Šis tekstas yra skirtas tik informacijai ir teisinės galios neturi. Europos Sąjungos institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Autentiškos atitinkamų teisės aktų, įskaitant jų preambules, versijos skelbiamos Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir pateikiamos svetainėje „EUR-Lex“. Oficialūs tekstai tiesiogiai prieinami naudojantis šiame dokumente pateikiamomis nuorodomis

►B

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) 2016/1824

2016 m. liepos 14 d.

kuriuo iš dalies keičiamos Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 3/2014, Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 44/2014 ir Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 134/2014 atitinkamos nuostatos dėl transporto priemonės funkcinės saugos reikalavimų, transporto priemonių konstrukcijos ir bendrųjų reikalavimų ir aplinkosauginio bei varymo sistemų veiksmingumo reikalavimų

(Tekstas svarbus EEE)

(OL L 279, 2016 10 15, p. 1)

pataisytas:

►C1 Klaidų ištaisymas, OL L 80, 2017 3 25, p. 46 (2016/1824)

►C2 Klaidų ištaisymas, OL L 123, 2017 5 16, p. 50 (2016/1824)

▼B

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) 2016/1824

2016 m. liepos 14 d.

kuriuo iš dalies keičiamos Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 3/2014, Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 44/2014 ir Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 134/2014 atitinkamos nuostatos dėl transporto priemonės funkcinės saugos reikalavimų, transporto priemonių konstrukcijos ir bendrųjų reikalavimų ir aplinkosauginio bei varymo sistemų veiksmingumo reikalavimų

(Tekstas svarbus EEE)

1 straipsnis

Deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 3/2014 iš dalies keičiamas taip:

1) 3 straipsnio 2 dalyje žodis „Gamintojai“ pakeičiami žodžiais „Dalių ir įrangos gamintojai“;

2) priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento I priedą.

2 straipsnis

Deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 44/2014 iš dalies keičiamas taip:

▼C1

1) 3 straipsnio 3 dalyje žodis „Gamintojai“ pakeičiamas žodžiais „Dalių ir įrangos gamintojai“;

▼B

2) priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento II priedą.

3 straipsnis

Deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 134/2014 iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 16 punkte pataisomas žodis „išmetamųjų“ (versijoje anglų kalba);

b) 42 punktas pakeičiamas taip:

„42) didžiausias 30 minučių greitis – 30 minučių matuojamas transporto priemonės pasiekiamas didžiausias greitis esant JT EEK taisyklėje Nr. 85 nustatytai 30 minučių galiai (*);

(*) OL L 326, 2006 11 24, p. 55.“;

2) 3 straipsnio 4 dalyje žodis „Gamintojas“ pakeičiamas žodžiais „Dalių ir įrangos gamintojas“;

3) priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento III priedą.

▼B

4 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja pirmą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B

I PRIEDAS

Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 3/2014 pakeitimai

Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 3/2014 priedai iš dalies keičiami taip:

1) I priedas pakeičiamas taip:

„I PRIEDAS

Privalomųjų JT EEK taisyklių sąrašas

JT EEK taisyklė Nr.	Dalykas	Pakeitimų serija	OL nuoroda	Taikymas
1	Variklinių transporto priemonių priekiniai žibintai (R2, HS1)	02	OL L 177, 2010 7 10, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
3	Šviesogrąžiai atšvaitai	02 serijos pakeitimų 12 papildymas	OL L 323, 2011 12 6, p. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
6	Posūkio žibintai	01 serijos pakeitimų 25 papildymas	OL L 213, 2014 7 18, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
7	Priekiniai ir galiniai gabaritiniai žibintai ir stabdymo žibintai	02 serijos pakeitimų 23 papildymas	OL L 285, 2014 9 30, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
8	Variklinių transporto priemonių priekiniai žibintai (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, H11, HIR1, HIR2)	05	OL L 177, 2010 7 10, p. 71.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
16	Saugos diržai, apsaugos sistemos ir vaiko apsaugos sistemos	06 serijos pakeitimų 5 papildymas	OL L 304, 2015 11 20, p. 1.	L2e, L4e, L5e, L6e ir L7e
19	Priekiniai rūko žibintai	04 serijos pakeitimų 6 papildymas	OL L 250, 2014 8 22, p. 1.	L3e, L4e, L5e ir L7e
20	Variklinių transporto priemonių priekiniai žibintai (H4)	03	OL L 177, 2010 7 10, p. 170.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
28	Garsinės signalizacijos įtaisai	00 serijos pakeitimų 3 papildymas	OL L 323, 2011 12 6, p. 33	L3e, L4e ir L5e
37	Kaitinamosios lempos	03 serijos pakeitimų 42 papildymas	OL L 213, 2014 7 18, p. 36.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
38	Galiniai rūko žibintai	00 serijos pakeitimų 15 papildymas	OL L 4, 2012 1 7, p. 20.	L3e, L4e, L5e ir L7e
39	Suvienodintos transporto priemonių patvirtinimo nuostatos, atsižvelgiant į greitmačio mechanizmą, įskaitant jo montavimą	Taisyklės pradinės redakcijos 5 papildymas	OL L 120, 2010 5 13, p. 40.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
43	Saugusis stiklas	01 serijos pakeitimų 2 papildymas	OL L 42, 2014 2 12, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
46	Netiesioginio matymo įtaisai (galinio vaizdo veidrodžiai)	04 serijos pakeitimų 1 papildymas	OL L 237, 2014 8 8, p. 24.	L2e, L5e, L6e ir L7e
50	L kategorijos transporto priemonių apšvietimo komponentai	00 serijos pakeitimų 16 papildymas	OL L 97, 2014 3 29, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e

▼B

JT EEK taisyklė Nr.	Dalykas	Pakeitimų serija	OL nuoroda	Taikymas
53	Apšvietimo įtaisų montavimas (motocikluose)	01 serijos pakeitimų 14 papildymas	OL L 166, 2013 6 18, p. 55.	L3e
56	Mopedų ir mopedais laikomų transporto priemonių priekiniai žibintai	01	OL L 89, 2014 3 25, p. 1.	L1e, L2e ir L6e
57	Motociklų ir motociklais laikomų transporto priemonių priekiniai žibintai	02	OL L 130, 2014 5 1, p. 45.	L3e, L4e, L5e ir L7e
60	Valdymo įtaisų, signalinių lempučių ir rodytuvų identifikavimas	00 serijos pakeitimų 4 papildymas	OL L 297, 2014 10 15, p. 23.	L1e ir L3e
72	Motociklų ir motociklais laikomų transporto priemonių priekiniai žibintai (HS1)	01	OL L 75, 2014 3 14, p. 1.	L3e, L4e, L5e ir L7e
74	Apšvietimo įtaisų montavimas (mopeduose)	00 serijos pakeitimų 7 papildymas	OL L 166, 2013 6 18, p. 88.	L1e
75	Padangos	01 serijos pakeitimų 13 papildymas	OL L 84, 2011 3 30, p. 46.	L1e, L2e, L3e, L4e ir L5e
78	Stabdžiai, įskaitant stabdžių antiblokavimo ir kombinuotas stabdžių sistemas	03 serijos pakeitimų 2 klaidų ištaisymas	OL L 24, 2015 1 30, p. 30.	L1e, L2e, L3e, L4e ir L5e
81	Galinio vaizdo veidrodžiai	00 serijos pakeitimų 2 papildymas	OL L 185, 2012 7 13, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
82	Mopedų ir mopedais laikomų transporto priemonių priekiniai žibintai (HS2)	01	OL L 89, 2014 3 25, p. 92.	L1e, L2e ir L6e
87	Dienos žibintai	00 serijos pakeitimų 15 papildymas	OL L 4, 2012 1 7, p. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
90	Atsarginės stabdžių kaladėlių sąrankos ir būgninių stabdžių kaladėlės	02	OL L 185, 2012 7 13, p. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
98	Priekiniai žibintai su dujų išlydžio šviesos šaltiniais	01 serijos pakeitimų 4 papildymas	OL L 176, 2014 6 14, p. 64.	L3e
99	Dujų išlydžio šviesos šaltiniai	00 serijos pakeitimų 9 papildymas	OL L 285, 2014 9 30, p. 35.	L3e
112	Asimetriškus spindulius skleidžiantys priekiniai žibintai	01 serijos pakeitimų 4 papildymas	OL L 250, 2014 8 22, p. 67.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
113	Simetriškus spindulius skleidžiantys priekiniai žibintai	01 serijos pakeitimų 3 papildymas	OL L 176, 2014 6 14, p. 128.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e

Paaiškinimas: Tai, kad komponentas įtrauktas į šį sąrašą, nereiškia, jog privaloma jį montuoti. Tačiau tam tikrų komponentų privalomo montavimo reikalavimai nustatyti kituose šio reglamento prieduose.“

▼B

2) IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 4.1.4 punktas pakeičiamas taip:

„4.1.4. Jeigu transporto priemonėje sumontuotą ĮEKS vairuotojas gali įkrauti iš išorės, transporto priemonės varymo sistema jokiais būdais negali pajudinti transporto priemonės, kol išorinio maitinimo šaltinio jungtis ir transporto priemonės maitinimo kištukas yra fiziškai sujungti. L1e kategorijos transporto priemonės, jei tokių parengtų naudoti transporto priemonių masė ≤ 35 kg, pajudinimas savo pačios varymo sistema neleidžiamas tol, kol baterijos kroviklio jungtis fiziškai prijungta prie išorinio maitinimo šaltinio. Šio reikalavimo paisoma, jeigu naudojama transporto priemonės gamintojo nurodyta jungtis ar baterijos kroviklis. Jeigu yra įrengti nuolat prijungti įkrovimo kabeliai, minėtasis reikalavimas laikomas įvykdytu, kai naudojant įkrovimo kabelį akivaizdžiai neįmanoma naudotis transporto priemone (pvz., kabelis visada nukreipiamas per vairuotojo valdomus valdymo įtaisus, vairuotojo balnelį, vairuotojo sėdynę, vairo rankenas ar vairaratį arba kabelio laikymo vietą dengianti sėdynė turi būti pakelta).“;

b) 4.3 punktas pakeičiamas taip:

„4.3. Važiavimas atbuline eiga

Transporto priemonei judant pirmyn turi būti neįmanoma suaktyvinti transporto priemonės atbulinės eigos valdymo funkcijos, to nekontroliuojant, taip, kad toks suaktyvinimas galėtų staiga labai sulėtinti transporto priemonę arba užblokuoti ratus. Tačiau leidžiama transporto priemonės atbulinės eigos valdymo funkciją suaktyvinti taip, kad transporto priemonė galėtų sulėtėti palaipsniui.“;

3) VII priedo 1 dalies 1.1.1 punktas pakeičiamas taip:

„1.1.1. Bet kokio transporto priemonėje įrengto saugiojo stiklo tipai turi būti patvirtinti pagal JT EEK taisyklę Nr. 43 (*).

(*) OL L 42, 2014 2 12, p. 1.“

4) VIII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1.1.1.1 ir 1.1.1.2 punktai pakeičiami taip:

„1.1.1.1. Turi būti užtikrinta, kad nebūtų nukrypimų nuo pateiktų simbolių formos ir pakreipimo, tai yra bet koks pateiktų simbolių atvaizdo priderinimas yra draudžiamas.

1.1.1.2. Leidžiami nedideli pažeidimai, kaip antai linijos storio, ženklo naudojimo ir kiti atitinkami gamybiniai nuokrypiai, kaip nurodyta standarto ISO 2575:2010/Amd1:2011 (projektavimo principai) 4 dalyje.“;

b) 2.1.3 punktas pakeičiamas taip:

„2.1.3. Turi būti užtikrinta, kad nebūtų nukrypimų nuo pateiktų simbolių formos ir pakreipimo, tai yra bet koks pateiktų simbolių atvaizdo priderinimas yra draudžiamas.

Leidžiami nedideli pažeidimai, kaip antai linijos storio, ženklo naudojimo ir kiti atitinkami gamybiniai nuokrypiai, kaip nurodyta standarto ISO 2575:2010/Amd1:2011 (projektavimo principai) 4 dalyje.“;

▼B

5) IX priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1.12 punktas pakeičiamas taip:

„1.12. Jeigu automatinis priekinio žibinto ar dienos žibinto įjungimas susietas su variklio veikimu, žibintas turi būti suprojektuotas taip (transporto priemonėse su elektros ar kitomis alternatyviomis varymo sistemomis ir transporto priemonėse su varymo sistemos automatinio išjungimo ir (arba) paleidimo sistema), kad būtų susietas su pagrindiniu valdymo jungikliu, įjungiamu transporto priemonei veikiant įprastu darbo režimu.“;

b) 2.3.11.8 punktas pakeičiamas taip:

„2.3.11.8. Kiti reikalavimai:

— Jeigu nepateikta nurodymų dėl atbulinės eigos žibintų apšvietimo įtaisų, kurie, patvirtinus tipą, gali būti naudojami L kategorijos transporto priemonėse, atbulinės eigos žibinto tipas turi būti patvirtintas pagal JT EEK taisyklę Nr. 23 (*).

_____

(*) OL L 237, 2014 8 8, p. 1.“;

c) 2.3.15.8 punktas pakeičiamas taip:

„2.3.15.8. Kiti reikalavimai:

— Jeigu nepateikta nurodymų dėl šoninių gabaritinių žibintų apšvietimo įtaisų, kurie, patvirtinus tipą, gali būti naudojami L kategorijos transporto priemonėse, žibintų tipas turi būti patvirtintas pagal JT EEK taisyklę Nr. 91 (*).

_____

(*) OL L 4, 2012 1 7, p. 27“.

6) XV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1.1 ir 1.1.1 punktai pakeičiami taip:

„1.1. Laikantis 1.1.1–1.1.2 punktų nuostatų, visų transporto priemonėse montuojamų padangų, įskaitant atsargines padangas, tipas turi būti patvirtintas pagal JT EEK taisyklę Nr. 75.

1.1.1. Jeigu transporto priemonė suprojektuota naudoti sąlygomis, kurios neatitinka padangų, kurių tipas patvirtintas pagal JT EEK taisyklę Nr. 75, taikytiną Sąjungos teisėje tuo metu, kai atliekami transporto priemonės tipo patvirtinimo bandymai, savybių ir todėl reikia montuoti kitokias savybes turinčias padangas, 1.1 punkte nustatyti reikalavimai netaikomi, jei laikomasi šių sąlygų:

— padangų tipas yra patvirtintas pagal Tarybos direktyvą 92/23/EEB (*), Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 661/2009 (**) arba JT EEK taisyklę Nr. 106; taip pat

— patvirtinimo institucija ir techninė tarnyba sutinka, kad sumontuotos padangos yra tinkamos, atsižvelgiant į transporto priemonės naudojimo sąlygas. Šios išimties pobūdis ir sutikimo priežastys turi būti aiškiai nurodyti bandymų ataskaitoje.

_____

(*) 1992 m. kovo 31 d. Tarybos direktyva 92/23/EEB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų padangų (OL L 129, 1992 5 14, p. 95).

(**) 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 200, 2009 7 31, p. 1).“;

▼B

b) 1.2 punktas išbraukiamas;

c) 2.2 punktas pakeičiamas taip:

„2.2. Transporto priemonės gamintojas gali apriboti originalių ir atsarginių padangų, kurias galima sumontuoti transporto priemonėje, naudojimo kategoriją. Šiuo atveju padangų, kurias galima sumontuoti transporto priemonėje, naudojimo kategorijos turi būti aiškiai nurodytos transporto priemonės naudojimo vadove.“;

d) 2.2.1 punktas išbraukiamas;

e) 2.3 punktas pakeičiamas taip:

„2.3. Erdvė, kurioje sukasi kiekvienas ratas, turi būti tokia, kad naudojamos didžiausio leidžiamo dydžio ir ratlankio pločio padangos galėtų nevaržomai judėti, atsižvelgiant, jei taikoma, į mažiausias ir didžiausias ratų iškyšas ir nepažeidžiant transporto priemonės gamintojo nurodytų mažiausių ir didžiausių pakabos ir vairo mechanizmo apribojimų. Tai nustatoma kiekvienoje erdvėje tikrinant didžiausią ir plačiausią padangą, atsižvelgiant į taikomą ratlankio dydį, taip pat į didžiausią leidžiamą padangos skerspjūvio plotį ir išorės skersmenį, remiantis taikomuose teisės aktuose nustatytu padangų dydžio žymeniu. Patikrinimai atliekami atitinkamo rato vietoje sukant didžiausių leidžiamų bendrų matmenų (didžiausios gaubtinės) tipinę padangą, ne vien tik faktinę padangą.“;

f) įterpiami šie 2.3.1, 2.3.2 ir 2.4 punktai:

„2.3.1. Nustatant atitinkamos padangos didžiausius leidžiamus bendrus matmenis (t. y. didžiausią gaubtinę) pagal Sąjungos teisės aktus, taikomus tuo metu, kai atliekami tipo patvirtinimo bandymai, atsižvelgiama į visas padangas, kurias galima sumontuoti transporto priemonėje pagal 2.2 punktą. Šiuo tikslu atsižvelgiama į specifikacijas, nustatytas JT EEK taisyklės Nr. 75 5 priede, arba į leidžiamas procentines dalis, nustatytas į tą priedą neįrašytų dydžių padangoms, (pvz., gabaritinis plotis universalioms padangoms (MST) + 25 %, įprastinėms ir žieminėms padangos + 10 %, kai ratlankio skersmens kodas yra ne žemesnės eilės kaip 13, ir + 8 %, kai ratlankio skersmens kodai yra iki 12 eilės (imtinai).

