от производителя,

— при фарове за къса светлина, които имат светлинен източник с номинален светлинен поток, ненадвишаващ 2 000 лумена, и първоначален наклон между -1,0 и -1,5 %, вертикалният наклон се запазва между -0,5 % и -2,5 % при всякакви условия на натоварване. Вертикалният наклон се запазва между -1,0 % и -3,0 %, ако първоначалният наклон е зададен между -1,5 % и -2,0 %. Външно устройство за регулиране може се използва с цел изпълнение на изискванията, при условие че не са необходими инструменти, различни от тези, които се доставят с превозното средство,

— при фарове за къса светлина, които имат светлинен източник с номинален светлинен поток, надвишаващ 2 000 лумена, и първоначален наклон между -1,0 и -1,5 %, вертикалният наклон се запазва между -0,5 % и -2,5 % при всякакви условия на натоварване. Вертикалният наклон се запазва между -1,0 % и -3,0 %, ако първоначалният наклон е зададен между -1,5 % и -2,0 %. Устройство за регулиране на фаровете може да се използва с цел да се удовлетворят изискванията на настоящия параграф, при условие че неговото функциониране е напълно автоматично и времето за реакция е по-малко от 30 секунди.“;

д) добавя се следната точка 6.2.11.1:

„6.2.11.1. Условия на изпитване:

— спазването на изискванията относно наклона в точка 6.2.11 се проверява, както следва:

— масата на превозното средство в готовност за движение и допълнителна маса от 75 kg, симулираща присъствието на водач,

— превозно средство в напълно натоварено състояние, като масата е разпределена по такъв начин, че да се постигне максималното натоварване на ос, както е заявено от производителя за това натоварено състояние,

— превозно средство с допълнителна маса от 75 kg, симулираща присъствието на водач, което е допълнително натоварено така, че да се достигне максималното допустимо натоварване на задната ос, обявено от производителя; натоварването на предната ос обаче трябва да бъде възможно най-малко в този случай,

— преди да се извърши измерване превозното средство трябва да се разклати три пъти и след това да се премести напред и назад с най-малко един пълен оборот на колелата.“;

е) точка 6.4.1 се заменя със следния текст:

„6.4.1. Брой:

— една или две, в случай на превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm,

— два, в случай на превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm,

— допълнителна стопсветлина от категория S3 или S4 (т.е. централна високо монтирана стопсветлина) може да бъде монтирана, при условие че са изпълнени всички съответни изисквания на Правило № 48 на ИКЕ на ООН, които се прилагат за монтажа на такива стопсветлини на превозни средства от категория M1.“;

ж) точка 6.5.3.1 се заменя със следния текст:

„6.5.3.1. По ширина:

— една независима предна габаритна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на предната габаритна светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— една независима предна габаритна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от предната габаритна светлина, базовите центрове на двете светлинни устройства са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— две предни габаритни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— когато има две предни габаритни светлини, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната широчина не надвишава 400 mm.“;

з) точка 6.6.3.1 се заменя със следния текст:

„6.6.3.1. По ширина:

— една задна габаритна светлина се монтира така, че базовият център на задната габаритна светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство,

— две задни габаритна светлини се монтират така, че базовите центрове на задните габаритни светлини са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— когато става дума за превозни средства с две задни колела и цялостна ширина, превишаваща 1 300 mm, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната широчина не надвишава 400 mm.“;

и) точка 6.12.3.1 се заменя със следния текст:

„6.12.3.1. По ширина:

— ако има само един заден светлоотражател, той се монтира на превозното средство така, че неговият базов център да е разположен в неговата средна надлъжна равнина,

— ако има два задни светлоотражателя, те се монтират на превозното средство така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо неговата средна надлъжна равнина,

— ако има два задни светлоотражателя, страничното разстояние между външните ръбове на светлоизлъчващите повърхности и края на габаритната широчина не надвишава 400 mm.“;

й) добавят се следните точки 6.14—6.14.7:

„6.14. Дневни светлини

6.14.1. Брой:

— една или две, в случай на превозни средства с обща ширина, непревишаваща 1 300 mm,

— две, в случай на превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.14.2. Разположение:

— няма специфични изисквания.

