DIREKTYVOS

KOMISIJOS DIREKTYVA 2013/60/ES

2013 m. lapkričio 27 d.

kuria dėl derinimo prie technikos pažangos iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/24/EB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/67/EB dėl apšvietimo ir šviesos signalo įtaisų įrengimo dviratėse arba triratėse motorinėse transporto priemonėse

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 1997 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų ([1]), ypač į jos 7 straipsnį,

atsižvelgdama į 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/24/EB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ([2]), ypač į jos 17 straipsnį,

atsižvelgdama į 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/67/EB dėl apšvietimo ir šviesos signalo įtaisų įrengimo dviratėse arba triratėse motorinėse transporto priemonėse ([3]), ypač į jos 4 straipsnį,

kadangi:

(1) Sąjunga yra Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT EEK) susitarimo dėl suvienodintų techninių normų priėmimo ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti įrengtos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, ir pagal tas normas suteiktų patvirtinimų abipusio pripažinimo sąlygų (pataisytas 1958 m. susitarimas) šalis ([4]). Siekiant supaprastinti Sąjungos tipo patvirtinimo teisės aktus remiantis rekomendacijomis, pateiktomis galutinėje ataskaitoje „CARS 21. Konkurencinga automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje“, tikslinga iš dalies pakeisti ES direktyvas, į Sąjungos teisę įtraukiant papildomas JT EEK taisykles ir jas pritaikant prie galiojančių teisės aktų dėl L kategorijos transporto priemonių tipo patvirtinimo, nesumažinant apsaugos lygio. Siekiant sumažinti administracinę naštą, susijusią su tipo patvirtinimo procedūromis, transporto priemonių gamintojams reikėtų leisti gauti tipo patvirtinimą pagal atitinkamas JT EEK taisykles, nurodytas šios direktyvos 1 straipsnyje;

(2) pereinamuoju laikotarpiu iki tos dienos, kurią JT EEK taisyklė Nr. 41 dėl motociklų skleidžiamo triukšmo ([5]) taps privaloma pagal 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros ([6]), tikslinga naujų tipų transporto priemonių atveju motociklų skleidžiamam triukšmui taikomus reikalavimus, nustatytus pagal Direktyvos 97/24/EB 9 skyrių ir JT EEK taisyklės Nr. 41 4 serijos pakeitimus, įskaitant susijusias garso lygio ribines vertes, nustatytas tos JT EEK taisyklės 6 priede, laikyti lygiaverčiais;

(3) atsižvelgiant į neproporcingai didelį L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonių (dviračių ir triračių mopedų ir lengvųjų keturračių) išmetamą angliavandenilių ir anglies monoksido kiekį, tikslinga patikslinti I tipo aplinkosaugos bandymą (išmetimo vamzdžiu išmetami teršalai po šaltojo užvedimo), įtraukiant teršalų kiekio vertes, išmatuotas iškart po šaltojo užvedimo, siekiant geriau atspindėti faktinį sunaudojimą ir nemažą išmetamų teršalų, išmetamų iškart po šaltojo užvedimo, kol variklis įšyla, kiekį. Administracinėse nuostatose turėtų būti atsižvelgta į išmetamųjų teršalų kiekio laboratorinių bandymų procedūros pokyčius, visų pirma į pokyčius, padarytus atitikties liudijimo įrašuose ir bandymų rezultatų lape pagal Direktyvą 2002/24/EB;

(4) siekiant užtikrinti vienodas veiklos sąlygos visiems gamintojams, taip pat siekiant vienodo L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonių aplinkosauginio veiksmingumo, kiek tai susiję su karterio išmetamųjų dujų kiekiu, taip pat tikslinga prašyti, kad transporto priemonių gamintojai, pateikdami prašymą išduoti naują tipo patvirtinimą, aiškiai nurodytų, kad iš šių kategorijų

([1]) OL L 226, 1997 8 18, p. 1.
([2]) OL L 124, 2002 5 9, p. 1.
([3]) OL L 222, 2009 8 25, p. 1.
([4]) OL L 346, 1997 12 17, p. 81.
([5]) OL L 317, 2012 11 14, p. 1.
([6]) OL L 60, 2013 3 2, p. 52.

transporto priemonių karterio išmetamųjų dujų ventiliacijos sistemų neišmetama teršalų, taigi karteris tinkamai užsandarintas ir karterio dujos nėra tiesiogiai išmetamos į aplinkos orą per visą transporto priemonės eksploatavimo laiką;

(5) siekiant nuosekliai laikytis JT EEK apšvietimo ir šviesos signalo įtaisų įrengimo reikalavimų, taikomų L kategorijos transporto priemonėms, ir pagerinti šių transporto priemonių matomumą, tokiose naujų tipų transporto priemonėse turėtų būti įrengiami automatiškai įsijungiantys žibintai, atitinkantys JT EEK taisyklių Nr. 74 (L1e transporto priemonės) [1] ir Nr. 53 (L3e motociklai) [2] reikalavimus, arba specialūs dienos žibintai, atitinkantys atitinkamus JT EEK taisyklės Nr. 87 [3] reikalavimus. Kitų L kategorijos pakategorių transporto priemonėse įrengiamas automatinis apšvietimo įjungimas arba gamintojo nuožiūra – specialūs automatiškai įsijungiantys dienos žibintai;

(6) šia direktyva L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonėms, kurios patenka į Direktyvos 2002/24/EB taikymo sritį, turėtų būti aiškiai nustatytas euro lygis. Transporto priemonių, kurioms suteiktas išmetamųjų teršalų patvirtinimas pagal ankstesnes nuostatas, atitikties liudijimuose turėtų būti toliau leidžiama savanoriškai nurodyti euro lygį;

(7) šioje direktyvoje nustatytos priemonės atitinka Derinimo su technikos pažanga komiteto nuomonę;

(8) siekiant sudaryti sąlygas valstybėms narėms priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad šios direktyvos būtų laikomasi per nustatytą terminą, ji turėtų įsigalioti kitą dieną po jos paskelbimo,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 97/24/EB iš dalies keičiama taip:

1. Direktyvos 97/24/EB 4 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Pagal Direktyvos 2002/24/EB 11 straipsnio nuostatas pripažįstamas 1 skyriaus (padangos), 2 skyriaus (apšvietimo ir šviesos signalo įtaisai), 4 skyriaus (galinio vaizdo veidrodžiai), 9 skyriaus III priedo (leistino motociklų skleidžiamo garso lygio ir dujų išmetimo sistemos reikalavimai) bei šios direktyvos priedo 11 skyriaus (saugos diržai) reikalavimų ir reikalavimų, išdėstytų JT EEK taisyklėse Nr. 30 [1], 54 [2], 64 [3] ir 75 [4] dėl padangų, 3 [5], 19 [6], 20 [7], 37 [8], 38 [9], 50 [10], 53 [11], 56 [12], 57 [13], 72 [14], 74 [15] ir 82 [16] apšvietimo ir šviesos signalo įtaisų, 81 [17] dėl galinio vaizdo veidrodžių, 16 [18] dėl saugos diržų ir 41 [19] dėl motociklų skleidžiamo triukšmo reikalavimų lygiavertiškumas.

[1] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 29.
[2] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 53.
[3] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 63.
[4] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 74.
[5] E/ECE/TRANS/324/ADD 2.
[6] E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 18.
[7] E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 19.
[8] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 36.
[9] E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 37.
[10] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 49.
[11] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD52/Rev.2.
[12] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 55.
[13] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 56.
[14] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 71.
[15] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD73/Rev.2/Amend.1.
[16] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 81.
[17] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 80.
[18] E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 15.
[19] E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.40/Rev.2.“

2. Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I, II ir IV priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos I priedą.

2 straipsnis

Direktyvos 2002/24/EB IV ir VII priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos II priedą.

3 straipsnis

Direktyvos 2009/67/EB I–VI priedai iš dalies keičiami pagal šios direktyvos III priedą.

4 straipsnis

1. Nuo 2014 m. liepos 1 d. valstybės narės atsisako suteikti direktyvų 2002/24/EB ir 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 taršos mažinimo priemonėmis ar funkcine sauga.

2. Nuo 2014 m. liepos 1 d. transporto priemonėms, kurios atitinka Direktyvos 97/24/EB, iš dalies pakeistos šios direktyvos II priedo 1 punktu, nuostatas, bus išduodami atitikties liudijimai.

5 straipsnis

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2014 m. birželio 30 d. priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

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

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

[1] OL L 166, 2013 6 18, p. 88.
[2] OL L 166, 2013 6 18, p. 55.
[3] OL L 164, 2013 6 30, p. 46.

6 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.*

7 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2013 m. lapkričio 27 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
José Manuel BARROSO

I PRIEDAS

Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I, II ir IV priedai iš dalies keičiami taip:

1) Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2.2–2.2.1.2.2 punktai pakeičiami taip:

„2.2. **Bandymų aprašas**

2.2.1. L1e, L2e arba L6e kategorijų transporto priemonėms, kurios atitinka Euro 3 išmetamųjų teršalų kiekio standartą, taikomi I ir II tipo bandymai, kaip nurodyta toliau:

2.2.1.1. I tipo bandymas (vidutinio išmetamų dujų teršalų kiekio apgyvendintoje miesto zonoje po šaltojo užvedimo tikrinimas)

2.2.1.1.1. Bandoma transporto priemonė pastatoma ant važiuoklės dinamometro su stabdžiu ir smagračiu. Atliekama ši bandymo procedūra:

2.2.1.1.1.1. Atliekamas nepertraukiamas 448 sekundžių trukmės 1 šaltojo užvedimo bandymo etapas, sudarytas iš keturių paprastųjų ciklų;

2.2.1.1.1.2. Po 1 šaltojo užvedimo bandymo etapo nedelsiant atliekamas iš viso 448 sekundžių trukmės 2 karštojo užvedimo bandymo etapas, sudarytas iš keturių paprastųjų ciklų. 2 karštojo užvedimo bandymo etapas atliekamas nepertraukiamai;

2.2.1.1.1.3. Kiekvieną 1 šaltojo užvedimo bandymo etapo arba 2 karštojo užvedimo bandymo etapo paprastąjį ciklą sudaro septynios operacijos (tuščioji eiga, greitėjimas, pastovus greitis, lėtėjimas, pastovi būsena, lėtėjimas ir tuščioji eiga). Abiem šaltojo užvedimo ir karštojo užvedimo bandymo etapais išmetamosios dujos skiedžiamos šviežiu oru, siekiant užtikrinti, kad mišinio nuotėkis išliktų pastovus.