2.3.2. Be to, leistinas įstrižinės ir įstrižinės juostinės struktūros padangos, kurios tipas yra patvirtintas pagal JT EEK taisyklę Nr. 75, aukščio dinaminis augimas priklauso nuo padangos greičio kategorijos ir naudojimo kategorijos. Siekdamas užtikrinti galutiniam transporto priemonės naudotojui tinkamą įstrižinės ir įstrižinės juostinės struktūros atsarginių padangų pasirinkimą ir nustatyti leidžiamą nuokrypį, nurodytą JT EEK taisyklės Nr. 75 9 priedo 4.1 punkte (t. y. $H_{dyn} = H \times 1{,}10$ iki $H_{dyn} = H \times 1{,}18$), transporto priemonės gamintojas atsižvelgia į leistinas naudojimo kategorijas ir greičio kategoriją, kuri atitinka didžiausią projektinį transporto priemonės greitį. Transporto priemonės gamintojo nuožiūra galima atsižvelgti į griežtesnes kategorijas.

2.4. Techninė tarnyba gali sutikti, kad 2.3–2.3.2 punktuose nustatytų reikalavimų atitiktis būtų tikrinama taikant alternatyvią bandymų procedūrą (pvz., atliekant virtualius bandymus), jeigu tarpas tarp padangos didžiausios gaubtinės ir transporto priemonės konstrukcijos visuose taškuose viršija 10 mm.“;

▼B

g) 4.2.2 punktas pakeičiamas taip:

„4.2.2. Jeigu transporto priemonėse įprastai montuojamos įprastinės padangos, o retkarčiais – žieminės padangos, žieminės padangos greičio kategorijos simbolis turi atitikti greitį, didesnį už didžiausią projektinį transporto priemonės greitį arba ne mažesnį kaip 130 km/h (arba ir vieną, ir kitą). Tačiau jeigu didžiausias projektinis transporto priemonės greitis yra didesnis už greitį, atitinkantį sumontuotų žieminių padangų mažiausio greičio kategorijos simbolį, transporto priemonėje aiškiai matomoje vietoje arba, jei transporto priemonė neturi vidaus erdvės, kuo arčiau prietaisų skydelio turi būti pritvirtintas vairuotojui nuolat gerai matomas įspėjimo apie didžiausią greitį ženklas, kuriame būtų nurodyta sumontuotų žieminių padangų didžiausių greičio parametrų mažiausia vertė arba gamintojo rekomenduojamas transporto priemonės greitis (nelygu, kuris iš jų mažesnis).“

7) XVI priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2.1 punktas pakeičiamas taip:

„2.1. Visi simboliai ant plokštelės turi būti padaryti iš pagal JT EEK taisyklę Nr. 104 patvirtinto tipo D, E arba D/E klasės šviesogrąžės medžiagos (*).

(*) OL L 75, 2014 3 14, p. 29.“;

b) 3.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„3.3.1. Plokštelė turi būti statmena (± 5°) transporto priemonės išilginei plokštumai;“

c) 3.6.1 punkto pirma įtrauka pakeičiama taip:

„— dviejų vertikaliųjų plokštumų, susiliečiančių su dviem šoniniais plokštelės kraštais, sudarančių 30° kampą, matuojant į kairę ir į dešinę išorines puses nuo transporto priemonės išilginės plokštumos, lygiagrečių su transporto priemonės išilgine vidurio plokštuma ir kertančių plokštelės vidurį,“;

d) 3.6.2 punkto pirma įtrauka pakeičiama taip:

„— dviejų vertikaliųjų plokštumų, susiliečiančių su dviem šoniniais plokštelės kraštais, sudarančių 30° kampą, matuojant į kairę ir į dešinę išorines puses nuo transporto priemonės išilginės plokštumos, lygiagrečių su transporto priemonės išilgine vidurio plokštuma ir kertančių plokštelės vidurį,“;

8) XVII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiamas šis 1.1.6.3.1 punktas:

„1.1.6.3.1. Tačiau jeigu prietaisų skydelio lygis yra virš horizontaliosios plokštumos lygio, sutampančio su vairuotojo sėdimosios vietos R tašku, virš vidaus zonos Nr. 2 viršutinės horizontalios ribos esantiems prietaisų skydelio liečiamiesiems kraštams, taip pat visiems elementams, kurie montuojami tiesiai ant jo ir yra žemiau prietaisų skydelio lygio, patikrinti naudojamas kelio maketo bandomasis įtaisas. Techninė tarnyba, suderinusi su tipo patvirtinimo institucija, bandymų ataskaitoje aiškiai nurodo, kurios vidaus įrangos dalys laikomos prietaisų skydeliu ir susijusiais elementais. Nustatant prietaisų skydelio lygį į tiesiogiai vairuotojo valdomą vairo mechanizmo dalį neatsižvelgiama.“;

▼B

b) įterpiamas šis 2.1.8 punktas:

„2.1.8. Liečiamieji patvirtinto tipo vidinių galinio vaizdo veidrodėlių (I klasė) kraštai laikomi atitinkančiais šio priedo reikalavimus.“;

c) 2.2.1 punktas pakeičiamas taip:

„2.2.1. Šioje zonoje, kaip ir 1.1.6.3.1 punkte nurodytojoje, kelio maketo bandomasis įtaisas judinamas iš bet kurios konkrečios pradinės vietos horizontaliai ir į priekį, o X ašyje įtaiso orientavimas gali būti keičiamas nepažeidžiant nurodytų ribų. Visi liečiamieji kraštai, išskyrus toliau nurodytuosius, turi būti suapvalinti, kad jų kreivumo spindulys būtų bent 3,2 mm. Į prisilietimus su galine prietaiso puse neatsižvelgiama.“;

d) įterpiami šie 2.4, 2.4.1 ir 2.4.2 punktai:

„2.4. Vidaus zonos Nr. 1, 2 ir 3

2.4.1. Liečiamųjų kraštų spinduliai, kurių dėl įstrižų kampų, ribotų iškyšų, simbolių ar stiliaus linijų, briaunų ir iškilimų bei paviršiaus grūdėtumo neįmanoma tiksliai nustatyti įprastinėmis matavimo priemonėmis (pvz., spindulio matuokliu), laikomi atitinkančiais reikalavimus, jei tokie kraštai yra bent jau užapvalinti.

2.4.2. Transporto priemonės gamintojas gali kaip alternatyvą pasirinkti taikyti visus susijusius JT EEK taisyklės Nr. 21 reikalavimus (*), nustatytus M1 kategorijos transporto priemonėms ir apimančius visą vidaus įrangą, ne tik jos dalis.

(*) OL L 188, 2008 7 16, p. 32.“

9) XVIII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1.1.2.1.1 punktas pakeičiamas taip:

„1.1.2.1.1. Reguliuoti kibirkšties savybes, įskaitant uždegimo laiką ir (arba) buvimą, kad būtų galima riboti didžiausią projektinį transporto priemonės greitį ir (arba) didžiausią galią, leidžiama L3e-A2 (tik jei didžiausia naudingoji galia ≥ 20 kW), L3e-A3, L4e-A, L5e, L6eB ir L7eC kategorijų (pakategorių) transporto priemonėse. Reguliuoti gali būti leidžiama ir kitų kategorijų (pakategorių) transporto priemonėse, su sąlyga, kad reguliavimo būdas neturės neigiamos įtakos išmetamųjų dujinių teršalų, išmetamo CO_2 kiekiui ir degalų sąnaudoms didžiausio projektinio transporto priemonės greičio ir (arba) didžiausios galios sąlygomis, kurias tikrina techninė tarnyba.“;

b) 1.1.2.5 punktas pakeičiamas taip:

„1.1.2.5. Bent du iš 1.1.2.1–1.1.2.4 punktuose nurodytų taikomų ribojimo metodų turi veikti nepriklausomai vienas nuo kito, būti skirtingo pobūdžio ir grindžiami skirtinga konstrukcijos koncepcija, tačiau jie gali būti susiję su panašiais elementais (pvz., abu metodai gali būti grindžiami greičio kriterijumi, tačiau taikant vieną iš metodų greitis matuojamas variklyje, o kitą – transmisijos pavarų dėžėje). Vienam metodui neveikiant, kaip numatyta (pvz., sugadinus įrangą), kitais metodais užtikrinama ribojimo funkcija turi nesuprastėti. Tokiu atveju

▼B

galima pasiekti didžiausia galia ir (arba) transporto priemonės greitis gali būti mažesni nei įprastinėmis sąlygomis. Nepažeidžiant gamybos atitikties nuokrypių, nustatytų Reglamento (ES) Nr. 44/2014 IV priedo 4.1.4 punkte, atsisakius vieno iš besidubliuojančių ribojimų metodų, didžiausia galia ir (arba) transporto priemonės greitis negali būti didesni už nustatytuosius suteikiant tipo patvirtinimą.“;

c) įterpiami šie 1.1.2.6–1.1.2.9 punktai:

„1.1.2.6. Transporto priemonės gamintojui leidžiama pasinaudoti kitais ribojimo metodais, nei nurodytieji 1.1.2.1–1.1.2.4 punktuose, jei jis gali įrodyti techninei tarnybai ir tipo patvirtinimo institucijai, kad tie alternatyvūs ribojimo metodai atitinka 1.1.2.5 punkte nustatytus dubliavimosi principus, su sąlyga, kad naudojant vieną iš ribojimo metodų taikomas bent vienas iš 1.1.2.1, 1.1.2.2 arba 1.1.2.3 punktuose išvardytų parametrų (pvz., degalų masės, oro masės, kibirkšties uždegimo ir transmisijos sukimosi ribojimas).

1.1.2.7. Gamintojui leidžiama derinti du ar daugiau atskirų ribojimo metodų, nurodytų 1.1.2.1–1.1.2.4 punktuose, jei tai yra ribojimo strategijos dalis. Toks ribojimo metodų derinys laikomas vieninteliu ribojimo būdu, kaip apibrėžta 1.1.2.5 punkte.

1.1.2.8. Atskiri ribojimo metodai arba 1.1.2.1–1.1.2.4 punktuose nurodytų ribojimo metodų deriniai gali būti taikomi daugiau kaip vieną kartą, jei jų įvairios paskirtys nepriklauso viena nuo kitos ir jeigu, kaip reikalaujama pagal 1.1.2.5 punktą, nesant galimybės taikyti vieną iš metodų taip, kaip numatyta (pvz., sugadinus įrangą), nesutriks to paties ribojimo metodo ar jų derinio taikymas pagal kitą paskirtį.

1.1.2.9. Vienu ribojimo metodu laikoma ribojimo strategija, kai gedimo atveju (pvz., sugadinus įrangą) numatoma suaktyvinti specialią veikimo būseną (pvz., veikimą avariniu režimu) gerokai sumažinus didžiausią transporto priemonės greitį ir (arba) didžiausią galią, kad jie būtų netinkami įprastomis eksploatavimo sąlygomis, arba kai suaktyvinamas uždegimo blokavimas, kad nebūtų galima paleisti variklio tol, kol yra gedimas.“;

b) 1.1.4 punktas pakeičiamas taip:

„1.1.4. Draudžiama pateikti ir naudoti bet kokias kitas priemones, leidžiančias transporto priemonės vairuotojui tiesiogiai ar netiesiogiai reguliuoti, nustatyti, pasirinkti ar keisti varymo sistemos didžiausią veiksmingumą, nustatomą remiantis informacija, pateikiama pagal Reglamento (ES) Nr. 901/2014 I priedo B dalies 2.8 punkto 1.8.2–1.8.9 papunkčius, (pvz., didelio veiksmingumo jungiklį, specialų koduotą atpažinimo atsakiklį uždegimo raktelyje, fizinę arba elektroninę jungės nuostatą, pasirinktį elektroniniame meniu, programuojamą valdymo bloko funkciją), jei tokiu būdu ji būtų viršyta.“;

▼B

e) 2.1 punktas pakeičiamas taip:

„2.1. Siekdamas įrodyti, kad laikosi 1.1–1.1.2.9 punktuose nustatytų specialių reikalavimų, transporto priemonės gamintojas turi įrodyti, kad, transporto priemonės varymo sistemoje įdiegus specialius įtaisus ir (arba) funkcijas, dviem ar daugiau taikomų metodų užtikrinamas reikiamas didžiausios nuolatinės vardinės arba naudingosios galios ir (arba) didžiausio transporto priemonės greičio ribojimas ir kad taikant kiekvieną iš metodų tai pasiekiama visiškai nepriklausomai.“

10) XIX priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1.1.1 punktas pakeičiamas taip:

„1.1.1. L1e-A kategorijos transporto priemonės ir L1e-B transporto priemonių kategorijos dviračiai, skirti minti, turi būti suprojektuoti ir sukonstruoti taip, kad atitiktų visas reikalavimų ir bandymų metodų nuostatas, taikomas rankenos ir strypo sąrankai, sėdynių laikikliams, priekinėms šakėms bei rėmams, kaip nustatyta standarte ISO 4210:2014, kad ir koks būtų neatitikimas to techninio standarto taikymo sričiai. Mažiausia reikiamos bandymo jėgos vertė turi atitikti pateiktąsias 1.1.1.1 punkto 19.1 lentelėje.“;

b) įterpiamas šis 1.1.1.1 punktas:

▼C2

„1.1.1.1. *19.1 lentelė*

Bandymo ir mažiausios jėgos arba bandymų su L1e-A kategorijos transporto priemonėmis ir L1e-B transporto priemonių kategorijos dviračiais, skirtais minti, ciklų skaičius

Dalykas	Bandymo pavadinimas	Taikomo bandymo nuoroda	Mažiausia reikiamos bandymo jėgos vertė arba mažiausias bandymo ciklų skaičius
Vairo rankena ir strypas	Šoninis lenkimo bandymas (statinis bandymas)	ISO 4210–5:2014, bandymo metodas 4.3	800 N (= jėga, F_2)
	Nuovargio bandymas (1 etapas. Iškrovos etapas)	ISO 4210–5:2014, bandymo metodas 4.9	270 N (= jėga, F_6)
	Nuovargio bandymas (2 etapas. Apkrovos etapas)	ISO 4210–5:2014, bandymo metodas 4.9	370 N (= jėga, F_7)
Rėmas	Nuovargio bandymas su mynimo jėgomis	ISO 4210–-6:2014, bandymo metodas 4.3	1 000 N (= jėga, F_1)
	Nuovargio bandymas su horizontaliomis jėgomis	ISO 4210–-6:2014, bandymo metodas 4.4	Į priekį nukreipta jėga, F_2 = 850 N, Į galą nukreipta jėga, F_3 = 850 N, C1 = 100 000 (= bandymo ciklų skaičius)
	Nuovargio bandymas su vertikalia jėga	ISO 4210–-6:2014, bandymo metodas 4.5	1 100 N (= jėga, F_4)
Priekinės šakės	Statinio lenkimo bandymas	ISO 4210–-6:2014, bandymo metodas 5.3	1 500 N (= jėga, F_5)
Sėdynės laikiklis	1 etapas, nuovargio bandymas	ISO 4210–9:2014, bandymo metodas 4.5.2	1 100 N (= jėga, F_3)
	2 etapo statinis tvirtumo bandymas	ISO 4210–9:2014, bandymo metodas 4.5.3	2 000 N (= jėga, F_4)“;

▼B

c) 1.2 punkte žodis „transmisija“ pakeičiamas žodžiu „galios pavara“.

