

31998L0069

1998 12 28

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L 350/1

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 98/69/EB

1998 m. spalio 13 d.

dėl priemonių, kurių turi būti imamas prieš oro taršą motorinių transporto priemonių išmetamosiomis dujomis, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 70/220/EEB

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 100a straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami Sutarties 189b straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾ ir atsižvelgdami į bendrą tekstą, kurį 1998 m. birželio 29 d. patvirtino Taikinimo komitetas,

- (1) kadangi priemonės turėtų būti patvirtinimos vidaus rinkos sistemoje;
- (2) kadangi pirmoje Europos bendrijos aplinkosaugos veiksmų programoje ⁽⁴⁾, kurią 1973 m. lapkričio 22 d. patvirtino Taryba, raginama atsižvelgti į naujausius mokslo laimėjimus kovojant su atmosferos tarša motorinių transporto priemonių išmetamosiomis dujomis ir atitinkamai

pakeisti anksčiau priimtas direktyvas; kadangi penktojoje veiksmų programoje, kurią bendru metodu 1993 m. vasario 1 d. ⁽⁵⁾ rezoliucijoje patvirtino Taryba, numatoma imtis papildomų veiksmų, kad dabartinis motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio lygis būtų labai sumažintas; kadangi toje penktojoje programoje taip pat nustatomi tikslai, kad būtų sumažintas įvairių išmetamų teršalų kiekis, atsižvelgiama į tai, jog turėtų būti sumažintas ir iš mobilių, ir iš stacionarių šaltinių išmetamų teršalų kiekis;

- (3) kadangi Tarybos direktyvoje 70/220/EEB ⁽⁶⁾ yra nustatytos ribinės anglies monoksido ir nesudegusių angliavandenilių išmetimo iš tų transporto priemonių variklių ribinės vertės; kadangi tos ribinės vertės pirmą kartą buvo sumažintos Tarybos direktyva 74/290/EEB ⁽⁷⁾ ir pagal Komisijos direktyvą 77/102/EEB ⁽⁸⁾ papildytos ribiniais leistiniais išmetamų azoto oksidų kiekiais; kadangi Komisijos direktyva 78/665/EEB ⁽⁹⁾ ir Tarybos direktyvomis 83/351/EEB ⁽¹⁰⁾ bei 88/76/EEB ⁽¹¹⁾ pavyko sėkmingai sumažinti ribines tų trijų teršalų tipų vertes; kadangi ribinės tam tikrų teršalų išmetimo iš dyzelinių variklių kiekio vertės buvo nustatytos Tarybos direktyvoje 88/436/EEB ⁽¹²⁾; kadangi griežtesni Europos standartai dėl išmetamų dujinių teršalų kiekio iš

⁽¹⁾ OL C 77, 1997 3 11, p. 8 ir OL C 106, 1997 4 4, p. 6.

⁽²⁾ OL C 206, 1997 7 7, p. 113.

⁽³⁾ 1997 m. balandžio 10 d. ir 1998 m. vasario 18 d. Europos Parlamento nuomonės (OL C 132, 1997 4 28, p. 170 ir OL C 80, 1998 3 16, p. 128), 1997 m. spalio 7 d. ir 1998 m. kovo 23 d. Tarybos bendros pozicijos (OL C 351, 1997 11 19, p. 13 ir OL C 161, 1998 5 27, p. 45), per antrąjį svarstymą priimti 1998 m. balandžio 30 d. Europos Parlamento sprendimai (OL C 152, 1998 5 18, p. 41) ir 1998 m. rugsėjo 15 d. Tarybos sprendimo trečiasis svarstymas (Oficialiajame leidinyje dar nepaskelbtas). 1998 m. rugsėjo 17 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁴⁾ OL C 112, 1973 12 20, p. 1.

⁽⁵⁾ OL C 138, 1993 5 17, p. 1.

⁽⁶⁾ OL L 76, 1970 4 6, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 96/69 (OL L 282, 1996 11 1, p. 64).

⁽⁷⁾ OL L 159, 1974 6 15, p. 61.

⁽⁸⁾ OL L 32, 1977 2 3, p. 32.

⁽⁹⁾ OL L 223, 1978 8 14, p. 48.

⁽¹⁰⁾ OL L 197, 1983 7 20, p. 1.

⁽¹¹⁾ OL L 36, 1988 2 9, p. 1.

⁽¹²⁾ OL L 214, 1988 8 6, p. 1.

motorinių transporto priemonių, kurių cilindrų tūris ne didesnis kaip 1400 cm³, buvo nustatyti Tarybos direktyva 89/458/EEB ⁽¹⁾; kadangi tie standartai pagal patobulintą Europos bandymo atlikimo metodiką, palyginamą su važiavimo ciklu užmiestyje, buvo pradėti taikyti visiems keleiviniams automobiliams neatsižvelgiant į jų variklio galią; kadangi garavimo metu išmetamiems teršalams ir transporto priemonės sudedamųjų dalių, nuo kurių priklauso iš tos priemonės išmetamų teršalų kiekis, ilgaamžiškumui, taip pat kur kas griežtesni iš dyzelinius variklius turinčių motorinių transporto priemonių išmetatoms kiektosioms dalelėms taikomi standartai buvo nustatyti Tarybos direktyva 91/441/EEB ⁽²⁾; kadangi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 94/12/EB ⁽³⁾ yra nustatytos kur kas griežtesnės ribinės visų teršalų vertės ir naujas produkcijos atitikties patikros metodas; kadangi skirtoms vežti daugiau kaip šešis keleivius keleivinėms transporto priemonėms, kurių didžiausia masė viršija 2500 kg, mažos keliamosios galios ir visureigėms transporto priemonėms, kurioms taikoma Direktyva 70/220/EEB ir kurioms anksčiau buvo taikomi ne tokie griežti standartai, pagal Tarybos direktyvą 93/59/EEB ⁽⁴⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 96/69/EB ⁽⁵⁾ nuo to laiko, atsižvelgiant į konkrečias tų transporto priemonių savybes, buvo pradėti taikyti tokie pat griežti standartai kaip ir atitinkamoms keleivinėms transporto priemonėms;

- (4) kadangi turėtų būti imtasi papildomų veiksmų siekiant, kad į rinką būtų pateikta daugiau aplinkai nežalingų transporto priemonių; kadangi turėtų būti siekiama, kad viešajame ir viešajame keleiviniame bei miesto krovinių pervežimo transporte būtų naudojama kuo daugiau aplinkai nežalingų transporto priemonių;
- (5) kadangi Direktyvos 94/12/EB 4 straipsnyje nustatyta, kad Komisija pasiūlytų standartus, kurie pagal naują daugiaaspektų požiūrį būtų įdiegti po 2000 m. ir kurie būtų pagrįsti išsamiai visų priemonių, kurios taikomos kelių transporto taršai sumažinti, išlaidų ir veiksmingumo įvertinimu; kadangi, be iš transporto priemonių išmestiems teršalams taikomų standartų sugriežtinimo, turėtų būti siūlomos ir papildomos priemonės, tokios kaip degalų kokybės gerinimas ir motorinės transporto priemonės patikros bei techninės priežiūros programos sustiprinimas; kadangi pasiūlymas turėtų būti grindžiamas oro kokybės kriterijų

nustatymu ir su tuo susijusiais išmetamų teršalų kiekiu sumažinimo tikslais bei kiekvieno priemonių paketo ekonominio veiksmingumo įvertinimu atsižvelgiant į galimą kitų priemonių indėlį, pavyzdžiui, eismo valdymą, viešojo miesto transporto plėtrą, naujų varančiųjų technologijų arba alternatyvių degalų naudojimą; kadangi atsižvelgiant į tai, kad visuomenė imasi skubių veiksmų motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiui sumažinti, šie pasiūlymai taip pat pagrįsti geriausiomis esamomis arba būsimo taršą mažinančiomis technologijomis, galinčiomis padėti sparčiau pakeisti taršias motorines transporto priemones;

- (6) kadangi kuo greičiau turėtų būti sukurta pakankama sistema, kad į rinką būtų sparčiau pateikiamos transporto priemonės su pritaikytomis naujoviškomis varančiosiomis technologijomis ir transporto priemonės, kuriose naudojami aplinkai mažą poveikį darantys alternatyvieji degalai; kadangi pradėjus eksploatuoti transporto priemones, kurios naudoja alternatyviuosius degalus, miesto oro kokybė labai pagerėtų;
- (7) kadangi siekiant padėti išspręsti atmosferos taršos problemą būtina pateikti technologijos, vadybos ir mokesčių aspektus apimančią visuotinę strategiją, kad, atsižvelgiant į konkrečias įvairių Europos miesto vietovių ypatybes, būtų užtikrintas nuolatinis mobilumas;
- (8) kadangi Komisija, vykdydama Direktyvos 94/12/EB 4 straipsnio reikalavimus, įgyvendino Europos oro kokybės, kelių transporto priemonių išmetamų teršalų, degalų ir variklių technologijų programą (Auto/Oil programą); kadangi Komisija įgyvendino APHEA projektą, pagal kurį buvo apskaičiuota, kad netiesioginės išlaidos dėl motorinių transporto priemonių oro taršos sudaro 0,4 % Europos Sąjungos bendrojo nacionalinio produkto, o atlikus kitus apskaičiavimus buvo padaryta išvada, kad tos išlaidos sudaro 3 % Europos Sąjungos bendrojo nacionalinio produkto; kadangi Komisija įgyvendino „Ateities automobilio“ veiksmų planą, kuriuo siekiama reklamuoti „Ateities automobilį“ – nežalingą aplinkai, saugų, taupantį energiją ir „protingą“; kadangi tas veiksmų planas įgyvendina Komisijos priemonės, kuriomis skatinamas mokslinis tiriamasis darbas ir technikos plėtra, jog būtų sukurta aplinkai nežalingos transporto priemonės, ir kadangi nei moksliniam tiriamajam darbui ir technikos plėtrai, vykdomiems įgyvendinant „Ateities automobilio“ veiksmų planą, nei Europos Sąjungos gebėjimui konkuruoti neturėtų grėsti pavojus; kadangi Europos motorinių transporto priemonių ir naftos pramonė įgyvendino Europos išmetamų teršalų kiekio, degalų ir variklių technologijų (EPEFE) programą, kad būtų nustatyta, kokį indėlį šioje srityje gali padaryti ir

(1) OL L 226, 1989 8 3, p. 1.

(2) OL L 242, 1991 8 30, p. 1.

(3) OL L 100, 1994 4 19, p. 42.

(4) OL L 186, 1993 7 28, p. 21.

(5) OL L 282, 1996 11 1, p. 64.

ateities transporto priemonės, ir joms varyti taikomi degalai; kadangi Auto/Oil ir EPEFE programos siekia užtikrinti, kad pasiūlymais, pateikiamais dėl išmetamų teršalų kiekio direktyvų, būtų ieškoma ir piliečiams, ir ekonomikai geriausių sprendimų; kadangi Bendrija turi imtis skubių veiksmų, kad būtų įgyvendintos būsimosios 2000 m. ir 2005 m. priemonės; kadangi paaiškėjo, jog teršalų išmetimo iš transporto priemonių technologijas būtina toliau tobulinti, siekiant 2010 m. užtikrinti Komisijos pranešime dėl Auto/Oil programos nurodytą oro kokybę;

(9) kadangi svarbu atsižvelgti į veiksnius, pvz., svyravimus, kuriuos sukelia konkurenciniai pokyčiai, realų išlaidų pasiskirstymą tarp pramonės šakų, dalyvaujančių užtikrinant kasmetinį išmestų teršalų kiekio sumažinimą, išlaidų sumažinimą, užtikrintą tam tikroje srityje investavus lėšas, ir naštos ekonomikai sumažinimą;

(10) kadangi Direktyvoje 70/220/EEB nurodyti patobulinti reikalavimai naujoms keleivinėms transporto priemonėms ir mažos keliamosios galios transportiniams automobiliams – tai sudedamoji visuotinės Bendrijos strategijos, į kurią taip pat bus įtraukta mažos keliamosios galios komerciniams automobiliams ir sunkiosioms transporto priemonėms taikomų standartų peržiūra nuo 2000 m., motorinių transporto priemonių degalų tobulinimas ir kur kas tikslesnis eksploatuojamos transporto priemonės išmetamų teršalų kiekio įvertinimas, dalis; kadangi, be tų priemonių, vis dėlto reikės vietose imtis ekonomiškai veiksmingų priemonių, kad labiausiai užterštuose rajonuose būtų laikomasi oro kokybės kriterijų;

(11) kadangi pagal 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvą 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo ⁽¹⁾ nustatytą tipo patvirtinimo tvarką Direktyva 70/220/EEB – tai viena iš atskirųjų direktyvų; kadangi atskiros valstybės narės negali pakankamai užtikrinti, kad motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio lygis būtų sumažintas, ir dėl to šį tikslą lengviau pasiekti derinant valstybių narių įstatymus, susijusius su priemonėmis, kurių turi būti imtasi prieš motorinių transporto priemonių oro taršą;

(12) kadangi nuo 2000 m. taikomas I tipo bandymo ribinių verčių sumažinimas (atitinkamai azoto oksidai mažinami 40 %, bendras angliavandenilių kiekis – 40 %, anglies

monoksidas – 30 %, jei tai yra benziną naudojančios keleivinės transporto priemonės, azoto oksidai mažinami 20 %, bendra angliavandenilių ir azoto oksidų vertė – 20 %, anglies monoksidas – 40 %, kietųjų dalelių kiekis – 35 %, jei tai yra netiesioginio įpurškimo dyzelinį variklį turinčios keleivinės transporto priemonės, ir azoto oksidai mažinami 40 %, bendra angliavandenilių ir azoto oksidų vertė – 40 %, anglies monoksidas – 40 % ir kietųjų dalelių kiekis – 50 %, jei tai yra tiesioginio įpurškimo dyzelinį variklį turinčios keleivinės transporto priemonės, ir azoto oksidai mažinami 20 %, angliavandeniliai – 65 %, anglies monoksidas mažinamas 40 % ir kietųjų dalelių kiekis – 35 %, jei tai yra dyzelinį variklį turintis mažos keliamosios galios transportinis automobilis) buvo nustatytas esmine priemone siekiant užtikrinti pakankamą vidutinės trukmės oro kokybę; kadangi tas angliavandenilių ir azoto oksidų sumažinimas buvo taikomas padarius prielaidą, kad, išmatavus Direktyvos 94/12/EB ir Direktyvos 96/69/EB reikalavimus atitinkančias keleivines transporto priemones, kurių varikliams naudojamas benzinas/dyzelinas, azoto oksidai sudaro atitinkamai 45 % ir 80 % bendros masės vertės; kadangi turinčioms benzinu varomą variklį transporto priemonėms dabar paprastai nustatomos atskiros ribinės vertės siekiant kontroliuoti abiejų išmetamų teršalų kiekį; kadangi bendra ribinė vertė ir toliau išlaikoma dyzelinį variklį turinčioms transporto priemonėms, kurioms nustatyti griežčiausi 2000 m. etapo standartai, siekiant palengvinti spartesnę ateities variklių kūrimą; kadangi nustatant tuos sumažinimus bus atsižvelgta į įtaką, kurią faktiškam išmetamų teršalų kiekiui padarys pakeitimai, taip pat taikomi bandymo ciklui tam, kad būtų tiksliau nustatytas po šaltojo užvedimo išmestų teršalų kiekis („40 s pašalinimas“);

(13) kadangi Komisijos direktyva 96/44/EB ⁽²⁾ Direktyvos 70/220/EEB bandymų sąlygos buvo suvienodintos su nustatytosiomis 1980 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyvoje 80/1268/EEB reglamentuojančioje motorinių transporto priemonių anglies dioksido emisijas ir degalų sąnaudas ⁽³⁾, ypač jeigu tos sąlygos skirtos transporto priemonės etaloninei masei ir taikytinam inercijos ekvivalentui; kadangi N₁ kategorijos I, II ir III klasių transporto priemonių etaloniškos masės apibrėžimus šiuo metu tikslinga suvienodinti su pateiktaisiais Direktyvoje 96/44/EB;

⁽¹⁾ OL L 42, 1970 2 23, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/27/EB (OL L 169, 1996 7 8, p. 1).

⁽²⁾ OL L 210, 1996 8 20, p. 25.

⁽³⁾ OL L 375, 1980 12 31, p. 36. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 93/116/EB (OL L 329, 1993 12 30, p. 39).