2.2.1.1.1.4. Atliekant I tipo bandymą:

2.2.1.1.1.4.1. 1 šaltojo užvedimo bandymo etapu maiše Nr. 1 renkamas ištisinis išmetamųjų dujų ir įmaišomo oro mišinio mėginių srautas. Antruoju karštojo užvedimo bandymo etapu atskirame maiše Nr. 2 renkamas ištisinis išmetamųjų dujų ir įmaišomo oro mišinio mėginių srautas. Anglies monoksido, visų angliavandenilių, azoto oksidų ir anglies dioksido koncentracija maiše Nr. 1 ir maiše Nr. 2 nustatoma atskirai viena po kitos;

2.2.1.1.1.4.2. Kiekvieno maišo mišinio tūris išmatuojamas ir susumuojamas, siekiant apskaičiuoti bendrą maišų tūrį;

2.2.1.1.1.4.3. Kiekvieno bandymo etapo pabaigoje pagal voleliu sukamo kaupiamojo sūkių skaitiklio parodymus nustatomas tikrasis nuvažiuotas atstumas.

2.2.1.1.2. Bandymas atliekamas 1 priedėlyje apibūdintu būdu. Dujos surenkamos ir analizuojamos pagal išdėstytus metodus.

2.2.1.1.3. Pagal 2.2.1.1.4 punkto sąlygas bandymas atliekamas tris kartus. Bendra anglies monoksido, angliavandenilių ir azoto oksidų masė, nustatyta kiekvieno bandymo metu, neturi viršyti Euro 3 ribinių verčių, pateiktų tolesnėje lentelėje.

2.2.1.1.3.1. *1 lentelė*

L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonių Euro 3 išmetamųjų teršalų ribinės vertės

Sudėtinės dalies tipo patvirtinimas ir gamybos atitiktis	
CO (g/km)	HC + NO_x (g/km)
L_1	L_2
1 ([1])	1,2

([1]) CO kiekio ribinė vertė triračių mopedų (L2e) ir lengvųjų keturračių (L6e) atveju yra 3,5 g/m.

2.2.1.1.3.2. Vis dėlto vieno iš trijų bandymų metu išmatuotas vienos iš minėtų teršalų kiekis gali viršyti nagrinėjamam mopedui nustatytą ribinę vertę ne daugiau negu 10 %, jeigu tų trijų bandymo duomenų aritmetinis vidurkis yra mažesnis už nustatytą ribinę vertę. Jeigu išmatuotas ribines vertes viršija daugiau negu vienas teršalas, neturi reikšmės, ar tai atsitinka per tą patį, ar per skirtingus bandymus.

2.2.1.1.4. 2.2.1.1.3 punkte nurodytas bandymų skaičius toliau apibūdintomis sąlygomis mažinamas, jeigu V_1 yra pirmojo bandymo rezultatas, o V_2 – antrojo bandymo rezultatas kiekvieno teršalo, nurodyto tame punkte, atžvilgiu.

2.2.1.1.4.1. Jeigu visų minėtų teršalų $V_1 \leq 0{,}70$ L, reikalingas tik vienas bandymas.

2.2.1.1.4.2. Jeigu visų minėtų teršalų $V_1 \leq 0{,}85$ L ir jeigu bent vieno teršalo $V_1 > 0{,}70$ L, reikalingi tik du bandymai. Be to, kiekvieno minėto teršalo V_2 toks, kad $V_1 + V_2 < 1{,}70$ L ir $V_2 <$ L.

2.2.1.1.5. L1e, L2e arba L6e kategorijos transporto priemonė, kuri atitinka Euro 3 I tipo bandymo ribines vertes, išdėstytas 2.2.1.1.3.1 punkte, ir I tipo bandymo reikalavimus, išdėstytus šiame priede, tvirtinama kaip atitinkanti Euro 3 reikalavimus.

2.2.1.2. II tipo bandymas (tuščiąja eiga dirbančio variklio išmetamo anglies monoksido ir nesudegusių angliavandenilių kiekio bandymas).

2.2.1.2.1. Anglies monoksido ir nesudegusių angliavandenilių, išmetamų tuščiąja eiga dirbančio variklio, kiekis matuojamas vieną minutę.

2.2.1.2.2. Šis bandymas atliekamas 2 priedėlyje apibūdintu būdu.“

b) 1 priedėlio 4.2–4.2.3 punktai pakeičiami taip:

„4.2. **Dujų surinkimo įranga**

Dujų surinkimo įrangą sudaro šios sudėtinės dalys (žr. 2 ir 3 įdėklus):

4.2.1. įtaisas, surenkantis visas bandymo metu pasigaminusias išmetamąsias dujas, mopedo išmetimo vamzdyje (-iuose) nuolat išlaikantis atmosferos slėgį;

4.2.2. vamzdelis, jungiantis išmetamųjų dujų surinkimo įrangą ir išmetamųjų dujų mėginių ėmimo sistemą; šis jungiamasis vamzdelis ir išmetamųjų dujų surinkimo įranga yra pagaminti iš nerūdijančio plieno arba iš kitos medžiagos, kuri nekeičia surenkamų dujų sudėties ir yra atspari jų temperatūrai;

4.2.3. įtaisas praskiestoms dujoms susiurbti. Šis įtaisas sukuria pastovų srautą, užtikrinantį visų išmetamųjų dujų įsiurbimą;“

c) 1 priedėlio 4.2.4–4.2.8 punktai pakeičiami taip:

„4.2.4. mėginių ėmimo zondas, pritvirtintas prie dujų surinkimo įtaiso išorės, aprūpintas siurbliu, filtru ir srauto matuokliu, bandymo metu įsiurbiantis vienodo tūrio įmaišomo oro mėginius;

4.2.5. mėginių ėmimo zondas, nukreiptas priešinga praskiestų dujų srautui kryptimi, bandymo metu imantis mišinio mėginius, prireikus panaudodamas filtrą, srauto matuoklį ir siurblį; dujų debitas į dvi pirmiau apibūdintas mėginių ėmimo sistemas turi būti ne mažesnis kaip 150 l/h;

4.2.6. trijų krypčių vožtuvai pirmiau apibūdintose mėginių ėmimo linijose, bandymo metu galintys nukreipti mėginių srautą arba į atmosferą, arba į atitinkamus mėginių maišus;

4.2.7. hermetiški mėginių ėmimo maišai išmetamųjų dujų ir įmaišomo oro mišiniui surinkti; maišai turi nereaguoti su teršalais ir būti pakankamai talpūs, kad netrikdytų normalaus mėginių ėmimo proceso. Šaltojo užvedimo bandymo 1 etapo reikmėms naudojamas bent vienas atskiras mėginių surinkimo maišas (maišas Nr. 1), karštojo užvedimo bandymo 2 etapo reikmėms taip pat naudojamas bent vienas atskiras mėginių surinkimo maišas (maišas Nr. 2);

4.2.7.1. kiekvienas mėginių maišas yra su automatiniu sandarinimo įtaisu, kuris, bandymui pasibaigus, gali būti greitai ir sandariai užvertas, nesvarbu, ar maišai būtų prijungti prie mėginių ėmimo linijos, ar analizės įrangos linijos;

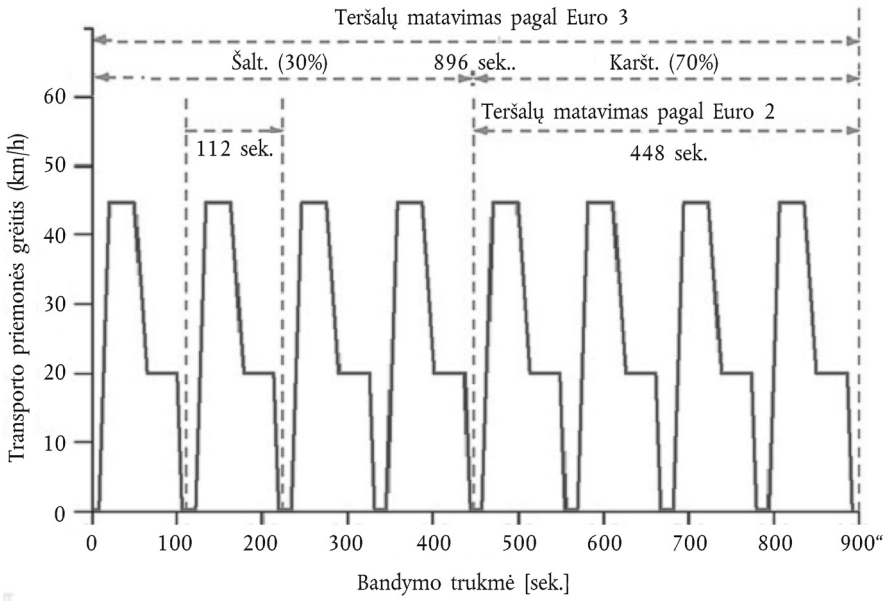
4.2.7.1.1. maišo Nr. 1 sandarinimo įtaisas užsidaro po 448 sekundžių nuo I tipo bandymo pradžios;

4.2.7.1.2. maišo Nr. 2 sandarinimo įtaisas atsidaro iš karto po to, kai užsidaro maišas Nr. 1, ir užsidaro po 896 sekundžių nuo 1 tipo bandymo pradžios;

4.2.8. turi būti taikomas metodas, leidžiantis išmatuoti visą oro ir dujų mišinio, bandymo metu pratekėjusio per mėginių ėmimo įtaisą, tūrį. Išmetamųjų teršalų skiedimo sistema atitinka JT EEK taisyklės Nr. 83 6 skyriaus 2 priedėlio reikalavimus;

4.2.9. *1 pav*

Išmetamų teršalų mėginių ėmimas (Euro 3), palyginti su Euro 2 L1e, L2e arba L6e kategorijos transporto priemonių atveju



d) 1 priedėlyje įterpiamas 4.3.3 punktas:

„4.3.3 Naudojant analizės įrangą maiše Nr. 1 ir maiše Nr. 2 esančius išmetamųjų dujų ir įmaišomo oro mišinio mėginius galima išmatuoti atskirai.“

e) 1 priedėlyje 5.4–5.4.3 punktai pakeičiami taip:

„5.4. **Bandomos transporto priemonės kondicionavimas**

5.4.1. Bandomos transporto priemonės padangų slėgis yra toks, kokį gamintojas nurodo įprastinio naudojimo kelyje reikmėms. Tačiau, jeigu volų skersmuo yra mažesnis negu 500 mm, slėgį padangose galima padidinti 30–50 %.