▼B

II PRIEDAS

Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 44/2014 pakeitimai

Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 44/2014 priedai iš dalies keičiami taip:

1) I priedas pakeičiamas taip:

„I PRIEDAS

Privalomųjų JT EEK taisyklių sąrašas

JT EEK taisyklė Nr.	Dalykas	Pakeitimų serija	OL nuoroda	Taikymas
10	Elektromagnetinis suderinamumas (EMS)	04 serijos pakeitimų 1 papildymas	OL L 254, 2012 9 20, p. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e
62	Apsauga nuo neteisėto pasinaudojimo	00 pakeitimų serijos 2 papildymas	OL L 89, 2013 3 27, p. 37.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e ir L7e

Paaiškinimas: Tai, kad komponentas įtrauktas į šį sąrašą, nereiškia, jog privaloma jį montuoti. Tačiau tam tikrų komponentų privalomo montavimo reikalavimai nustatyti kituose šio reglamento prieduose.“

2) II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2.3.1.1 punkte žodžiai „cilindrų ir stūmoklių derinio“ pakeičiami žodžiais „cilindro, stūmoklio“;

b) 2.3.1.2 punkte žodžiai „cilindrų ir stūmoklių derinio“ pakeičiami žodžiais „cilindro, stūmoklio“;

c) 3.2.1.3 punktas pakeičiamas taip:

„3.2.1.3. Ant vamzdžių turi būti įskaitomas transporto priemonės kategorijos (pakategorės) ženklas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 168/2013 2 ir 4 straipsniuose bei I priede.“;

d) įterpiamas šis 3.2.2.5 punktas:

„3.2.2.5. Dvitakčiuose varikliuose didžiausias bet kokio tarpiklio, jei jis yra tarp cilindro pagrindo ir karterio, storis sumontavus negali būti didesnis nei 0,5 mm.“;

e) įterpiami šie 3.3, 3.3.1 ir 3.3.2 punktai:

„3.3. Nepertraukiama belaipsnė pavara (CVT)

3.3.1. Nepertraukiamos belaipsnės pavaros gaubtai (jei yra) turi būti pritvirtinti ne mažiau kaip dviem sraigtiniais varžtais arba taip, kad juos būtų galima nuimti tik specialiais įrankiais.

3.3.2. Nepertraukiamos belaipsnės pavaros (CVT) mechanizmas, skirtas apriboti pavaros perdavimo skaičių ribojant efektyvų atstumą tarp dviejų diskų, turi būti visiškai integruotas į vieną arba į abu diskus, kad efektyvaus atstumo nebūtų įmanoma modifikuoti taip, kad, nesugadinant diskų sistemos, didžiausias transporto priemonės greitis padidėtų daugiau kaip 10 % didžiausio leidžiamo

▼B

transporto priemonės greičio. Jeigu gamintojas į nepertraukiamą belaipsnę pavarą įmontuoja tarpiklių žiedus, kad būtų galima reguliuoti didžiausią transporto priemonės greitį, tuos tarpiklių žiedus išėmus didžiausias transporto priemonės greitis neturi padidėti daugiau kaip 10 %.“;

f) 3.5, 3.5.1 ir 3.5.2 punktai išbraukiami;

g) 4–4.2.3 punktai pakeičiami taip:

„4. **Papildomi specialieji reikalavimai, taikomi L3e-A1 ir L4e-A1 kategorijų (pakategorių) transporto priemonėms**

4.1. L3e-A1 ir L4e-A1 pakategorių transporto priemonės turi atitikti 4.2–4.2.3, 4.3, 4.3.1 ir 4.3.2 arba 4.4., 4.4.1 ir 4.4.2 punktų reikalavimus kartu su 4.5, 4.6 ir 4.7 punktų reikalavimais. Be to, jos turi atitikti 3.2.2.1, 3.2.2.3, 3.2.2.4, 3.2.2.5, 3.2.3.1 ir 3.2.3.3 punktų reikalavimus.

4.2. Įleidimo vamzdyne turi būti įmontuota nepašalinama mova. Jeigu tokia mova yra įsiurbimo vamzdyje, tai jis turi būti pritvirtintas prie variklio bloko sraigtiniais varžtais arba tokiais varžtais, kuriuos galima išsukti tik specialiais įrankiais.

4.2.1. Mova turi būti ne mažesnio nei 60 HRC kietumo. Riboto priėjimo sekcijoje jos storis negali būti didesnis nei 4 mm.

4.2.2. Atliekant bet kokius veiksmus su mova, siekiant ją pašalinti arba modifikuoti, mova ir jos atrama turi suirti arba turi visiškai ir negrįžtamai sugesti variklis, kol patvirtinta tinkama būklė nebus atkurta.

4.2.3. Ant movos paviršiaus arba netoli jos turi būti įskaitomas transporto priemonės kategorijos (pakategorės) ženklas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 168/2013 2 ir 4 straipsniuose bei I priede.“;

h) 4.2.4–4.2.12 punktai išbraukiami;

i) įterpiami šie 4.3–4.7 punktai:

„4.3. Kiekvienas įsiurbimo vamzdis turi būti pritvirtintas sraigtiniais varžtais arba tokiais varžtais, kuriuos galima išsukti tik specialiais įrankiais. Išorėje pažymėta riboto priėjimo sekcija turi būti vamzdžiuose; toje vietoje sienelės storis turi būti mažesnis nei 4 mm arba, jeigu ji yra iš lanksčios medžiagos, pavyzdžiui, gumos, – 5 mm.

4.3.1. Atliekant bet kokius veiksmus su vamzdžiais, siekiant modifikuoti riboto priėjimo sekciją, dėl tokių veiksmų vamzdžiai turi suirti arba turi visiškai ir negrįžtamai sugesti variklis, kol patvirtinta tinkama būklė nebus atkurta.

4.3.2. Ant vamzdžių turi būti įskaitomas transporto priemonės kategorijos (pakategorės) ženklas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 168/2013 2 ir 4 straipsniuose bei I priede.

▼B

4.4. Cilindro galvutėje esanti įleidimo vamzdyno dalis turi turėti riboto priėjimo sekciją. Visame įleidimo kanale negali būti daugiau riboto priėjimo sekcijų (išskyrus vožtuvo lizdo sekciją).

4.4.1. Atliekant bet kokius veiksmus su vamzdžiais, siekiant modifikuoti riboto priėjimo sekciją, dėl tokių veiksmų vamzdžiai turi suirti arba turi visiškai ir negrįžtamai sugesti variklis, kol patvirtinta tinkama būklė nebus atkurta.

4.4.2. Ant cilindro galvutės turi būti įskaitomas transporto priemonės kategorijos ženklas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 168/2013 2 ir 4 straipsniuose bei I priede.

4.5. 4.2 punkte nurodytų riboto priėjimo sekcijų skersmuo gali būti įvairus, atsižvelgiant į susijusios transporto priemonės kategoriją (pakategorę).

4.6. Gamintojas pateikia duomenis apie riboto priėjimo sekcijos (-ų) skersmenį (-is) ir įrodo patvirtinimo institucijai bei techninei tarnybai, kad ši riboto priėjimo sekcija daro didžiausią įtaką dujų tekėjimui ir kad nėra jokios kitos sekcijos, kurią modifikavus būtų galima padidinti varymo sistemos veiksmingumą.

4.7. Sumontuotų cilindrų galvutės tarpiklio didžiausias storis negali būti didesnis nei 1,6 mm.“;

j) 5.1 punktas pakeičiamas taip:

„5.1. Bet kuris to paties tipo L3e-A2 arba L4e-A2 pakategorės transporto priemonės variantas ar versija, atitinkantys III priedo 4 punkte nustatytus konversijos reikalavimus, neturi būti pagrįsti L3e-A3 arba L4e-A3 tipu, variantu ar versija, kurių didžiausia naudingoji variklio galia ir (arba) nuolatinė vardinė galia daugiau nei dvigubai viršija vertes, taikomas L3e-A2 ar L4e-A2 pakategorėms remiantis Reglamento (ES) Nr. 168/2013 I priede pateikta klasifikacija (pvz., 70 kW – 35 kW arba mažesnė, 50 kW – 35 kW arba mažesnė).“;

k) įterpiamas šis 5.2.2 punktas:

„5.2.2. degalų pripildymo ir tiekimo sistema“;

l) 5.2.3–5.2.6 punktai pakeičiami taip:

„5.2.3. oro įsiurbimo sistema, įskaitant oro filtrą (-us) (modifikavimas arba išėmimas);

5.2.4. transmisija;

5.2.5. valdymo blokas (-ai), valdantis (-ys) galios pavaros varymo sistemos veiksmingumą;

5.2.6. bet kokio mechaninio, elektrinio, konstrukcinio ar kitokio komponento, kuris riboja pilną variklio apkrovą, pašalinimas, jei tai gali pakeisti varymo sistemos veiksmingumą, patvirtintą pagal Reglamento (ES) Nr. 168/2013 II priedo A dalį.“;

m) 5.2.7 punktas išbraukiamas;

n) įterpiami šie 6–6.5.2 punktai:

▼B

„6. **Papildomi reikalavimai L1e, L2e, L3e-A1, L4e-A1 ir L6e kategorijų (pakategorių) transporto priemonėms**

6.1. Toliau išvardytos dalys, įranga ir komponentai turi būti visam laikui nenutrinamai paženklinti identifikacinio kodo numeriu (-ais) ir simboliais. Tai turi atlikti transporto priemonės arba (atsarginių) dalių, įrangos ar komponentų gamintojas. Ženklinti galima etiketėmis, užtikrinant, kad jos išliktų įskaitomos įprastai eksploatuojant ir jų nebūtų įmanoma nuimti nesugadinant.

6.2. 6.1 punkte nurodytas ženklinimas turi būti matomas neišardžius konkrečios dalies ar kitų transporto priemonės dalių. Tačiau, jeigu transporto priemonės kėbulas ar kitos dalys uždengia ženklą, transporto priemonės gamintojas turi pateikti kompetentingoms institucijoms nurodymus, kaip atidaryti ar išmontuoti susijusias dalis, ir informaciją apie ženklų vietą.

6.3. Raidės, skaičiai ar simboliai turi būti bent 2,5 mm aukščio ir lengvai įskaitomi.

6.4. Visų kategorijų (pakategorių) transporto priemonėse yra šios 6.1 punkte nurodytos dalys, įranga ir komponentai:

6.4.1. bet kuris elektrinis (elektroninis) įtaisas, naudojamas vidaus degimo variklio ar elektros variklio valdymui (elektroninio valdymo bloko uždegimo modulis, injektoriai, įsiurbiamo oro temperatūros matuoklis ir kt.),

6.4.2. karbiuratorius ar jam lygiavertis įtaisas;

6.4.3. katalizinis konverteris (-iai) (tik jeigu nėra sujungti su duslintuvu);

6.4.4. karteris;

6.4.5. cilindras;

6.4.6. cilindro galvutė;

6.4.7. išmetimo vamzdis (-iai) (jeigu atskirti nuo duslintuvo);

6.4.8. įsiurbimo vamzdis (jeigu liejamas atskirai nuo karbiuratoriaus, cilindro, ar karterio);

6.4.9. įsiurbimo duslintuvas (oro filtras);

6.4.10. riboto priėjimo sekcija (mova ar kitos panašios dalys);

6.4.11. triukšmo mažinimo įtaisas (duslintuvas (-ai));

6.4.12. transmisijos varomoji dalis (galinė varančioji žvaigždutė ar skriemulys);

6.4.13. transmisijos varomoji dalis (priekinė varančioji žvaigždutė ar skriemulys).

▼B

6.5. Be to, pagal 6.1 punktą ženklinami šios L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemonių dalys, įranga ir komponentai:

6.5.1. transmisijos CVT;

6.5.2. transmisijos valdiklis.“

3) III priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 4.2.5, 4.2.6 ir 4.2.7 punktai pakeičiami taip:

„4.2.5. Visi kiti tipo patvirtinimo reikalavimai, nustatyti Reglamento (ES) Nr. 168/2013 II priede, išskyrus išvardytuosius 4.2.2, 4.2.3 ir 4.2.4 punktuose, laikomi bendrais ir vienodai taikomais (L3e/L4e)-A2 ir (L3e/L4e)-A3 konfigūracijų motociklams, todėl abiejų konfigūracijų bandymai atliekami ir jų rezultatai registruojami tik vieną kartą. Be to, tvirtinant bet kurios iš šių konfigūracijų tipą, galima pateikti bandymų ataskaitas, susijusias su transporto priemonės sistemomis, komponentais, atskirais techniniais mazgais, dalimis ar įranga, kurių abi konfigūracijos atitinka tuos pačius tipo patvirtinimo reikalavimus.

4.2.6. (L3e/L4e)-A2 kategorijos ir konfigūracijos motociklams, kurie turi unikalų tipo patvirtinimo numerį, suteikiamas visos transporto priemonės tipo patvirtinimas.

4.2.7. (L3e/L4e)-A3 kategorijos ir konfigūracijos motociklams, kurie turi unikalų tipo patvirtinimo numerį, suteikiamas visos transporto priemonės tipo patvirtinimas. 4.2.6 punkte ir šiame punkte nurodyti abu tipo patvirtinimo numeriai turi būti įspaudžiami į transporto priemonės identifikavimo plokštelę pagal Reglamento (ES) Nr. 168/2013 39 straipsnį ir Reglamento (ES) Nr. 901/2014 V priedą. Kad būtų supaprastinta (L3e/L4e)-A2 pakategorės motociklo konversija į (L3e/L4e)-A3 konfigūracijos motociklą ir atvirkščiai, transporto priemonės gamintojo pareiškimą atitinkantis pavyzdys pridedamas prie informacijos aplanko pagal Reglamento (ES) Nr. 901/2014 I priedo B dalies 24 priedėlį. Be to, transporto priemonės gamintojas atitikties sertifikate turi įrašyti įrašus dėl L3e-A2 ir L3e-A3 konfigūracijų pagal pavyzdį, nustatytą Reglamento (ES) Nr. 901/2014 IV priede.“;

b) 4.2.10 ir 4.2.11 punktai pakeičiami taip:

„4.2.10. Atitikties sertifikatas užpildomas pagal reikalavimus, nustatytus Reglamento (ES) Nr. 901/2014 IV priedo 1.7 punkte.

4.2.11. Motociklams, kurių pakategorės gali būti konvertuojamos iš (L3e/L4e)-A2 į (L3e/L4e)-A3 ir atvirkščiai, priskiriamas tik vienas (L3e/L4e)-A2 ir A3 motociklo tipo transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN). Šis VIN nurodomas transporto priemonės identifikavimo plokštelėje, be to, aiškiai nurodomas abiejų konfigūracijų transporto priemonės, kai ji stovi, keliamo triukšmo lygis, taip pat didžiausia (L3e/L4e)-A2 konfigūracijos transporto priemonės naudingoji arba didžiausia nuolatinė vardinė galia.“;

c) 4.4.2 punktas išbraukiamas;

▼B

d) 6.1 punkte eilutė, skirta Reglamento (ES) Nr. 168/2013 II priedo A2 skirsnyje išvardytiems reikalavimams, pakeičiama taip:

„II priedo A2 skirsnis	Savarankiški bandymai	Didžiausio projektinio transporto priemonės greičio bandymo procedūros	Taikoma tik L3e, L4e ir L5e pakategorėms; netaikoma jokiems kitiems varymo sistemos veiksmingumo bandymams.“

4) IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 4.1.1.3.1 punkte žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekį“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekį“;

b) 4.1.1.3.1.1 punkte žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekis“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekis“;

c) 4.1.1.3.1.1.1.1.1 punktas pakeičiamas taip:

„Jei taikomas Reglamento (ES) Nr. 168/2013 23 straipsnio 3a dalyje nustatytas patvarumo metodas, dėvėjimosi koeficientai apskaičiuojami pagal I tipo išmetamųjų teršalų bandymo rezultatus, įskaitant visą ridą, nurodytą Reglamento (ES) Nr. 168/2013 VII priedo A dalyje, pagal tiesinį apskaičiavimo metodą, nurodytą 4.1.1.3.1.1.1.1.2 punkte, gaunant kiekvienos teršalų sudedamosios dalies nuotakumo ir nuokrypio vertes. Išmetamųjų teršalų rezultatai gamybos atitikties požiūriu apskaičiuojami pagal lygtį:

4–1 lygtis:

$$\text{jei } x \leq b, \text{ tai } y = a \cdot x + b;$$

$$\text{jei } x > b, \text{ tai } y = x$$

čia:

a – nuotakumo vertė, apskaičiuota taikant V tipo bandymą remiantis Reglamento (ES) Nr. 168/2013 V priedo A dalimi;

b – B-nuokrypio vertė, apskaičiuota taikant V tipo bandymą remiantis Reglamento (ES) Nr. 168/2013 V priedo A dalimi;

x – išmetamųjų teršalų (HC, CO, NOx, NMHC ir PM, jei taikoma) kiekio bandymo rezultatai kiekvienai nusendintos transporto priemonės teršalų sudedamajai daliai (ne daugiau kaip 100 km po pirmo pajudėjimo nuo gamybos linijos) mg/km;

y – išmetamųjų teršalų kiekis gamybos atitikties požiūriu kiekvienai teršalų sudedamajai daliai (mg/km). Vidutiniai rezultatai gamybos atitikties požiūriu turi būti mažesni nei Reglamento (ES) Nr. 168/2013 VI priedo A dalyje nustatytos išmetamųjų teršalų ribinės vertės.“;

d) 4.1.1.3.1.1.1.3 punkte žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“;

▼B

e) 4.1.1.3.1.1.2.2 punkte žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekis“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekis“;

f) 4.1.1.3.1.1.2.3 punkte žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“;

g) 4.1.1.3.2.1 punkte žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“;

h) 4.1.1.3.2.3 punkte žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ribų“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekio ribų“;

i) 4.1.1.3.2.4 punkte žodžiai „4–2 lygtis:“ pakeičiami žodžiais „4–3 lygtis:“;

j) 4.1.1.3.3.1 punkte žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“;

k) 4.1.1.3.3.3 punkte žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekio“;

l) 4.1.1.3.3.4 punkte žodžiai „4–3 lygtis:“ pakeičiami žodžiais „4–4 lygtis:“;

m) 4.1.1.3.3.6 punkte žodžiai „4–4 lygtis:“ pakeičiami žodžiais „4–5 lygtis:“;

n) 4.1.1.4 punkto antroje, trečioje ir penktoje pastraipose žodžiai „išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekį“ pakeičiami žodžiais „pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ir išmetamo CO_2 kiekį“.