- (14) kadangi siekiant, kad būtų galima nedelsiant aptikti taršą mažinančios transporto priemonės įrangos gedimą ir kad dėl to būtų galima labai patobulinti priemones, užtikrinančias, jog, atliekant periodišką tų transporto priemonių kontrolę ar jas tikrinant sustabdytas kelkraštyje, būtų išlaikytas pradinis iš eksploatuojamų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis, turėtų būti įdiegtos naujos nuostatos dėl transporto priemonės diagnostikos sistemos (OBD) išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti; kadangi vis dėlto transporto priemonės diagnostikos sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD) dyzelinių variklių turinčiai transporto priemonei tėra menkai pritaikyta ir tos sistemos nuo 2003 m. visose naujų tipų transporto priemonėse įrengti negalima; kadangi transporto priemonėje įrengiamą matavimo sistemą arba kitas sistemas bet kokiems gedimams nustatyti, kurie aptinkami matuojant atskirų išmetamų teršalų kieki, leidžiama įrengti tik tada, jeigu išlaikomas OBD sistemos vientisumas; kadangi siekiant, kad valstybė narė galėtų užtikrinti, jog transporto priemonių savininkai laikytųsi įsipareigojimo pašalinti gedimus, kai tik jie nustatomi, registruojamas atstumas, kurį transporto priemonė nuvažiuoja nuo gedimo nustatymo pradžios; kadangi transporto priemonėje įrengtos diagnostikos sistemos turi būti tokios, kad prie jų būtų galima prieiti be jokių apribojimų ir kad tas priėjimas atitiktų nustatytus reikalavimus; kadangi motorinės transporto priemonės gamintojai turi pateikti transporto priemonės gedimams nustatyti, jos techninei priežiūrai arba remontui būtiną informaciją; kadangi pirmiau minėtas priėjimas ir informacija būtini tam, kad visoje Europos Sąjungoje būtų galima be jokių kliūčių patikrinti transporto priemones, atlikti techninę jų priežiūrą ar jas remontuoti ir kad konkurencijos sąlygos transporto priemonių atsarginių dalių ir tų priemonių remonto rinkoje nebūtų iškraipomos taip, kad tų dalių gamintojai, nepriklausomi transporto priemonių atsarginių dalių didmenininkai, nepriklausomos remonto dirbtuvės ir vartotojai atsidurtų nepalankioje padėtyje; kadangi atsarginių arba modifikuotų atsarginių dalių gamintojams nustatomas įpareigojimas pasirūpinti, kad jų pagamintos atsarginės dalys būtų suderinamos su atitinkama transporto priemonėje įrengta diagnostikos sistema siekiant, kad ta sistema veiktų be gedimų ir kad naudotojas būtų apsaugotas nuo jos veiklos sutrikimų;
- (15) kadangi garavimo mastą iš kibirkštinio uždegimo variklį turinčios transporto priemonės leidžiantį nustatyti IV tipo bandymą galima patobulinti, kad jį atliekant būtų galima tiksliau nustatyti faktišką garavimo metu išmetamų teršalų kiekį bei matavimo metodų būklę;
- (16) kadangi siekiant kibirkštinio uždegimo variklius turinčių transporto priemonių išmetamųjų dujų kontrolės sistemas pertvarkyti taip, kad jos atitiktų praktikos reikalavimus, turėtų būti įdiegtas naujas išmetamų teršalų kiekio matavimo esant mažai temperatūrai bandymas;
- (17) kadangi etaloninių degalų, naudojamų darant išmetamų teršalų tyrimus, techninės charakteristikos turėtų atitikti degalų, kurie turi būti prieinami rinkoje atsižvelgiant į teisės aktus dėl benzino ir dyzelino, specifikacijų pokyčius;
- (18) kadangi buvo nustatyta, jog naujas patikros metodas, kuriuo nustatoma, ar eksploatuojamos transporto priemonės atitinka produkcijos reikalavimus, yra ekonomiškai pagrįsta papildoma priemonė, ir siekiant, kad 2001 m. tas metodas būtų imtas taikyti, jis įtrauktas į išmetamų teršalų direktyvą;
- (19) kadangi susidėvėjusių transporto priemonių, daugeliu atvejų kur kas labiau teršiančių aplinką nei dabar parduojamos transporto priemonės, eismas yra svarbus kelių transporto taršos šaltinis; kadangi turėtų būti išnagrinėtos priemonės, skatinančios sparčiau keisti dabar eksploatuojamas transporto priemones aplinkai mažesni poveikį darančiomis transporto priemonėmis;
- (20) kadangi valstybėms narėms turėtų būti leista, taikant mokesčių paskatas, spartinti pateikimą į rinką tokių transporto priemonių, kurios atitinka Bendrijos lygmeniu nustatytus reikalavimus, jeigu tos skatinamosios priemonės atitinka Sutarties nuostatas bei tam tikras sąlygas, numatytas, kad būtų išvengta vidaus rinkos iškraipymų; kadangi ši direktyva neturi įtakos valstybių narių teisei atsižvelgti į išmetamus teršalų ir kitų medžiagų kiekius apskaičiuojant motorinėms transporto priemonėms nustatomus kelių eismo mokesčius;
- (21) kadangi siekiant, kad vidaus rinka būtų plėtojama be sutrikimų ir kad vartotojų interesai būtų apsaugoti, privaloma taikyti ilgalaikį metodą; kadangi dėl to būtina parengti dviejų etapų metodą, kurį taikant nuo 2000 ir 2005 m. būtų laikomasi privalomų ribinių verčių, kurias būtų galima taikyti suteikiant mokesčių paskatas, skatinančias kuo greičiau pradėti eksploatuoti moderniausias taršą mažinančią įrangą turinčias transporto priemones;
- (22) kadangi Komisija atidžiai seks išmetamų teršalų kontrolės technologijos naujoves ir tam tikrais atvejais siūlys šią direktyvą pakeisti; kadangi Komisija įgyvendina mokslinius tiriamuosius projektus, kad būtų išnagrinėti neišspręsti klausimai ir kad tų projektų išvados būtų įtrauktos į pasiūlymus dėl būsimų teisės aktų, kurie bus priimti po 2005 m.;

- (23) kadangi valstybės narės gali imtis priemonių, kuriomis būtų skatinama senesnėse transporto priemonėse įrengti išmetamų teršalų kontrolės įtaisus ir sudedamąsias dalis;
- (24) kadangi valstybės narės gali imtis priemonių, skatinančių spartesnę pažangą, kad dabar eksploatuojamos transporto priemonės būtų keičiamos į mažai taršias transporto priemones;
- (25) kadangi Direktyvos 70/220/EEB 5 straipsnis nustato, jog pakeitimai, būtini priedų reikalavimams derinti su technikos pažanga, būtų priimami laikantis Direktyvos 70/156/EEB 13 straipsnyje nustatytos tvarkos; kadangi tuo tarpu prie direktyvos buvo pridėta keletas kitų priedų ir dėl to svarbu, kad visus Direktyvos 70/220/EEB priedus su technikos pažanga būtų galima derinti laikantis pirmiau minėtos tvarkos;
- (26) kadangi 1994 m. gruodžio 20 d. ⁽¹⁾ Europos Parlamentas, Taryba ir Komisija sudarė *modus vivendi* dėl Sutarties 189b straipsnyje nustatyta tvarka priimtų aktų įgyvendinimo priemonių; kadangi šis *modus vivendi*, be kita ko, taikomas pagal Direktyvos 70/156/EEB 13 straipsnį priimtoms priemonėms;
- (27) kadangi Direktyva 70/220/EEB turėtų būti atitinkamai pakeista,

— atsisakyti suteikti EB tipo patvirtinimą pagal Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio 1 dalį arba

— atsisakyti suteikti nacionalinį tipo patvirtinimą, arba

— pagal Direktyvos 70/156/EEB 7 straipsnį uždrausti registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti transporto priemones,

jeigu transporto priemonės atitinka Direktyvos 70/220/EEB, su pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimus.

2. Laikydamosi 7 straipsnio nuostatų, nuo 2000 m. sausio 1 d. Direktyvos 70/156/EEB II priedo A skirsnyje apibrėžtoms M kategorijos transporto priemonėms, išskyrus transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, N₁ kategorijos I klasės transporto priemonėms ir nuo 2001 m. sausio 1 d. Direktyvos 70/220/EEB I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktoje lentelėje apibrėžtoms N₁ kategorijos II ir III klasių transporto priemonėms bei M kategorijos transporto priemonėms, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, valstybės narės nebegali suteikti:

— EB tipo patvirtinimą pagal Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio 1 dalį arba

— nacionalinio tipo patvirtinimą, nebent yra taikomos Direktyvos 70/156/EEB 8 straipsnio 2 dalies nuostatos,

naujam transporto priemonės tipui dėl priežasčių, susijusių su oro tarša transporto priemonės teršalais, jeigu ta transporto priemonė neatitinka Direktyvos 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, nuostatų. Atliekant I tipo bandymą turi būti taikomos Direktyvos 70/220/EEB I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės A eilutėje nurodytos ribinės vertės.

3. Nuo 2001 m. sausio 1 d. M kategorijos transporto priemonių, išskyrus transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, N₁ kategorijos I klasės transporto priemonių ir nuo 2002 m. sausio 1 d. Direktyvos 70/220/EEB I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktoje lentelėje apibrėžtų N₁ kategorijos II ir III klasių transporto priemonių bei M kategorijos transporto priemonių, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, valstybės narės:

— atitikties sertifikatų, kurie pagal Direktyvą 70/156/EEB išduodami naujoms transporto priemonėms, nelaiko galiojančiais tos direktyvos 7 straipsnio 1 dalyje nurodytam tikslui, ir

— atsisako registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti naujas transporto priemones, neturinčias pagal Direktyvą 70/156/EEB galiojančio atitikties sertifikato, išskyrus tą atvejį, kai taikomos Direktyvos 70/156/EEB 8 straipsnio 2 dalies nuostatos,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 70/220/EEB šia direktyva pakeičiama taip:

- 5 straipsnyje „I–VII priedai“ keičiama „I–XI priedai“.
- Priedai šia direktyva pakeičiami pagal šios direktyvos priedą.

2 straipsnis

1. Laikydamosi 7 straipsnio nuostatų, per devynis mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo jokia valstybė narė dėl priežasčių, susijusių su oro tarša motorinių transporto priemonių išmetamais teršalais, negali:

⁽¹⁾ OL C 102, 1996 4 4, p. 1.

dėl priežasčių, susijusių su oro tarša išmetamais teršalais, jeigu transporto priemonės neatitinka Direktyvos 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, nuostatų.

Atliekant I tipo bandymą, turi būti taikomos Direktyvos 70/220/EEB I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės A eilutėje nurodytos ribinės vertės.

4. Laikydamosi 7 straipsnio nuostatų, nuo 2005 m. sausio 1 d. Direktyvos 70/156/EEB II priedo A skirsnyje apibrėžtomis M kategorijos transporto priemonėms, išskyrus transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, N₁ kategorijos I klasės transporto priemonėms ir nuo 2006 m. sausio 1 d. Direktyvos 70/220/EEB I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktoje lentelėje apibrėžtomis N₁ kategorijos II ir III klasių transporto priemonėms bei M kategorijos transporto priemonėms, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, valstybės narės nebeturėtų suteikti:

— EB tipo patvirtinimo pagal Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio 1 dalį arba

— nacionalinio tipo patvirtinimo, nebent yra taikomos Direktyvos 70/156/EEB 8 straipsnio 2 dalies nuostatos,

naujam transporto priemonės tipui dėl priežasčių, susijusių su oro tarša išmetamais teršalais, jeigu ta transporto priemonė neatitinka Direktyvos 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, nuostatų.

Atliekant I tipo bandymą turi būti taikomos Direktyvos 70/220/EEB I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės B eilutėje nurodytos ribinės vertės.

5. Nuo 2006 m. sausio 1 d. M kategorijos transporto priemonių, išskyrus transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, N₁ kategorijos I klasės transporto priemonių ir nuo 2007 m. sausio 1 d. Direktyvos 70/220/EEB I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktoje lentelėje apibrėžtų N₁ kategorijos II ir III klasių transporto priemonių bei M kategorijos transporto priemonių, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, valstybės narės:

— atitikties sertifikatų, kurie pagal Direktyvą 70/156/EEB išduodami naujoms transporto priemonėms, nebelaiko galiojančiais tos direktyvos 7 straipsnio 1 dalyje nurodytam tikslui ir

— atsisako registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti naujas transporto priemones, neturinčias pagal Direktyvą 70/156/EEB galiojančio atitikties sertifikato, išskyrus, kai taikomos šios direktyvos 8 straipsnio 2 dalies nuostatos,

dėl priežasčių, susijusių su oro tarša išmetamais teršalais, jeigu transporto priemonės neatitinka Direktyvos 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, nuostatų.

Atliekant I tipo bandymą turi būti taikomos Direktyvos 70/220/EEB I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės B eilutėje nurodytos ribinės vertės.

6. Iki 2003 m. sausio 1 d. M₁ kategorijos transporto priemonės, turinčios slėginio uždegimo variklį, kurių didžiausia masė viršija 2 000 kg ir kurios

— skirtos vežti daugiau kaip šešis keleivius, įskaitant vairuotoją, arba

— yra Direktyvos 70/156/EEB II priede nurodytos visureigės transporto priemonės,

šio straipsnio 2 ir 3 dalyse minėtais atvejais laikomos N₁ kategorijos transporto priemonėmis.

7. Valstybės narės:

— pagal Direktyvos 70/220/EEB I priedo 5.3.1.4 punkte, įterp-tame Direktyva 96/69/EB, pateiktos lentelės 1 išnašą su pakei-timais, padarytais 2 ir 3 išnašomis, patvirtintų transporto prie-monių atitikties sertifikatų nebelaiko galiojančiais ir

— atsisako registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti naujas transporto priemones:

a) nuo 2001 m. sausio 1 d. – M₁ kategorijos ir N₁ kategori-jos I klasės transporto priemonės, išskyrus transporto prie-mones, skirtas vežti daugiau kaip šešis keleivius, įskaitant vairuo-toją, ir transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, ir

b) nuo 2002 m. sausio 1 d. – N₁ kategorijos II ir III klasių transporto priemonės, išskyrus transporto priemones, skirtas vežti daugiau kaip šešis keleivius, įskaitant vairuo-toją, ir transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg.

8. Iki šio straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytų datų tipo patvirtinimą galima suteikti ir produkcijos atitikties patikrinimą galima atlikti pagal Direktyvą 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais Direktyva 96/69/EB.

3 straipsnis

1. Ne vėliau kaip iki 1999 m. gruodžio 31 d. Komisija pateikia pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl šios direktyvos

patvirtinimo arba papildymo. Pasiūlyme pateiktos priemonės įsigalioja nuo 2005 m. sausio 1 d. Pasiūlyme nurodoma:

- N_1 kategorijos II ir III klasių transporto priemonių ribinės šaltojo paleidimo vertės esant žemai aplinkos oro temperatūrai (266 °K) (- 7°C),
- patobulinto transporto priemonės tinkamumo eksploatuoti keliuose Bendrijos bandymo nuostatos,
- M_1 ir N_1 transporto priemonių OBD sistemos ribinės vertės slenkstis 2005/6,
- V tipo bandymo tyrimas, įskaitant galimybę jį panaikinti.

2. Po 1999 m. gruodžio 31 d. Komisija pateikia kitus pasiūlymus dėl teisės aktų, kurie turi įsigalioti nuo 2005 m. ir kuriuose reglamentuojama:

- patvarumo reikalavimų patikslinimas, įskaitant patvarumo bandymo išplėtimą,
- degalų kokybės standartai, ypač atsižvelgiant į transporto priemonės gamybos technologiją,
- priemonių, kurių galima imtis, įskaitant priemones, skirtas degalams ir transporto priemonėms, indėlis siekiant ilgalaikių Bendrijos tikslų, susijusių su oro kokybe, atsižvelgiant į technologijos naujoves ir naujų oro taršos tyrimų rezultatus, įskaitant kietųjų dalelių poveikį žmogaus sveikatai,
- galimybės vietines priemones taikyti transporto priemonių teršalams sumažinti ir tų priemonių tinkamumas šiam tikslui; atsižvelgiant į pirmiau minėtas priemones turėtų būti įvertintas transporto ir kitų politikos priemonių, pavyzdžiui, transporto eismo vadybos, viešojo miesto transporto, griežtesnės apžiūros ir techninės priežiūros bei transporto priemonės nurašymo tvarkos, indėlis,
- ypatinga vienam naudotojui priklausančių transporto priemonių parko padėtis ir galimybė sumažinti išmetamų teršalų kiekį, jeigu tų parkų transporto priemonės naudotų degalus, kuriems nustatyti labai griežti aplinkos apsaugos reikalavimai,
- atsiradusi galimybė sumažinti išmetamų teršalų kiekį, jeigu žemės ūkio traktoriuose, kuriems taikoma Direktyva 74/150/EEB, ir vidaus degimo variklius turinčiose ne kelių mobiliuose mašinos, kurioms taikoma Direktyva 97/68/EB, naudojamiems degalams būtų nustatyti aplinkosauginiai reikalavimai,
- transporto priemonėje įrengiamos matavimo sistemos (OBM) eksploatavimo reikalavimai.

3. Pateikiant visus pasiūlymus atsižvelgiama į tokius bendro pobūdžio dalykus:

- šios direktyvos nuostatų įtakos, kurią jos gali turėti oro kokybei, techninio įgyvendinamumo ir rentabilumo ištyrimui, įskaitant naudos ir pažangių technologijų prieinamumo įvertinimą,
- suderinamumą su kitais Bendrijos siekiamais tikslais, susijusiais su oro kokybe, ir kitais su jais susijusiais tikslais, tokiais, kaip rūgštėjimo ir eutrofikacijos bei šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sumažinimą,
- transporto ir su juo nesusijusių šaltinių išmetamų kenksmingų teršalų kiekį Bendrijoje bei indėlio, kurį taikant, busimos ir galimos taikyti priemonės, skirtos visų šaltinių išmetamų teršalų kiekiui sumažinti, galėtų įnešti gerinant oro kokybę, įvertinimas,
- tiesioginio įpurškimo benzininių variklių išmetamus teršalus, įskaitant kietąsias daleles,
- išmetamųjų dujų, kai variklis veikia visa apkrova, valymo naujoves,
- alternatyviųjų degalų naujoves ir naujas varančiąsias technologijas,
- pažangą siekiant, kad rinkoje būtų prieinamos pagrindinės išmetamųjų dujų valymo sistemos, pvz., DeNOx katalizatorius bei gaudyklės, ir technines galimybes, kad nustatytą datą tos sistemos būtų pradėtos taikyti dyzeliniuose varikliuose,
- smulkiųjų dalelių kiekiui nustatyti atliekamų bandymų metodikos patobulinimus,
- naftos perdirbimo technologijas ir padėtį, susidariusią tiekiant žalią naftą, bei Bendrijoje prieinamos žalios naftos kokybę,
- atrankinių ir diferencijuotų fiskalinių priemonių indėlį, kurį jos galėtų įnešti siekiant transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį sumažinti taip, kad vidaus rinkos veikimui nebūtų padaryta jokios nepageidautinos įtakos, atsižvelgiant į bendrųjų pajamų nuostolius, kuriuos patirtų kaimyninės šalys.