5.4.2. Degalų bakas (-ai) ištuštinamas (-i) pro numatytą vamzdį ir pripilamas (-i) bandymo degalų, nurodytų IV priede.

5.4.3. Bandoma transporto priemonė perkeliama į bandymo vietą ir atliekamos šios operacijos:“

f) 1 priedėlyje įterpiami 5.4.3.1–5.4.3.5 punktai:

„5.4.3.1. Bandoma transporto priemonė užvežama arba užstumiama ant važiuoklės dinamometro ir atliekamas 2.1 punkte nurodytas bandymo ciklas. Bandoma transporto priemonė neturi būti šalta ir gali būti panaudota dinamometro galiai nustatyti.

5.4.3.2. Varomajam ratui tenkanti apkrova, neviršijanti ± 3 kg paklaidos, sutampa su apkrova, tenkančia jam normaliomis eksploatacijos sąlygomis, kai ant transporto priemonės vertikaliai sėdi 75 kg ± 5 kg svorio vairuotojas.

5.4.3.3. Bandymo operacijos per 2.1 punkte nurodytą bandymo ciklą gali būti atliekamos bandymo punktuose, jeigu neimamas išmetamųjų dujų mėginys, siekiant nustatyti mažiausią droseliavimą, reikalingą tinkamam greičio ir laiko santykiui išlaikyti.

5.4.3.4. Prieš bandomą transporto priemonę nukeliant į stabilizavimo vietą, kaip nustatyta 2.1 punkte, vienas po kito atliekami keturi jos darbo ciklai, trunkantys po 112 sekundžių. Šis kondicionavimo bandymo ciklas atliekamas naudojant 5.1 ir 5.2 punktuose nurodytus dinamometro nustatymus. Šiuo kondicionavimo bandymo ciklo metu pro išmetamąjį vamzdį išmetamų teršalų matuoti nereikalaujama.

5.4.3.5. Praėjus penkioms minutėms nuo kondicionavimo pabaigos, bandoma transporto priemonė nuimama nuo dinamometro ir nuvežama arba nustumiama stovėti į stabilizavimo vietą. Aplinkos temperatūra stabilizavimo vietoje kontroliuojama ir siekia 298 K ± 5 K. Transporto priemonė laikoma ne mažiau negu šešias valandas ir ne ilgiau negu 36 valandas iki šaltojo užvedimo I tipo bandymo arba kol variklio alyvos temperatūra (T_{Oil}), aušalo temperatūra ($T_{Coolant}$) arba žvakės lizdo / tarpiklio temperatūra (T_{SP}) (tik oru aušinamų variklių) tampa lygi stabilizavimo vietos oro temperatūrai. Bandymo ataskaitoje nurodoma, kurie kriterijai atrinkti.“

g) 1 priedėlyje 7.1–7.1.3 punktai pakeičiami taip:

„7.1. **Mėginių ėmimas**

7.1.1. Mėginiai pradedami imti tuojau pat, kai tik prasideda bandymas, kaip nurodyta 6.2.2 punkte.

7.1.2. Maišai Nr. 1 ir Nr. 2 hermetiškai užsandarinami, jiems taikoma 4.2.7.1 punkte išdėstyta sandarinimo seka. Šaltojo užvedimo bandymo 1etape arba karštojo užvedimo bandymo 2 etape jie nesujungiami.

7.1.3. Baigiantis paskutiniam ciklui, praskiestas išmetamąsias dujas ir įmaišomą orą surenkantis įrenginys uždaromas, o variklio gaminamoms išmetamosioms dujoms leidžiama tekėti į aplinką.“

h) 1 priedėlyje 7.2.4 punktas pakeičiamas taip:

„7.2.4. HC, CO ir NOx bei CO_2 koncentracija praskiestų išmetamųjų dujų mėginiuose ir maišuose, kuriuose renkamas įmaišomas oras, nustatoma pagal matavimo įrangos rodomas arba įrašytas vertes, pritaikius atitinkamas kalibravimo kreives.“

i) 1 priedėlyje 8–8.4.1 punktai pakeičiami taip:

„8. IŠMETAMŲ DUJINIŲ TERŠALŲ KIEKIO NUSTATYMAS

8.1. CO_2 ir dujinių teršalų CO, HC, NOx kiekiai maišuose Nr. 1 ir Nr. 2 nustatomi atskirai pagal 8.2–8.6 punktus.

8.2. Anglies monoksido, išmesto bandymo metu, kiekis apskaičiuojamas pagal formulę:

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

kai:

8.2.1. CO_m yra anglies monoksido, išmesto bandymo metu, kiekis, išreikštas g/km, apskaičiuotinas kiekviename etape atskirai;

8.2.2. S_X yra realiai nuvažiuotas atstumas, išreikštas km, gaunamas padauginus sūkių skaitiklio parodytą skaičių iš volo apskritimo ilgio,

kai:

šaltojo užvedimo bandymo 1 etape X = 1;

karštojo užvedimo bandymo 2 etape X = 2;

8.2.3. d_{CO} yra anglies monoksido tankis 273,2 K (0 °C) temperatūroje ir esant 101,3 kPa (= 1,250 · 10^3 g/m^3) slėgiui;

8.2.4. CO_c yra anglies monoksido tūrinė koncentracija praskiestose dujose, išreikšta dalelių, esančių viename milijone atitinkamo mišinio dalelių, skaičiumi (mln. d.) su pataisa, atsižvelgiant į įmaišomo oro užterštumą:

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

kai:

8.2.4.1. CO_e yra anglies monoksido koncentracija praskiestų dujų mėginyje, surinktame maiše S_a, išreikšta dalelių, esančių viename milijone mišinio dalelių, skaičiumi (mln. d.);

8.2.4.2. CO_d yra anglies monoksido koncentracija įmaišomo oro mėginyje, surinktame maiše S_b, išreikšta dalelių, esančių viename milijone mišinio dalelių, skaičiumi (mln. d.);

8.2.4.3. DF yra koeficientas, apibrėžtas 8.6 punkte.

8.2.5. V yra atskiestų dujų tūris, išreikštas m^3 per etapą, kai atskaitos temperatūra yra 273,2 K (0 °C), o atskaitos slėgis – 101,3 kPa:

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

kai:

8.2.5.1. V_0 yra dujų kiekis, kurį išstumia siurblys P_1 per vieną sūkį, išreikštas m^3 per vieną sūkį. Šis kiekis yra slėgių skirtumo tarp paties siurblio įleidimo ir išleidimo taktų funkcija;

8.2.5.2. N yra siurblio P_1 sūkių skaičius per kiekvieno etapo keturis paprastuosius bandymo ciklus;

8.2.5.3. P_a yra atmosferos slėgis, išreikštas kPa;

8.2.5.4. P_i yra slėgio kritimo siurblio P_1 įleidimo angoje vidutinė vertė, išreikšta kPa;

8.2.5.5. T_p (°C) – siurblio P_1 įleidimo angoje išmatuotos atskiestų dujų temperatūros vidutinė vertė.

8.3. Nesudegusių angliavandenilių, kuriuos bandymo metu išmeta mopedas, kiekis apskaičiuojamas pagal formulę

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

kai:

8.3.1. HC_m yra angliavandenilių, išmestų bandymo metu, kiekis, išreikštas g, apskaičiuotinas kiekviename etape atskirai;

8.3.2. S_X yra atstumas, apibrėžtas 8.2.2 punkte;

8.3.3. d_{HC} yra angliavandenilių tankis 273,2 K (0 °C) temperatūroje ir esant 101,3 kPa slėgiui (benzinui (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$)) (= 631 g/m^3);

8.3.4. HC_c yra atskiestų dujų koncentracija, išreikšta anglies ekvivalento mln. d. ir pataisyta atsižvelgiant į skiedimui naudojamą orą:

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

kai:

8.3.4.1. HC_e yra angliavandenilių koncentracija praskiestų dujų mėginyje, paimtame maiše S_a, išreikšta ekvivalentinių anglies dalelių, esančių viename milijone mišinio dalelių, skaičiumi;

8.3.4.2. HC_d yra angliavandenilių koncentracija įmaišomo oro mėginyje, paimtame maiše S_b, išreikšta ekvivalentinių anglies dalelių, esančių viename milijone mišinio dalelių, skaičiumi;

8.3.4.3. DF yra koeficientas, apibrėžtas 8.6 punkte.

8.3.5. V yra tūris, apibrėžtas 8.2.5 punkte;

8.4. Azoto oksidų, kuriuos bandymo metu išmeta mopedas, kiekis apskaičiuojamas pagal formulę:

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

kai:

8.4.1. NO_{xm} yra per bandymą išmestų azoto oksidų kiekis, išreikštas g, apskaičiuotinas kiekviename etape atskirai;“

j) 1 priedėlyje įterpiami 8.4.2–8.6.3 punktai:

„8.4.2. S_X yra atstumas, apibrėžtas 8.2.2 punkte;

8.4.3. d_{NO2} yra azoto oksidų tankis išmetamosiose dujose, išreikštas NO_2 tankio ekvivalentu, esant 273,2 K (0 °C) temperatūrai ir 101,3 kPa (= 2,050 103 g/m^3) slėgiui;

8.4.4. NO_{xc} yra azoto oksidų koncentracija atskiestose dujose, išreikšta mln. d. ir pataisyta atsižvelgiant į skiedimui naudojamą orą:

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

kai:

8.4.4.1. NO_{xe} yra azoto oksidų koncentracija maiše S_a surinktų atskiestų dujų mėginyje, išreikšta mln. d.;

8.4.4.2. NO_{xd} yra azoto oksidų koncentracija maiše S_b surinkto įmaišomo oro mėginyje, išreikšta mln. d.;

8.4.4.3. DF yra koeficientas, apibrėžtas 8.6 punkte.

8.4.5. K_h yra drėgmės korekcijos koeficientas

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

kai:

8.4.5.1. H yra absoliučioji drėgmė, išreikšta gramais vandens viename sauso oro kilograme (g/kg):

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

kai:

8.4.5.1.1. U yra drėgnis, procentais;

8.4.5.1.2. P_d yra sočiųjų vandens garų slėgis, išreikštas kPa, esant bandymo metu išmatuotai temperatūrai;

8.4.5.1.3. P_a yra atmosferos slėgis, išreikštas kPa;

8.4.6. V yra tūris, apibrėžtas 8.2.5 punkte;

8.5. Anglies dioksidas (CO_2)

Anglies dioksido, kurį bandymo metu išmeta transporto priemonė, kiekis apskaičiuojamas pagal formulę:

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

kai:

8.5.1. CO_{2m} yra anglies dioksido, išmesto bandymo metu, kiekis, išreikštas g, apskaičiuotinas kiekviename etape atskirai;

8.5.2. S_X yra atstumas, apibrėžtas 8.2.2 punkte;

8.5.3. V yra tūris, apibrėžtas 8.2.5 punkte;

8.5.4. d_{CO_2} yra anglies dioksido tankis 273,2 K (0 °C) temperatūroje ir esant 101,3 kPa slėgiui, $d_{CO2} = 1{,}964 \cdot 10^3$ g/m^3;

8.5.5. CO_{2c} yra atskiestų dujų koncentracija, išreikšta anglies dioksido ekvivalento procentais ir pataisyta atsižvelgiant į įmaišomą orą pagal toliau pateikiamą lygtį:

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

kai:

8.5.5.1. CO_{2e} yra procentais išreikšta anglies monoksido koncentracija praskiestų dujų mėginyje, surinktame maiše (-uose) S_A;

8.5.5.2. CO_{2d} yra procentais išreikšta anglies monoksido koncentracija įmaišomo oro mėginyje, surinktame maiše (-uose) S_B;

8.5.5.3. DF yra koeficientas, apibrėžtas 8.6 punkte.

8.6. DF yra koeficientas, išreikštas formule:

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

kai:

8.6.1. C_{CO_2} = CO_2 koncentracija atskiestose išmetamosiose dujose, esančiose mėginių surinkimo maišuose, išreikšta tūrio procentais;

8.6.2. C_{HC} = HC koncentracija atskiestose išmetamosiose dujose, esančiose mėginių surinkimo maišuose, išreikšta anglies ekvivalento mln. d.;

8.6.3. C_{CO} = CO koncentracija atskiestose išmetamosiose dujose, esančiose mėginių surinkimo maišuose, išreikšta mln. d.“

k) 1 priedėlio 9 punktas pakeičiamas taip:

„9. Bandymų rezultatų pristatymas

Rezultatas (vidurkis) šaltojo užvedimo bandymo etape pavadintas R_{X1} (g), o rezultatas (vidurkis) karštojo užvedimo bandymo etape pavadintas R_{X2} (g). Remiantis šiais išmetamų teršalų rezultatais galutinis I bandymo etapo rezultatas R_X (g/km) apskaičiuojamas pagal formulę:

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

Kai:

X = HC, CO, NO_x arba CO_2

R_{HC_Cold} = $HC_{mass_cold_phase_1}$ (g) ir R_{HC_Warm} = $HC_{mass_warm_phase_2}$ (g), žr. 8.3 punkte nurodytą formulę

R_{CO_Cold} = $CO_{mass_cold_phase_1}$ (g) ir R_{CO_Warm} = $CO_{mass_warm_phase_2}$ (g), žr. 8.2 punkte nurodytą formulę

R_{NOx_Cold} = $NO_{xmass_cold_phase_1}$ (g) ir R_{NOx_Warm} = $NOx_{mass_warm_phase_2}$ (g), žr. 8.4 punkte nurodytą formulę

R_{CO2_Cold} = $CO_{2mass_cold_phase_1}$ (g) ir R_{CO2_Warm} = $CO_{2\ mass_warm_phase_2}$ (g): žr. 8.5 punkte nurodytą formulę

S_T: visas bandymo atstumas = S_1 + S_2 faktiškai nuvažiuotas L1e, L2e arba L6e bandomų transporto priemonių viso bandymo ciklo 1 šaltojo užvedimo bandymo etapu ir 2 karštojo užvedimo bandymo etapu.“

l) 1 priedėlyje įrašomas 10 punktas:

„10. Degalų sąnaudos

Degalų sąnaudos apskaičiuojamos naudojant 9 punkte nurodytus bandymo rezultatus:

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

kai:

FC – degalų sąnaudos litrais 100 km;

D = bandymo degalų tankis kg/l esant 288,2 K (15 °C) temperatūrai.“

m) Įrašomas 3 priedėlis:

„3 priedėlis

Karterio išmetamųjų dujų kiekio ir išmetamo CO_2 kiekio bei degalų sąnaudų bandymo rezultatų aiškinimas

1. L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonių, kurių tipas patvirtintas, atveju neišmetama karterio išmetamųjų dujų. Karterio dujos tiesiogiai į aplinkos orą neišmetamos per visą L kategorijos transporto priemonės eksploatavimo laiką.

2. L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų I tipo bandymo rezultatų aiškinimas

2.1. Gamintojas deklaruoja išmetamo CO_2 kiekio ir kuro sąnaudų vertes, priimtas kaip tipo patvirtinimo vertes, jeigu jų daugiau kaip 4 % neviršija vertė, nustatyta techninės tarnybos. Nustatyta vertė gali būti neribotai mažesnė.

2.2. Jeigu nustatyta išmetamo CO_2 kiekio ir kuro sąnaudų vertė daugiau negu 4 % didesnė negu gamintojo deklaruota CO_2 ir kuro sąnaudų vertė, atliekamas kitas tos pačios transporto priemonės bandymas.

2.3. Jei dviejų bandymų rezultatų vidurkis neviršija gamintojo deklaruotos vertės daugiau kaip 4 %, tipo patvirtinimo verte laikoma gamintojo deklaruota vertė.

2.4. Jei dviejų bandymų rezultatų vidurkis vis tiek viršija deklaruotą vertę daugiau negu 4 %, atliekama tos pačios transporto priemonės galutinis bandymas. Tipo patvirtinimo verte imamas trijų bandymų rezultatų vidurkis.“

2) Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.7 punktas iš dalies keičiamas taip:

„2.2.1.1.7. Užregistruotus duomenis reikia įrašyti į atitinkamus dokumento, nurodyto Direktyvos 2002/24/EB VII priede, skirsnius. Į Direktyvos 2002/24/EB IV priedo 46.2 punktą įtraukiamas atitinkamas Euro lygis pagal šio punkto išnašos taisykles.“

3) Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus IV priedas pakeičiamas taip:

„IV PRIEDAS

ETALONINIŲ DEGALŲ SPECIFIKACIJOS

Etaloniniai degalai benzinas (E5) ir dyzelinas (B5) nurodomi pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 692/2008 (*) IX priedo A skirsnį.

(*) OL L 199, 2008 7 28, p. 1.“

II PRIEDAS

1) Direktyvos 2002/24/EB IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 46 punktas iš dalies keičiamas taip:

„46. Išmetami teršalai ([11])

46.1. Euro lygis: .....(1, 2 arba 3) ([12])

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

46.3. II tipo bandymas CO ([13]): ..... g/min HC ([13]): ..... g/min

CO ([14]): ..... % tūrio

Slėginio uždegimo variklio sukelta matoma oro tarša:

patikslinta absorbcijos koeficiento vertė:. ..... m^{-1}“

b) Įrašomos 12, 13 ir 14 išnašos:

„([12]) Atsižvelgiant į atitinkamos direktyvos numerį ir naujausią patvirtinimui taikomą aktą, kuriuo nustatomi pakeitimai, atitiktis Euro 1, 2 arba 3 lygio reikalavimams nustatoma taip:

Euro lygio nurodymas, jeigu patvirtinimo institucija taip nusprendžia, patvirtinimų, suteiktų prieš toliau nurodytą datą, atveju: 2013 m. gruodžio 11 d.;

jeigu laikomasi Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I priedo 2.2.1.1.3 lentelės pirmoje eilutėje pateiktų ribinių verčių, reiškia, kad tenkinami Euro 1 lygio reikalavimai, o jeigu laikomasi pirmos eilutės ribinių verčių, tenkinami Euro 2 lygio reikalavimai;

jeigu visapusiškai laikomasi Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I priedo ir kartu Euro 2 lygio reikalavimų, susijusių su bandymo metodais, išdėstytais Komisijos direktyvos 2013/60/ES (OL L 329, 2013 12 10, p. 15) I priede, reiškia, kad tenkinami Euro 3 lygio reikalavimai;

Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2.2.1.1.5 lentelės ribinių verčių laikymasis suprantamas taip:

— jeigu laikomasi 2.2.1.1.5 lentelės A dalies ribinių verčių eilučių dėl I klasės (< 150 cm^3) ir II klasės (≥ 150 cm^3), reiškia, kad tenkinami Euro 2 lygio reikalavimai,

— jeigu laikomasi 2.2.1.1.5 lentelės B dalies ribinių verčių eilučių dėl I klasės (< 150 cm^3) ir II klasės (≥ 150 cm^3), reiškia, kad tenkinami Euro 3 lygio reikalavimai,

— jeigu laikomasi 2.2.1.1.5 lentelės C dalies ribinių verčių eilučių dėl I klasės (v_{max} < 130 km/h) ir II klasės (v_{max} ≥ 130 km/h), reiškia, kad tenkinami Euro 3 lygio reikalavimai;

([13]) Tik L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonėms, atitinkančioms Direktyvą 2013/60/ES su pakeitimais, padarytais [šia direktyva].