5) VIII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiami šie 1.1.1, 1.1.1.1 ir 1.1.1.2 punktai:

„1.1.1. L1e, L3e ir L4e kategorijų transporto priemonės turi atitikti šiuos bendruosius reikalavimus:

1.1.1.1. Transporto priemonių išorėje neturi būti smailių, aštrių ar kyšančių dalių, nukreiptų į išorę, turinčių tokią formą, dydį, pokrypio kampą ar tokių kietų, kad avarijos atveju dėl jų padidėtų rizika, kad su transporto priemone susidūręs ar jos užkliudytas asmuo patirs kūno sužalojimų arba dėl jų sužalojimai bus didesni. Transporto priemonės turi būti suprojektuotos taip, kad dalys ir kraštai, su kuriomis kiti pažeidžiami eismo dalyviai, pvz., pėstieji, gali susiliesti įvykus avarijai, atitiktų 1–1.3.8 punktuose išdėstytus reikalavimus.

1.1.1.2. Laikoma, kad visi išorinės iškyšos, pagamintos iš minkštos gumos arba plastmasės arba padengtos tokia medžiaga, kurios kietumas mažesnis negu 60 pagal Šoro A skalę, atitinka 1.3–1.3.8 punktuose išdėstytus reikalavimus. Išmatuojamas transporto priemonėje pagal paskirtį panaudotos medžiagos kietumas.“;

b) 1.1.2 ir 1.1.3.2 punktai pakeičiami taip:

„1.1.2. Specialios nuostatos, taikomos L1e, L3e ir L4e kategorijų transporto priemonėms

1.1.2.1. Transporto priemonės vertinamos pagal 1.2–1.2.4.1 punktų nuostatas.

▼B

1.1.2.2. Jei transporto priemonė turi tam tikrą konstrukciją ar skydus, skirtus iš dalies arba visiškai pridengti vairuotoją, keleivius, bagažą arba tam tikras transporto priemonės dalis, transporto priemonės gamintojas gali kaip alternatyvą pasirinkti taikyti atitinkamus JT EEK taisyklėje Nr. 26 (*) M1 kategorijos transporto priemonėms nustatytus reikalavimus, taikomus specialiai išorinėms iškyšoms arba visam transporto priemonės išoriniam paviršiui. Tokiais atvejais ypatingas dėmesys skiriamas reikiamam spinduliui, kadangi rankenėlių, vyrių, mygtukų ir antenų tikrinti nereikia.

Atitinkamos išorinės iškyšos, kurios buvo įvertintos laikantis šios punkto nuostatų, aiškiai nurodomos informaciniame dokumente, o visas likęs išorinis paviršius turi atitikti 1–1.3.8 punktų reikalavimus.

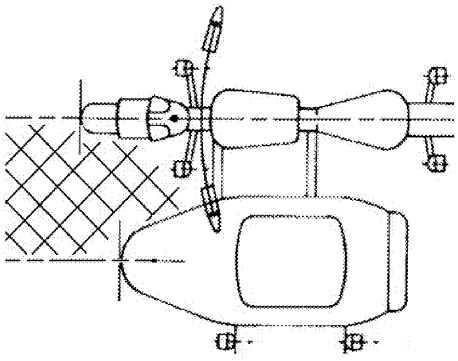
(*) OL L 215, 2010 8 14, p. 27.

1.1.3. Specialios nuostatos, taikomos L4e kategorijos transporto priemonėms

1.1.3.1. Jeigu prie motociklo prijungta neatkabinama arba atkabinama šoninė priekaba, erdvė tarp motociklo ir šoninės priekabos į vertinimą neįtraukiama (žr. 8–1 brėžinį).

8–1 brėžinys.

L4e kategorijos motociklo su šonine priekaba vaizdas iš viršaus



1.1.3.2. Jeigu priekaba gali būti atkabinta nuo motociklo, o motociklas gali būti naudojamas be jos, pats motociklas turi atitikti 1–1.3.8 punktuose motociklams nustatytus reikalavimus.“;

c) 1.1.4–1.1.4.2 punktai išbraukiami;

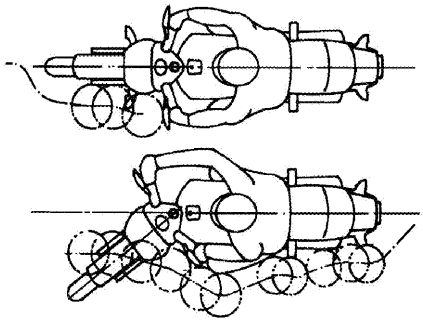
d) 1.2.3–1.2.3.2 punktai pakeičiami taip:

„1.2.3. Bandymo įtaisas iš lėto stumiamas iš abiejų pusių nuo bandomosios transporto priemonės priekio iki galo. Jeigu bandymų įtaisas atsitrenkia į vairą arba kitas ant jo sumontuotas dalis, vairas pasukamas į tokią padėtį, kurioje jis visiškai užsirakina, o bandymas tęsiamas. Bandymo įtaisas bandymo metu turi likti susilietęs su transporto priemone arba vairuotoju (žr. 8–2 brėžinį).

▼B

8–2 brėžinys.

Bandymo įtaiso judėjimo zonos



1.2.3.1. Transporto priemonės priekinė dalis turi būti pirma sąlyčio vieta, o bandymo įtaisas juda į galą pagal transporto priemonės ir, jei taikoma, vairuotojo kontūrus. Bandymo įtaisas taip pat turi galėti judėti į vidų ne daugiau nei atgal (t. y. 45° laipsnių kampu į išilginę transporto priemonės vidurio plokštumą).

1.2.3.2. Bandymo įtaisas, susilietęs su vairuotojo rankomis arba kojomis, turi jas nustumti, o kitos susijusios atramos (pvz., kojoms skirtos atramos), susilietusios su bandymo įtaisu, turi laisvai suktis, užlinkti arba sulinkti ir turi būti įvertintos nustačius visas susidariusias tarpines padėtis.“;

e) 1.3.3.2 punktas pakeičiamas taip:

„1.3.3.2. Jeigu spindulys eina ties viršutine briauna, jis neturi būti daugiau nei 0,70 karto didesnis nei viršutinėje briaunoje išmatuotas priekinio stiklo arba aptako storis.“;

f) 1.3.5.2 punktas pakeičiamas taip:

„1.3.5.2. Jei spindulys eina ties priekinio sparno priešakine briauna, jis neturi būti daugiau nei 0,70 karto didesnis nei priešakinėje briaunoje išmatuotas sparno storis (pvz., jei tai apvali briauna ties metalo lakšto kraštu, tos apvalios briaunos diametru laikomas atitinkamas storis).“;

g) 2.1.2.1.1 punkte įterpiama ši antra pastraipa:

„Laikantis pirmos pastraipos kai kurios atitinkamų rūšių transporto priemonių dalys gali būti įvertintos naudojant išorinių iškyšų bandymo įtaisą (žr. 1 priedėlį), o likusios dalys turi būti įvertintos naudojant 100 mm skersmens matavimo rutulį (žr. JT EEK taisyklę Nr. 26). Tokiais atvejais ypatingas dėmesys skiriamas reikiamam spinduliui, kadangi rankenėlių, vyrių, mygtukų ir antenų tikrinti nereikia.“;

▼B

6) IX priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2.2.1 punktas pakeičiamas taip:

„2.2.1. Bako hidraulinis vidaus slėgio bandymas atliekamas izoliavus įrenginį su visa papildoma įranga. Bakas turi būti visiškai užpildytas nedegiu skysčiu, kurio tankis ir klampumas yra panašūs į paprastai naudojamų degalų charakteristikas, arba vandeniu. Nutraukus visus ryšius su išore, slėgis laipsniškai didinamas naudojant vamzdžio jungtį, kuria degalai tiekiami į variklį, kol vidaus slėgis tampa toks, kaip aprašyta 1.2.9 punkte, ir toks slėgis išlaikomas bent 60 sekundžių.“;

b) 3.2.1 punktas pakeičiamas taip:

„3.2.1. Atliekant skvarbos bandymą, kuris yra Reglamento (ES) Nr. 168/2013 V priedo A dalyje nurodyto IV tipo bandymų dalis, ir siekiant atlikti 3.3–3.7.5.1 punktuose nurodytus bandymus, naudojamas pakankamas degalų bakų skaičius, pagal šį priedą bandymo tikslais neatsižvelgiant į kokius nors sklaidos matavimus. Bendra išankstinio kondicionavimo procedūros trukmė yra bent keturių savaičių trukmės išankstinio laikymo laikotarpis ir tolesnis aštuonių savaičių trukmės laikymo stabiliomis sąlygomis laikotarpis.“;

c) 3.3.1 punktas pakeičiamas taip:

„3.3.1. Įdegalų baką iki jo bendrosios vardinės talpos pripilama mišinio, sudaryto iš 50 % vandens ir 50 % etileno glikolio arba kito aušalo, kuris neblogina bako medžiagos savybių ir kurio užšalimo temperatūra yra žemesnė nei 243 ± 2 K (– 30 ± 2 °C).

Degalų bake esančių skysčių temperatūra bandymo metu turi būti 253 ± 2 K (– 20 ± 2 °C). Bakas atšaldomas iki atitinkamos aplinkos temperatūros. Degalų baką taip pat galima pripildyti tinkamai atšaldyto skysčio, jeigu jis paliekamas bandymo temperatūroje bent vieną valandą.

Bandymui naudojama svyruoklė. Jos smūginė galvutė turi būti lygiakraštės trikampės piramidės pavidalo, kurios smaigalių ir kraštų kreivio spindulys lygus 3,0 mm. Laisvai judanti svyruoklės masė turi būti 15 ± 0,5 kg, o įtemptos svyruoklės energija, kaskart veikiant degalų baką, neturi būti mažesnė nei 30,0 J.

Techninė tarnyba gali parinkti bandomojo bako taškus, atsižvelgdama į riziką, susijusią su bako montavimu transporto priemonėje, ir galimą jo vietą transporto priemonėje. Atliekant rizikos vertinimą neatsižvelgiama į nemetalines apsaugines dalis, tačiau į vertinimą galima įtraukti rėmų vamzdžius arba važiuoklės dalis.

Visiems smūgiams išbandyti galima naudoti kelis degalų bakus, jeigu su visais jais buvo atliktas skvarbos bandymas.

▼B

Skystis negali pradėti tekėti po vieno smūgio į kurį nors iš tų bandomų taškų.“;

d) 3.4.1 punktas pakeičiamas taip:

„3.4.1. Degalų bakas iki jo bendrosios vardinės talpos pripildomas bandymo skysčio, t. y. vandens, kurio temperatūra yra 326 ± 2 K (53 ± 2 °C). Bakas veikiamas vidaus slėgiu, kuris yra lygus dvigubam santykiniam darbiniam slėgiui (projektiniam slėgiui), arba 30 kPa dydžio pertekliniu slėgiu (nelygu, kuris iš jų yra didesnis). Bakas turi likti sandarus ir veikiamas slėgiu ne trumpiau nei penkias valandas, o aplinkos temperatūra turi būti 326 ± 2 K (53 ± 2 °C).

Iš degalų bako neturi pratekėti skystis, o dėl galinčios atsirasti laikinos ar nuolatinės deformacijos bakas neturi tapti nenaudotinas. Įvertinant bako deformaciją, atsižvelgiama į konkrečias jo tvirtinimo sąlygas.“;

e) 3.5.1 punktas pakeičiamas taip:

„3.5.1. Iš visiškai naujo degalų bako plokščių arba beveik plokščių dalių tempimo bandymams paimami šeši maždaug vienodo storio gabalai. Jų tempimo stipris ir tamprumo riba nustatomi esant 296 ± 2 K (23 ± 2 °C) temperatūrai ir 50 mm/min. dydžio pailgėjimo greičiui. Gautos vertės palyginamos su tempimo stipriu ir tamprumo riba, gautais atlikus panašius bandymus, naudojant degalų baką, su kuriuo buvo atliktas skvarbos bandymas. Medžiaga laikoma priimtina, jeigu tempimo stipris skiriasi ne daugiau nei 25 %.“;

f) 3.6.1 punktas pakeičiamas taip:

„3.6.1. Degalų bakas turi būti pritvirtintas prie atitinkamos tipinės transporto priemonės dalies ir iki 50 % jo bendrosios vardinės talpos pripildytas vandens, kurio temperatūra – 293 ± 2 K (20 ± 2 °C). Bandymo sąranka, įskaitant degalų baką, 60 minučių laikoma 343 ± 2 K (70 ± 2 °C) temperatūroje; po to degalų bakas turi būti be nuolatinės deformacijos požymių arba neturi praleisti skysčio ir turi būti visiškai tinkamas naudoti.“;

g) 3.7.4.3 punktas pakeičiamas taip:

„3.7.4.3. Jeigu nė vienas iš dešimties arba ne daugiau nei vienas iš dvidešimties bandinių nesudegė iki 100 mm žymės, apskaičiuojama vidutinė degimo trukmė (VDT) ir vidutinis sudegęs ilgis (VSI):

9–1 lygtis:

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

(*pastaba:* n – bandinių skaičius).

Rezultatas apvalinamas į didesniąją arba mažesniąją pusę iki artimiausios penkių sekundžių pasikartojimo vertės. Tačiau 0 sekundžių lygi VDT nenaudojama; t. y. jeigu bandinys dega 2–7 sekundes ar trumpiau, nurodoma, kad VDT yra 5 sekundės; jeigu bandinys dega 8–12 sekundžių, nurodoma, kad VDT yra 10 sekundžių; jeigu bandinys dega 13–17 sekundžių, nurodoma, kad VDT yra 15 sekundžių ir pan.

▼B

9–2 lygtis:

$$\text{VSI (mm)} = \sum_{i=1}^{n} \cdot ((100 - \text{nesudegęs ilgis}_i)/(n))$$

(*pastaba:* n – bandinių skaičius).

Rezultatas išreiškiamas atsižvelgiant į artimiausią penkių mm pasikartojimo vertę (t. y. jeigu sudegęs ilgis yra mažesnis nei 2 mm, nurodoma, kad sudegęs ilgis yra „mažesnis nei 5 mm“, ir jokiu būdu nenurodomas 0 mm VSI).

Jei vienintelis bandinys iš 20 sudega iki 100 mm žymos arba už jos, sudegęs ilgis yra 100 mm (t. y. tam bandiniui priskiriama (100 – nesudegusio ilgio) dydžio vertė).

9–3 lygtis:

$$N_{vidut._degimo_greitis} = \frac{ACL}{ACT}\,\frac{mm}{s}$$

Ši vertė palyginama su 3.7.5–3.7.5.1 punktuose nustatytais reikalavimais.“

7) XI priedo 1 priedėlio 1.6 punktas pakeičiamas taip:

„1.6. Važiuoklės prošvaisa

1.6.1. Matuojant L kategorijos transporto priemonės važiuoklės prošvaisą bandomoji transporto priemonė turi būti pakrauta iki faktinės masės.