4 straipsnis

1. Iki 2000 m. sausio 1 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl informacijai gauti taikomo standartinio elektroninio formato rengimo pagal atitinkamus tarptautinius standartus.

Iki 2002 m. birželio 30 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia transporto priemonės diagnostikos sistemos išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD) vystymo ataskaitą ir pareiškia nuomonę dėl būtinybės plačiau taikyti OBD metodiką ir dėl transporto priemonėje įrengiamos diagnostikos sistemos (OBM) eksploatavimo reikalavimų. Atsižvelgdama į ataskaitą Komisija pateikia pasiūlymą dėl ne vėliau kaip 2005 m. sausio 1 d. turinčių įsigaliooti priemonių, kuriose turi būti pateikti techniniai reikalavimai ir atitinkami priedai tam, kad būtų numatyta OBM sistemų, užtikrinančių tokią kontrolės lygį, kuris atitiktų bent nustatytąjį OBD sistemai, tipo patvirtinimo tvarka ir kad tos OBM sistemos būtų suderinamos su OBD.

Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą apie transporto priemonės diagnostikos sistemos išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD) taikymą kitoms elektroninėms transporto priemonės kontrolės sistemoms, susijusioms su aktyviosiomis ir pasyviosiomis saugos priemonėmis, *inter alia*, taikomomis taip, kad tai yra suderinama su išmetamų teršalų kontrolės sistemomis.

2. Iki 2001 m. sausio 1 d. Komisija imasi atitinkamų priemonių, kad būtų užtikrinta galimybė atsargines arba modifikuotas atsargines dalis pateikti į rinką. Į šias priemones įtraukiama tinkama atsarginių dalių patvirtinimo tvarka, kuri nedelsiant turi būti nustatyta toms sudedamosioms išmetamų teršalų kontrolės dalims, kurios yra svarbios užtikrinant teisingą OBD sistemos veikimą.

3. Iki 2000 m. birželio 30 d. Komisija imasi atitinkamų priemonių užtikrinti, kad atitinkamos informacijos trūkumas netrukdytų tobulinti atsargines arba modifikuotas atsargines dalis, svarbias užtikrinant teisingą OBD sistemos veikimą, jeigu tai informacijai netaikomos intelektinės nuosavybės apsaugos teisės arba ji nelaiškoma gamintojų arba OIG (originalios įrangos gamintojų) tiekėjų techninėmis žiniomis (*know-how*): pastaruoju atveju būtinos techninės informacijos negalima nepateikti be pagrįstos priežasties.

4. Be to, iki 2000 m. birželio 30 d. Komisija pateikia atitinkamus pasiūlymus, kad būtų užtikrinta, jog atsarginės arba modifikuotos atsarginės dalys būtų, *inter alia*, suderinamos su atitinkamos transporto priemonės diagnostikos sistemos išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti reikalavimais, kad tą sistemą būtų galima remontuoti, taikyti atsargines dalis ir kad ta sistema veiktų be gedimų. Pirmiau minėtiems reikalavimams įgyvendinti taikoma šios direktyvos priede nustatyta tipo patvirtinimo tvarka.

5 straipsnis

Valstybės narės numato nuostatas, kad mokesčių paskatas būtų galima taikyti tik serijinės gamybos transporto priemonėms, atitinkančioms Direktyvą 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva. Tos paskatos atitinka Sutarties nuostatas ir tokias sąlygas:

- mokesčių paskatos taikomos visoms naujoms serijinės gamybos transporto priemonėms, kurios pateikiamos parduoti į valstybės narės rinką ir kurios iš anksto atitinka Direktyvos 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, I priedo

5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės A eilutėje nurodytas privalomas ribines vertes, ir paskui nuo 2000 m. sausio 1 d. — M₁ kategorijos ir N₁ kategorijos I klasės bei nuo 2001 m. sausio 1 d. — N₁ kategorijos II ir III klasių transporto priemonėms, atitinkančioms tos pačios lentelės B eilutėje nurodytas ribines vertes,

- jos nutraukiamos naujoms transporto priemonėms pradėjus taikyti 2 straipsnio 3 dalyje nustatytas ribines išmetamų teršalų kiekio vertes arba nuo 2 straipsnio 4 dalyje nustatytų datų,
- mokesčių paskatos kiekvieno tipo motorinei transporto priemonei nėra didesnės kaip papildomos techninių sprendimų, kurie diegiami siekiant užtikrinti 2 straipsnio 3 dalyje arba 2 straipsnio 5 dalyje nustatytų verčių laikymąsi, ir tų sprendimų įdiegimo transporto priemonėje išlaidos.

Komisijai apie numatomas pradėti taikyti šio straipsnio 1 dalyje nurodytas paskatas arba jų pakeitimą pranešama tinkamu laiku, kad Komisija galėtų pateikti pastabas.

Valstybės narės, *inter alia*, gali nustatyti mokesčių arba finansines paskatas, jeigu eksploatuojamos transporto priemonės pertvarkomos taip, kad atitiktų šioje direktyvoje arba ankstesniais Direktyvos 70/220/EEB pakeitimais nustatytas vertes, arba jeigu nutraukiamas transporto priemonių, kurios neatitinka tų verčių, eksploatavimas.

6 straipsnis

Transporto priemonių, turinčių alternatyvias varančiąsias sistemas, ir transporto priemonių, kuriose naudojami alternatyvūs degalai, tipo patvirtinimo taisyklės prirėikus bus nustatytos vėliau.

7 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja tuo pačiu metu ir pagal tą patį tvarkaraštį, kuris nustatytas Direktyvoje 98/70/EB⁽¹⁾ nurodytomis priemonėmis įdiegti.

8 straipsnis

1. Valstybės narės priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję per devynis mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos, įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

⁽¹⁾ OL L 350, 1998 12 28, p. 58.

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

2. Valstybės narės pateikia Komisijai nacionalinės teisės aktų, kuriuos jos priima šios direktyvos taikymo srityje, pagrindinių nuostatų tekstus.

9 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* dieną.

10 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Liuksemburge, 1998 m. spalio 13 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

J. M. GIL-ROBLES

Tarybos vardu

Pirmininkas

C. EINEM

PRIEDAS

DIREKTYVOS 70/220/EEB PRIEDŲ PAKEITIMAI

1. Priedų sąrašas tarp straipsnių ir I priedo pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„PRIEDŲ SĄRAŠAS

- I PRIEDAS: TAIKYMO SRITIS, APIBRĖŽIMAI, PARAIŠKA PATVIRTINTI EB TIPA, EB TIPO PATVIRTINIMO SUTEIKIMAS, REIKALAVIMAI IR BANDYMAI, EB TIPO PATVIRTINIMO GALIOJIMO PRATĖSIMAS, PRODUKCIJOS IR EKSPLOATUOJAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ATITIKTIS, TRANSPORTO PRIEMONĖS DIAGNOSTIKOS SISTEMOS IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKIUI KONTROLIUOTI (OBD)
- 1 priedėlis: Produkcijos atitikties patikrinimas (1 statistinis metodas)
- 2 priedėlis: Produkcijos atitikties patikrinimas (2 statistinis metodas)
- 3 priedėlis: Eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikrinimas
- 4 priedėlis: Statistinis metodas eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikrinimui
- II PRIEDAS: INFORMACINIS DOKUMENTAS
- Priedėlis: Informacija apie bandymo sąlygas
- III PRIEDAS: I TIPO BANDYMAS (šalto variklio vidutinio pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekio patikrinimas)
- 1 priedėlis: Darbo ciklas atliekant I tipo bandymą
- 2 priedėlis: Būgninis važiuoklės stendas
- 3 priedėlis: Matavimo metodas, kai kelio sąlygos sukuriamos būgniniu važiuoklės stendu
- 4 priedėlis: Inercijos, išskyrus mechaninę, patikra
- 5 priedėlis: Pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų ėminių paėmimo sistemos aprašymas
- 6 priedėlis: Įrangos kalibravimo metodas
- 7 priedėlis: Bendras sistemos patikrinimas
- 8 priedėlis: Išmestų teršalų kiekio apskaičiavimas
- IV PRIEDAS: II TIPO BANDYMAS (išmetamo anglies monoksido kiekio varikliui dirbant tuščiaja eiga nustatymas)
- V PRIEDAS: III TIPO BANDYMAS (išmetamų karterio dujų patikrinimas)
- VI PRIEDAS: IV TIPO BANDYMAS (išgaruojančių teršalų nustatymas iš kibirkštinio uždegimo variklius turinčių transporto priemonių)
- 1 priedėlis: Kalibravimo dažnis ir metodai
- 2 priedėlis: Aplinkos oro temperatūros paros intervalas atliekant bandymą per parą išmestiems teršalams nustatyti
- VII PRIEDAS: VI TIPO BANDYMAS: Šalto variklio vidutinio, pro išmetimo vamzdį išmetamo anglies monoksido ir angliavandenilių kiekio, esant žemai aplinkos oro temperatūrai, patikrinimas)
- VIII PRIEDAS: V TIPO BANDYMAS (senėjimo bandymas taršą mažinančių įtaisų ilgaamžiškumui patikrinti)
- IX PRIEDAS: ETALONINIŲ DEGALŲ SPECIFIKACIJOS
- X PRIEDAS: EB TIPO PATVIRTINIMO SERTIFIKATAS
- Priedėlis: EB informacijos dokumento priedas
- XI PRIEDAS: MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ DIAGNOSTIKOS SISTEMA IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKIUI KONTROLIUOTI (OBD)
- 1 priedėlis: Funkciniai motorinių transporto priemonių diagnostikos sistemų išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD) aspektai
- 2 priedėlis: Pagrindinės transporto priemonių šeimos charakteristikos

I PRIEDAS

2. Antraštė pakeičiama ir išdėstoma taip:

„TAIKYMO SRITIS, APIBRĖŽIMAI, PARAIŠKA PATVIRTINTI EB TIPĄ, EB TIPO PATVIRTINIMO SUTEIKIMAS, REIKALAVIMAI IR BANDYMAI, EB TIPO PATVIRTINIMO GALIOJIMO PRATĖSIMAS, PRODUKCIJOS IR EKSPLOATUOJAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ATITIKTIS, TRANSPORTO PRIEMONĖS DIAGNOSTIKOS SISTEMOS IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKIUI KONTROLIUOTI (OBD).“

3. 1 punktas:

Pirmas sakinys išdėstomas taip:

„Ši direktyva taikoma

— esant įprastai ir žemai aplinkos oro temperatūrai pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų, išgaruojančių teršalų, karterio dujų, taršą mažinančių įtaisų ilgaamžiškumo ir kibirkštinio uždegimo variklius turinčių motorinių transporto priemonių diagnostikos sistemų (OBD) kontroliavimui

ir

— pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų, taršą mažinančių įtaisų ilgaamžiškumo ir M₁ bei N₁ ⁽¹⁾ kategorijų motorinių transporto priemonių turinčių slėginio uždegimo variklius diagnostikos sistemų (OBD) kontroliavimui,

kuriems taikoma Direktyvos 70/220/EEB 1 straipsnio versija, pateikta Direktyvoje 83/351/EEB, išskyrus tas N₁ kategorijos transporto priemones, kurioms tipo patvirtinimas buvo suteiktas pagal Direktyvą 88/77/EEB ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Apibrėžta Direktyvos 70/156/EEB II priedo A dalyje.

⁽²⁾ OL L 36, 1998 2 9, p. 33.“

4. Pridedami nauji 2.13, 2.14, 2.15 ir 2.16 punktai, kurie išdėstomi taip:

„2.13. „OBD“ — tai transporto priemonių diagnostikos sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti, kurią taikant kompiuterio atmintyje saugomais gedimų kodais galima nustatyti tikėtiną veikimo sutrikimo vietą.

2.14. „Eksploatacinis bandymas“ — tai pagal šio priedo 7.1.7 punktą atliktas bandymas ir atitikties įvertinimas.

2.15. „Tinkamai prižiūrėta ir eksploatuota transporto priemonė“, kai ji pasirenkama bandymui atlikti, — tai tokia transporto priemonė, kuri atitinka šio priedo 3 priedėlio 2 punkte nurodytus kriterijus, kad ją būtų galima laikyti pasirinkta transporto priemone.

2.16. „Valdiklis“ — tai bet kokia sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sūkių skaičių, perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokią kitą parametą tam, kad galėtų įjungti kiekvieną išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemos sudedamąją dalį, kuri esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms mažina išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemos veiksmingumą, arba tolygiai keisti jos veikimo parametrus, sulėtinti tos dalies veikimą ar ją išjungti. Tos sudedamosios konstrukcijos dalies galima nelaikyti valdikliu, jeigu:

I. įtaisą būtina įrengti siekiant, kad variklis būtų apsaugotas nuo gedimo arba avarijos ar kad transporto priemonę būtų galima saugiai eksploatuoti, arba

II. įtaisas taikomas tik variklio paleidimui, arba

III. sąlygos iš esmės yra įtrauktos į I arba VI tipo bandymo atlikimo metodiką.“

5. 3-3.2.1 punktai išdėstomi taip:

„3. PARAIŠKA PATVIRTINTI EB TIPĄ

3.1. Paraišką pagal Direktyvos 70/156/EEB 3 straipsnio 4 dalį patvirtinti transporto priemonės tipą atsižvelgiant į pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekį, garavimo metu išmetamus teršalus, taršą mažinančių įtaisų ilgaamžiškumą bei transporto priemonės diagnostikos sistemą (OBD) turi pateikti transporto priemonės gamintojas.

Jeigu paraiška pateikiama dėl transporto priemonės diagnostikos sistemos (OBD), turi būti taikoma XI priedo 3 punkte aprašyta tvarka.

3.1.1. Jeigu paraiška pateikiama dėl transporto priemonės diagnostikos sistemos (OBD), su ja turi būti pateikta pagal II priedo 3.2.12.2.8 punktą privaloma papildoma informacija ir:

3.1.1.1. gamintojo deklaracija dėl:

- 3.1.1.1.1. jei tai yra kibirkštinio uždegimo variklį turinčios transporto priemonės, pagal bendrą variklio uždegimo taktų skaičių apskaičiuoto uždegimo praleidimų procento, dėl kurių iš transporto priemonės išmetų teršalų kiekis bus didesnis kaip XI priedo 3.3.2 punkte nustatytos vertės, jeigu tas uždegimo praleidimų procentas buvo nustatomas nuo I tipo bandymo pradžios, kaip nurodyta III priedo 5.3.1 punkte;
- 3.1.1.1.2. jei tai yra transporto priemonės, turinčios kibirkštinio uždegimo variklį, pagal bendrą variklio uždegimo taktų skaičių apskaičiuoto uždegimo praleidimų procento, dėl kurio išmetamųjų dujų katalizatorius arba katalizatoriai galėtų perkaisti pirmiau negu jie būtų nepataisomai sugadinti;
- 3.1.1.2. išsami raštu pateikta informacija, apibūdinanti visas OBD veikimo charakteristikas, įskaitant visų atitinkamų tos sistemos sudedamųjų dalių sąrašą, t. y. jutiklius, vykdymo elementus ir sudedamąsias dalis, kurias kontroliuoja OBD sistema;
- 3.1.1.3. veikimo sutrikimo indikatorius, kuris OBD sistemoje įrengtas tam, kad transporto priemonės vairuotojui būtų pranešta apie gedimą, aprašymas;
- 3.1.1.4. gamintojas turi aprašyti nuostatas, kurių imtasi transporto priemonės išmetamų teršalų kontrolės kompiuteriui apsaugoti, kad jo rodmenys nebūtų klajojami ir kad jų nebūtų galima modifikuoti;
- 3.1.1.5. jeigu reikia, kitų tipo patvirtinimų kopijas, kuriose nurodytos atitinkamos datos, pagal kurias patvirtinimo galiojimą galima pratęsti;
- 3.1.1.6. atitinkamais atvejais — transporto priemonių šeimos detalės, kaip nurodyta XI priedo 2 priedėlyje.
- 3.1.2. Techninės priežiūros centrui, atsakingam už tipo patvirtinimo bandymo atlikimą, turi būti pateikta transporto priemonės, kurioje įrengta patvirtintina OBD sistema, tipo arba transporto priemonių šeimos reikalavimus atitinkanti pavyzdinė transporto priemonė, kad su ja būtų galima atlikti XI priedo 3 punkte aprašytus bandymus. Jeigu techninės priežiūros centras nustato, kad pateikta transporto priemonė nevisiškai atitinka XI priedo 2 priedėlyje aprašytą transporto priemonės tipą arba transporto priemonių šeimą, turi būti pateikta alternatyvi ir, jeigu reikia, papildoma transporto priemonė, kad su būtų galima atlikti bandymą pagal XI priedo 3 punktą.
- 3.2. Pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekį, išgaruojančius teršalus išlakų, ilgaamžiškumą ir transporto priemonės diagnostikos (OBD) sistemą apibūdinančio informacinio dokumento pavyzdys pateiktas II priede.
- 3.2.1. Jeigu reikia, pateikiamos kitų tipo patvirtinimų kopijos su atitinkamais duomenimis, kad būtų galima pratęsti patvirtinimo galiojimą ir kad būtų galima nustatyti kenksmingumo faktorius.“

6. 4-4.2 punktai pakeičiami ir išdėstomi taip:

„4. EB TIPO PATVIRTINIMO SUTEIKIMAS

4.1. Jeigu laikomasi atitinkamų reikalavimų, pagal Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio 3 dalį suteikiamas EB tipo patvirtinimas.