([14]) L kategorijos transporto priemonėms, kurios patenka į Direktyvos 2002/24/EB 1 straipsnio taikymo sritį, išskyrus L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemones.“

2) Direktyvos 2002/24/EB VII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2–2.2 punktai pakeičiami taip:

„2. Išmetamųjų teršalų kiekio bandymų rezultatai

Atitinkamos direktyvos numeris ir tipo patvirtinimui taikomi aktai, kuriais ji iš dalies keičiama. Jeigu direktyva įgyvendintina dviem arba daugiau etapų, taip pat nurodomas įgyvendinimo etapas ir Euro lygis:

Variantas / versija: .....

Euro lygis ([1]): .....

2.1. I tipo bandymas

CO: ..... g/km

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

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

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

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

Degalų sąnaudos ([2]): l/100km

2.2. II tipas

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

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

CO (% tūrio) ([3]) įprastu sukimosi greičiu tuščiąja eiga .....

Nurodyti sukimosi greitį tuščiąja eiga ([3]) ([4]): .....

CO (% tūrio) ([3]) esant dideliam sukimosi greičiui tuščiąja eiga .....

Nurodyti sukimosi greitį tuščiąja eiga ([3]) ([4]): .....

Variklio alyvos temperatūra ([3]) ([5]): .....“

b) Išnašos iš dalies keičiamos taip:

„([1]) Žr. IV priedo 12 išnašą.

([2]) Tik L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonėms.

([3]) L kategorijos transporto priemonėms, kurios patenka į Direktyvos 2002/24/EB I straipsnio taikymo sritį, išskyrus L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemones.

([4]) Nurodyti matavimo paklaidą.

([5]) Taikoma tik keturtakčiams varikliams.“

III PRIEDAS

Direktyvos 2009/67/EB I–VI priedai iš dalies keičiami taip:

1) Priedų sąrašas iš dalies keičiamas taip:

a) išbraukiamos nuorodos į II priedo 1 ir 2 priedėlius;

b) išbraukiamos nuorodos į IV priedo 1 ir 2 priedėlius.

2) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) A dalyje įrašomi 16–18 punktai:

„16. *dienos žibintas*

į priekį šviečiantis žibintas, naudojamas transporto priemonės matomumui važiuojant dieną padidinti;

17. automatinio variklio išjungimo ir paleidimo sistema „stop / start“

automatinio variklio išjungimo ir paleidimo sistema, kurios tikslas – sumažinti veikimo tuščiąja eiga trukmę ir kartu degalų sąnaudas bei išmetamų teršalų ir CO_2 kiekį;

18. *pagrindinis transporto priemonės valdymo jungiklis*

įtaisas, kuriuo transporto priemonėje įrengtos elektroninės sistemos perjungiamos iš neveikimo būsenos (pvz., kai transporto priemonė stovi be vairuotojo) į normalų veikimo režimą.“

b) B dalies 10 punktas pakeičiamas taip:

„10. Elektros jungtys turi būti tokios, kad priekinį gabaritinį žibintą arba, jeigu priekinis gabaritinis žibintas neįrengtas, artimosios šviesos, galinį gabaritinį ir galinio valstybinio numerio ženklo žibintą būtų galima įjungti ir išjungti tik tuo pat metu.

Transporto priemonėse įrengta:

— dienos žibintai arba

— artimosios šviesos žibintai, kurie automatiškai įjungiami, kai įjungiamas pagrindinis transporto priemonės valdymo jungiklis.“

c) B dalies 11 punktas pakeičiamas taip:

„11. Jeigu specialieji reikalavimai nenustatyti, elektros jungtys turi būti tokios, kad tolimosios šviesos, artimosios šviesos ir rūko žibinto nebūtų galima įjungti tol, kol taip pat neįjungti 10 punkto pirmoje dalyje nurodyti žibintai. Tačiau šis reikalavimas tolimosios ir artimosios šviesos žibintams netaikomas, jeigu jais perduodamas regimasis įspėjimo signalas – tai trumpais tarpais su pertrūkiais įjungiamas artimosios arba tolimosios šviesos žibintas ar paeiliui trumpais tarpais įjungiami tolimosios ir artimosios šviesos žibintai.“

d) B dalyje įrašomi 15–17 punktai:

„15. L1e ir L3e kategorijos transporto priemonėse gali būti įrengti papildomi galiniai ir šoniniai šviesogrąžiai įtaisai ir medžiagos, jeigu jie neblogina privalomųjų apšvietimo ir šviesos signalo įtaisų veikimo. Visų pirma ant bagažinių ir ant krepšių, tvirtinamų prie bagažinių, gali būti įrengtos šviesogrąžinės medžiagos, jeigu jos yra tokios pat spalvos, kaip ir toje vietoje esantis apšvietimo įtaisas.

16. Ant transporto priemonių nemontuojami pagalbiniai šviesos šaltiniai, skleidžiantys šviesą, kurią galima tiesiogiai ir (arba) netiesiogiai matyti įprastomis važiavimo sąlygomis (išskyrus valdymo mechanizmams apšviesti skirtus šviesos šaltinius, signalines lemputes ir rodytuvus arba keleivių salono apšvietimą).

17. Jeigu žibintas arba dienos žibintas automatiškai įjungiamas tik veikiant varikliui, suprantama, kad yra ryšys su pagrindinio valdymo jungiklio įjungimu. Visų pirma tai taikoma transporto priemonėms su elektros ar kitomis alternatyviomis varomosiomis sistemomis ir transporto priemonėms su automatinio variklio išjungimo ir paleidimo sistema „stop / start“.“

3) II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1–1.2 punktai pakeičiami taip:

„1. L1e kategorijos transporto priemonės atitinka visus atitinkamus JT EEK taisyklės Nr. 74 reikalavimus. Transporto priemonės, kurių didžiausias projektinis greitis yra ≤ 25 km/h, atitinka visus atitinkamus reikalavimus, nustatytus transporto priemonėms, kurių didžiausias projektinis greitis yra > 25 km/h.

1.1. Jeigu L1e kategorijos transporto priemonėms nenustatyti konkretūs reikalavimai, jose įrengiamas galinio valstybinio numerio ženklo apšvietimo žibintas.

1.2. Jeigu pagal JT EEK taisyklę Nr. 74 nenustatyta konkrečių reikalavimų, L1e kategorijos transporto priemonėse gali būti įrengti dienos žibintai, kurie įjungiami vietoj automatiškai įjungiamų žibintų ir kurie atitinka III priedo 6.15–6.15.7 punktų reikalavimus.“

b) 1 ir 2 priedėliai išbraukiami.

c) 3 priedėlis tampa 1 priedėliu ir atitinkamai iš dalies pakeičiama nuoroda į jį priedų sąraše.

d) 4 priedėlis tampa 2 priedėliu ir atitinkamai iš dalies pakeičiama nuoroda į jį priedų sąraše.

e) 2 priedėlyje įterpiamas 5.7 punktas:

„5.7. Galinio valstybinio numerio ženklo apšvietimo žibintas.“

f) 2 priedėlio 6.3 punktas pakeičiamas taip:

„6.3. Dienos žibintas: taip /ne (*).“

4) III priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiamas 1.8 punktas:

„1.8. Galinio valstybinio numerio ženklo apšvietimo žibintas.“

b) Punktas 2.3 pakeičiamas taip:

„2.3. Dienos žibintas“.

c) 6.1.10 punktas pakeičiamas taip:

„6.1.10. Uždarosios grandinės signalinė lemputė: privaloma, jei įrengtas tolimosios šviesos žibintas (nemirksinti mėlynos spalvos signalinė lemputė).“

d) įterpiamas 6.1.11 punktas:

„6.1.11. Kiti reikalavimai:

— transporto priemonių tolimosios šviesos žibintuose, kurių kraštai paprastai palinkę, gali būti įrengta horizontaliojo polinkio reguliavimo sistema (HPRS), kaip apibrėžta JT EEK taisyklės Nr. 53 2.25 punkte, jeigu laikomasi visų HPRS taikomų tos taisyklės reikalavimų;

— visų tolimosios šviesos žibintų, kuriuos galima įjungti vienu metu, didžiausio intensyvumo bendra vertė neviršija 430 000 cd, o tai atitinka bazinę vertę 100.“

e) 6.2.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.2.3.1. Pločio atžvilgiu:

— atskirą artimosios šviesos žibintą galima įrengti virš kito priekinio žibinto, po tuo žibintu arba vienoje jo pusėje. Jeigu žibintai įrengti vienas virš kito, artimosios šviesos žibinto atskaitos centras turi būti transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Jeigu jie įrengti vienas šalia kito, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— su kitu priekiniu žibintu sujungtas artimosios šviesos žibintas įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Tačiau jeigu transporto priemonėje šalia artimosios šviesos žibinto taip pat įrengtas kitas priekinis žibintas, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— du artimosios šviesos žibintai, iš kurių nė vienas nesujungtas su kitu priekiniu žibintu, arba iš kurių vienas arba abu su juo sujungti, įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— jeigu yra du artimosios šviesos žibintai, šoninis atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių išorinių kraštų ir tolimiausių transporto priemonės kraštų turi būti ne didesnis kaip 400 mm.“

f) 6.2.11 punktas pakeičiamas taip:

„6.2.11. Kiti reikalavimai:

— transporto priemonių artimosios šviesos žibintuose, kurių kraštai paprastai palinkę, gali būti įrengta horizontaliojo polinkio reguliavimo sistema (HPRS), kaip apibrėžta JT EEK taisyklės Nr. 53 2.25 punkte, jeigu laikomasi visų HPRS taikomų tos taisyklės reikalavimų;

— artimosios šviesos žibintai, kurių šviesą spinduliuojančio paviršiaus žemiausias taškas yra ne aukščiau negu 0,8 m virš žemės, sureguliuojami taip, kad pradinis polinkis būtų nuo – 1,0 % iki – 1,5 %. Tikslią vertę gali deklaruoti gamintojas,

— artimosios šviesos žibintai, kurių šviesą spinduliuojančio paviršiaus žemiausias taškas yra 0,8–1 m virš žemės, sureguliuojami taip, kad pradinis polinkis būtų nuo – 1,0 % iki – 2,0 %. Tikslią vertę gali deklaruoti gamintojas,