1.6.2. Nukrypstant nuo 1.6.1 punkto, matuojant L3e-AxE pakategorės tipo transporto priemonės (x = 1, 2 arba 3, dviratis enduro motociklas) arba L3e-AxT pakategorės tipo transporto priemonės (x = 1, 2 arba 3, dviratis trialo motociklas) važiuoklės prošvaisą, bandomas enduro ir trialo motociklas turi būti pakrautas taip, kad jo masė būtų lygi parengtos eksploatuoti transporto priemonės masei.

1.6.3. Jeigu transporto priemonėje įmontuota rankiniu arba automatiniu būdu valdoma pakabos sistema, dėl kurios važiuoklės prošvaisa gali pakisti, nustatoma mažiausia tos sistemos vertė, leidžianti nustatyti mažiausią atstumą nuo transporto priemonės iki pagrindo.

1.6.4. Trumpiausias atstumas tarp pagrindo ir žemiausio stacionaraus transporto priemonės taško matuojamas tarp ašių ir po ašimi (-s), jei taikoma, pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB (*) II priedo 1 priedėlį. Tas mažiausias išmatuotas atstumas laikomas transporto priemonės važiuoklės prošvaisa.

(*) 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus („Pagrindų direktyva“) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).“

▼B

8) XII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2.2.2 punkto 12–1 lentelė pakeičiama taip:

„12–1 lentelė

OBD II etapo funkcijos ir susiję reikalavimai šio priedo ir 1 priedėlio punktuose

Tema	Šio priedo ir 1 priedėlio punktas
Bendras išjungimo kriterijus, taikomas konkrečiam blogėjimo tipui, nustatytam atliekant OBD II etapo diagnostiką	3.2.1.1
Katalizinio konverterio stebėsena	3.3.2.1; 3.3.3.1
Išmetamųjų dujų recirkuliacijos (EGR) veiksmingumo/srauto stebėsena	3.3.3.4
Eksploatacinių savybių stebėsena	1 priedėlio 3.3 punkto 2 papunktis, 1 priedėlio 4 punktas
Bendrasis OBD II etapo reikalavimas	1 priedėlio 3.3 punktas
Uždegimo pertrūkių nustatymas	3.2.2; 3.3.2.2; 3.5.3; 3.6.2; 3.7.1; 1 priedėlio 3.1.2 punktas
NOx papildomo apdorojimo sistemos stebėsena	3.3.3.5; 3.3.3.6
Deguonies jutiklio veikimo pablogėjimo stebėsena	3.3.2.3
Kietųjų dalelių filtrų stebėsena	3.3.3.2
Išmetamųjų kietųjų dalelių (PM) stebėsena	3.3.2.5“;

b) 3.2.2.1 ir 3.2.2.1 punktai pakeičiami taip:

„3.2.2.1. Gamintojai, esant specialiam variklio sūkių skaičiui ir apkrovos sąlygoms, gali nustatyti didesnius uždegimo pertrūkių procentinius trikties dydžius nei pateiktieji institucijai, jeigu galima įrodyti, kad nustatyti žemesnius uždegimo pertrūkių lygius būtų nepatikima. Atsižvelgiant į OBD stebėseną, uždegimo pertrūkis – tai pagal bendrą uždegimo taktų skaičių (jį nurodo gamintojas) apibrėžtas uždegimo pertrūkių, dėl kurių išmestų teršalų kiekis viršytų Reglamento (ES) Nr. 168/2013 VI priedo B skirsnyje nurodytas OBD ribines vertes, perkaistų ir dėl to būtų nepataisomai sugadintas katalizatorius (-iai), procentinė dalis.

3.2.2.2. Gamintojai, galintys institucijai įrodyti, kad nustatyti didesnį uždegimo pertrūkių procentinį dydį kol kas neįmanoma arba uždegimo pertrūkių negalima atskirti nuo kitų veiksnių (pvz., nelygių kelių, pavarų perjungimo užvedus variklį ir kt.), tokiomis sąlygomis gali išjungti uždegimo pertrūkių stebėsenos sistemą.“;

▼B

c) 3.6 punkto paskutinis sakinys pakeičiamas taip:

„Gedimo kodas taip pat turi būti išsaugotas šio priedo 3.3.5 ir 3.3.6 punktuose nurodytais atvejais.“;

d) 3.6.1 punktas pakeičiamas taip:

„Duomenys apie atstumą, kurį transporto priemonė nuvažiuoja esant įjungtam trikčių indikatoriui, turi būti visuomet prieinami, naudojant standartinės diagnostinės jungties nuoseklųjį prievadą. Nukrypstant nuo pirmiau pateikto reikalavimo, transporto priemonėse, kuriose įrengtas mechaninis odometras, neleidžiantis įvesti duomenų į elektroninį valdymo bloką, įskaitant transporto priemones, kuriose įrengta CVT, kuri neleidžia tiksliai įvesti duomenų į elektroninį valdymo bloką, vietoj duomenų apie nuvažiuotą atstumą galima rodyti duomenis apie variklio veikimo laiką, ir jie turi būti visuomet prieinami, naudojant standartinės diagnostinės jungties nuoseklųjį prievadą.“;

e) 4.3 ir 4.4 punktai pakeičiami taip:

„4.3. Nustatant identifikuotų trūkumų eilės tvarką, pirmiausia identifikuojami trūkumai, susiję su priverstinio uždegimo varikliais pagal šio priedo 3.3.2.1, 3.3.2.2 ir 3.3.2.3 punktus ir su slėginio uždegimo varikliais pagal šio priedo 3.3.3.1, 3.3.3.2 ir 3.3.3.3 punktus.

4.4. Prieš suteikiant tipo patvirtinimą arba jį suteikiant, neleidžiama priimti jokio trūkumo, atsižvelgiant į 1 priedėlio 3 punkto reikalavimus, išskyrus 1 priedėlio 3.11 punkte nustatytus reikalavimus.“;

f) įterpiamas šis 4.7 punktas:

„Transporto priemonių šeimos kriterijai, nustatyti Reglamento (ES) Nr. 134/2014 XI priedo 3.1 punkto 11–1 lentelėje dėl VIII tipo bandymų, turi būti taikomi ir šiame priede išdėstytiems funkcinės diagnostikos reikalavimams.“;

g) 1 priedėlio 3.13 punktas pakeičiamas taip:

„Kol standartizuota jungties sąsaja, skirta L kategorijos transporto priemonėms, nėra patvirtinta ir paskelbta ISO ar CEN lygmeniu, o nuoroda į tą techninį standartą nėra įtraukta į šį reglamentą, transporto priemonės gamintojo prašymu gali būti įrengta pakaitinė jungties sąsaja. Jeigu įrengiama tokia pakaitinė jungties sąsaja, transporto priemonės gamintojas bandymo įrangos gamintojams nemokamai pateikia išsamius duomenis apie transporto priemonės jungties kontaktų konfigūraciją. Transporto priemonės gamintojas turi pateikti adapterį, leidžiantį prisijungti prie bendrinio skaitytuvo. Toks adapteris turi būti profesionaliam naudojimui tinkamos kokybės. Jis pateikiamas visiems jo paprašiusiems nepriklausomiems veiklos vykdytojams, nė vieno iš jų nediskriminuojant. Gamintojai gali nustatyti pagrįstą ir proporcingą šio adapterio kainą, atsižvelgdami į papildomas kliento išlaidas pasirinkus gamintoją. Jungties sąsaja ir adapteris negali turėti jokių konkrečios konstrukcijos elementų, kuriuos prieš naudojimą reikėtų patvirtinti arba sertifikuoti arba kurie apribotų keitimąsi transporto priemonės duomenimis naudojant bendrinio skaitytuvo užklausą.“;

h) 2 priedėlio 2.1 punkto Ap2–1 lentelėje žodžiai „Įtaisas veikia/Įtaisas yra“ pakeičiami žodžiais „Įtaisas neveikia/įtaiso nėra“;

▼B

i) 2 priedėlyje 2.6.2 punktas pakeičiamas taip:

„2.6.2. tam tikrų Ap2–1 lentelėje išvardytų dalykų stebėti fiziškai neįmanoma, tad nustatyta, kad šis stebėsenos įtaisas yra su trūkumais. Išsamus techninis pagrindimas dėl tokio neveikiančio OBD kontrolinio įtaiso įtraukiamas į informacinį aplanką.“

9) XIII priedas papildomas šiuo 1.4 punktu:

„1.4. Atliekant bandymą, susitarus su transporto priemonės gamintoju, gali būti viršytas didžiausias slėgis, nurodytas 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3. ir 1.3.1. punktuose.“

10) XIV priedo 1.5.1.5.1 punktas pakeičiamas taip:

„1.5.1.5.1. Ženklas turi būti matomas visoje erdvėje, apibrėžtoje keturių plokštumų:

— dviejų vertikaliųjų plokštumų, susiliečiančių su dviem šoniniais ženklo kraštais ir sudarančių 30° kampą, matuojant į kairę ir į dešinę išorines puses nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos, lygiagrečių su transporto priemonės vidurine plokštuma ir kertančių plokštumos vidurį;

— plokštumos, liečiančios ženklo viršutinį kraštą ir sudarančios 15° kampą į viršų nuo horizontalės;

— ženklo apatinį kraštą kertančios horizontalios plokštumos.“

11) XVI priede įterpiamas šis 2.3.5.1 punktas:

„2.3.5.1. Tačiau, nukrypstant nuo 1.2.1 ir 2.3.5 punktų, atraminis stovas, pritvirtintas prie L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T arba L3e-A3T kategorijos transporto priemonės, gali automatiškai svyruoti atgal, kai atraminis stovas nėra laikomas ar atremtas į žmogų.“

▼B

III PRIEDAS

Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 134/2014 pakeitimai

Deleguotojo reglamento (ES) Nr. 134/2014 priedai iš dalies keičiami taip:

1) II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 4.5.5.2.1.1 ir 4.5.5.2.1.2 punktai pakeičiami taip:

„4.5.5.2.1.1. 1 etapas. Greičio pavarai perjungti apskaičiavimas

Greičiai aukštesnei pavarai perjungti ($v_{1\rightarrow2}$ ir $v_{i\rightarrow i+1}$) (km/h) greitėjimo etapais apskaičiuojami pagal šią lygtį:

2.3 lygtis:

$$v_{1\rightarrow2} = \left[\left(0{,}5753 \times e^{\left(-1{,}9\times\frac{P_n}{m_k}\right)} - 0{,}1\right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle}\right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

2.4 lygtis:

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

čia:

i – pavaros eilės numeris (≥ 2);

ng – visas priekinių pavarų skaičius;

P_n – vardinė galia (kW);

m_k – standartinė masė (kg);

n_{idle} – sūkių skaičius varikliui veikiant tuščiąja eiga (min^{-1});

s – vardinis variklio sūkių skaičius (min^{-1});

ndv_i – variklio sūkių skaičiaus (min^{-1}) ir transporto priemonės greičio (km/h), įjungus pavarą i, santykis.

4.5.5.2.1.2. Greičiai žemesnei pavarai jungti ($v_{i\rightarrow i-1}$) (km/h) pastovaus greičio palaikymo arba lėtėjimo etapais, kai įjungta bet kuri pavara nuo 4-os iki ng pavaros, apskaičiuojami pagal šią lygtį:

2.5 lygtis:

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

čia:

i – pavaros eilės numeris (≥ 4);

ng – visas priekinių pavarų skaičius;

▼B

P_n – vardinė galia (kW);

m_k – standartinė masė (kg);

n_{idle} – sūkių skaičius varikliui veikiant tuščiąja eiga (min^{-1});

s – vardinis variklio sūkių skaičius (min^{-1});

ndv_i – variklio sūkių skaičiaus (min^{-1}) ir transporto priemonės greičio (km/h), įjungus pavarą i – 2, santykis.

Greitis 2-ai pavarai perjungti iš 3-os ($v_{3\rightarrow2}$) apskaičiuojamas pagal šią lygtį:

2.6 lygtis:

$$v_{3\rightarrow2} = \left[\left(0{,}5753 \times e^{(-1{,}9\times\frac{P_n}{m_k})} - 0{,}1\right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle}\right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

čia:

P_n – vardinė galia (kW);

m_k – standartinė masė (kg);

n_{idle} – sūkių skaičius varikliui veikiant tuščiąja eiga (min^{-1});

s – vardinis variklio sūkių skaičius (min^{-1});

ndv_i – variklio sūkių skaičiaus (min^{-1}) ir transporto priemonės greičio (km/h), įjungus 1-ą pavarą, santykis.

Greitis 1-ai pavarai perjungti iš 2-os ($v_{2\rightarrow1}$)) apskaičiuojamas pagal šią lygtį:

2.7 lygtis:

$$v_{2\rightarrow1} = \left[0{,}03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}\right] \times \frac{1}{ndv_2}$$

čia:

ndv_2 – variklio sūkių skaičiaus (min^{-1}) ir transporto priemonės greičio (km/h), įjungus 2-ą pavarą, santykis.

Kadangi pastovaus greičio palaikymo etapai apibrėžiami pagal etapo nuorodą, sūkių skaičius gali šiek tiek padidėti ir gali būti tikslinga įjungti aukštesnę pavarą. Greičiai aukštesnei pavarai perjungti ($v_{1\rightarrow2}$, $v_{2\rightarrow3}$ ir $v_{i\rightarrow i+1}$) (km/h) pastovaus greičio palaikymo etapais apskaičiuojami pagal šias lygtis:

2.7a lygtis:

$$v_{1\rightarrow2} = \left[0{,}03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}\right] \times \frac{1}{ndv_2}$$

▼B

2.8 lygtis:

$$v_{2\to3} = \left[\left(0{,}5753 \times e^{\left(-1{,}9\times\frac{p_n}{m_k}\right)} - 0{,}1\right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle}\right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

2.9 lygtis:

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

b) 6.1.1.4.2 ir 6.1.1.4.7 punktai pakeičiami taip:

„6.1.1.4.2. Angliavandeniliai (HC)

Per bandymą pro transporto priemonės išmetimo vamzdį išmestų nesudegusių angliavandenilių masė apskaičiuojama pagal šią lygtį:

2.33 lygtis:

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

čia:

HCm – per bandymo dalį išmestų angliavandenilių masė (mg/km);

S – 6.1.1.3 punkte apibrėžtas atstumas;

V – 6.1.1.4.1 punkte apibrėžtas bendras tūris;

d_{HC} – angliavandenilių tankis esant standartinei temperatūrai ir slėgiui (273,2 K ir 101,3 kPa);

d_{HC} = $0{,}631 \cdot 10^3$ mg/m^3 benzinui (E5) ($C_1H_{1,89}O_{0,016}$);

= $932 \cdot 10^3$ mg/m^3 etanoliui (E85) ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$);

= $622 \cdot 10^3$ mg/m^3 dyzelinui (B5) ($C_1H_{1,86}O_{0,005}$);

= $649 \cdot 10^3$ mg/m^3 SND ($C_1H_{2,525}$);

= $714 \cdot 10^3$ mg/m^3 GD/biodujoms (C_1H_4);

= $\frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583 \cdot A} \cdot 10^6$ mg/m^3 – H_2GD (čia A = GD/biometano kiekis H_2GD mišinyje (tūrio %)).

HCc – yra atskiestų dujų koncentracija, išreikšta anglies ekvivalento milijonosiomis dalimis (ppm) (pvz., koncentracija propane dauginama iš trijų) ir patikslinta atsižvelgiant į skiedimo orą pagal šią lygtį:

▼B

2.34 lygtis:

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

čia:

HC_e – anglies ekvivalento milijonosiomis dalimis (ppm) išreikšta angliavandenilių koncentracija į maišą (-us) A surinktame atskiestų dujų ėminyje;

HC_d – anglies ekvivalento milijonosiomis dalimis (ppm) išreikšta angliavandenilių koncentracija į maišą (-us) B surinktame skiedimo oro ėminyje;

DF – 6.1.1.4.7 punkte apibrėžtas koeficientas.

Angliavandenilių be metano (NMHC) koncentracija apskaičiuojama taip:

2.35 lygtis:

$$C_{NMHC} = C_{THC} - (Rf\ CH_4 \cdot C_{CH4})$$

čia:

C_{NMHC} – patikslinta NMHC koncentracija atskiestose išmetamosiose dujose, išreikšta anglies ekvivalento milijonosiomis dalimis;

C_{THC} – visų angliavandenilių (THC) koncentracija atskiestose išmetamosiose dujose, išreikšta anglies ekvivalento milijonosiomis dalimis ir patikslinta atsižvelgiant į skiedimo ore esantį THC kiekį;

C_{CH4} – metano (CH_4) koncentracija atskiestose išmetamosiose dujose, išreikšta anglies ekvivalento milijonosiomis dalimis ir patikslinta atsižvelgiant į skiedimo ore esantį CH_4 kiekį;

$Rf\ CH_{4–5}$ – 2.3.4.1 punkte apibrėžtas FID atsako į metaną koeficientas.