4.2. Pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų, išgaruojančių teršalų, ilgaamžiškumo ir transporto priemonės diagnostikos (OBD) sistemos EB tipo patvirtinimo pavyzdys pateiktas X priede.“

7. 5 punktas: Išnaša pakeičiama taip:

„Išnaša:

Transporto priemonių gamintojas, kurio visame pasaulyje veikiančiose gamyklose kasmet surenkama mažiau kaip 10 000 transporto priemonių, EB tipo patvirtinimą gali gauti ne tik pagal šio skirsnio, bet ir pagal atitinkamus techninius reikalavimus, pateiktus:

— Kalifornijos taisyklių kodekso, kurį yra paskelbusi leidykla „Barclay“, 13 skyriaus 1960.1 skirsnio f dalies 2 punkte arba g dalies 1 ir 2 punktuose, 1960.1 skirsnio p dalyje, taikomus 1996 m. ir vėlesnių modelių transporto priemonėms, 1968.1, 1976 ir 1975 skirsniuose, taikomus 1995 m. ir vėlesnių modelių mažos keliamosios galios transporto priemonėms.

Tipo patvirtinimą suteikianti institucija Komisijai turi pranešti apie kiekvieno pagal šias nuostatas suteikto patvirtinimo aplinkybes.“

8. 5.1.1 punktas: Antra pastraipa pakeičiama taip:

„Techninės priemonės, kurių imasi gamintojas, turi būti tokios, kad būtų užtikrinta, jog pro išmetimo vamzdį išmetami teršalai, ir išgaruojantys teršalai per visą įprastą transporto priemonės eksploatavimo laiką ir esant normalioms jos eksploatavimo sąlygoms būtų veiksmingai ribojami pagal šią direktyvą. Tos priemonės taikomos išmetamų teršalų kontrolės sistemų, kurios turi būti įrengtos taip, kad atitiktų pirminę numatytą paskirtį, lanksčiųjų vamzdžių, jų sandūrų ir sujungimų patikimumui.

Pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis laikomas atitinkančiu tuos reikalavimus, jeigu atitinkamai laikomasi 5.3.1.4 (tipo patvirtinimas) ir 7 (produkcijos ir eksploatuojamų transporto priemonių atitikties) punktų nuostatų.

Išgaruojančių teršalų kiekis laikomas atitinkančiu tuos reikalavimus, jeigu atitinkamai laikomasi 5.3.4 (tipo patvirtinimas) ir 7 (produkcijos ir eksploatuojamų transporto priemonių atitikties) punktų nuostatų.“

Ankstesnės direktyvos 3 ir 4 pastraipos išbraukiamos bei pakeičiamos nauja pastraipa, kuri išdėstoma taip:

„Naudoti valdiklį draudžiama.“

9. Pridedamas naujas 5.1.3 punktas, kuris išdėstomas taip:

„5.1.3. Turi būti numatyta nuostata, kad nebūtų leidžiama degalams iš degalų sistemos pernelyg garuoti ir degalams neišsipilti dėl to, kad nėra degalų pylimo angos dangtelio. Tų reikalavimų galima laikytis, jeigu:

- naudojamas automatiškai atidaromas ir uždaromas nenuimamas degalų pylimo angos dangtelis,
- taikomos tokios konstrukcijos savybės, dėl kurių degalai, jeigu trūksta degalų pylimo angos dangtelio, iš degalų sistemos pernelyg nega-ruoja,
- taikomos kitos nuostatos, kurios užtikrina pirmiau minėtų reikalavimų laikymąsi. Šiuo atveju galima paminėti kai kuriuos pavyz-džius, tačiau čia pateikiami ne visi, t. y. pririšamas degalų pylimo angos dangtelis, grandinėle pritvirtinamas degalų pylimo angos dang-telis arba toks dangtelis, kuris atrakinamas raktu, taikomu transporto priemonės uždegimo sistemai įjungti. Šiuo atveju tą degalų pylimo angos dangtelio raktą iš dangtelio turi būti galima ištraukti tik tada, kai dangtelis yra užrakintas.“

10. 1.5.2 paveikslas pakeičiamas šiuo paveikslu:

„1.5.2 paveikslas

Įvairūs tipo patvirtinimo ir to patvirtinimo galiojimo pratęsimo metodai

Tipa patvirtinimo bandymas	M ir N kategorijų transporto priemonės, turinčios kibirkštinio uždegimo variklius	M ₁ ir N ₁ kategorijų transporto priemonės, turinčios slėginio uždegimo variklius
I tipas	Taip (didžiausia masė ≤ 3,5 t)	Taip (didžiausia masė ≤ 3,5 t)
II tipas	Taip	—
III tipas	Taip	—
IV tipas	Taip (didžiausia masė ≤ 3,5 t)	—
V tipas	Taip (didžiausia masė ≤ 3,5 t)	Taip (didžiausia masė ≤ 3,5 t)
VI tipas	Taip (M ₁ kategorijos ir N ₁ kategorijos 1 klasės trans- porto priemonės ⁽¹⁾)	—
Galiojimo pratęsimas	6 punktas	— 6 punktas — M ₂ ir N ₂ , kurių etaloninė masė ne didesnė kaip 2 840 kg ⁽²⁾)
Transporto priemonės diagnostikos sistema (OBD)	Taip Pagal 8.1 punktą	Taip Pagal 8.2 ir 8.3 punktus

⁽¹⁾ Komisija nedelsdama ir laikydamosi Direktyvos 70/156/EEB 13 straipsnyje nustatytos tvarkos, tačiau ne vėliau kaip iki 1999 m. gruodžio 31 d., pasiūlo II ir III klasių ribines vertes. Tos vertės taikomos ne vėliau kaip nuo 2003 m.

⁽²⁾ Komisija toliau svarstys klausimą, ar tipo patvirtinimo bandymą taikyti M₂ ir N₂ kategorijų transporto priemonėms, kurių etaloninė masė nėra didesnė kaip 2 840 kg, ir, laikydamosi Direktyvos 70/156/EEB 13 straipsnyje nustatytos tvarkos, tačiau ne vėliau kaip iki 2004 m., pasiūlo priemones, kurios turi būti taikomos 2005 m.“

11. 5.1 punktas:

Pridedamas naujas 5.1.4 punktas, kuris išdėstomas taip:

„5.1.4. Elektroninės sistemos patikimumo nuostatos

- 5.1.4.1. Kiekvienai išmetamų teršalų kontrolės kompiuterį turinčiai transporto priemonei turi būti būdingos savybės, neleidžiančios jo modifikuoti, išskyrus atvejį, kai kompiuterį modifikuoti leidžia gamintojas. Gamintojas modifikavimą leidžia atlikti, jeigu tas modifikavimas būtinas transporto priemonės gedimams nustatyti, jos techninei priežiūrai, apžiūrai, modernizavimui arba remontui atlikti. Jokių perprogramuojamųjų kompiuterio kodų arba darbo parametrų neturi būti įmanoma suklastoti, ir kompiuterio komandos bei visos su jomis susijusios techninės priežiūros komandos turi atitikti ISO DIS 15031-7 nuostatas. Visi pakeičiamieji etaloniniai atminties lustai turi būti sandarūs, įdėti į sandarų įdėklą arba apsaugoti elektroniniu algoritmu, ir tų atminties lustų neturi būti įmanoma pakeisti be specialių įrankių ar netaikant tam tikros metodikos.
- 5.1.4.2. Kompiuterio kodais nustatytų variklio darbo parametrų neturi būti įmanoma pakeisti be specialių įrankių ar netaikant tam tikros metodikos (pvz., užlydytos arba sandarios sudedamosios kompiuterio dalys ar užantspauduoti (ar užlydyti) kompiuterio gaubtai).
- 5.1.4.3. Jei slėginio uždegimo varikliuose įrengti mechaniniai degalų įpurškimo siurbiai, gamintojas turi imtis tinkamų veiksmų, kad būtų užtikrinta, jog eksploatuojant transporto priemonę nebūtų įmanoma suklastoti nustatytos didžiausios tiekiamų degalų vertės.
- 5.1.4.4. Gamintojai patvirtinančiajai institucijai gali pateikti prašymus, kad, atsižvelgiant į vieną iš pirmiau minėtų reikalavimų, transporto priemonėms, kurių apsauga atrodo esanti nebūtina, būtų taikomos išlygos. Patvirtinančioji institucija, svarstydamą, ar transporto priemonei taikyti išlygą, atsižvelgia į tokius kriterijus (čia pateikti ne visi kriterijai): šiuo metu prienami darbiniai lustai, transporto priemonės tinkamumas veikti pagal aukšto lygio darbo charakteristikas ir numatomas parduoti transporto priemonių kiekis.
- 5.1.4.5. Gamintojai, taikantys programuojamąsias kompiuterio kodų sistemas (pvz., elektriškai trinamą ir programuojamąją pastoviąją atmintį, EEPROM), turi užtikrinti, kad tų sistemų nebūtų įmanoma perprogramuoti be leidimo. Gamintojai turi taikyti patobulintas apsaugos nuo klastojimo strategijas, įskaitant duomenų šifravimą, kuris užtikrinamas taikant šifravimo algoritmą apsaugančius metodus, ir rašymo apsaugos savybes, dėl kurių reikėtų turėti elektroninę prieigą prie kompiuterio, kurį turi gamintojas. Institucija gali svarstyti palyginamus metodus, jeigu jais užtikrinamas toks pat apsaugos lygis.“

12. 5.2.1 ir 5.2.3 punktai pakeičiami taip:

„5.2.1. Su kibirkštinio uždegimo varikliais turi būti atlikti tokie bandymai:

- I tipo bandymas (vidutinio pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekio po šalto variklio paleidimo patikrinimas),
- II tipo bandymas (išmetamas anglies monoksido kiekis varikliui dirbant tuščiąja eiga),
- III tipo bandymas (išmetamų teršalų karterio dujose kiekio patikrinimas),
- IV tipo bandymas (išgaruojančių teršalų kiekis),
- V tipo bandymas (taršą mažinančių valdymo įtaisų ilgaamžiškumas),
- VI tipo bandymas (vidutinio pro išmetimo vamzdį po šalto variklio paleidimo, esant žemai aplinkos oro temperatūrai, išmetamo anglies monoksido ir angliavandenilių kiekio patikrinimas),
- OBD patikrinimas.“

„5.2.3. Su slėginio uždegimo varikliais turi būti atlikti tokie bandymai:

- I tipo bandymas (vidutinio pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekio po šalto variklio paleidimo patikrinimas),
- V tipo bandymas (taršą mažinančių valdymo įtaisų ilgaamžiškumas),
- ir, jeigu reikia, OBD patikrinimas.“

13. 5.3.1.4 punktas:

- po pirmos pastraipos įterpiama nauja lentelė, kuri išdėstoma taip:

Kategorija Klasė		Etaloninė masė (RW) (kg)	Ribinės vertės									
			Anglies monoksido masė (CO)		Angliavandenilių masė (HC)		(Azoto oksidų masė) (NO _x)		Bendra angliavandenilių ir azoto oksidų masė (HC + NO _x)		Kietųjų dalelių masė ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)		L ₂ + L ₃ (g/km)		L ₄ (g/km)	
„Benzinas“	Dyzelinas		Benzinas	Dyzelinas	Benzinas	Dyzelinas	Benzinas	Dyzelinas			Dyzelinas	
A (2000)	M ⁽²⁾	visos	2,3	0,64	0,20	—	0,15	0,50	—	0,56	0,05	
	N ₁ ⁽³⁾	I	RW ≤ 1305	2,3	0,64	0,20	—	0,15	0,50	—	0,56	0,05
		II	1305 < RW ≤ 1760	4,17	0,80	0,25	—	0,18	0,65	—	0,72	0,07
		III	1760 < RW	5,22	0,95	0,29	—	0,21	0,78	—	0,86	0,10
B (2005)	M ⁽²⁾	visos	1,0	0,50	0,10	—	0,08	0,25	—	0,30	0,025	
	N ₁ ⁽³⁾	I	RW ≤ 1305	1,0	0,50	0,10	—	0,08	0,25	—	0,30	0,025
		II	1305 < RW ≤ 1760	1,81	0,63	0,13	—	0,10	0,33	—	0,39	0,04
		III	1760 < RW	2,27	0,74	0,16	—	0,11	0,39	—	0,46	0,06

⁽¹⁾ Slėginio uždegimo variklių.

⁽²⁾ Išskyrus transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg.

⁽³⁾ Ir M kategorijos transporto priemonės, kurios nurodytos 2 išnašoje.“

14. Pridedamas naujas 5.3.5 punktas, kuris išdėstomas taip:

„5.3.5. ⁽¹⁾ VI tipo bandymas (vidutinio pro išmetimo vamzdį po šalto variklio paleidimo, esant žemai aplinkos oro temperatūrai, išmetamo anglies monoksido ir angliavandenilių kiekio patikrinimas).

5.3.5.1. Šis bandymas turi būti atliekamas su visomis M₁ ir N₁ I klasės ⁽²⁾ transporto priemonėmis, turinčiomis kibirkštinio uždegimo variklius, išskyrus daugiau kaip šešis keleivius vežti skirtas transporto priemones ir tas transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg.

5.3.5.1.1. Transporto priemonė pastatoma ant būgninio važiuoklės stendo, turinčio įrangą, kuria galima modeliuoti apkrovą ir inerciją.

5.3.5.1.2. Bandymas – tai iš keturių paprastų transporto priemonės važiuojamųjų bandymų mieste sudarytas ciklas, nurodytas I tipo bandymo pirmojoje dalyje. Pirmos dalies bandymas aprašytas III priedo 1 priedėlyje, jo iliustracija pateikta to priedėlio III.1.1 ir III.1.2 paveiksluose. Variklio bandymas esant žemai aplinkos oro temperatūrai, trunkantis 780 sekundžių, turi būti atliktas be pertrūkių ir pradamas paleidus variklį.

5.3.5.1.3. Bandymas esant žemai aplinkos oro temperatūrai atliekamas tada, kai ta temperatūra yra 266 °K (– 7 °C). Prieš bandymo pradžią, siekiant užtikrinti, kad bandymo rezultatus būtų galima pakartoti, transporto priemonė bandymui turi būti parengta vienodu metodu. Transporto priemonė kondicionuojama pagal VII priede pateiktą aprašą, kuris taikomas ir kitiems bandymo metu atliekamiems veiksams.

5.3.5.1.4. Bandymo metu išmetamosios dujos atskiedžiamos ir imamas proporcingas jų ėminys. Bandomosios transporto priemonės išmetamosios dujos pagal VII priede aprašytą metodiką atskiedžiamos, imamas jų ėminys, jis analizuojamas ir matuojamas bendras atskiestų išmetamųjų dujų tūris. Atskiestose išmetamosiose dujose nustatomas anglies monoksido ir angliavandenilių kiekis.

- 5.3.5.2. Pagal 5.3.5.2.2 ir 5.3.5.3 punktuose nustatytus reikalavimus bandymas turi būti atliktas tris kartus. Nustatyta išmestų anglies monoksido ir angliavandenilių kiekio masė turi būti mažesnė už nurodytąsias toliau pateiktoje lentelėje:

Bandymo temperatūra	Anglies monoksidas L ₁ (g/km)	Angliavandeniliai L ₂ (g/km)
266 °K (- 7 °C)	15	1,8

- 5.3.5.2.1. Nepaisant 5.3.5.2 punkto reikalavimų, nustačius kiekvieno teršalo kiekį, ne daugiau kaip vienas iš trijų tokio nustatymo rezultatų nustatytą vertę gali viršyti ne daugiau kaip 10 %, jeigu aritmetinis trijų rezultatų vidurkis yra mažesnis už nustatytą ribą. Jeigu viršijamos daugiau kaip vienam teršalui nustatytos ribos, nesvarbu, ar ta riba buvo viršyta atliekant tą patį bandymą, ar skirtingus bandymus.
- 5.3.5.2.2. 5.3.5.2 punkte nurodytą bandymų skaičių gamintojo prašymu galima padidinti iki dešimties, jeigu aritmetinis pirmųjų trijų bandymų rezultatas yra 100-110 % ribos. Tuo atveju atlikus bandymus taikomas reikalavimas, kad aritmetinis visų dešimties rezultatų vidurkis turi būti mažesnis už ribinę vertę.
- 5.3.5.3. 5.3.5.2 punkte nurodytų bandymų skaičių galima sumažinti pagal 5.3.5.3.1 ir 5.3.5.3.2 punktus.
- 5.3.5.3.1. Atliekamas tik vienas bandymas, jeigu per pirmą bandymą nustatytas kiekvieno teršalo kiekis yra ne didesnis už 0,70 L.
- 5.3.5.3.2. Jeigu 5.3.5.3.1 punkto reikalavimai neįvykdomi, atliekami tik du bandymai, kai per pirmą bandymą nustatytas kiekvieno teršalo kiekis yra mažesnis už arba sudaro 0,85 L, ir dviejų pirmų rezultatų suma yra mažesnė už arba sudaro 1,70 L ir antro bandymo rezultatas yra mažesnis už arba lygus L.

$$(V_1 \leq 0,85 \text{ L}, V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L ir } V_2 \leq L).$$

(¹) Šis punktas naujiems tipams taikomas nuo 2002 m. sausio 1 d.