— artimosios šviesos žibintai, kurių šviesą spinduliuojančio paviršiaus žemiausias taškas yra ne žemiau negu 1,0 m virš žemės, sureguliuojami taip, kad pradinis polinkis būtų nuo – 1,5 % iki – 2,0 %. Tikslią vertę gali deklaruoti gamintojas,

— artimosios šviesos žibintų, kurių šviesos šaltinio etaloninis šviesos srautas neviršija 2 000 liumenų ir pradinis polinkis yra nuo – 1,0 % iki – 1,5 %, polinkis nuo vertikalės visomis apkrovos sąlygomis turi likti nuo – 0,5 % iki – 2,5 %. Polinkis nuo vertikalės lieka nuo – 1,0 % iki – 3,0 %, jeigu nustatytas pradinis polinkis yra nuo – 1,5 % ir 2,0 %. Siekiant įvykdyti reikalavimus, gali būti naudojamas išorinis reguliavimo įtaisas, jeigu nereikia papildomų įrankių, kurių nėra transporto priemonėje,

— artimosios šviesos žibintų, kurių šviesos šaltinio etaloninis šviesos srautas didesnis negu 2 000 liumenų ir pradinis polinkis yra nuo – 1,0 % iki – 1,5 %, polinkis nuo vertikalės visomis apkrovos sąlygomis turi likti nuo – 0,5 % iki – 2,5 %. Polinkis nuo vertikalės lieka nuo – 1,0 % iki – 3,0 %, jeigu nustatytas pradinis polinkis yra nuo – 1,5 % ir 2,0 %. Siekiant įvykdyti šio punkto reikalavimus, galima naudoti žibintų reguliavimo įtaisą, jeigu jis veikia visiškai automatiškai ir atsako trukmė yra mažesnė negu 30 sekundžių.“

g) įterpiamas 6.2.11.1 punktas:

„6.2.11.1. Bandymo sąlygos:

— atitiktis 6.2.11 punkto polinkio reikalavimams tikrinama taip:

— parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė ir 75 kg svorio vairuotoją atitinkanti masė,

— visiškai pakrauta transporto priemonė, kurios masė paskirstyta taip, kad ji atitiktų gamintojo deklaruotą didžiausią ašies apkrovą esant šiai apkrovos sąlygai,

— transporto priemonė su 75 kg svorio vairuotoją atitinkančia mase, papildomai pakrauta taip, kad būtų pasiekta gamintojo deklaruota didžiausia leidžiama galinės ašies apkrova; tačiau priekinės ašies apkrova šiuo atveju turi būti kuo mažesnė,

— prieš atliekant bet kokius matavimus, transporto priemonė tris kartus pasiūbuojama aukštyn, žemyn, atgal ir į priekį bent per vieną rato sūkį.“

h) 6.4.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.4.1. Skaičius:

— vienas arba du – ne platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju,

— du – platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju,

— gali būti įrengiamas papildomas S3 arba S4 kategorijos stabdymo žibintas (t. y. vidurinis iškeltas stabdymo žibintas), jeigu tenkinami visi atitinkami JT EEK taisyklės Nr. 48 reikalavimai, taikomi tokių stabdymo žibintų įrengimui M1 kategorijos transporto priemonėse.“

i) 6.5.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.5.3.1. Pločio atžvilgiu:

— atskirą priekinį gabaritinį žibintą galima įrengti virš kito priekinio žibinto, po tuo žibintu arba vienoje jo pusėje. Jeigu žibintai įrengti vienas virš kito, priekinio gabaritinio žibinto atskaitos centras turi būti transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Jeigu jie įrengti vienas šalia kito, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— su kitu priekiniu žibintu sujungtas atskiras priekinis gabaritinis žibintas įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Tačiau jeigu transporto priemonėje šalia priekinio gabaritinio žibinto taip pat įrengtas kitas priekinis žibintas, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— du priekiniai gabaritiniai žibintai, iš kurių nė vienas nesujungtas su kitu priekiniu žibintu, arba iš kurių vienas arba abu su juo sujungti, įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— jeigu yra du priekiniai gabaritiniai žibintai, šoninis atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių išorinių kraštų ir tolimiausių transporto priemonės kraštų turi būti ne didesnis kaip 400 mm.“

j) 6.6.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.6.3.1. Pločio atžvilgiu:

— vienas galinis gabaritinis žibintas transporto priemonėje įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje,

— du galiniai gabaritiniai žibintai transporto priemonėje įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių su dviem galiniais ratais atveju šoninis atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių išorinių kraštų ir tolimiausių transporto priemonės kraštų turi būti ne didesnis kaip 400 mm.“

k) 6.7.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.7.3.1. Pločio atžvilgiu:

— jeigu yra vienas galinis šviesogrąžis atšvaitas, jis transporto priemonėje įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje,

— jeigu yra du galiniai šviesogrąžiai atšvaitai, jie transporto priemonėje įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— jeigu yra du galiniai šviesogrąžiai atšvaitai, šoninis atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių išorinių kraštų ir tolimiausių transporto priemonės kraštų turi būti ne didesnis kaip 400 mm.“

l) įrašomi 6.15–6.15.7 punktai:

„6.15. Dienos žibintas

6.15.1. Skaičius:

— vienas arba du – ne platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju,

— du – platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju.

6.15.2. Išdėstymas:

— nėra specialių reikalavimų.

6.15.3. Padėtis

6.15.3.1. Pločio atžvilgiu:

— atskirą dienos žibintą galima įrengti virš kito priekinio žibinto, po tuo žibintu arba vienoje jo pusėje. Jeigu žibintai sumontuoti vienas virš kito, dienos žibinto atskaitos centras turi būti transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Jeigu jie įrengti vienas šalia kito, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— su kitu priekiniu žibintu sujungtas atskiras dienos žibintas įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Tačiau jeigu transporto priemonėje šalia dienos žibinto taip pat įrengtas kitas priekinis žibintas, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— du dienos žibintai, iš kurių nė vienas nesujungtas su kitu priekiniu žibintu, arba iš kurių vienas arba abu su juo sujungti, įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių vidinių kraštų turi būti ne mažesnis kaip 500 mm.

6.15.3.2. Aukščio atžvilgiu:

— mažiausiai 250 mm ir daugiausiai 1 500 mm virš žemės paviršiaus.

6.15.3.3. Ilgio atžvilgiu:

— transporto priemonės priekyje. Laikoma, kad šio reikalavimo yra laikomasi, jeigu spinduliuojama šviesa atsispindėdama nuo galinio vaizdo veidrodžių ir (arba) kitų atspindimųjų transporto priemonės paviršių vairuotojui nei tiesiogiai, nei netiesiogiai netrukdo.

6.15.3.4. Atstumas:

— jeigu atstumas tarp priekinio posūkio žibinto ir dienos žibinto ne didesnis kaip 40 mm, dienos žibinto elektros jungtys atitinkamoje transporto priemonės pusėje yra tokios, kad:

— jis išjungtas arba

— jo šviesos stipris sumažintas iki ne didesnio negu 140 cd lygio

per visą tą laiką, kai atitinkamas priekinis posūkio žibintas yra įjungtas (įskaitant įjungimo ir išjungimo fazes).

6.15.4. Geometrinis matomumas

— α = 10° aukštyn ir 10° žemyn,

— β = 20° į kairę ir dešinę, jei tėra vienas dienos žibintas,

— β = 20° į išorę ir 20° į vidų, jei yra du dienos žibintai.

6.15.5. Orientavimas:

— į priekį; galima pasukti pagal vairuojamojo rato pasukimo kampą.

6.15.6. Elektros jungtys:

— visi dienos žibintai užsidega, kai įjungiamas pagrindinis valdymo jungiklis; tačiau jie gali likti išjungti šiomis sąlygomis:

— automatinės pavaros valdiklio padėtis yra transporto priemonės stovėjimo padėtis,

— stovėjimo stabdys įjungtas arba

— kiekvieną kartą, kai rankiniu būdu pirmą kartą įjungiamas pagrindinis valdymo jungiklis ir transporto priemonės varomoji sistema, prieš tai, kai transporto priemonė pajuda,

— dienos žibintai gali būti išjungti rankiniu būdu; tačiau tai įmanoma, tik jeigu transporto priemonės greitis neviršija 10 km/h. Žibintai automatiškai vėl įjungiami transporto priemonės greičiui viršijus 10 km/h arba transporto priemonei nuvažiavus daugiau kaip 100 m,

— dienos žibintai automatiškai išjungiami, kai:

— transporto priemonė išjungta pagrindiniu valdymo jungikliu,

— įjungti priekiniai rūko žibintai,

— įjungti žibintai, išskyrus, kai jie naudojami nenutrūkstamam šviečiamajam įspėjimui trumpais intervalais ir

— mažiau negu 1 000 lux aplinkos apšvietimo sąlygomis, kai transporto priemonės spidometro rodomas greitis dar aiškiai įskaitomas (pvz., jeigu spidometro apšvietimas visada įjungtas) ir transporto priemonėje nėra įrengta nemirksinti žalios spalvos signalinė lemputė laikantis 6.5.9 punkto arba speciali žalia uždarosios grandinės signalinė lemputė dienos žibintui, pažymėta atitinkamu simboliu. Tokiu atveju artimosios šviesos žibintai ir apšvietimo įtaisai, reikalingi pagal I priedo B skirsnio 11 punktą, automatiškai įjungiami vienu metu per dvi sekundes nuo tada, kai aplinkos apšvietimo lygis sumažėja iki mažiau negu 1 000 lux. Jei aplinkos apšvietimo lygis vėliau pasiekia bent 7 000 lux, dienos žibintai automatiškai įjungiami, o artimosios šviesos žibintai ir apšvietimo įtaisai, reikalingi pagal I priedo B skirsnio 11 punktą, išjungiami vienu metu per 5–300 sekundžių (t. y. jeigu tamsoje vairuotojas neturi matomos nuorodos ar signalo įjungti įprastą apšvietimą, apšvietimas turi būti jungiamas visiškai automatiškai).