6.1.1.4.3. Anglies monoksidas (CO)

Per bandymą pro transporto priemonės išmetimo vamzdį išmesto anglies monoksido masė apskaičiuojama pagal šią lygtį:

2.36 lygtis:

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

čia:

CO_m – per bandymo dalį išmesto anglies monoksido masė (mg/km);

S – 6.1.1.3 punkte apibrėžtas atstumas;

V – 6.1.1.4.1 punkte apibrėžtas bendras tūris;

▼B

d_{CO} – anglies monoksido tankis, $d_{CO} = 1{,}25 \cdot 10^6$ mg/m^3 esant standartinei temperatūrai ir slėgiui (273,2 K ir 101,3 kPa);

CO_c – atskiestų dujų koncentracija, išreikšta anglies monoksido milijonosiomis dalimis (ppm) ir patikslinta atsižvelgiant į skiedimo orą pagal šią lygtį:

2.37 lygtis:

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

čia:

CO_e – milijonosiomis dalimis (ppm) išreikšta anglies monoksido koncentracija į maišą (-us) A surinktame atskiestų dujų ėminyje;

CO_d – milijonosiomis dalimis (ppm) išreikšta anglies monoksido koncentracija į maišą (-us) B surinktame skiedimo oro ėminyje;

DF – 6.1.1.4.7 punkte apibrėžtas koeficientas.

6.1.1.4.4. Azoto oksidai (NOx)

Per bandymą pro transporto priemonės išmetimo vamzdį išmestų azoto oksidų masė apskaičiuojama pagal šią lygtį:

2.38 lygtis:

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

čia:

NO_{xm} – per bandymo dalį išmestų azoto oksidų masė (mg/km);

S – 6.1.1.3 punkte apibrėžtas atstumas;

V – 6.1.1.4.1 punkte apibrėžtas bendras tūris;

d_{NO_2} – išmetamosiose dujose esančių azoto oksidų tankis tariant, kad jie yra azoto oksido pavidalo, $d_{NO_2} = 2{,}05 \cdot 10^6$ mg/m^3 esant standartinei temperatūrai ir slėgiui (273,2 K ir 101,3 kPa);

NO_{xc} – atskiestų dujų koncentracija, išreikšta milijonosiomis dalimis (ppm) ir patikslinta atsižvelgiant į skiedimo orą pagal šią lygtį:

2.39 lygtis:

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

čia:

NO_{xe} – milijonosiomis dalimis (ppm) išreikšta azoto oksidų koncentracija į maišą (-us) A surinktame atskiestų dujų ėminyje;

▼B

NO_{xd} – milijonosiomis dalimis (ppm) išreikšta azoto oksidų koncentracija į maišą (-us) B surinktame skiedimo oro ėminyje;

DF – 6.1.1.4.7 punkte apibrėžtas koeficientas.

K_h – drėgnio pataisos faktorius, apskaičiuojamas pagal šią lygtį:

2.40 lygtis:

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

čia:

H – absoliutusis drėgnis vandens gramais kilograme sauso oro:

2.41 lygtis:

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

čia:

U – procentais išreikštas drėgnis;

P_d – sočiųjų vandens garų slėgis bandymo temperatūroje (kPa);

P_a – atmosferos slėgis (kPa).

6.1.1.4.5. Kietosios dalelės

Išmetamų kietųjų dalelių masė Mp (mg/km) apskaičiuojama pagal šią lygtį:

2.42 lygtis:

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

jeigu išmetamosios dujos išleidžiamos iš tunelio;

2.43 lygtis:

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

jeigu išmetamosios dujos grąžinamos į tunelį;

čia:

V_{mix} – atskiestų išmetamųjų dujų tūris V standartinėmis sąlygomis;

V_{ep} – standartinėmis sąlygomis per kietųjų dalelių filtrą pratekančių išmetamųjų dujų tūris;

▼B

P_e – filtru (-ais) surinktų kietųjų dalelių masė (mg);

S – 6.1.1.3 punkte apibrėžtas atstumas;

M_p – išmetamų kietųjų dalelių masė (mg/km).

Jeigu ši vertė tikslinama atsižvelgiant į iš skiedimo sistemos išmetamų kietųjų dalelių foninį lygį, tai nustatoma pagal 5.2.1.5 punktą. Tokiu atveju kietųjų dalelių masė (mg/km) apskaičiuojama taip:

2.44 lygtis:

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

jeigu išmetamosios dujos išleidžiamos iš tunelio;

2.45 lygtis:

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

jeigu išmetamosios dujos grąžinamos į tunelį;

čia:

V_{ap} – standartinėmis sąlygomis per foninių kietųjų dalelių filtrą pratekančio tunelio oro tūris;

Pa – foninių kietųjų dalelių filtru surinktų kietųjų dalelių masė;

DF – 6.1.1.4.7 punkte apibrėžtas koeficientas.

Patikslintas pagal kietųjų dalelių foninį lygį gautas neigiamas kietųjų dalelių masės rezultatas (mg/km) laikomas lygiu 0 mg/km.

6.1.1.4.6. Anglies dioksidas (CO_2)

Per bandymą pro transporto priemonės išmetimo vamzdį išmesto anglies dioksido masė apskaičiuojama pagal šią formulę:

2.46 lygtis:

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

čia:

CO_{2m} – per bandymo dalį išmesto anglies dioksido masė (g/km);

S – 6.1.1.3 punkte apibrėžtas atstumas;

▼B

V – 6.1.1.4.1 punkte apibrėžtas bendras tūris;

d_{CO_2} – anglies dioksido tankis, $d_{CO_2} = 1{,}964 \cdot 10^3$ mg/m^3 esant standartinei temperatūrai ir slėgiui (273,2 K ir 101,3 kPa);

CO_{2c} – atskiestų dujų koncentracija, išreikšta anglies dioksido ekvivalento procentine dalimi ir patikslinta atsižvelgiant į skiedimo orą pagal šią lygtį:

2.47 lygtis:

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

čia:

CO_{2e} – procentine dalimi išreikšta anglies dioksido koncentracija į maišą (-us) A surinktame atskiestų dujų ėminyje;

CO_{2d} – procentine dalimi išreikšta anglies dioksido koncentracija į maišą (-us) B surinktame skiedimo oro ėminyje;

DF – 6.1.1.4.7 punkte apibrėžtas koeficientas.

6.1.1.4.7. Skiedimo koeficientas (DF)

Skiedimo koeficientas apskaičiuojamas kaip nurodyta toliau.

Visiems etaloniniams degalams, išskyrus vandenilį, taikoma lygtis:

2.48 lygtis:

$$DiF = \frac{X}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}}$$

Degalams, kurių sudėtyje yra $C_xH_yO_z$, taikoma bendroji lygtis:

2.49 lygtis:

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

H_2GD taikoma lygtis:

2.50 lygtis:

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

Vandeniliui skiedimo koeficientas apskaičiuojamas taip:

▼B

2.51 lygtis:

$$DiF = \frac{X}{C_{H_2O} - C_{H_2O-DA} + C_{H_2} \cdot 10^{-4}}$$

X priedėlyje nurodytų etaloninių degalų X vertės:

1.8 lentelė.

Koeficientas X skiedimo koeficiento apskaičiavimo formulėse

Degalai	X
Benzinas (E5)	13,4
Dyzelinas (B5)	13,5
SND	11,9
GD/biometanas	9,5
Etanolis (E85)	12,5
Vandenilis	35,03

Šiose lygtyse:

C_{CO_2} – tūrio procentais išreikšta CO_2 koncentracija ėminių surinkimo maiše esančiose atskiestose išmetamosiose dujose;

C_{HC} – anglies ekvivalento milijonosiomis dalimis išreikšta HC koncentracija ėminių surinkimo maiše esančiose atskiestose išmetamosiose dujose;

C_{CO} – milijonosiomis dalimis išreikšta CO koncentracija ėminių surinkimo maiše esančiose atskiestose išmetamosiose dujose;

C_{H_2O} – tūrio procentais išreikšta H_2O koncentracija ėminių surinkimo maiše esančiose atskiestose išmetamosiose dujose;

C_{H_2O-DA} – tūrio procentais išreikšta H_2O koncentracija skiedimui naudojamame ore;

C_{H_2} – milijonosiomis dalimis išreikšta vandenilio koncentracija ėminių surinkimo maiše esančiose atskiestose išmetamosiose dujose;

A – tūrio procentais išreikštas GD/biometano kiekis H_2GD mišinyje.“;

c) 6.1.1.5.1.1 punkte žodžiai „Pagal JT EEK taisykles Nr. 40 ir 47 atliktų bandymų ciklų rezultatų svertinis įvertinimas“ pakeičiami žodžiais „Pagal EEK T40 ir EEK T47 atliktų bandymų ciklų rezultatų svertinis įvertinimas“;

▼B

d) 1 priedėlio Pr1.1 lentelėje eilutė, skirta DF, pakeičiama taip:

„DiF	Skiedimo koefic.	—“

e) 2 priedėlio 1.1 punkto antras sakinys pakeičiamas taip:

„Šiame priedėlyje nurodytos degalų specifikacijos atitinka JT EEK taisyklės Nr. 83 4 peržiūrėtos redakcijos (*) 10 priede nustatytas etaloninių degalų specifikacijas.

(*) OL L 42, 2014 2 12, p. 1.“;

f) 11 priedėlio 3.2.1.3 punktas pakeičiamas taip:

„3.2.1.3. Veikimo režimo jungiklio padėtis nustatoma pagal Pr11.2 lentelę.

Pr11.2 lentelė

Informacinė lentelė A arba B sąlygai pasirinkti, atsižvelgiant į įvairias hibridinių transporto priemonių koncepcijas ir hibridinių režimų pasirinkimo jungiklio padėtį

	Hibridiniai režimai -›	— Tik elektra — Hibridinis	— Tik degalais — Hibridinis	— Tik elektra — Tik degalais — Hibridinis	— Hibridinis režimas n (1) — Hibridinis režimas m (1)
Baterijos įkrovos lygis		**Jungiklio padėtis**	**Jungiklio padėtis**	**Jungiklio padėtis**	**Jungiklio padėtis**
A sąlyga Visiškai įkrauta baterija		Hibridinis	Hibridinis	Hibridinis	Hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojama elektros energija (2)
B sąlyga Mažiausias įkrovos lygis		Hibridinis	Naudojant degalus	Naudojant degalus	Režimas, kuriuo daugiausia naudojami degalai (3)

(1) Pavyzdžiui, sportinis, ekonomiškas, miesto, užmiesčio ir t..
(2) Hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojama elektra: hibridinis režimas, kurį pasirinkus įrodoma, kad iš visų hibridinių režimų juo važiuojant daugiausia naudojama elektra, kai bandymai atliekami taikant JT EEK taisyklės Nr. 101 10 priedo 4 punkte nustatytą A sąlygą, nustatomas remiantis gamintojo pateikta informacija ir pritarus techninei tarnybai.
(3) Režimas, kuriuo daugiausia naudojami degalai: hibridinis režimas, kurį pasirinkus įrodoma, iš visų pasirenkamų hibridinių režimų juo važiuojant daugiausia naudojami degalai, kai bandymai atliekami taikant JT EEK taisyklės Nr. 101 10 priedo 4 punkte nustatytą B sąlygą, nustatomas remiantis gamintojo pateikta informacija ir pritarus techninei tarnybai.“

2) V priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) 1.1 punktas papildomas šiuo sakiniu:

„Kad būtų įvykdyti degalų garavimo išlakų bandymo reikalavimai, nustatyti Reglamente (ES) Nr. 168/2013, bandomos tik L kategorijos L3e, L4e, L5e-A, L6e-A ir L7e-A kategorijų (pakategorių) transporto priemonės.“;

▼B

ii) 4.4 punkte žodžiai „301,2 ± 2 K (28 ± 5 °C)“ pakeičiami žodžiais„301,2 ± 5 K (28 ± 5 °C)“;

b) 3 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) 4.4.1 punkte pirmas sakinys pakeičiamas taip:

„Degalų bako šildymo sistemą sudaro bent du atskiri šilumos šaltiniai ir du temperatūros valdikliai.“;

ii) 4.7.2 punkte žodžiai „1 priedėlyje“ pakeičiami žodžiais „4 priedėlyje“;

iii) 5.2.3 punktas pakeičiamas taip:

„5.2.3. Transporto priemonė bandymų zonoje pastatoma trumpiausiam Pr3.1 lentelėje nurodytam laikotarpiui.

Pr3.1 lentelė

SHED bandymas. Trumpiausi ir ilgiausi transporto priemonės laikymo laikotarpiai

Variklio darbinis tūris	Mažiausiai (val.)	Daugiausiai (val.)
< 170 cm	6	36
170 cm^3 < variklio darbinis tūris < 280 cm^3	8	36
≥ 280 cm^3	12	36“;

iv) 5.3.1.5 ir 5.3.1.6 punktai pakeičiami taip:

„5.3.1.5. Degalus ir garus galima dirbtinai pašildyti iki jų atitinkamos pradinės 288,7 K (15,5 °C) ir 294,2 K (21,0 °C) ± 1 K temperatūros. Gali būti naudojama 21,0 °C pradinė garų temperatūra, aukštesnė iki 5 °C. Esant šiai sąlygai paros bandymo pradžioje garai neturi būti šildomi. Kai, pagal toliau nurodytą T_f funkciją, degalų temperatūra pakeliama iki 5,5 °C žemesnės nei garų temperatūros, toliau laikomasi likusios garų šildymo tvarkos dalies.

5.3.1.6. Kai tik degalų temperatūra pasiekia 14,0 °C:

1) įtaisomas degalų bako dangtelis (-iai);

2) išjungiami pūstuvai, jei tuo metu dar nebuvo išjungti;

3) uždaromos ir sandarinamos gaubto durys.

Kai tik degalų temperatūra pasiekia 15,5 ± 1 °C, taikoma ši bandymo procedūra:

a) išmatuojama angliavandenilių koncentracija, barometrinis slėgis ir temperatūra ir nustatomi pirminiai rodmenys C_{HC}, i, p_i ir T_i, siekiant atlikti šilumos susidarymo degalų bake bandymą;

▼B

b) per 60 ± 2 minutes prasideda tiesinis 13,8 °C arba 20 ± 0,5 °C šilumos susidarymas. Šildomų degalų ir degalų garų temperatūra turi atitikti toliau nurodytą funkciją su ± 1,7 °C paklaida arba artimiausią įmanomą funkciją, kaip aprašyta 4.4 punkte:

atviro tipo degalų bakų atveju:

B.3.3.1 lygtys

$T_f = 0{,}3333 \cdot t + 15{,}5$ °C

$Tv = 0{,}3333 \cdot t + 21{,}0$ °C

uždaro tipo degalų bakų atveju:

B.3.3.2 lygtys

$T_f = 0{,}2222 \cdot t + 15{,}5$ °C

$Tv = 0{,}2222 \cdot t + 21{,}0$ °C

čia:

T_f – reikiama degalų temperatūra (°C);

T_v – reikiama garų temperatūra (°C);

t – laikas nuo degalų įšilimo bake pradžios (min.).“;

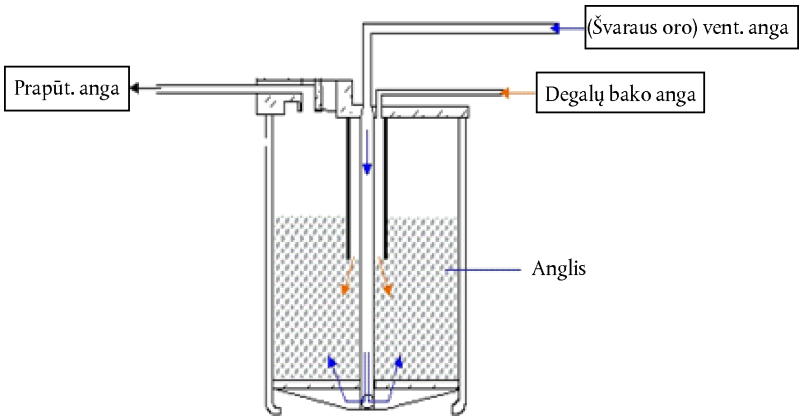
c) 3.2 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) 2 punktas pakeičiamas taip:

„2. Anglies filtro sendinimas

Pr3.2 1 pav.