(²) Komisija nedelsdama ir laikydama si Direktyvos 70/156/EEB 13 straipsnyje nustatytos tvarkos, tačiau ne vėliau kaip iki 1999 m. gruodžio 31 d., pasiūlo II ir III klasių ribines vertes. Tos vertės taikomos ne vėliau kaip nuo 2003 m.“

15. Ankstesnis 5.3.5 punktas pakeičiamas 5.3.6 punktu. Lentelė 5.3.6.2 punkte yra pakeičiama šia lentele ir 5.3.6.3 punktas iš dalies pakeičiamas taip:

Variklio kategorija	Nusidėvėjimo faktoriai				
	CO	HC	NO _x	HC + NO _x (¹)	Kietosios dalelės
„Kibirkštinio uždegimo varikliai	1,2	1,2	1,2	—	—
Slėginio uždegimo varikliai	1,1	—	1,0	1,0	1,2

(¹) Transporto priemonėms, turinčioms slėginio uždegimo variklį.

- 5.3.6.3. Nusidėvėjimo faktoriai nustatomi pagal 5.3.6.1 punktą arba taikant 5.3.6.2 punkte pateiktoje lentelėje nurodytas vertes. Nusidėvėjimo faktoriai taikomi nustatant, ar laikomasi 5.3.1.4 punkto reikalavimų.“

16. Įterpiamas naujas 5.3.7 punktas:

„5.3.7. *Transporto priemonės tinkamumo eksploatuoti keliuose patikrai atlikti būtini išmetamų teršalų kiekio duomenys*

- 5.3.7.1. Tas reikalavimas taikomas visoms kibirkštinio uždegimo varikliams turinčioms transporto priemonėms, kurioms pagal šią direktyvą prašoma suteikti EB tipo patvirtinimą.

- 5.3.7.2. Pagal IV priedą atliekant bandymą (II tipo bandymas), kai variklis dirba tuščiaja eiga:

- turi būti užregistruotas tūrinis anglies monoksido kiekis išmetamosiose dujose,
- turi būti užregistruotas variklio sukimosi greitis bandymo metu, įskaitant visus leistinus nuokrypius.

- 5.3.7.3. Bandymą atliekant „varikliui dirbant dideliu sukimosi greičiu tuščiaja eiga“ (t. y. > 2 000 min⁻¹):
- turi būti užregistruotas tūrinis anglies monoksido kiekis išmetamosiose dujose,
 - turi būti užregistruota lambdos vertė ⁽¹⁾,
 - turi būti užregistruotas variklio sukimosi greitis bandymo metu, įskaitant visus leistinus nuokrypius.
- 5.3.7.4. Bandymo metu variklio alyvos temperatūra turi būti išmatuota ir užregistruota.
- 5.3.7.5. X priedo priedėlio 1.9 punkte pateikta lentelė turi būti užpildyta.
- 5.3.7.6. Gamintojas turi patvirtinti, kad suteikiant tipo patvirtinimą 5.3.7.3 punkte užregistruota lambdos vertė 24 mėnesius nuo tipo patvirtinimo, kurį suteikia techninės priežiūros centras, yra reprezentacinė tipinės gamybos transporto priemonių lambdos vertė. Įvertinimo sprendimas turi būti priimtas remiantis surenkamų transporto priemonių apžiūra ir tyrimu.

⁽¹⁾ Lambdos vertė turi būti apskaičiuojama pagal supaprastintą Brettschneiderio lygtį:

$$\lambda = \frac{[\text{CO}_2] + \frac{[\text{CO}]}{2} + [\text{O}_2] + \left(\frac{\text{Hcv}}{4} \times \frac{3,5}{3,5} + \frac{[\text{CO}]}{[\text{CO}_2]} - \frac{\text{Ocv}}{2} \right) \times ([\text{CO}_2] + [\text{CO}])}{\left(1 + \frac{\text{Hcv}}{4} - \frac{\text{Ocv}}{2} \right) \times ([\text{CO}_2] + [\text{CO}] + \text{K1} \times [\text{HC}])}$$

čia:

[] = koncentracija tūrio procentais,

K1 = perskaičiavimo koeficientas bedispersiniam infraraudonajam matavimui perskaičiuoti į liepsnos jonizacijos detektoriaus matavimą (nurodo matuoklio gamintojas),

Hcv = vandenilio ir anglies atomų santykis [1,7261],

Ocv = deguonies ir anglies atomų santykis [0,0175].“

17. 6.1 punktas iš dalies pakeičiamas taip:

„6.1. Su pro išmetimo vamzdį išmetamais teršalais susijęs pratęsimas (I, II ir VI tipų bandymai).“

18. 6.1.2.1, 6.1.2.2 ir 6.1.2.3 punktai iš dalies pakeičiami taip:

„6.1.2.1. Kiekvieno perdavimo skaičiaus, taikomo atliekant I ir VI tipo bandymus,... (kita teksto dalis nekeičiama).

6.1.2.2. Jeigu taikant kiekvieną perdavimo skaičių $E \leq 8\%$, pratęsimas suteikiamas I ir VI tipų bandymų nekartoiant.

6.1.2.3. Jeigu taikant bent vieną perdavimo skaičių $E \leq 8\%$ ir jeigu taikant kiekvieną perdavimo skaičių $E \leq 13\%$, I ir VI tipų bandymai turi būti pakartoti... (kita teksto dalis nekeičiama).“

19. Pridedamas naujas 6.4 punktas, kuris išdėstomas taip:

„6.4. **Transporto priemonės diagnostikos sistemos (OBD)**

6.4.1. Transporto priemonei, atsižvelgiant į jos OBD sistemą, suteiktą patvirtinimą galima taikyti įvairiems transporto priemonės tipams, kurie priklauso tai pačiai, vienodą OBD sistemą turinčių transporto priemonių šeimai, apibrėžtai XI priedo 2 priedėlyje. Variklio išmetamų teršalų kontrolės sistema turi būti tokia pat, kaip ir jau patvirtintosios transporto priemonės, ir turi atitikti XI priedo 2 priedėlyje pateiktą variklių šeimos išmetamų teršalų kontrolės sistemos aprašą, neatsižvelgiant į toliau pateiktas technines transporto priemonės charakteristikas:

- pagalbinis variklio agregatas,
- padangas,
- lygiavertę inerciją,
- aušinimo sistemą,
- bendrą perdavimo skaičių,
- transmisijos tipą,
- kėbulo tipą.“

20. 7.1 punktas iš dalies pakeičiamas taip:

„7.1. Priemonių, užtikrinančių produkcijos atitiktį, turi būti imtasi pagal Direktyvos 70/156/EEB 10 straipsnio nuostatas su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais Direktyva 96/27/EEB (visos transporto priemonės tipo patvirtinimas). Pagal tą straipsnį gamintojui pavedama imtis priemonių, užtikrinančių, kad produkcija atitinka patvirtinto tipo reikalavimus. Produkcijos atitiktis patikrinama pagal šios direktyvos X priede nurodyto tipo patvirtinimo sertifikate pateiktą aprašą.

Paprastai produkcijos atitiktis, atsižvelgiant į pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekį ir išgaruojančius teršalus, patikrinama pagal X priede nurodytame tipo patvirtinimo sertifikate pateiktą aprašą ir, jeigu reikia, 5.2 punkte aprašytus visus arba kai kuriuos I, II, III ir IV tipo bandymus.

Ekspluatuojamų transporto priemonių atitiktis

Remiantis tipo patvirtinimais, suteiktais atsižvelgiant į išmestų teršalų kiekį, tos priemonės taip pat turi būti tinkamos tam, kad jas taikant įprastą transporto priemonės eksploatavimo laiką, kai ji eksploatuojama esant normalioms sąlygoms (tinkamai techniškai prižiūrėtų ir eksploatuojamų transporto priemonių atitiktis), būtų galima patvirtinti išmetamų teršalų kiekio kontrolės įtaisų veiksmingumą. Pagal šią direktyvą tos priemonės turi būti tikrinamos tol, kol transporto priemonės amžius pasiekia ne daugiau kaip 5 metus arba kol ji nuvažiuoja 80 000 km (taikoma pirmiau viršyta riba), o nuo 2005 m. sausio 1 d. – kol transporto priemonės amžius pasiekia ne daugiau kaip 5 metus arba kol ji nuvažiuoja 100 000 km (taikoma pirmiau viršyta riba).

- 7.1.1. Tipo patvirtinimą suteikianti institucija eksploatuojamos transporto priemonės atitikties auditą atlieka pagal bet kokią atitinkamą gamintojo turimą informaciją, taikydama tvarką, panašią į apibrėžtąją Direktyvos 70/156/EEB 10 straipsnio 1 bei 2 dalyse ir 10 priedo 1 bei 2 dalyse.

Tipą patvirtinimą suteikianti institucija eksploatuojamos transporto priemonės atitikties auditą atlieka pagal gamintojo pateiktą informaciją. Tokioje informacijoje turi būti nurodyta:

- atitinkami transporto priemonės priežiūros bandymų duomenys, gauti pagal taikytinus reikalavimus ir bandymo atlikimo metodiką, bei visa informacija apie išbandytą transporto priemonę, pvz., transporto priemonės statusas, transporto priemonės eksploatavimo duomenys, eksploatavimo sąlygos ir kiti svarbūs veiksniai,
- atitinkama informacija apie techninės priežiūros ir remonto priemones,
- kitų atitinkamų bandymų ir stebėjimų, kuriuos užregistravo gamintojas, duomenys, visų pirma įskaitant OBD sistemos užregistruotus rodmenis ⁽¹⁾.

- 7.1.2. Gamintojo surinkta informacija turi būti pakankamai išsami, siekiant užtikrinti, kad eksploatuojamos transporto priemonės veikimo charakteristikos būtų galima įvertinti pagal 7.1 punkte apibrėžtas įprastas eksploatavimo sąlygas ir taikant tokį metodą, kad būtų atsižvelgta į tų rinkų, į kurias gamintojas yra išsiskverbęs, geografiją. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ 7.1.1 ir 7.1.2 punktai, atsižvelgiant į išskirtinius keblumus, susijusius su 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės 2 išnašoje nurodytomis N₁ ir M kategorijų transporto priemonėmis, bus nedelsiant iš naujo peržiūrėti ir užbaigti Direktyvos 70/156/EEB 13 straipsnyje nustatyta tvarka. Pasiūlymai turi būti pateikti iš anksto iki 2 straipsnio 3 dalyje nustatytų datų.“

7.1-7.3 punktai tampa 7.1.3-7.1.5 punktais.

21. Pridedamas naujas pavadinimas ir 7.1.6 punktas, kuris išdėstomas taip:

„Transporto priemonės diagnostikos sistema (OBD)“

- 7.1.6. Jeigu turi būti atlikta OBD sistemos patikra, ji turi būti atlikta taip:

- 7.1.6.1. Kai patvirtinančioji institucija nusprendžia, kad produkcijos kokybė atrodo neatitinkanti nustatytų reikalavimų, iš serijiniu būdu pagamintų transporto priemonių atsitiktinai išrenkama viena transporto priemonė, su kuria atliekami XI priedo 1 priedėlyje aprašyti bandymai.
- 7.1.6.2. Produkcija laikoma atitinkančia nustatytus reikalavimus, jeigu ta priemonė atitinka XI priedo 1 priedėlyje aprašytų bandymų rezultatus.
- 7.1.6.3. Jeigu iš serijiniu būdu pagamintų transporto priemonių išrinkta transporto priemonė 7.1.6.1 punkto reikalavimų neatitinka, iš pirmiau minėtų transporto priemonių atsitiktinai išrenkamos kitos keturios transporto priemonės, su kuriomis atliekami XI priedo 1 priedėlyje aprašyti bandymai. Bandymus galima atlikti su transporto priemonėmis, kurių rida ne didesnė kaip 15 000 km.
- 7.1.6.4. Produkcija laikoma atitinkančia nustatytus reikalavimus, jeigu bent trys transporto priemonės atitinka XI priedo 1 priedėlyje aprašytų bandymų reikalavimus.“

22. Pridedamas naujas 7.1.7 punktas, kuris išdėstomas taip:

„7.1.7. Atsižvelgdama į 7.1.1 punkte minimą auditą, tipo patvirtinimą suteikianti institucija turi:

- nuspręsti, kad eksploatuojamos transporto priemonės nustatytus reikalavimus atitinka, ir nesiimti jokių kitų veiksmų arba
- nuspręsti, kad pateikta nepakankamai informacijos arba kad transporto priemonės nustatytų reikalavimų neatitinka, ir pagal šio priedo 3 priedėlį toliau atlikti bandymus su transporto priemonėmis.

- 7.1.7.1. Jeigu laikomasi nuomonės, kad I tipo bandymus būtina atlikti, siekiant patikrinti, ar išmetamų teršalų kontrolės įtaisai atitinka jų veikimo reikalavimus, taikomus eksploatuojant tuos įtaisus, tie bandymai turi būti atlikti taikant šio priedo 4 priedėlyje apibrėžtus statistinius kriterijus.

- 7.1.7.2. Tipo patvirtinimą suteikianti institucija, bendradarbiaudama su gamintoju, turi išrinkti transporto priemones, kurių rida yra pakankama ir kurių eksploatavimą esant įprastoms sąlygoms galima tinkamai įrodyti. Su gamintoju turi būti tariamasi, kurias transporto priemones atrinkti, ir jam leidžiama dalyvauti atliekant patvirtinamąjį patikrinimą.
- 7.1.7.3. Prižiūrint tipo patvirtinimą suteikiančiai institucijai, gamintojui leidžiama atlikti tų transporto priemonių, kurių išmetamų teršalų kiekio lygiai viršija ribines vertes, patikrinimus, net ardomojo pobūdžio, siekiant nustatyti galimas to gedimo priežastis, kurių negalima priskirti pačiam gamintojui (pvz., švino benzino naudojimas iki bandymo datos). Jeigu patikrinimų rezultatai tas priežastis patvirtina, tų bandymų rezultatai į atitikties patikrinimą neįtraukiami.
- 7.1.7.4. Jeigu tipo patvirtinimą suteikianti institucija pagal 4 priedėlyje apibrėžtus kriterijus atliekamų bandymų rezultatų nepatvirtina, Direktyvos 70/156/EEB 11 straipsnio 2 dalyje ir X priede nurodytos pataisomojo pobūdžio priemonės pagal 3 priedėlio 6 punktą pradedamos taikyti eksploatuojamoms transporto priemonėms, priklausančioms tam pačiam transporto priemonės tipui, kuriam tikriausiai bus nustatyti tokie pat trūkumai.

Gamintojo pateiktą pataisomojo pobūdžio priemonių planą turi patvirtinti tipo patvirtinimą suteikianti institucija. Gamintojas atsakingas už patvirtinto pataisomojo pobūdžio plano vykdymą.

Tipą patvirtinimą suteikianti institucija per 30 dienų savo sprendimą turi pranešti visoms valstybėms narėms. Valstybės narės gali prašyti, kad tas pats pataisomojo pobūdžio priemonių planas būtų taikomas visoms jų teritorijoje įregistruotoms to paties tipo transporto priemonėms.

- 7.1.7.5. Jeigu valstybė narė nustato, kad transporto priemonės tipas neatitinka taikomų šio priedo 3 priedėlio reikalavimų, ji nedelsdama apie tai turi pranešti valstybei narei, kuri pagal Direktyvos 70/156/EEB 11 straipsnio 3 dalies reikalavimus suteikė pirminį tipo patvirtinimą.

Tada pagal Direktyvos 70/156/EEB 11 straipsnio 6 dalies nuostatą pirminį tipo patvirtinimą suteikusios valstybės narės kompetentinga institucija gamintojui praneša, kad transporto priemonė neatitinka tų nuostatų reikalavimų ir kad gamintojas turi imtis tam tikrų priemonių. Per du mėnesius nuo to pranešimo gavimo dienos gamintojas institucijai įteikia priemonių, skirtų trūkumams pašalinti planą, kuris iš esmės turėtų atitikti 3 priedėlio 6.1-6.8 punktų reikalavimus. Per du mėnesius pirminį tipo patvirtinimą suteikusi kompetentinga institucija tariasi su gamintoju, siekdama užtikrinti, kad būtų susitarta dėl priemonių plano ir jo įgyvendinimo. Jeigu pirminį tipo patvirtinimą suteikusi kompetentinga institucija nustato, kad susitarti nepavyks, pradedama taikyti tvarka pagal Direktyvos 70/156/EEB 11 straipsnio 3 ir 4 dalis.“

23. 8 punktą išbraukiamas.

24. Pridedamas naujas 8 punktą, kuris išdėstomas taip:

8. MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ DIAGNOSTIKOS SISTEMA (OBD)

- 8.1. M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse, turinčiose kibirkštinio uždegimo variklį, pagal XI priedą turi būti įrengta transporto priemonės diagnostikos (OBD) sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti.

- 8.2. Nuo 2003 m. sausio 1 d. – naujo tipo, nuo 2004 m. sausio 1 d. – visų tipų M_1 kategorijos transporto priemonėse, turinčiose kompresinio uždegimo variklį, išskyrus

— transporto priemonės, skirtas vežti daugiau kaip šešis keleivius, įskaitant vairuotoją,

— transporto priemonės, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg,

pagal XI priedą turi būti įrengta transporto priemonės diagnostikos sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD).