6.15.7. Uždarosios grandinės signalinė lemputė:

— neprivaloma.“

m) 4 priedėlyje įterpiamas 5.8 punktas:

„5.8. Galinio valstybinio numerio ženklo apšvietimo žibintas.“

n) 4 priedėlio 6.4 punktas pakeičiamas taip:

„6.4. Dienos žibintas: taip / ne (*)“

5) IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1 punktas pakeičiamas taip:

„1. L3e kategorijos transporto priemonės atitinka visus atitinkamus JT EEK taisyklės Nr. 53, išskyrus 5.14.9 punktą, reikalavimus.“

b) 1 ir 2 priedėliai išbraukiami.

c) 3 priedėlis tampa 1 priedėliu ir atitinkamai iš dalies pakeičiama nuoroda į jį priedų sąraše.

d) 4 priedėlis tampa 2 priedėliu ir atitinkamai iš dalies pakeičiama nuoroda į jį priedų sąraše.

e) 2 priedėlyje įrašomas 6.5 punktas:

„6.5. Dienos žibintas: taip / ne (*)“

6) V priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įrašomas 2.5 punktas:

„2.5. Dienos žibintas“

b) 6.1.11 punktas pakeičiamas taip:

„6.1.11. Kiti reikalavimai:

— transporto priemonių tolimosios šviesos žibintuose, kurių kraštai paprastai palinkę, gali būti įrengta horizontaliojo polinkio reguliavimo sistema (HPRS), kaip apibrėžta JT EEK taisyklės Nr. 53 2.25 punkte, jeigu laikomasi visų HPRS taikomų tos taisyklės reikalavimų,

— visų tolimosios šviesos žibintų, kuriuos galima įjungti vienu metu, didžiausio intensyvumo bendra vertė neviršija 430 000 cd, o tai atitinka bazinę vertę 100.“

c) įrašomi 6.13–6.13.7 punktai:

„6.13. Dienos žibintas:

6.13.1. Skaičius:

— vienas arba du – ne platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju,

— du – platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju.

6.13.2. Išdėstymas:

— nėra specialių reikalavimų.

6.13.3. Padėtis:

6.13.3.1. Pločio atžvilgiu:

— atskirą dienos žibintą galima įrengti virš kito priekinio žibinto, po tuo žibintu arba vienoje jo pusėje. Jeigu žibintai sumontuoti vienas virš kito, dienos žibinto atskaitos centras turi būti transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Jeigu jie įrengti vienas šalia kito, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— su kitu priekiniu žibintu sujungtas atskiras dienos žibintas įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Tačiau jeigu transporto priemonėje šalia dienos žibinto taip pat įrengtas kitas priekinis žibintas, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— du dienos žibintai, iš kurių nė vienas nesujungtas su kitu priekiniu žibintu, arba iš kurių vienas arba abu su juo sujungti, įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių vidinių kraštų turi būti ne mažesnis kaip 500 mm.

6.13.3.2. Aukščio atžvilgiu:

— mažiausiai 250 mm ir daugiausiai 1 500 mm virš žemės paviršiaus.

6.13.3.3. Ilgio atžvilgiu:

— transporto priemonės priekyje. Laikoma, kad šio reikalavimo yra laikomasi, jeigu spinduliuojama šviesa atsispindėdama nuo galinio vaizdo veidrodžių ir (arba) kitų atspindimųjų transporto priemonės paviršių vairuotojui nei tiesiogiai, nei netiesiogiai netrukdo.

6.13.3.4. Atstumas:

— jeigu atstumas tarp priekinio posūkio žibinto ir dienos žibinto ne didesnis kaip 40 mm, dienos žibinto elektros jungtys atitinkamoje transporto priemonės pusėje yra tokios, kad:

— jis išjungtas arba

— jo šviesos stipris sumažintas iki ne didesnio negu 140 cd lygio

per visą tą laiką, kai atitinkamas priekinis posūkio žibintas yra įjungtas (įskaitant įjungimo ir išjungimo fazes).

6.13.4. Geometrinis matomumas

— α = 10° aukštyn ir 10° žemyn,

— β = 20° į kairę ir dešinę, jei tėra vienas dienos žibintas,

— β = 20° į išorę ir 20° į vidų, jei yra du dienos žibintai.

6.13.5. Orientavimas:

— į priekį; galima pasukti pagal vairuojamojo rato pasukimo kampą.

6.13.6. Elektros jungtys:

— visi dienos žibintai užsidega, kai įjungiamas pagrindinis valdymo jungiklis; tačiau jie gali likti išjungti šiomis sąlygomis:

— automatinės pavaros valdiklio padėtis yra transporto priemonės stovėjimo padėtis,

— stovėjimo stabdys įjungtas arba

— kiekvieną kartą, kai rankiniu būdu pirmą kartą įjungiamas pagrindinis valdymo jungiklis ir transporto priemonės varomoji sistema, prieš tai, kai transporto priemonė pajuda,

— dienos žibintai gali būti išjungti rankiniu būdu; tačiau tai įmanoma, tik jeigu transporto priemonės greitis neviršija 10 km/h. Žibintai automatiškai vėl įjungiami transporto priemonės greičiui viršijus 10 km/h arba transporto priemonei nuvažiavus daugiau kaip 100 m,

— dienos žibintai automatiškai išjungiami kiekvienu atveju, kai:

— transporto priemonė išjungta pagrindiniu valdymo jungikliu,

— įjungti priekiniai rūko žibintai,

— įjungti žibintai, išskyrus, kai jie naudojami nenutrūkstamam šviečiamajam įspėjimui trumpais intervalais ir

— mažiau negu 1 000 lux aplinkos apšvietimo sąlygomis, kai transporto priemonės spidometro rodomas greitis dar aiškiai įskaitomas (pvz., jeigu spidometro apšvietimas visada įjungtas) ir transporto priemonėje nėra įrengta nemirksinti žalios spalvos signalinė lemputė laikantis 6.5.9 punkto arba speciali žalia uždarosios grandinės signalinė lemputė dienos žibintui, pažymėta atitinkamu simboliu. Tokiu atveju artimosios šviesos žibintai ir apšvietimo įtaisai, reikalingi pagal I priedo B skirsnio 11 punktą, automatiškai įjungiami vienu metu per dvi sekundes nuo tada, kai aplinkos apšvietimo lygis sumažėja iki mažiau negu 1 000 lux. Jei aplinkos apšvietimo lygis vėliau pasiekia bent 7 000 lux, dienos žibintai automatiškai įjungiami, o artimosios šviesos žibintai ir apšvietimo įtaisai, reikalingi pagal I priedo B skirsnio 11 punktą, išjungiami vienu metu per 5–300 sekundžių (t. y. jeigu tamsoje vairuotojas neturi matomos nuorodos ar signalo įjungti įprastą apšvietimą, apšvietimas turi būti jungiamas visiškai automatiškai).

6.13.7. Uždarosios grandinės signalinė lemputė:

— neprivaloma“

d) 4 priedėlyje įrašomas 6.5 punktas:

„6.5. Dienos žibintas: taip / ne (*)“.

7) VI priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2.4 punktas pakeičiamas taip:

„2.4. Dienos žibintas“.

b) 6.1.11 punktas pakeičiamas taip:

„6.1.11. Kiti reikalavimai:

— transporto priemonių tolimosios šviesos žibintuose, kurių kraštai paprastai palinkę, gali būti įrengta horizontaliojo polinkio reguliavimo sistema (HPRS), kaip apibrėžta JT EEK taisyklės Nr. 53 2.25 punkte, jeigu laikomasi visų HPRS taikomų tos taisyklės reikalavimų,

— visų tolimosios šviesos žibintų, kuriuos galima įjungti vienu metu, didžiausio intensyvumo bendra vertė neviršija 430 000 cd, o tai atitinka bazinę vertę 100.“

c) 6.2.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.2.3.1. Pločio atžvilgiu:

— atskirą artimosios šviesos žibintą galima įrengti virš kito priekinio žibinto, po tuo žibintu arba vienoje jo pusėje. Jeigu žibintai įrengti vienas virš kito, artimosios šviesos žibinto atskaitos centras turi būti transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Jeigu jie įrengti vienas šalia kito, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— su kitu priekiniu žibintu sujungtas artimosios šviesos žibintas įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Tačiau jeigu transporto priemonėje šalia artimosios šviesos žibinto taip pat įrengtas kitas priekinis žibintas, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— du artimosios šviesos žibintai, iš kurių nė vienas nesujungtas su kitu priekiniu žibintu, arba iš kurių vienas arba abu su juo sujungti, įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— jeigu yra du artimosios šviesos žibintai, šoninis atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių išorinių kraštų ir tolimiausių transporto priemonės kraštų turi būti ne didesnis kaip 400 mm.“

d) 6.2.11 punktas pakeičiamas taip:

„6.2.11. Kiti reikalavimai:

— transporto priemonių artimosios žibintuose, kurių kraštai paprastai palinkę, gali būti įrengta horizontaliojo polinkio reguliavimo sistema (HPRS), kaip apibrėžta JT EEK taisyklės Nr. 53 2.25 punkte, jeigu laikomasi visų HPRS taikomų tos taisyklės reikalavimų,

— artimosios šviesos žibintai, kurių šviesą spinduliuojančio paviršiaus žemiausias taškas yra ne aukščiau negu 0,8 m virš žemės, sureguliuojami taip, kad pradinis polinkis būtų nuo – 1,0 % iki – 1,5 %. Tikslią vertę gali deklaruoti gamintojas,

— artimosios šviesos žibintai, kurių šviesą spinduliuojančio paviršiaus žemiausias taškas yra 0,8–1 m virš žemės, sureguliuojami taip, kad pradinis polinkis būtų nuo – 1,0 % iki – 2,0 % Tikslią vertę gali deklaruoti gamintojas,

— artimosios šviesos žibintai, kurių šviesą spinduliuojančio paviršiaus žemiausias taškas yra ne žemiau negu 1,0 m virš žemės, sureguliuojami taip, kad pradinis polinkis būtų nuo – 1,5 % iki – 2,0 %. Tikslią vertę gali deklaruoti gamintojas,