Anglies filtro dujų srauto diagrama ir angos



Kaip bandomasis filtras parenkamas ir patvirtinimo institucijai ir techninei tarnybai pritariant paženklinamas tipinis transporto priemonės varymo sistemų šeimos, kaip nustatyta XI priede, anglies filtras.“;

ii) 3.1 punktas pakeičiamas taip:

„3.1. Atliekant patvarumo bandymą įjungiami valdymo vožtuvai, kabeliai ir jungtys, ir, kai taikytina, jis atliekamas tokiomis šių dalių veikimo sąlygomis, kurios yra tipinės per visą transporto priemonės naudojimo laikotarpį, kai ji naudojama įprastomis sąlygomis ir prižiūrima laikantis gamintojo rekomendacijų. Nuvažiuotas atstumas ir veikimo sąlygos, atliekant V tipo patvarumo bandymą, gali būti laikomi tipiniais per visą transporto priemonės naudojimo laikotarpį.“;

▼B

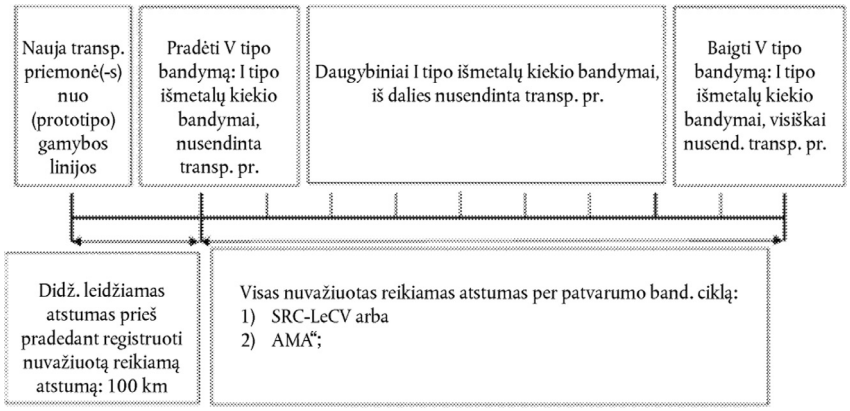
3) VI priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 3.1.2 punktas pakeičiamas taip:

„3.1.2. Važiuojant visą reikiamą atstumą atliekama daug I tipo išmetamųjų teršalų kiekio bandymų, o gamintojas, pritariant techninei tarnybai bei patvirtinimo institucijai, pasirenka, kaip dažnai taikyti I tipo bandymų procedūras ir kiek jų taikyti. I tipo išmetamųjų teršalų kiekio bandymų rezultatai statistiškai pakankamai svarbūs norint nustatyti nusidėvėjimo tendencijas, kurios turi būti būdingos rinkai pateiktos transporto priemonės tipui, atsižvelgiant į aplinkosauginį veiksmingumą (žr. 5.1 pav.).

5.1 pav.

V tipo patvarumo bandymų procedūra, kai nuvažiuojamas visas reikiamas atstumas

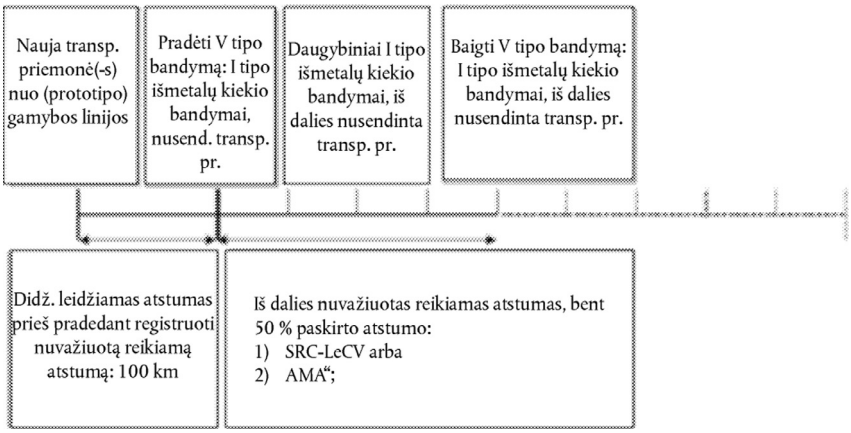


b) 3.2.2 punktas pakeičiamas taip:

„3.2.2. Važiuojant dalį reikiamo atstumo atliekama daug I tipo išmetamųjų teršalų kiekio bandymų, o gamintojas pasirenka, kaip dažnai taikyti I tipo bandymų procedūras ir kiek jų taikyti. I tipo išmetamųjų teršalų kiekio bandymų rezultatai statistiškai pakankamai svarbūs, norint nustatyti nusidėvėjimo tendencijas, kurios turi būti būdingos rinkai pateiktos transporto priemonės tipui, atsižvelgiant į aplinkosauginį veiksmingumą (žr. 5.2 pav.).

5.2 pav.

Pagreitinta V tipo patvarumo bandymų procedūra, kai nuvažiuojama dalis reikiamo atstumo



▼B

c) 1 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) 2.6 punktas pakeičiamas taip:

„2.6. Transporto priemonės klasifikavimas atliekant V tipo bandymą

2.6.1. Reikiamo nuvažiuoti SRC-LeCV atstumo požiūriu L kategorijos transporto priemonės skirstomos į grupes pagal lentelę Pr1.1.

Pr1.1 lentelė

L kategorijos transporto priemonių grupės SRC-LeCV požiūriu

Ciklas	WMTC klasė	1) Didžiausias projektinis transporto priemonės greitis (km/h)	2) Didžiausia naudingoji arba didžiausia nuolatinė vardinė galia (kW)
1	1	$v_{max} \leq 50$ km/h	≤ 6 kW
2		50 km/h ≤ v_{max} < 100 km/h	≤ 14 kW
3	2	100 km/h ≤ v_{max} < 130 km/h	≥ 14 kW
4	3	130 km/h ≤ v_{max}	—

čia:

V_d – variklio darbinis tūris, cm^3;

v_{max} – didžiausias projektinis transporto priemonės greitis (km/h).

2.6.2. Transporto priemonių klasifikavimo kriterijai, nurodyti Pr1.1 lentelėje, taikomi laikantis šios kriterijų hierarchijos:

1) didžiausias projektinis transporto priemonės greitis (km/h);

2) didžiausia naudingoji arba didžiausia nuolatinė vardinė galia (kW).

2.6.3. Jei

a) L kategorijos transporto priemonės greitėjimo pajėgumo nepakanka, kad būtų įvykdyti greitėjimo etapai per nustatytą atstumą; arba

b) nurodyto didžiausio transporto priemonės greičio per atskirus ciklus neįmanoma pasiekti dėl to, kad trūksta varomosios galios; arba

c) didžiausias projektinis transporto priemonės greitis apribotas ir yra mažesnis nei nustatytas transporto priemonės greitis, kuriuo įveikiamas SRC-LeCV atstumas;

transporto priemonė važiuoja su visiškai atidarytu akceleratoriaus įtaisu tol, kol pasiekiamas bandymų ciklui atlikti nustatytas transporto priemonės greitis arba didžiausias projektinis transporto priemonės greitis. Vėliau bandymų ciklas atliekamas taip, kaip numatyta tai transporto priemonės kategorijai. Reikšmingi arba dažni nuokrypiai nuo nustatyto transporto priemonės greičio ir susijęs pagrindimas pranešami patvirtinimo institucijai ir įtraukiami į V tipo bandymo ataskaitą.“;

▼B

ii) 2.7.3.4 punktas pakeičiamas taip:

„2.7.3.4. Lėtinama savirieda įjungus pavarą: visiškai priveriamas droselis, įjungiama sankaba, pavara neišjungiama, nenaudojamas valdymas ranka arba koja, nenaudojami stabdžiai. Jei tikslinis greitis yra 0 km/h (tuščiąja eiga), o faktinis transporto priemonės greitis yra ≤ 5 km/h, galima išjungti sankabą, pavarą perjungti į neutralią padėtį, panaudoti stabdžius, kad variklis neužgestų, ir visiškai sustabdyti transporto priemonę. Kai lėtinama savirieda įjungus pavarą, perjungti aukštesnės pavaros neleidžiama. Vairuotojas gali perjungti žemesnę pavarą, kad padidintų variklio stabdymo poveikį. Perjungiant pavaras reikia ypač stebėti, kad pavara būtų perjungiama labai greitai, transporto priemonei kuo trumpiau (t. y. trumpiau nei 2 sekundes) riedant neutralia pavara, įjungta arba iš dalies įjungta sankaba. Transporto priemonės gamintojas, tvirtinimo institucijai pritarus, gali prašyti pratęsti šį terminą, jei to būtinai reikia.“

4) VII priedas iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„VII tipo bandymų reikalavimai dėl energijos vartojimo efektyvumo. Išmetamo CO_2 kiekis, degalų sąnaudos, elektros energijos sąnaudos ir elektrinė rida“;

b) 1 priedėlio 1.4.3.1 ir 1.4.3.2 punktai pakeičiami taip:

„1.4.3.1. jei transporto priemonės yra su benzinu (E5) varomais priverstinio uždegimo varikliais:

Pr1.1 lygtis:

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

čia: pro išmetimo vamzdį išmetamų HC, CO ir CO_2 kiekis g/km.

1.4.3.2. jei transporto priemonės yra su SND varomais priverstinio uždegimo varikliais:

Pr1.2 lygtis:

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

čia: pro išmetimo vamzdį išmetamų HC, CO ir CO_2 kiekis g/km.

Jei bandymui naudojamų degalų sudėtis skiriasi nuo normalizuotoms sąnaudoms apskaičiuoti naudotos sudėties, gamintojo prašymu gali būti taikomas pataisos faktorius (cf):

Pr1.3 lygtis:

$$FCnorm = (0{,}1212/0{,}538) \cdot (cf) \cdot ((0{,}825 \cdot HC) + (0.429 \cdot CO) + (0{,}273 \cdot CO_2))$$

čia: pro išmetimo vamzdį išmetamų HC, CO ir CO_2 kiekis g/km.

▼B

Pataisos faktorius apskaičiuojamas taip:

Pr1.4 lygtis:

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

čia:

n_{actual} – faktinis naudojamų degalų H/C santykis;“;

c) 3 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) 3.4.1 punktas pakeičiamas taip:

„3.4.1. CO_2 vertės:

Pr3.5 lygtis:

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

Pr3.6 lygtis:

$$M_2 = m_2/D_{test2} \text{ (g/km)}$$

čia:

D_{test1} ir D_{test2} – faktiniai atstumai, nuvažiuoti per bandymus atitinkamai pagal A sąlygą (3.2 punktas) ir B sąlygą (3.3 punktas), ir

m_1 ir m_2 – bandymų rezultatai, nustatyti atitinkamai 3.2.3.5 ir 3.3.2.5 punktuose.“;

ii) 4.4.1 punktas pakeičiamas taip:

„CO_2 vertės:

Pr3.20 lygtis:

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

Pr3.21 lygtis:

$$M_2 = m_2/D_{test2} \text{ (g/km)}$$

čia:

D_{test1} ir D_{test2} – faktiniai atstumai, nuvažiuoti per bandymus atitinkamai pagal A sąlygą (4.2 punktas) ir B sąlygą (4.3 punktas), ir

m_1 ir m_2 – bandymų rezultatai, nustatyti atitinkamai 4.2.4.5 ir 4.3.2.5 punktuose.“;

d) 3.3 priedėlio 1 punktas pakeičiamas taip:

„1. Elektrinės ridos matavimas

1.1. 4 punkte nustatytas bandymų metodas taikomas vien elektros pavara varomų transporto priemonių elektrinei ridai kilometrais arba hibridine elektros pavara varomų ne transporto priemonėje įkraunamų transporto priemonių (OVC HEV) elektrinei ridai ir OVC ridai išmatuoti, kaip apibrėžta 3 priedėlyje.

▼B

1.2. Su L1e kategorijos suprojektuotomis minti transporto priemonėmis, nurodytomis Reglamento (ES) Nr. 168/2013 I priede ir Reglamento (ES) Nr. 3/2014 XIX priedo 1.1.2. punkte, elektrinės ridos bandymas neatliekamas.“

5) IX priedas iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiami šie 2.3–2.4.3 punktai:

„2.3. Daugiamodė triukšmo mažinimo sistema

2.3.1. Lkategorijos transporto priemonės, kuriose įrengta rankiniu arba elektroniniu būdu valdoma, daugiamodė, reguliuojama triukšmo slopinimo sistema, išbandomos sistemai veikiant visais režimais.

2.3.2. Transporto priemonių, kuriose įrengta 2.9.1 punkte nurodyta triukšmo mažinimo sistema, atveju užfiksuojamos garso slėgio vertės, išmatuotos sistemai veikiant režimu, kai vidutinis garso slėgio lygis yra didžiausias.

2.4. Reikalavimai, susiję su apsauga nuo klastojimo ir elektroniniu ar rankiniu būdu reguliuojamomis daugiamodėmis dujų išmetimo arba triukšmo slopinimo sistemomis

2.4.1. Visos dujų išmetimo ar triukšmo slopinimo sistemos turi būti sukonstruotos taip, kad nebūtų galima lengvai pašalinti duslintuvų, išmetimo tūtų ar kitų dalių, kurios pirmiausia veikia kaip slopinimo (plėtimosi) kameros. Kai tokią dalį sumontuoti būtina, ji turi būti tvirtinama taip, kad nebūtų įmanoma jos lengviau pašalinti (pvz., įprastiniais srieginiais laikikliais), ir kad ją nuimant būtų visam laikui ir (arba) nepataisomai sugadinta visa išmetimo vamzdžio ir duslintuvo sąranka.

2.4.2. Dujų išmetimo ar triukšmo slopinimo sistemos su rankiniu ar elektroniniu būdu valdomais, reguliuojamais, daugiamodžiais režimais turi atitikti visus reikalavimus visais veikimo režimais. Tvirtinant tipą užfiksuojami triukšmo lygiai, pasiekiami didžiausią triukšmą keliančiu režimu.

2.4.3. Gamintojas, vien tik tam, kad gautų tipo patvirtinimą ir įvykdytų reikalavimus dėl keliamo garso, neturi sąmoningai pakeisti, suderinti ar įmontuoti kokį nors prietaisą ar nustatyti režimą, kuris įprastai važiuojant keliu nebus naudojamas.“;

b) 3 priedėlio 2.4.1.1 punktas pakeičiamas taip:

„2.4.1.1. Sugeriamoji pluoštinė medžiaga turi būti be asbesto, ji gali būti naudojama duslintuvams gaminti tik tada, jeigu tvirtai laikosi per visą duslintuvo eksploatacijos laiką ir atitinka 2.4.1.2, 2.4.1.3 arba 2.4.1.4 punkte nustatytus reikalavimus.“

▼B

6) X priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2.1 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) 2.1.2 punktas pakeičiamas taip:

„2.1.2. *Pr2.1.1 lentelė*

Atliekant varymo sistemų veiksmingumo bandymą sumontuojami priedai sukimo momentui ir variklio naudingajai galiai nustatyti

Nr.	Priedai	Sumontuoti atliekant sukimo momento ir naudingosios galios bandymą
1	Oro įsiurbimo sistema — įsiurbimo kolektorius — oro filtras — įsiurbimo duslintuvas — karterio išmetamųjų teršalų kontrolės sistema — elektrinis valdymo įtaisas (jei sumontuotas)	Jeigu serijinės gamybos: taip
2	Išmetimo sistema — kolektorius — vamzdynas ([1]) — duslintuvas ([1]) — išmetimo vamzdis ([1]) — elektrinis valdymo įtaisas (jei sumontuotas)	Jeigu serijinės gamybos: taip
3	Karbiuratorius	Jeigu serijinės gamybos: taip
4	Degalų įpurškimo sistema — priešsrovinis filtras — filtras — degalų tiekimo siurblys ir aukšto slėgio siurblys, jei taikytina — suslėgto oro siurblys tiesioginio įpurškimo naudojant orą atveju — vamzdynas — injektorius — oro įsiurbimo vožtuvas ([2]) (jei sumontuotas) — degalų slėgio/srauto reguliatorius (jei sumontuota)	Jeigu serijinės gamybos: taip
5	Didžiausio sukimosi greičio arba galios reguliatoriai	Jeigu serijinės gamybos: taip
6	Aušinimo skysčiu įranga — radiatorius — ventiliatorius ([3]) — vandens siurblys — termostatas ([4])	Jeigu serijinės gamybos: taip ([5])
7	Aušinimas oru — gaubtas — pūstuvas ([3]) — aušinimo temperatūros reguliavimo įtaisas (-ai) — papildomas stendo pūstuvas	Jeigu serijinės gamybos: taip

▼B

Nr.	Priedai	Sumontuoti atliekant sukimo momento ir naudingosios galios bandymą
8	Elektros įranga	Jeigu serijinės gamybos: taip (6)
9	Taršos kontrolės įtaisai (7)	Jeigu serijinės gamybos: taip
9	Tepalų sistema — alyvos dozatorius	Jeigu serijinės gamybos: taip

(1) Jei sudėtinga naudoti standartinę išmetimo sistemą, gamintojo sutikimu atliekant bandymą galima sumontuoti išmetimo sistemą, kuria užtikrinamas lygiavertis slėgio krytis. Variklį užvedus bandymų laboratorijoje, išmetamųjų dujų ištraukimo sistemos ištraukimo vamzdžio vietoje, kurioje jis sujungtas su transporto priemonės išmetimo sistema, slėgis gali skirtis nuo atmosferos slėgio ne daugiau kaip ± 740 Pa (7,40 mbar), nebent prieš bandymą gamintojas sutinka naudoti didesnį atgalinį slėgį.