Kai iki tos dienos pradedamos eksploatuoti naujų tipų transporto priemonės, kurios turi slėginio uždegimo variklį ir kuriose yra įrengta transporto priemonės diagnostikos sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD), taikomos XI priedo 1 priedėlio 6.5.3-6.5.3.5 punktų nuostatos.

- 8.3. Naujų tipų M_1 kategorijos transporto priemonėse, kurioms pagal 8.2 punktą taikoma išlyga, ir naujų tipų N_1 kategorijos I klasės transporto priemonėse, turinčiose slėginio uždegimo variklius, nuo 2005 m. sausio 1 d. pagal XI priedą turi būti įrengta transporto priemonės diagnostikos sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD). Naujų tipų N_1 kategorijos II ir III klasių transporto priemonėse, turinčiose kompresinio uždegimo variklius, nuo 2006 m. sausio 1 d. pagal XI priedą turi būti įrengta transporto priemonės diagnostikos sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD).

Kai iki šio punkto nurodytų datų pradedamos eksploatuoti transporto priemonės, kurios turi slėginio uždegimo variklį ir kuriose yra įrengta transporto priemonės diagnostikos sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD), taikomos XI priedo 1 priedėlio 6.5.3-6.5.3.5 punktų nuostatos.

8.4. Kitų kategorijų transporto priemonės

Kitų kategorijų arba M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse, kurioms netaikomi 8.1, 8.2 arba 8.3 punktai, galima įrengti transporto priemonės diagnostikos sistemą išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti. Tuo atveju taikomi XI priedo 1 priedėlio 6.5.3-6.5.3.5 punktai.

25. Pridedami nauji 3 ir 4 priedėliai, kurie išdėstomi taip:

„3 priedėlis

EKSPLOATUOJAMOS TRANSPORTO PRIEMONĖS ATITIKTIES PATIKRA

1. ĮVADAS

Šiame priedėlyje yra nustatyti jo 7.1.7 punkte nurodyti išbandytinų eksploatuojamų transporto priemonių pasirinkimo kriterijai ir nustatyta tų transporto priemonių atitikties patikrinimo tvarka.

2. ATRANKOS KRITERIJAI

Pasirinktos transporto priemonės priimtumo kriterijai yra nustatyti šio priedėlio 2.1-2.8 punktuose. Informacija sukaupiama patikrinant transporto priemonę ir apklausiant jos savininką/vairuotoją.

- 2.1. Transporto priemonė turi priklausyti tam tipui, kuris yra patvirtintas pagal šią direktyvą ir kuriam pagal Direktyvą 70/156/EEB taikomas atitikties sertifikatas. Ta transporto priemonė turi būti įregistruota Europos bendrijoje ir joje eksploatuojama.
- 2.2. Transporto priemonės rida turi būti bent 15 000 km arba ji jau turi būti eksploatuota bent šešis mėnesius (taikomas tas reikalavimas, kurį bus galima taikyti vėliau) ir transporto priemonės rida neturi būti didesnė kaip 80 000 km arba ji neturi būti eksploatuota ilgiau kaip 5 metus (taikomas tas reikalavimas, kurį bus galima taikyti anksčiau).
- 2.3. Turi būti pateikti techninės transporto priemonės priežiūros dokumentai, pagal kuriuos būtų galima įrodyti, kad techniškai ji buvo tinkamai prižiūrėta, pvz., kad ji buvo prižiūrima pagal gamintojo rekomendacijas.
- 2.4. Transporto priemonėje neturi būti nustatyta jokių požymių, patvirtinančių, kad ji buvo eksploatuota ne pagal reikalavimus (pvz., su ja buvo dalyvauta lenktynėse, eksploatuojamą transporto priemonę veikė perkrovos, ji eksploatuota naudojant netinkamą kurą arba buvo kitaip pažeisti jos eksploatavimo reikalavimai), arba kitų veiksnių (pvz., klastojimo), galinčių turėti įtakos nustatomam išmetamų teršalų kiekiui. Jei tai yra transporto priemonės, kuriose įrengta OBD sistema, atsižvelgiama į kompiuteryje laikomą gedimo kodą ir myliomis nurodytą ridą. Transporto priemonė neturi būti pasirinkta išbandymui, jeigu pagal kompiuteryje laikomą informaciją nustatoma, kad transporto priemonė buvo eksploatuota po to, kai kompiuterio atmintyje buvo įrašytas gedimo kodas, ir kad ji nebuvo tinkamai suremontuota.
- 2.5. Transporto priemonės variklis arba pati transporto priemonė neturi būti iš esmės remontuoti be leidimo.
- 2.6. Iš transporto priemonės degalų bako paimtame degalų ėminyje švino ir sieros kiekis turi atitikti taikomų standartų reikalavimus ir neturi būti nustatyta jokių įrodymų, kad transporto priemonė buvo eksploatuota naudojant nustatytų reikalavimų neatitinkančius degalus. Patikrinimą galima atlikti išmetimo vamzdyje ir t. t.
- 2.7. Neturi būti jokių požymių, kad yra kokių nors keblumų, galinčių kelti pavojų laboratorijos darbuotojams.
- 2.8. Visos transporto priemonėje įrengtos taršą mažinančios sistemos sudedamosios dalys turi atitikti taikomo tipo patvirtinimo reikalavimus.

3. GEDIMŲ NUSTATYMAS IR TECHNINĖ PRIEŽIŪRA

Prieš pradėdant matuoti bandymui atlikti tinkamų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, 3.1-3.7 punktuose nustatyta tvarka turi būti nustatyti transporto priemonės gedimai ir atlikti visi būtini techninės priežiūros veiksmai.

- 3.1. Turi būti patikrinta oro filtrai, visi pavaros diržai, visų skysčių lygis, radiatoriaus pripylimo angos dangtelis, visų taršą mažinančios sistemos vakuuminių lanksčiųjų vamzdžių sandarumas ir elektros laidų sujungimo nepertraukiamumas; patikrinamas uždegimas, degalų dozavimo įtaisais ir taršą mažinančio įtaiso sudedamosios dalys nustatytos pagal reikalavimus ir jų veikimo charakteristikos nesuklastotos. Visos skirtybės turi būti užregistruotos.
- 3.2. Patikrinama, ar OBD sistema tinkamai veikia. Visi OBD kompiuterio atmintyje užfiksuoti tos sistemos veikimo sutrikimo požymiai turi būti užregistruoti, ir turi būti atlikti būtini remonto darbai. Jeigu OBD veikimo sutrikimo indikatorius per transporto priemonės parengimo bandymui ciklą užregistruoja sutrikimą, gedimas gali būti nustatytas ir pašalintas. Bandymą galima pakartoti iš naujo taikant tos suremontuotos transporto priemonės rezultatus.
- 3.3. Turi būti patikrinta uždegimo sistema ir pakeistos sugedusios sudedamosios dalys, pvz., uždegimo žvakės, laidai ir kt.
- 3.4. Turi būti patikrintas suspaudimas. Jeigu patikros rezultatai neatitinka reikalavimų, transporto priemonė nepasirenkama.
- 3.5. Pagal gamintojo specifikacijas turi būti patikrinti variklio parametrai ir, jeigu reikia, jie turi būti sureguliuoti.

- 3.6. Jeigu iki planinės techninės priežiūros ir remonto, numatyto atlikti pagal tvarkaraštį, transporto priemonės rida dar turėtų padidėti 800 km, ta techninė priežiūra turi būti atlikta pagal gamintojo nurodymus. Neatsižvelgiant į kilometražo skaitiklio rodmenis, gamintojo prašymu galima pakeisti tepalo ir oro filtrus.
- 3.7. Pasirinkus transporto priemonę, jos degalai turi būti pakeisti atitinkamais išmetamų teršalų kiekiu bandymui atlikti taikomais etaloniniais degalais, jeigu gamintojas nesutinka, kad būtų taikomi rinkoje parduodami degalai.
4. EKSPLOATUOJAMOS TRANSPORTO PRIEMONĖS BANDYMAS
- 4.1. Kai laikomasi nuomonės, kad transporto priemonės būtina patikrinti, su pagal šio priedėlio 2 ir 3 punktų reikalavimus pasirinktomis ir parengtomis bandymui transporto priemonėmis pagal šios direktyvos III priedą atliekami bandymai išmetamų teršalų kiekiui nustatyti.
- 4.2. Galima patikrinti, ar eksploatuojant transporto priemones, kuriose įrengta OBD sistema, atsižvelgiant į išmetamų teršalų kiekių lygius (pvz., šios direktyvos XI priede apibrėžtos veikimo sutrikimo nurodymų ribos), tinkamai veikia veikimo sutrikimo nurodymo sistema ir kt.
- 4.3. Transporto priemonėje įrengtą OBD sistemą pavyzdžiui, galima patikrinti, kai išmetamų teršalų kiekis viršija ribines vertes, taip, kad apie gedimą nebūtų signalizuojama, nuolatos klaidingai neaktyvuojant apie gedimą signalizuojančio įtaiso ir nenustatant sugedusių arba nustatytų reikalavimų neatitinkančių OBD sistemos sudedamųjų dalių.
- 4.4. Jeigu sudedamosios dalies arba sistemos veikimo būdo detalės nenurodytos tipo patvirtinimo sertifikate ir (arba) tos transporto priemonės tipų informacijos pakete bei tiems nuokrypiams leidimas neišduotas pagal Direktyvos 70/156/EEB 5 straipsnio 3 arba 4 dalis, kai OBD nenurodo veikimo sutrikimų, ta sudedamoji dalis arba sistema prieš bandymą išmetamų teršalų kiekiui nustatyti neturi būti pakeista, jeigu nenustatoma, kad sudedamoji dalis arba sistema buvo suklastotos arba ne pagal reikalavimus buvo eksploatuojamos taip, kad OBD negali nustatyti atsirandančių veikimo sutrikimų.
5. REZULTATŲ ĮVERTINIMAS
- 5.1. Bandymo rezultatai įvertinami šio priedo 4 priedėlyje nurodyta metodika.
- 5.2. Bandymo rezultatai iš kenksmingumo faktorių nedauginami.
6. PATAISOMOJO POBŪDŽIO PRIEMONIŲ PLANAS
- 6.1. Kai tipo patvirtinimą suteikianti institucija įsitikina, kad transporto priemonės tipas šių nuostatų reikalavimų neatitinka, ji turi prašyti, kad gamintojas pateiktų pataisomojo pobūdžio priemonių planą, skirtą neatitikčiai pašalinti.
- 6.2. Ne vėliau kaip per 60 darbo dienų nuo 6.1 punkte nurodyto pranešimo dienos tipo patvirtinimą suteikiančiai institucijai turi būti įteiktas pataisomojo pobūdžio priemonių planas. Tipo patvirtinimą suteikianti institucija per 30 darbo dienų turi paskelbti, ar pataisomojo pobūdžio priemonių planui ji pritaria, ar ne. Tačiau jeigu gamintojas, patenkindamas kompetentingos tipo patvirtinimą suteikiančios institucijos reikalavimą, gali įrodyti, kad, norint pateikti pataisomojo pobūdžio priemonių planą, neatitikčiai iširti reikia daugiau laiko, tas laikas yra pratęsimas.
- 6.3. Pataisomojo pobūdžio priemonės turi būti taikomos visoms transporto priemonėms, kuriose gali būti nustatytas tas pats gedimas. Turi būti svarstoma būtinybė iš dalies pakeisti tipo patvirtinimo dokumentus.
- 6.4. Gamintojas turi pateikti visų pranešimų dėl pataisomojo pobūdžio priemonių plano kopijas, taip pat turi laikyti sugrąžinimo kampanijos ataskaitą ir tipo patvirtinimą suteikiančiai institucijai reguliariai teikti to plano būklės ataskaitas.
- 6.5. Į pataisomojo pobūdžio priemonių planą turi būti įtraukti 6.5.1-6.5.11 punktuose nurodyti reikalavimai. Gamintojas pataisomojo pobūdžio priemonių planui turi paskirti vienintelį identifikavimo pavadinimą arba numerį.
- 6.5.1. Į pataisomojo pobūdžio priemonių planą įtraukiamas kiekvieno transporto priemonės tipo aprašymas.
- 6.5.2. Konkretaus modifikavimo, pertvarkymo, remonto, pataisymo, suregulavimo arba kitų pakeitimų, kurie turi būti padaryti tam, kad transporto priemonės atitiktų nustatytus reikalavimus, įskaitant trumpą duomenų ir techninių tyrimų santrauką, patvirtinančią gamintojo sprendimą imtis tam tikrų priemonių, kurių turi būti imtasi neatitikčiai pašalinti, aprašymas.
- 6.5.3. Metodo, kuriuo gamintojas informuoja transporto priemonės savininką, aprašymas.
- 6.5.4. Tinkamos techninės priežiūros arba eksploatavimo, jeigu yra tokių, kuriuos gamintojas reikalauja atlikti, kad transporto priemonę būtų galima remontuoti pagal pataisomojo pobūdžio priemonių planą, aprašymas ir paaiškinimas priežasčių, dėl kurių gamintojas nustato kokią nors pirmiau minėtą sąlygą. Techninės priežiūros arba eksploatavimo sąlygų nustatyti negalima, jeigu jos neabejotinai nėra susijusios su neatitiktimi ir pataisomojo pobūdžio priemonėmis.

- 6.5.5. Tvarkos, kurios turi laikytis transporto priemonės savininkai, kad būtų pašalinta jų transporto priemonės neatitiktis, aprašymas. Tame aprašyme turi būti nurodyta data, po kurios galima taikyti pataisomojo pobūdžio priemones, apskaičiuotas laikas, per kurį dirbtuvės turi atlikti remontą, ir nurodyta vieta, kur tas remontas gali būti atliktas. Remontas turi būti atliktas tinkamai, per pagrįstą laiko tarpą nuo transporto priemonės pristatymo.
- 6.5.6. Transporto priemonės savininkui pateiktos informacijos kopija.
- 6.5.7. Trumpas sistemos, kurią gamintojas taiko užtikrindamas tinkamą sudedamųjų dalių arba sistemų tiekimą, kad būtų galima įgyvendinti pataisomojo pobūdžio priemones, aprašymas. Turi būti nurodyta, kada sudedamosios dalys arba sistemos bus pradėtos tinkamai tiekti, kad būtų galima pradėti kampaniją.
- 6.5.8. Visų nurodymų, kurie turi būti perduoti remontą atliksiantiems asmenims, kopija.
- 6.5.9. Siūlomų pataisomojo pobūdžio priemonių įtakos, kurią jos padarys kiekvieno tipo transporto priemonės, kuriai tos pataisomojo pobūdžio priemonės taikomos, išmetamų teršalų kiekiui, degalų sunaudojimui, bendrosioms transporto priemonės vairavimo charakteristikoms ir jo saugai, aprašymas ir tas išvadas pagrindžiantys duomenys bei techniniai tyrimai ir kt.
- 6.5.10. Visokia kitokia informacija, ataskaitos arba duomenys, kuriuos tipo patvirtinimą suteikianti institucija pagrįstai gali laikyti būtinais, kad būtų galima įvertinti pataisomojo pobūdžio priemonių planą.
- 6.5.11. Jeigu į pataisomojo pobūdžio priemonių planą yra įtrauktas sugrąžinimas, tipo patvirtinimą suteikiančiai institucijai turi būti įteiktas remonto registravimo metodo aprašymas. Jeigu taikoma žymens lentelė, turi būti pateiktas jos pavyzdys.
- 6.6. Gamintojo gali būti prašoma atlikti atitinkamai parengtus ir būtinus sudedamųjų dalių ir transporto priemonių, kuriose siūlomas pakeitimas, modifikavimas jau pritaikytas arba kurios jau yra suremontuotos, bandymus, kad būtų įrodyta, jog pakeitimas, remontas arba modifikavimas yra veiksmingi.
- 6.7. Gamintojas yra atsakingas už kiekvieno sugrąžintos bei suremontuotos transporto priemonės ir remontą atlikusių dirbtuvių įrašų tvarkymą. Tipo patvirtinimą suteikiančios institucijos prašymu jai turi būti pateikti 5 metų pataisomojo pobūdžio priemonių plano įgyvendinimo įrašai.
- 6.8. Informacija apie remontą ir (arba) modifikavimą ar naujos įrangos įrengimą įrašoma sertifikate, kurį transporto priemonės savininkui pateikia gamintojas.