— artimosios šviesos žibintų, kurių šviesos šaltinio etaloninis šviesos srautas ne didesnis negu 2 000 liumenų ir pradinis polinkis yra nuo – 1,0 % iki – 1,5 %, polinkis nuo vertikalės visomis apkrovos sąlygomis turi likti nuo – 0,5 % iki – 2,5 % Polinkis nuo vertikalės lieka nuo – 1,0 % iki – 3,0 %, jeigu nustatytas pradinis polinkis yra nuo – 1,5 % ir 2,0 %. Siekiant įvykdyti reikalavimus, gali būti naudojamas išorinis reguliavimo įtaisas, jeigu nereikia papildomų įrankių, kurių nėra transporto priemonėje,

— artimosios šviesos žibintų, kurių šviesos šaltinio etaloninis šviesos srautas didesnis negu 2 000 liumenų ir pradinis polinkis yra nuo – 1,0 % iki – 1,5 %, polinkis nuo vertikalės visomis apkrovos sąlygomis turi likti nuo – 0,5 % iki – 2,5 %. Polinkis nuo vertikalės lieka nuo – 1,0 % iki – 3,0 %, jeigu nustatytas pradinis polinkis yra nuo – 1,5 % ir 2,0 %. Siekiant įvykdyti šios dalies reikalavimus, galima naudoti žibintų reguliavimo įtaisą, jeigu jis veikia visiškai automatiškai ir atsako trukmė yra mažesnė negu 30 sekundžių.“

e) Įterpiamas 6.2.11.1 punktas:

„6.2.11.1. Bandymo sąlygos:

— Atitiktis 6.2.11 punkto polinkio reikalavimams tikrinama taip:

— parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė ir 75 kg svorio vairuotoją atitinkanti masė,

— visiškai pakrauta transporto priemonė, kurios masė paskirstoma taip, kad ji atitiktų gamintojo deklaruotą didžiausią ašies apkrovą esant šiai apkrovos sąlygai,

— transporto priemonė su 75 kg svorio vairuotoją atitinkančia mase, papildomai pakrauta taip, kad būtų pasiekta gamintojo deklaruota didžiausia leidžiama galinės ašies apkrova; tačiau priekinės ašies apkrova šiuo atveju turi būti kuo mažesnė,

— prieš atliekant bet kokius matavimus, transporto priemonė tris kartus pasiūbuojama aukštyn, žemyn, atgal ir į priekį bent per vieną rato sūkį.“

f) 6.4.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.4.1. Skaičius:

— vienas arba du – ne platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju,

— du – platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju,

— gali būti įrengiamas papildomas S3 arba S4 kategorijos stabdymo žibintas (t. y. vidurinis iškeltas stabdymo žibintas), jeigu tenkinami visi atitinkami JT EEK taisyklės Nr. 48 reikalavimai, taikomi tokių stabdymo žibintų įrengimui M1 kategorijos transporto priemonėse.“

g) 6.5.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.5.3.1. Pločio atžvilgiu:

— atskirą priekinį gabaritinį žibintą galima įrengti virš kito priekinio žibinto, po tuo žibintu arba vienoje jo pusėje. Jeigu žibintai sumontuoti vienas virš kito, priekinio gabaritinio žibinto atskaitos centras turi būti vidurinėje išilginėje transporto priemonės plokštumoje. Jeigu jie įrengti vienas šalia kito, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo vidurinės išilginės transporto priemonės plokštumos,

— su kitu priekiniu žibintu sujungtas atskiras priekinis gabaritinis žibintas įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Tačiau jeigu transporto priemonėje šalia priekinio gabaritinio žibinto taip pat įrengtas kitas priekinis žibintas, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— du priekiniai gabaritiniai žibintai, iš kurių nė vienas nesujungtas su kitu priekiniu žibintu, arba iš kurių vienas arba abu su juo sujungti, įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— jeigu yra du priekiniai gabaritiniai žibintai, šoninis atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių išorinių kraštų ir tolimiausių transporto priemonės kraštų turi būti ne didesnis kaip 400 mm.“

h) 6.6.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.6.3.1. Pločio atžvilgiu:

— vienas galinis gabaritinis žibintas transporto priemonėje įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje,

— du galiniai gabaritiniai žibintai transporto priemonėje įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių su dviem galiniais ratais atveju šoninis atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių išorinių kraštų ir tolimiausių transporto priemonės kraštų turi būti ne didesnis kaip 400 mm.“

i) 6.12.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„6.12.3.1. Pločio atžvilgiu:

— jeigu yra vienas galinis šviesogrąžis atšvaitas, jis transporto priemonėje įrengiamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje,

— jeigu yra du galiniai šviesogrąžiai atšvaitai, jie transporto priemonėje įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— jeigu yra du galiniai šviesogrąžiai atšvaitai, šoninis atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių išorinių kraštų ir tolimiausių transporto priemonės kraštų turi būti ne didesnis kaip 400 mm.“

j) Įrašomi 6.14–6.14.7 punktai:

„6.14. Dienos žibintas

6.14.1. Skaičius:

— vienas arba du – ne platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju,

— du – platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju.

6.14.2. Išdėstymas:

— nėra specialių reikalavimų.

6.14.3. Padėtis:

6.14.3.1. Pločio atžvilgiu:

— atskirą dienos žibintą galima įrengti virš kito priekinio žibinto, po tuo žibintu arba vienoje jo pusėje. Jeigu žibintai įrengti vienas virš kito, dienos žibinto atskaitos centras turi būti transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Jeigu jie įrengti vienas šalia kito, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— su kitu priekiniu žibintu sujungtas atskiras dienos žibintas montuojamas taip, kad jo atskaitos centras būtų transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Tačiau jeigu transporto priemonėje šalia dienos žibinto taip pat įrengtas kitas priekinis žibintas, jų atskaitos centrai turi būti vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— du dienos žibintai, iš kurių nė vienas nesujungtas su kitu priekiniu žibintu, arba iš kurių vienas arba abu su juo sujungti, įrengiami taip, kad jų atskaitos centrai būtų vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos,

— platesnių negu 1 300 mm transporto priemonių atveju atstumas tarp šviesą spinduliuojančių paviršių vidinių kraštų turi būti ne mažesnis kaip 500 mm.

6.14.3.2. Aukščio atžvilgiu:

— mažiausiai 250 mm ir daugiausiai 1 500 mm virš žemės paviršiaus.

6.14.3.3. Ilgio atžvilgiu:

— transporto priemonės priekyje. Laikoma, kad šio reikalavimo yra laikomasi, jeigu spinduliuojama šviesa atsispindėdama nuo galinio vaizdo veidrodžių ir (arba) kitų atspindimųjų transporto priemonės paviršių vairuotojui nei tiesiogiai, nei netiesiogiai netrukdo.

6.14.3.4. Atstumas:

— jeigu atstumas tarp priekinio posūkio žibinto ir dienos žibinto ne didesnis kaip 40 mm, dienos žibinto elektros jungtys atitinkamoje transporto priemonės pusėje yra tokios, kad:

— jis išjungtas arba

— jo šviesos stipris sumažintas iki ne didesnio negu 140 cd lygio

per visą tą laiką, kai atitinkamas priekinis posūkio žibintas yra įjungtas (įskaitant įjungimo ir išjungimo fazes).

6.14.4. Geometrinis matomumas

— $\alpha = 10°$ aukštyn ir $10°$ žemyn,

— $\beta = 20°$ į kairę ir dešinę, jei tėra vienas dienos žibintas,

— $\beta = 20°$ į išorę ir $20°$ į vidų, jei yra du dienos žibintai.

6.14.5. Orientavimas:

— į priekį; galima pasukti pagal vairuojamojo rato pasukimo kampą.

6.14.6. Elektros jungtys:

— visi dienos žibintai užsidega, kai įjungiamas pagrindinis valdymo jungiklis; tačiau jie gali likti išjungti šiomis sąlygomis:

— automatinės pavaros valdiklio padėtis yra transporto priemonės stovėjimo padėtis,

— stovėjimo stabdys įjungtas arba

— kiekvieną kartą, kai rankiniu būdu pirmą kartą įjungiamas pagrindinis valdymo jungiklis ir transporto priemonės varomoji sistema, prieš tai, kai transporto priemonė pajuda,

— dienos žibintai gali būti išjungti rankiniu būdu; tačiau tai įmanoma, tik jeigu transporto priemonės greitis neviršija 10 km/h. Žibintai automatiškai vėl įjungiami transporto priemonės greičiui viršijus 10 km/h arba transporto priemonei nuvažiavus daugiau kaip 100 m,

— dienos žibintai automatiškai išjungiami kiekvienu atveju, kai:

— transporto priemonė išjungta pagrindiniu valdymo jungikliu,

— įjungti priekiniai rūko žibintai,

— įjungti žibintai, išskyrus, kai jie naudojami nenutrūkstamam šviečiamajam įspėjimui trumpais intervalais ir

— mažiau negu 1 000 lux aplinkos apšvietimo sąlygomis, kai transporto priemonės spidometro rodomas greitis dar aiškiai įskaitomas (pvz., jeigu spidometro apšvietimas visada įjungtas) ir transporto priemonėje nėra įrengta nemirksinti žalios spalvos signalinė lemputė laikantis 6.5.9 punkto arba speciali žalia uždarosios grandinės signalinė lemputė dienos žibintui, pažymėta atitinkamu simboliu. Tokiu atveju artimosios šviesos žibintai ir apšvietimo įtaisai, reikalingi pagal I priedo B skirsnio 11 punktą, automatiškai įjungiami vienu metu per dvi sekundes nuo tada, kai aplinkos apšvietimo lygis sumažėja iki mažiau negu 1 000 lux. Jei aplinkos apšvietimo lygis vėliau pasiekia bent 7 000 lux, dienos žibintai automatiškai įjungiami, o artimosios šviesos žibintai ir apšvietimo įtaisai, reikalingi pagal I priedo B skirsnio 11 punktą, išjungiami vienu metu per 5–300 sekundžių (t. y. jeigu tamsoje vairuotojas neturi matomos nuorodos ar signalo įjungti įprastą apšvietimą, apšvietimas turi būti jungiamas visiškai automatiškai).

6.14.7. Uždarosios grandinės signalinė lemputė:

— neprivaloma“.

k) 4 priedėlio 6.5 punktas pakeičiamas taip:

„6.5. Dienos žibintas: taip / ne (*)“.