6.14.3. Положение:

6.14.3.1. По ширина:

— една независима дневна светлина може да се монтира над, под или встрани от друго предно светлинно устройство. Ако светлинните устройства са едно над друго, базовият център на дневната светлина е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако тези светлинни устройства са едно до друго, техните базови центрове са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— една независима дневна светлина, съвместена с едно друго предно светлинно устройство, се монтира така, че нейният базов център да е разположен в средната надлъжна равнина на превозното средство. Ако обаче превозното средство е оборудвано с друго предно светлинно устройство, монтирано встрани от дневната светлина, базовите центрове на двете светлинни устройства са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— две дневни светлини, едната от които или и двете са съвместени с друго предно светлинно устройство, се монтират така, че техните базови центрове да са симетрични спрямо средната надлъжна равнина на превозното средство,

— вътрешните ръбове на светлоизлъчващите повърхности се намират на разстояние най-малко 500 mm един от друг, когато става дума за превозни средства с обща ширина, превишаваща 1 300 mm.

6.14.3.2. Във височина:

— минимум на 250 mm и максимум на 1 500 mm над земната повърхност.

6.14.3.3. По дължина:

— в предната част на превозното средство. Това изискване се счита за изпълнено, ако излъчваната светлина не причинява неудобства на водача нито пряко, нито косвено, когато се отразява в огледалата за обратно виждане и/или други отразяващи повърхности на превозното средство.

6.14.3.4. Разстояние:

— ако разстоянието между предния пътепоказател и дневната светлина не надвишава 40 mm, електрическата схема на свързване на дневната светлина на съответната страна на превозното средство е такава, че:

— светлината е изключена, или

— нейният светлинен интензитет е намален до ниво, което не надвишава 140 cd,

през целия период (интервал „включен“ и интервал „изключен“) на действие на съответния преден пътепоказател.

6.14.4. Геометрична видимост:

— α = 10° нагоре и 10° надолу,

— β = 20° наляво и надясно, ако има само една дневна светлина,

— β = 20° навън и 20° навътре, ако има две дневни светлини.

6.14.5. Разположение:

— в предната част: могат да се движат в зависимост от ъгъла на завъртане на кормилната уредба.

6.14.6. Електрическа схема на свързване:

— всички дневни светлини трябва да се включват, когато главният ключ е задействан; те обаче могат да остават изключени, ако са изпълнени следните условия:

— при автоматична предавателна кутия — лостът за превключване на предавките е в положение „паркиране“,

— ръчната спирачка е задействана, или

— преди превозното средство да бъде приведено в движение за пръв път след всяко ръчно задействане на главния ключ и системата за задвижване на превозното средство,

— дневните светлини могат да се изключват ръчно; това обаче е възможно само ако скоростта на превозното средство не превишава 10 km/h. Светлините се включват автоматично отново, когато скоростта на превозното средство надвиши 10 km/h или когато превозното средство е изминало повече от 100 m;

— дневните светлини във всички случаи се изключват автоматично, когато:

— превозното средство е спряно посредством главния ключ,

— предните фарове за мъгла са задействани,

— предните светлини са задействани, освен когато се използват за подаване на периодични светлинни предупреждения през кратки интервали от време, както и

— при условия на общо осветление, по-малко от 1 000 lx, ако указаната от скоростомера на превозното средство скорост все още е ясно четлива (например когато осветлението на скоростомера винаги е включено) и превозното средство не е оборудвано със зелено немигащо сигнално устройство в съответствие с точка 6.5.9 или специален зелен сигнализатор за затворена ел. верига но устройство за дневните светлини, обозначено със съответния символ. В такъв случай късите светлини и устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се активират автоматично едновременно в рамките на две секунди, след като общата осветеност спадне под 1 000 lx. Ако околните условия на общо осветление впоследствие достигнат равнище от най-малко 7 000 lx, дневните светлини отново се включват автоматично, а късите светлини и устройствата за осветяване, които се изискват в точка 11 от раздел Б на приложение I, се изключват едновременно в рамките на пет до 300 секунди (т.е. изисква се напълно автоматична смяна на светлините, ако за водача не са налице видими признаци и стимули, за да задейства нормалното осветление, когато навън е тъмно).

6.14.7. Сигнализатор за затворена ел. верига:

— незадължителен.“;

к) в допълнение 4 точка 6.5 се заменя със следния текст:

„6.5. Дневни светлини: да/не (*)“.