4. priedėlis ⁽¹⁾

STATISTINĖ EKSPLOATUOJAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ATITIKTIES PATIKRINIMO METODIKA

1. Šiame priedėlyje aprašyta metodika taikytina nustatant, ar eksploatuojama transporto priemonė atitinka I tipo bandymo reikalavimus.
2. Ta metodika turi būti taikoma tokiais dviem būdais:
 1. Pirmoji metodika taikoma transporto priemonėms, kurios iš transporto priemonių imties buvo išskirtos atsižvelgiant į jų su išmetamų teršalų kiekiu susijusį gedimą, dėl kurio nustatomi atskirieji rezultatai (3 punktas).
 2. Antroji metodika taikoma bendrai transporto priemonių imčiai (4 punktas).
3. **TRANSPORTO PRIEMONIŲ IMTYJE NUSTATYTAS RIBINES IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKIO VERTES VIRŠIJANČIAI TRANSPORTO PRIEMONEI TAIKYTINA METODIKA**
 - 3.1. Transporto priemonė laikoma viršijančia ribines išmetamų teršalų kiekio vertes, jeigu kurios nors reguliuojamos sudedamosios dalies išmetamų teršalų kiekis labai viršija I priedo 5.3.1.4 punkte nurodytas ribines vertes.
 - 3.2. Patikrinama, ar ne mažesnėje kaip iš trijų transporto priemonių sudarytoje imtyje (didžiausias imties dydis nustatomas pagal 4 dalį) nėra ribines išmetamų teršalų kiekio vertes viršijančių transporto priemonių.
 - 3.3. Nustačius, kad transporto priemonės išmetamų teršalų kiekis ribines to kiekio vertes viršija, turi būti nustatyta tos neatitikties priežastis.
 - 3.4. Jeigu nustatoma, kad ribines transporto priemonės išmetamų teršalų kiekio vertes dėl tos pačios priežasties viršija daugiau kaip viena transporto priemonė, ta imtis laikoma neatitinkančia reikalavimų.
 - 3.5. Jeigu nustatoma, kad ribines transporto priemonės išmetamų teršalų kiekio vertes viršija tik viena transporto priemonė, arba jeigu nustatoma, kad ribines išmetamų teršalų kiekio vertes viršija daugiau kaip viena transporto priemonė, tačiau dėl kitos priežasties, prie transporto priemonių imties, jei transporto priemonių skaičius joje neviršija didžiausio nustatytojo, pridedama dar viena transporto priemonė.
 - 3.5.1. Jeigu nustatoma, kad padidintoje transporto priemonių imtyje daugiau kaip viena transporto priemonė ribines transporto priemonės išmetamų teršalų kiekio vertes viršija dėl tos pačios priežasties, ta imtis laikoma neatitinkančia reikalavimų.

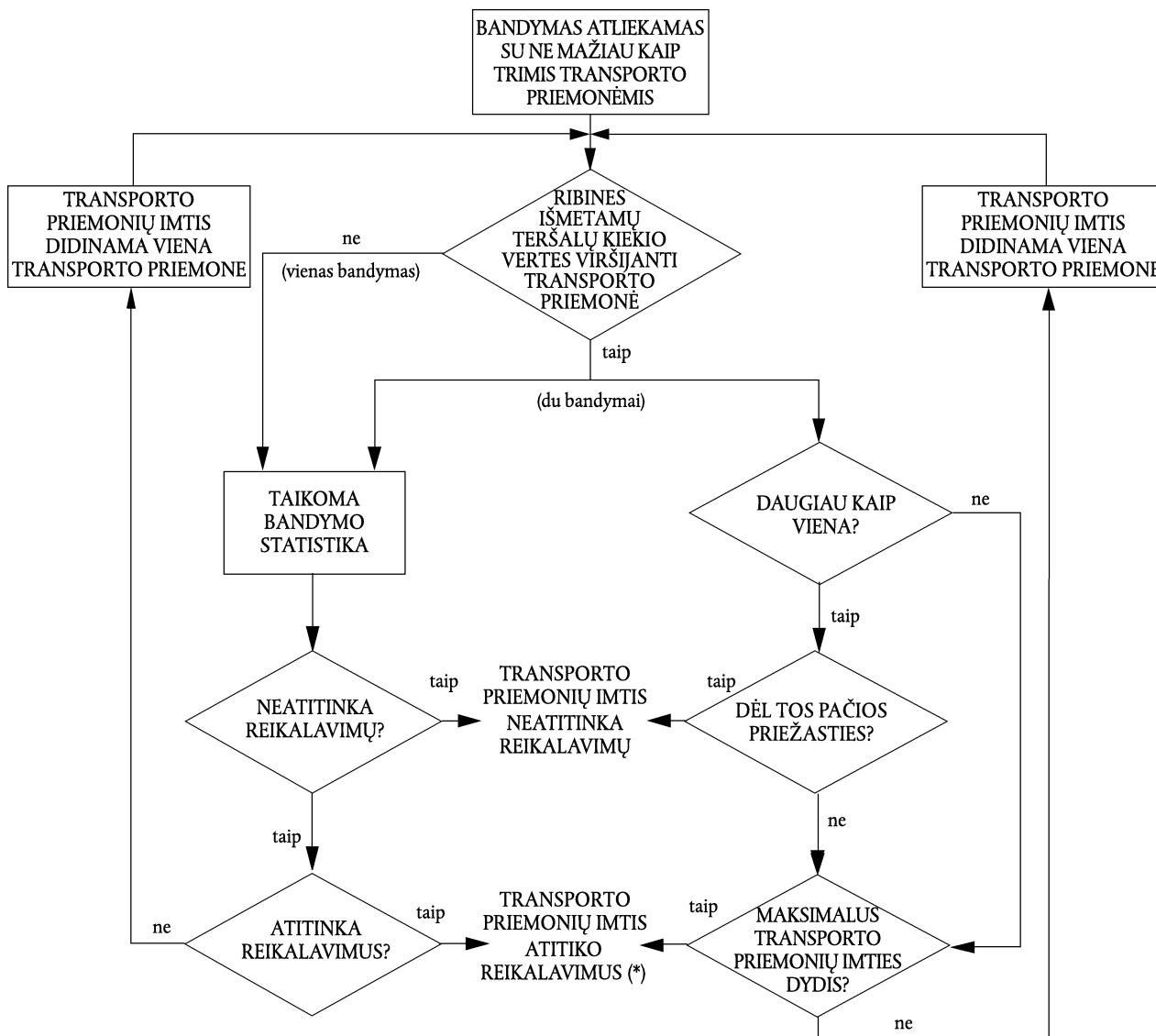
⁽¹⁾ 4 priedėlyje pateiktos nuostatos Direktyvos 70/156/EEB 13 straipsnyje nustatyta tvarka turi būti nedelsiant iš naujo peržiūrėtos ir galutinai sutvarkytos.

- 3.5.2. Jeigu nustatoma, kad didžiausioje transporto priemonių imtyje ne daugiau kaip viena transporto priemonė ribines transporto priemonės išmetamų teršalų kiekio vertes viršija dėl tos pačios priežasties, transporto priemonių imtis, atsižvelgiant į šio priedėlio 3 punkto reikalavimus, laikoma atitinkancia reikalavimus.
- 3.6. Kai tik transporto priemonių imtis padidinama pagal 3.5 punkto reikalavimus, tai imčiai taikoma 4 dalyje nustatyta statistinė metodika.
4. TAIKYTINA TVARKA, KAI IMTYJE NENUSTATOMA RIBINES IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKIO VERTES VIRŠIJANČIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ
- 4.1. Kai transporto priemonių imtyje yra ne mažiau kaip trys transporto priemonės, transporto priemonių parinkimo metodika nustatoma taip, kad galimybė imtį, kurioje 40 % produkcijos neatitinka reikalavimų, laikyti atitinkancia bandymo reikalavimus būtų 0,95 (gamintojo rizika = 5 %), o galimybė imtį, kurioje 75 % produkcijos neatitinka reikalavimų, patvirtinti būtų 0,15 (vartotojo rizika = 15 %).
- 4.2. Kiekvienam I priedo 5.3.1.4 punkte nurodytam teršalui taikoma tokia metodika (žr. I/7 paveikslą).
- Čia
- L = ribinė išmetamo teršalo kiekio vertė,
- X_i = transporto priemonių imties i -tosios transporto priemonės matavimo vertė,
- n = dabartinis imties numeris.
- 4.3. Apskaičiuojamas statistinis dydis, kuris skaičiais išreiškia nustatytų reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių kiekį imtyje, t. y. $x_i > L$.
- 4.4. Tada:
- jeigu statistinis dydis toliau pateiktoje lentelėje nurodytam imties dydžiui reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių skaičiaus priimtinoje imtyje neviršija, priimamas sprendimas, kad, atsižvelgiant į teršalą, imtis yra priimtina,
 - jeigu statistinis dydis toliau pateiktoje lentelėje nurodytam imties dydžiui reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių skaičiui nepriimtinoje imtyje yra lygus tam skaičiui arba jį viršija, priimamas sprendimas, kad, atsižvelgiant į teršalą, imtis nėra priimtina,
 - kitu atveju bandymas atliekamas su papildoma transporto priemone ir metodika taikoma transporto priemonių imčiai, prie kurios yra pridėta viena papildoma transporto priemonė.
- Toliau pateiktoje lentelėje pagal tarptautinį standartą ISO 8422:1991 apskaičiuojamas priimtinos imties reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių skaičius ir nepriimtinos imties reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių skaičius.
5. Transporto priemonių imtis laikoma atitinkancia bandymo reikalavimus, jeigu ji atitinka šio priedėlio 3 ir 4 punktų reikalavimus.

Priėmimo lentelė — Išrinktų pavyzdžių imties atmetimo planas pagal požymius

Bendras pavyzdžių skaičius imtyje	Reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių skaičius priimtinoje imtyje	Reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių skaičius nepriimtinoje imtyje
3	0	—
4	1	—
5	1	5
6	2	6
7	2	6
8	3	7
9	4	8
10	4	8
11	5	9
12	5	9
13	6	10
14	6	11
15	7	11
16	8	12
17	8	12
18	9	13
19	9	13
20	11	12

I.7 paveikslas



(*) If it fulfills both tests.

II PRIEDAS

26. 3.2.1.6 punktą iš dalies pakeičiamas ir išdėstomas taip:

- „3.2.1.6. Įprastas variklio tuščiosios eigos sukimosi greitis (įskaitant leistinąjį nuokrypį) min⁻¹
- 3.2.1.6.1. Didelis variklio tuščiosios eigos sukimosi greitis (įskaitant leistinąjį nuokrypį) min⁻¹“

27. 3 punkte pridedami tokie nauji punktai ir išnašos:

- „3.2.12.2.8. Transporto priemonės diagnostikos OBD sistema
- 3.2.12.2.8.1. Raštiškas veikimo sutrikimo indikatoriaus aprašymas ir (arba) jo brėžinys:
.....
- 3.2.12.2.8.2. Visų sudedamųjų dalių, kurias kontroliuoja OBD sistema, sąrašas ir paskirtis:
.....
- 3.2.12.2.8.3. Raštu pateiktas aprašymas (bendri veikimo principai):
.....
- 3.2.12.2.8.3.1. Kibirkštinio uždegimo variklių ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.3.1.1. Katalizatoriaus kontrolė ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.3.1.2. Uždegimo praleidimo nustatymas ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.3.1.3. Deguonies daviklio kontrolė ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.3.1.4. Kitos sudedamosios dalys, kurias kontroliuoja OBD sistema ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.3.2. Slėginio uždegimo varikliai ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.3.2.1. Katalizatoriaus kontrolė ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.3.2.2. Kietųjų dalelių gaudyklės kontrolė ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.3.2.3. Elektroninė degalų sistemos kontrolė ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.3.2.4. Kitos sudedamosios dalys, kurias kontroliuoja OBD sistema ⁽¹⁾:
.....
- 3.2.12.2.8.4. Veikimo sutrikimo indikatoriaus aktyvacijos kriterijai (nustatytas važiavimo ciklų skaičius arba statistinė metodika):
.....
- 3.2.12.2.8.5. Visų OBD taikomų išvesties kodų ir formatų sąrašas (su kiekvieno paaiškinimu):
.....

⁽¹⁾ Tai, kas nereikalinga, išbraukti“

III PRIEDAS

28. 2.3.1 punktas:

- 2 ir 3 dalys išbraukiamos.
- 2 dalis (ankstesnė 4 dalis) išdėstoma taip: „Transporto priemonės, kurioms pagreitinimas netaikomas...“ (toliau kaip tekste).

29. 6.1.3 punktas:

Pirmas sakinyš išdėstomas taip:

„Transporto priemonė apipučiama kintamojo greičio oro srautu.“

30. 6.2.2 punktas:

„Pirmas ciklas pradėdamas pradėjus variklio paleidimo veiksmus.“

7.1 skirsnis:

„Mėginius pradėdama imti (BS) prieš pradėdant variklio paleidimo veiksmus arba tuos veiksmus pradėjus ir baigiama imti galutiniame bandymo užmiestyje važiavimo ciklo etape, kai variklis dirba tuščiąja eiga (antroji dalis, ėminių ėmimo pabaiga (ES), arba, jei tai yra VI tipo bandymas, paskutinio pirminio ciklo (pirmoji dalis) galutiniame variklio darbo tuščiąja eiga cikle.“

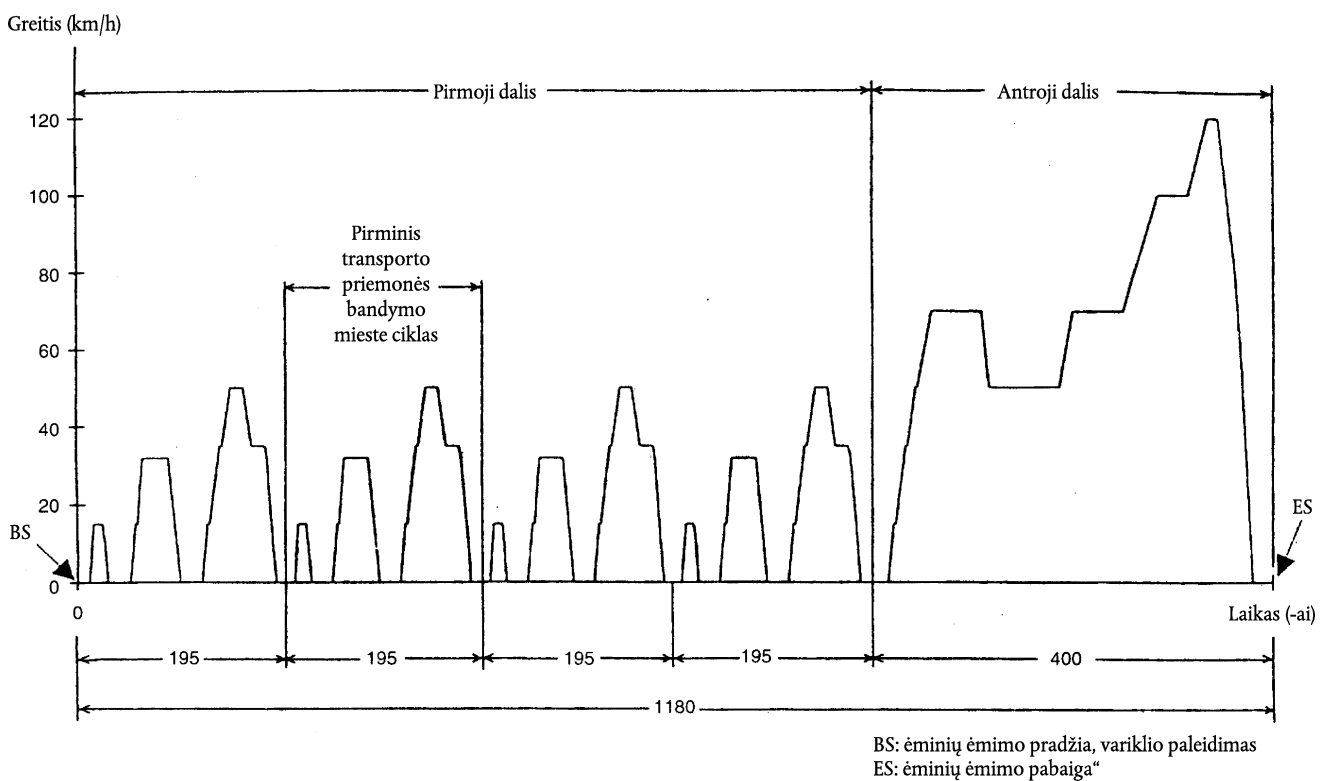
I priedėlis

31. 1.1 punktas:

- III.1.1 paveikslas pakeičiamas tokiu nauju paveikslu:

„III.1.1 paveikslas

Darbo ciklas atliekant I tipo bandymą



- Angliškame tekste III.1.2 lentelės 5 skiltis (pavadinimas: „Greitis (km/h)“) veikimas 23 išdėstoma taip:

„35–10“

32. 4-4.3 punktai, įskaitant III.1.4 lentelę ir III.1.4 paveikslą, išbraukiami.

3 priedėlis

33. 5.1.1.2.7 punktas:

Angliškaime tekste formulė išdėstoma taip:

$$„P = \frac{M V \Delta}{500 T}“$$

VI PRIEDAS

34. 1-6 punktai išdėstomi taip:

„1. ĮVADAS

Šiame priede aprašyta IV tipo bandymo pagal I priedo 5.3.4 punktą metodika.

Ši metodika apibūdina, angliavandenilių išgaruojančių iš transporto priemonių, turinčių kibirkštinio uždegimo variklį, degalų sistemos, nuostolių nustatymo metodą.

2. BANDYMO APRAŠYMAS

Išgaruojančių angliavandenilių bandymas (VI.1 paveikslas) skirtas angliavandenilių garavimo, kurį sukelia paros temperatūros kaita, angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros transporto priemonę pastačius ir transporto priemonei važinėjant po miestą išgaravusių teršalų kiekiui nustatyti. Bandymas susideda iš šių etapų:

- pasirengimas bandymui, įskaitant važiavimo mieste (pirmoji dalis) ir užmiestyje (antroji dalis) ciklus,
- iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros išgaravusių angliavandenilių nuostolių nustatymas,
- per parą išgaravusių angliavandenilių nuostolių nustatymas.

Iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros išgaravusių angliavandenilių masė sudedama su per parą išgaravusių angliavandenilių mase, kad būtų gautas bendras bandymo rezultatas.