(2) Naudojamas oro įsiurbimo vožtuvas, kuriuo valdomas pneumatinis įpurškimo siurblio reguliatorius.

(3) Jei ventiliatorių arba pūstuvą galima atjungti, pirmiausia nustatoma variklio naudingoji galia su išjungtu ventiliatoriumi (ar pūstuvu), vėliau naudingoji variklio galia su įjungtu ventiliatoriumi (ar pūstuvu). Jei ant bandymų stendo negalima sumontuoti elektriniu ar mechaniniu būdu valdomo stacionaraus ventiliatoriaus, to ventiliatoriaus sugeriama galia nustatoma taikant tą patį sukimosi greitį, koks buvo naudotas matuojant variklio galią. Kai reikia nustatyti naudingąją galią, pirmiau minėta galia atimama iš patikslintos galios.

(4) Termostatą galima užfiksuoti, kai jis yra visiškai atidarytas.

(5) Radiatoriaus, ventiliatoriaus, ventiliatoriaus tūtos, vandens siurblio ir termostato tarpusavio išdėstymas ant bandymų stendo turi būti kuo panašesnis į jų padėtis transporto priemonėje. Kai radiatoriaus, ventiliatoriaus, ventiliatoriaus tūtos, vandens siurblio arba termostato tarpusavio išdėstymas ant bandymų stendo skiriasi nuo jų padėčių transporto priemonėje, tai aprašoma ir nurodoma bandymų ataskaitoje. Skystas aušalas į variklį paduodamas tik vandens siurbliu. Jis gali būti aušinamas variklio radiatoriuje arba atvirajame kontūre, jei slėgio krytis tame kontūre yra iš esmės toks pat kaip variklio aušinimo sistemoje. Jei variklio radiatoriaus žaliuzės yra sumontuotos, jos turi būti atidarytos.

(6) Mažiausia generatoriaus išėjimo srovė: generatorius tiekia tik priedams, kurie būtini varikliui veikti, reikalingą srovę. Baterija per bandymą nekraunama.

(7) Taršos kontrolės priemones gali sudaryti, pvz., išmetamųjų dujų recirkuliacijos (EGR) sistema, katalizinis konverteris, šiluminis reaktorius, antrinė oro tiekimo sistema ir apsaugos nuo degalų garavimo sistema.“

ii) 3.4 punktas pakeičiamas taip:

„3.4. Mechaninio pavarų dėžės veiksmingumo koeficiento pataisos faktoriaus α2 nustatymas

Čia:

— matavimo taškas yra alkūninio veleno išėjimo pusėje, šis faktorius lygus 1:

— matavimo taškas nėra alkūninio veleno išėjimo pusėje, šis faktorius apskaičiuojamas pagal šią lygtį:

Pr2.1.3 lygtis:

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

čia n_t – tarp alkūninio veleno ir matavimo taško esančios pavarų dėžės veiksmingumas.

Šis pavarų dėžės veiksmingumas n_t nustatomas sudauginus visų pavarų dėžės komponentų veiksmingumo vertes n_j:

Pr2.1.4 lygtis:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \ldots \cdot n_j$$“;

▼B

b) 4 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

i) 3.3 punktas pakeičiamas taip:

„3.3. Bandymų procedūra, skirta išsijungimo atstumui išmatuoti

Nustojus minti transporto priemonės pedalus, variklio pagalbinė sistema turi išsijungti nuvažiavus ≤ 3 m. Bandomosios transporto priemonės greitis turi atitikti 90 % didžiausio pagalbinės sistemos sūkių skaičiaus. Matuojama laikantis standarto EN 15194:2009. Jeigu transporto priemonėse sumontuotas pagalbos moduliatorius, bandymo metu jis neturi būti įjungiamas.“;

ii) 3.3.1–3.3.5.10 punktai išbraukiami;

iii) 3.4–3.4.3 punktai pakeičiami taip:

„3.4. Bandymų procedūra, skirta didžiausiam pagalbiniam koeficientui nustatyti

3.4.1. Palaikoma 278,2–318,2 K aplinkos temperatūra.

3.4.2. Bandomąją transporto priemonę varo jos atitinkama varymo baterija. Šiai bandymų procedūrai naudojama didžiausios talpos varymo baterija.

3.4.3. Baterija visiškai įkraunama transporto priemonės gamintojo nurodytu įkrovikliu.“;

iv) įterpiami šie 3.4.4–3.4.9 punktai:

„3.4.4. Vienas bandymų stendo variklis prijungiamas prie bandomosios transporto priemonės alkūninio veleno ar jo ašies. Šis bandymų stendo alkūninio veleno variklis imituoja vairuotojo vairavimo veiksmus ir gali veikti įvairiais sukimosi greičiais ir sukimo momentais. Jo sukimosi dažnis turi būti 90 rpm, o didžiausias nuolatinis vardinis sukimo momentas – 50 Nm.

3.4.5. Prie būgno po bandomosios transporto priemonės galiniu ratu pritaisomas stabdys arba variklis, kuriais imituojami transporto priemonės nuostoliai ir inercija.

3.4.6. Transporto priemonėse, kuriose sumontuotas priekinį ratą varantis variklis, prie būgno po priekiniu ratu pritaisomas papildomas stabdys arba papildomas variklis transporto priemonės nuostoliams ir inercijai imituoti.

3.4.7. Jei transporto priemonės pagalbinės sistemos veikimo lygis yra kintantis, nustatomas didžiausias pagalbinės sistemos veikimo lygis.

3.4.8. Išbandomi šie dalykai:

▼B

Pr4.1 lentelė.

Veikimo momentai, kai tikrinamas didžiausias pagalbinis koeficientas

Veikimo momentas	Vairuotojo imituojama įėjimo galia (± 10 %) (W)	Tikslinis transporto priemonės greitis ([1]) (± 10 %) (km/h)	Pageidaujamas su pedalų mynimu susijęs sūkių skaičius ([2]) (rpm)
A	80	20	60
B	120	35	70
C	160	40	80

([1]) Jei neįmanoma pasiekti tikslinio transporto priemonės greičio, matavimas atliekamas transporto priemonei pasiekus didžiausią greitį.
([2]) Pasirenkama pavara, kuri yra artimiausia veikimo momentui būtinai rpm vertei.

3.4.9. Didžiausias pagalbinis koeficientas apskaičiuojamas pagal šią lygtį:

Pr4.1 lygtis:

$$Pagalbinis\ koeficientas = \frac{bandomosios\ transporto\ priemonės\ mechaninė\ variklio\ galia}{vairuotojo\ imituojama\ įėjimo\ galia}$$

čia:

mechaninė bandomosios transporto priemonės variklio galia nustatoma iš mechaninių stabdymo variklio galių sumos atėmus bandymų stendo alkūninio veleno variklio mechaninę įėjimo galią (W).“;

v) 3.5–3.5.9 punktai išbraukiami.

7) XI priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 3.1 punktas pakeičiamas taip:

„3.1. I, II, V, VII ir VIII bandymų tipai (11.1 lentelėje „X“ reiškia „taikytina“)

11.1 lentelė.

Varymo sistemų klasifikavimo pagal šeimas kriterijai I, II, V, VII ir VIII tipų bandymams atlikti

#	Klasifikavimo kriterijų aprašymas	I tipo bandymai	II tipo bandymai	V tipo bandymai	VII tipo bandymai	VIII tipo bandymai([1])	
						I etapas	II etapas
1.	**Transporto priemonė**						
1.1.	Kategorija	X	X	X	X	X	X
1.2.	Pakategorė	X	X	X	X	X	X

▼B

#	Klasifikavimo kriterijų aprašymas	I tipo bandymai	II tipo bandymai	V tipo bandymai	VII tipo bandymai	VIII tipo bandymai (1)	
						I etapas	II etapas
1.3.	Už vardinės inercijos kategoriją dviem inercijos kategorijomis mažesnė arba didesnė transporto priemonės varianto (-ų) ar versijos (-ų) inercija	X		X	X	X	X
1.4.	Iš viso pavaros skaičių (± 8 %);	X		X	X	X	X
2.	**Varymo sistemų šeimos savybės**						
2.1.	Variklių arba elektros variklių skaičius	X	X	X	X	X	X
2.2.	Hibridinis veikimo režimas (-ai) (lygiagretusis/nuoseklusis/kita)	X	X	X	X	X	X
2.3.	Vidaus degimo variklio cilindrų skaičius	X	X	X	X	X	X
2.4.	Vidaus degimo variklio darbinis tūris (± 2 %) (2)	X	X	X	X	X	X
2.5.	Vidaus degimo variklio vožtuvų skaičius ir valdymas (kintamasis kumštelinio veleno rotavimas arba pakėlimas)	X	X	X	X	X	X
2.6.	Vienos rūšies degalai/dviejų rūšių degalai/H_2GD mišrūs degalai/daugelio rūšių degalai	X	X	X	X	X	X
2.7.	Degalų sistema (karbiuratorius/įsiurbimo anga/netiesioginis įpurškimas/tiesioginis degalų įpurškimas/bendrosios magistralės degalų sistema/siurblio injektorius/kita)	X	X	X	X	X	X
2.8.	Degalų talpykla (3)					X	X
2.9.	Vidaus degimo variklio aušinimo sistemos tipas	X	X	X	X	X	X
2.10.	Degimo ciklas (priverstinio uždegimo/slėginio uždegimo/dvitaktis/keturtaktis/kita)	X	X	X	X	X	X
2.11.	Įsiurbiamo oro sistema (be pripūtimo/su pripūtimu (turbokompresorius/mechaninis kompresorius)/tarpinis aušintuvas/pripūtimo reguliatorius) ir oro tiekimo valdymas (mechaninis droselis/elektroninis droselio valdymas/nėra droselio)	X	X	X	X	X	X

▼B

#	Klasifikavimo kriterijų aprašymas	I tipo bandymai	II tipo bandymai	V tipo bandymai	VII tipo bandymai	VIII tipo bandymai(1)	
						I etapas	II etapas
3.	**Taršos kontrolės sistemos charakteristikos**						
3.1.	Varymo sistemos išmetimo sistema su įrengtu išmetamųjų teršalų kataliziniu konverteriu (-iais) (arba be jo)	X	X	X	X		X
3.2.	Katalizinio konverterio (-ių) tipas	X	X	X	X		X
3.2.1.	Katalizinių konverterių skaičius ir elementai	X	X	X	X		X
3.2.2.	Katalizinių konverterių dydis (monolito (-ų) tūris ± 15 %)	X	X	X	X		X
3.2.3.	Katalizinio veikimo principas (oksidacinis, trijų pakopų, įšildant, SCR, kita)	X	X	X	X		X
3.2.4.	Tauriųjų metalų masė (tokia pati arba didesnė)	X	X	X	X		X
3.2.5.	Tauriųjų metalų santykis (± 15 %)	X	X	X	X		X
3.2.6.	Substratas (pagrindas ir medžiaga)	X	X	X	X		X
3.2.7.	Korių tankis	X	X	X	X		X
3.2.8.	Katalizinio konverterio (-ių) korpuso tipas	X	X	X	X		X
3.3.	Varymo sistemos išmetimo sistema su kietųjų dalelių filtru (arba be jo)	X	X	X	X		X
3.3.1.	Kietųjų dalelių filtrų tipai	X	X	X	X		X
3.3.2.	Kietųjų dalelių filtrų skaičius ir elementai	X	X	X	X		X
3.3.3.	Kietųjų dalelių filtro dydis (filtro elemento tūris ± 10 %)	X	X	X	X		X
3.3.4.	Kietųjų dalelių filtro veikimo principas (dalinis/akytas filtruojamas elementas/kita)	X	X	X	X		X
3.3.5.	Kietųjų dalelių filtro aktyvusis paviršius	X	X	X	X		X
3.4.	Varymo sistemos su reguliariai atsinaujinančia sistema (arba be jos)	X	X	X	X		X
3.4.1.	Reguliariai atsinaujinančios sistemos tipas	X	X	X	X		X
3.4.2.	Reguliariai atsinaujinančios sistemos veikimo principas	X	X	X	X		X

▼B

#	Klasifikavimo kriterijų aprašymas	I tipo bandymai	II tipo bandymai	V tipo bandymai	VII tipo bandymai	VIII tipo bandymai(1)	
						I etapas	II etapas
3.5.	Varymo sistema su selektyviosios katalizinės redukcijos (SCR) sistema (arba be jos)	X	X	X	X		X
3.5.1.	SCR sistemos tipas	X	X	X	X		X
3.5.2.	Reguliariai atsinaujinančios sistemos veikimo principas	X	X	X	X		X
3.6.	Varymo sistema su mažo NO_x kiekio gaudykle/sugertuvu (arba be jų)	X	X	X	X		X
3.6.1.	Mažo NO_x kiekio gaudyklės/sugertuvo tipas	X	X	X	X		X
3.6.2.	Mažo NO_x kiekio gaudyklės/sugertuvo veikimo principas	X	X	X	X		X
3.7.	Varymo sistema su šaltojo paleidimo įtaisu arba pagalbiniu variklio paleidimo įtaisu (-ais) (arba be jų)	X	X	X	X		X
3.7.1.	Šaltojo paleidimo ar pagalbinio variklio paleidimo įtaiso tipas	X	X	X	X		X
3.7.2.	Šaltojo paleidimo arba pagalbinio variklio paleidimo įtaiso (-ų) veikimo principas	X	X	X	X	X	X
3.7.3.	Šaltojo paleidimo arba pagalbinio variklio paleidimo įtaiso (-ų) įjungimo trukmė ir (arba) veikimo ciklas (trumpam įjungiamas paleidus šaltą variklį/nuolat veikiantis)	X	X	X	X	X	X
3.8.	Varymo sistema su degalų tiekimo valdymo O_2 jutikliu (arba be jo)	X	X	X	X	X	X
3.8.1.	O_2 jutiklio tipas	X	X	X	X	X	X
3.8.2.	O_2 jutiklio veikimo principas (dvinaris/plataus spektro/kita)	X	X	X	X	X	X
3.8.3.	O_2 jutiklio sąveika su uždarojo ciklo degalų tiekimo sistema (stechiometrija/tausus ir (arba) netausus veikimas)	X	X	X	X	X	X
3.9.	Varymo sistema su išmetamųjų dujų recirkuliacijos (EGR) sistema (arba be jos)	X	X	X	X		X

▼B

#	Klasifikavimo kriterijų aprašymas	I tipo bandymai	II tipo bandymai	V tipo bandymai	VII tipo bandymai	VIII tipo bandymai(1)	
						I etapas	II etapas
3.9.1.	EGR sistemos tipas	X	X	X	X		X
3.9.2.	EGR sistemos veikimo principas (vidinis/išorinis)	X	X	X	X		X
3.9.3.	Didžiausia EGR vertė (± 5 %)	X	X	X	X		X

Aiškinamosios pastabos:

(1) Tie patys šeimai kriterijai taip pat taikomi funkcinei vidinei diagnostikos sistemai, nustatytai Reglamento (ES) Nr. 44/2014 XII priede.
(2) Atliekant VIII tipo bandymus leidžiama iki 30 %.
(3) Tik transporto priemonėms, kuriose sumontuota dujinių degalų talpykla.“;

b) 3.2 punkto 11.2 lentelės pavadinimas pakeičiamas taip:

„11.2 lentelė

Varymo sistemų klasifikavimo pagal šeimas kriterijai, taikomi atliekant III ir IV tipų bandymus“.