3. TRANSPORTO PRIEMONĖ IR DEGALAI

3.1. Transporto priemonė

3.1.1. Transporto priemonė turi būti geros mechaninės būklės, važinėta, ir prieš bandymo pradžią jos rida turi būti bent 3 000 km. Angliavandenilių išgaruojančių teršalų kontrolės sistema per pirmiau minėtą laiką turi būti prijungta bei veikti pagal nustatytus reikalavimus ir anglies filtras (-ai) turi būti eksploatuotas (-i) pagal nustatytus reikalavimus (neturi būti išvalyti koku nors neįprastu būdu ir anglies filtro (-ų) apkrova neturi būti didesnė už įprastą).

3.2. Degalai

3.2.1. Turi būti naudojami šios direktyvos IX priede apibrėžti atitinkami etaloniniai degalai.

4. ĮRANGA GARAVIMO BANDYMOI ATLIKTI

4.1. Būgninis važiuoklės stendas

Būgninis važiuoklės stendas turi atitikti III priedo reikalavimus.

4.2. Gaubtas teršalų garavimui išmatuoti

Gaubtas teršalų garavimui išmatuoti turi būti dujoms nelaidi stačiakampio formos matavimo kamera, į kurią tilptų bandomoji transporto priemonė. Prie transporto priemonės turi būti įmanoma priėti iš visų pusių, ir uždarytas gaubtas turi būti nelaidus dujoms pagal 1 priedėlio reikalavimus. Vidinis gaubto paviršius turi būti nelaidus angliavandeniliams ir neturi su jais reaguoti. Temperatūros nustatymo sistema, taikoma bandymo metu, turi būti tinkama temperatūrai gaubto viduje kontroliuoti taip, kad ji atitiktų nustatytą vertę atsižvelgiant į laiko momentą ir kad vidutinis leistinasis temperatūros nuokrypis bandymo metu būtų ± 1 °K.

Kontrolės sistema turi būti sureguliuota taip, kad jos užtikrintas temperatūros intervalas būtų be didesnių pokyčių, nevirsytų ribinių verčių ir pernelyg nesiskirtų nuo pageidaujamo ilgalaikio aplinkos oro temperatūros intervalo. Bet kurio bandymo per parą išgaravusių angliavandenilių kiekiui nustatyti metu vidinio paviršiaus temperatūra neturi būti mažesnė kaip 278 °K (5 °C) ir didesnė kaip 320 °K (55 °C).

To gaubto sienos turi būti suprojektuotos taip, kad būtų užtikrintas geras šilumos išsisklaidymas. Atliekant angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros bandymą vidinio gaubto paviršiaus temperatūra neturi būti mažesnė kaip 293 °K (20 °C) ir didesnė kaip 325 °K (52 °C).

Kad būtų prisitaikyta prie tūrio, kuriuos sukelia pakitusi temperatūra, galima taikyti kintamo ir nustatyto tūrio gaubtus.

4.2.1. *Kintamo tūrio gaubtas*

Kintamo tūrio gaubtas, atsižvelgiant į gaubte esančios oro masės temperatūros pokyčius, plečiasi arba traukiasi. Du metodai, kuriuos galima taikyti prisitaikant prie vidinio tūrio pokyčio – tai judamoji (-osios) plokštė (-ės) arba dumplės, kurių viduje esantis (-ys) hermetiškas (-i) maišas (-ai), įtraukdamas (-i) orą iš išorės, ir plečiasi, ir traukiasi pagal vidinio slėgio pokyčius. Kiekvienas prisitaikymo prie tūrio pokyčių metodas turi užtikrinti, kad, esant nustatytam temperatūros intervalui, būtų išlaikytas 1 priedėlyje nurodytas gaubto vientisumas.

Taikant bet koki prisitaikymo prie tūrio pokyčių metodą vidinis gaubto slėgio ir barometrinio slėgio skirtumas neturi būti didesnis kaip ± 5 hPa.

Nustatytą gaubto tūrį turi būti įmanoma užfiksuoti taip, kad jis nesikeistų. Kintamo tūrio gaubtą turi būti įmanoma pritaikyti taip, kad, atsižvelgiant į temperatūrą ir barometrinio slėgio pokytį bandymo metu, jo tūris pasikeistų ± 7 „vardinio tūrio“ proc. (žr. 1 priedėlio 2.1.1 punktą).

4.2.2. *Nustatyto tūrio gaubtas*

Nustatyto tūrio gaubtas turi būti pagamintas iš standžių plokščių, kurios išlaiko vienodą gaubto tūrį, ir atitinka toliau išdėstytus nurodymus.

4.2.2.1. Gaubte turi būti sukurtas ištekancio oro srautas, kad viso bandymo metu iš gaubto pamažu tekėtų vienodas oro kiekis. Į gaubtą įtekančio oro srautas gali nešti aplinkos orą iš gaubto ištekanciam orui kompensuoti. Į gaubtą plūstantis oras turi būti valomas aktyvuota anglimi, kad būtų užtikrintas gana vienodas angliavandenilių kiekio lygis. Kiekvienas prisitaikymo prie tūrio pokyčių metodas turi užtikrinti, kad vidinio gaubto slėgio ir barometrinio slėgio skirtumas būtų 0-5 hPa.

4.2.2.2. Įtekančio ir ištekancio oro sraute esančių angliavandenilių masei išmatuoti taikoma įranga turi būti tinkama tai masei išmatuoti ne didesniu kaip 0,01 gramo tikslumu. Į gaubtą įtekančio ir iš jo ištekancio oro proporcingiems mėginiams imti galima taikyti mėginių maišelius. Ištekancio ir įtekančio oro srautams nuolatos analizuoti taip pat galima taikyti įjungtą liepsnos jonizacijos detektorių, kuris sujungtas su srauto matavimų įtaisais, kad būtų nuolatos registruojama pašalintų angliavandenilių masė.

4.3. **Analizės sistemos**

4.3.1. *Angliavandenilių analizatorius*

4.3.1.1. Aplinkos oras kameroje kontroliuojamas taikant angliavandenilių detektorių (liepsnos jonizacijos tipo detektorių). Tiriamųjų dujų ėminiai turi būti imami viduriniame vienos šoninės sienos taške arba kameros stoge, ir kiekvienas gretšake tekantis srautas turi būti nukreipiamas į gaubtą, geriausiai į vietą, esančią už maišymo ventiliatoriaus.

4.3.1.2. Angliavandenilių analizatoriaus suveikimo trukmė turi būti ne daugiau kaip 90 % nusistovėjusio rodmenis mažiau kaip 1,5 sekundės. Analizatoriaus stabilumas turi būti ne mažesnis kaip 2 % visos skalės ties nuliu ir ties 80 % \pm 20 % visos skalės per 15 minučių, kai taikomi visi veikimo intervalai.

4.3.1.3. Analizatoriaus rodmenų pakartojamumas, išreikštas kaip vienas standartinis leistinasis nuokrypis, turi būti ne mažesnis kaip 1 % visos skalės nuokrypio ties nuliu ir ties 80 % \pm 20 % visos skalės, kai taikomi visi veikimo intervalai.

4.3.1.4. Analizatoriaus veikimo intervalas turi būti parinktas taip, kad būtų užtikrintas mažiausias matavimų, kalibravimo ir nuotėkio nustatymo metodikos nuokrypis.

4.3.2. *Angliavandenilių analizatoriaus duomenų registravimo sistema*

4.3.2.1. Angliavandenilių analizatoriuje turi būti įrengtas įtaisas, kad elektrinio signalo išėjimą būtų galima bent kartą per minutę registruoti juostiniu rašytuvu arba kita duomenų apdorojimo sistema. Registravimo sistemai turi būti būdingos tokios veikimo charakteristikos, kad jos būtų bent lygiavertės registruojamam signalui, ir taikant tą sistemą turi būti užtikrintas nuolatinis duomenų registravimas. Duomenyse turi būti aiškiai nurodyta bandymo angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros kiekiui nustatyti arba per parą išgaravusių angliavandenilių kiekiui nustatyti pradžia ir pabaiga (įskaitant ėminių ėmimo pradžią ir pabaigą bei nuo kiekvieno bandymo pradžios ir pabaigos praėjusį laiką).

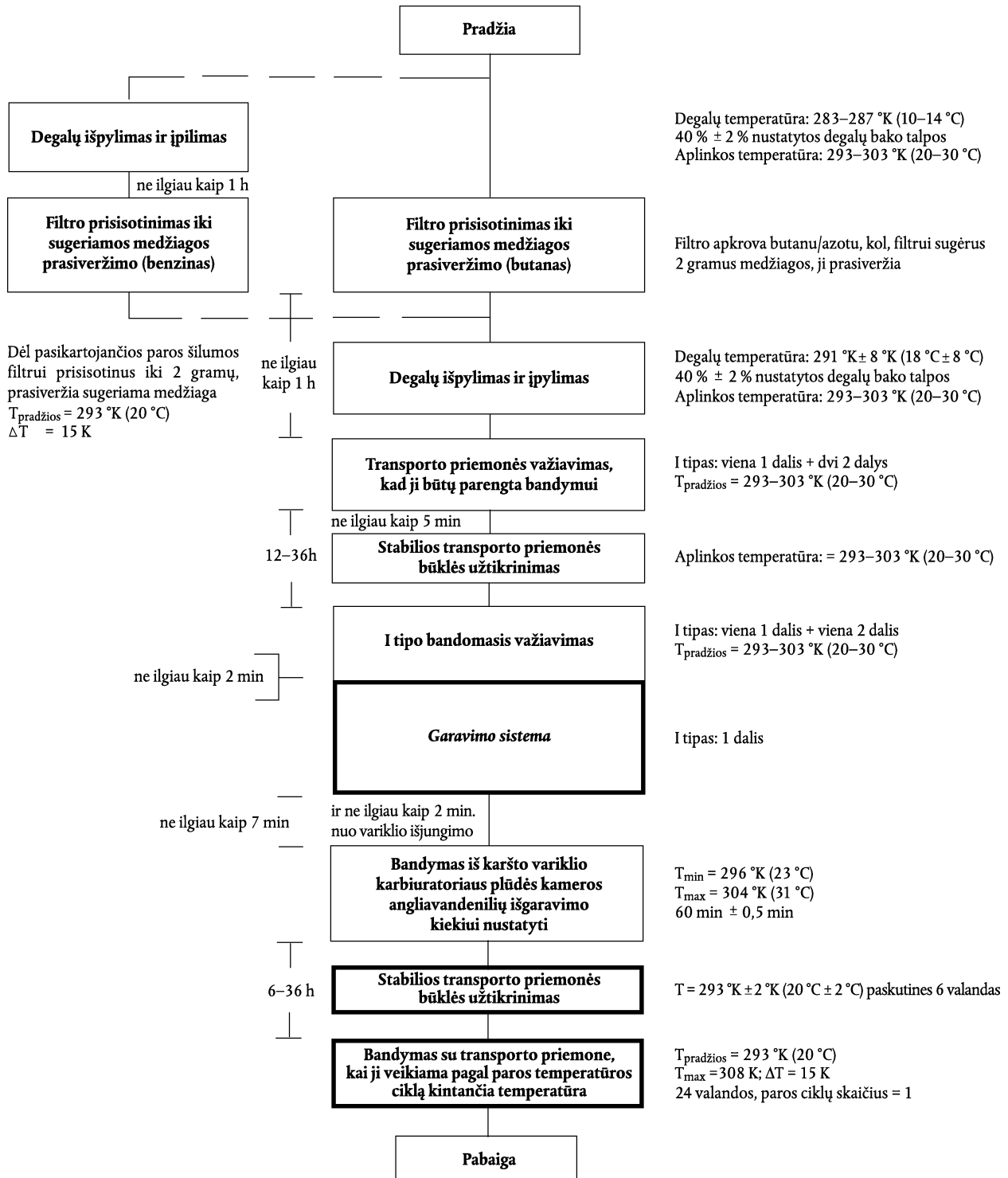
VI.1 paveikslas

Angliavandenilių garavimo išlakų iš degalų sistemos kiekio nustatymas

3000 km transporto priemonės įvažinėjimo laikotarpis (be pernelyg didelės apkrovos/prapūtimo)

Anglies filtro (-ų) senėjimas patikrintas

Transporto priemonė nuvalyta garais (jeigu reikia)



Pastaba: 1. Teršalų garavimo valdymo šeimos – detalės pateiktos.

2. Pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekį I tipo bandomojo važiavimo metu galima matuoti, tačiau tie matavimo rezultatai nenaudotini leidžiant įstatymus. Išmetamųjų dujų bandymas, kurio rezultatai naudojami leidžiant įstatymus, atliekamas atskirai.

- 4.4. **Degalų bako šildymas (taikomas tik pasirenkant benzino filtro apkrovą)**
- 4.4.1. Degalai transporto priemonės degalų bake (-uose) turi būti šildomi valdomu šilumos šaltiniu; pvz., galima taikyti 2 000 W galios šildymo pagalvėlę. Šildymo sistema žemiau degalų lygio esančias bako sienes turi tolygiai šildyti taip, kad degalai prie sienelių pernelyg neišiltų. Neturi būti šildoma erdvė virš degalų lygio, kur kaupiasi degalų garai.
- 4.4.2. Degalų šildymo įtaisas turi būti toks, kad juo degalų bake esančius degalus, kai taikomas 5.1.1 punkte aprašytas temperatūros jutiklis, per 60 minučių nuo 289 °K (16 °C) būtų galima tolygiai sušildyti 14 °K. Šildymo sistema turi būti tinkama tam, kad iššildomų degalų temperatūrą būtų galima kontroliuoti $\pm 1, 5$ °K atsižvelgiant į reikiamą temperatūrą.
- 4.5. **Temperatūros registravimas**
- 4.5.1. Temperatūra kameroje temperatūros jutikliais, prijungtais taip, kad rodytų vidutinę vertę, registruojama dviejose vietose. Matavimo vietos yra 0,9 m \pm 0, 2 m aukštyje maždaug 0,1 m atstumu nuo kiekvienos šoninės sienos vidurinės linijos į gaubto vidurį.
- 4.5.2. Temperatūra degalų bake (-uose) registruojama degalų bake pagal 5.1.1 punktą įrengtu jutikliu, jeigu pasirenkama galimybė apkrauti benzino filtrą (5.1.5 punktas).
- 4.5.3. Matuojant iš degalų sistemos išgaravusių teršalų masę turi būti registruojama temperatūra arba bent kartą per minutę ta temperatūra turi būti įvedama į duomenų apdorojimo sistemą.
- 4.5.4. Temperatūros registravimo sistemos tikslumas turi būti $\pm 1, 0$ °K ir temperatūros vertės turi būti įmanoma atskirti $\pm 0, 4$ °K.
- 4.5.5. Registruojanti arba duomenis apdorojanti sistema turi būti tinkama laikui skirstyti ± 15 sekundžių intervalais.
- 4.6. **Slėgio registravimas**
- 4.6.1. Matuojant išgaravusių teršalų masę barometrinio bandymo vietos ir vidinio gaubto slėgio skirtumas Δ_p turi būti bent kartą per minutę registruojamas arba įvedamas į duomenų apdorojimo sistemą.
- 4.6.2. Slėgį registruojančios sistemos tikslumas turi būti ± 2 hPa, ir slėgį turi būti įmanoma suskirstyti $\pm 0, 2$ hPa tikslumu.
- 4.6.3. Registruojanti arba duomenis apdorojanti sistema turi būti tinkama laikui skirstyti ± 15 sekundžių intervalais.
- 4.7. **Ventiliatoriai**
- 4.7.1. Naudojant vieną arba keletą ventiliatorių ar pūstuvų, kai gaubto durys atidarytos, angliavandenilių koncentraciją kameroje turi būti įmanoma sumažinti taip, kad ji sutaptų su aplinkos oro angliavandenilių lygiu.
- 4.7.2. Kameroje turi būti vienas arba keletas maždaug 0,1-0,5 m³s⁻¹ galios ventiliatorių ar pūstuvų, kuriais būtų galima visiškai sumaišyti gaubte esantį orą. Atliekant matavimus kameroje turi būti įmanoma užtikrinti tolygią temperatūrą ir koncentraciją. Gaubte stovinčios transporto priemonės neturi tiesiogiai apipūsti ventiliatoriais arba pūstavais sukurtas oro srautas.
- 4.8. **Dujos**
- 4.8.1. Kalibravimui ir darbui atlikti naudotinos tokios grynosios dujos:
- išgrynintasis sintetinis oras (grynumas < 1 ppm C₁ ekvivalento ≤ 1 ppm CO, ≤ 400 ppm CO₂ $\leq 0,1$ ppm NO); deguonies yra 18-21 % tūrinio kiekio,
 - angliavandenilių analizatoriaus kuro dujos (40 % \pm 2 % vandenilio ir likutinis helis, turintis mažiau kaip 1 ppm C₁ ekvivalento angliavandenilių, mažiau kaip 400 ppm CO₂),
 - ne mažesnio kaip 99,5 % grynumo propanas (C₃H₈),
 - ne mažesnio kaip 98 % grynumo butanas (C₄H₁₀),
 - ne mažesnio kaip 98 % grynumo azotas (N₂).
- 4.8.2. Turi būti prieinamos kalibracinės dujos ir matuojamasis mišinys, kuriuose yra propano (C₃H₈) ir išgrynintojo sintetinio mišinio. Tikrosios kalibracinių dujų vertės nuo nurodytųjų neturi skirtis daugiau kaip ± 2 % Taikant dujų dozatorių gautų atskiestų dujų tikslumas nuo tikrosios vertės neturi skirtis daugiau kaip ± 2 % 1 priedėlyje nurodytą koncentraciją taip pat galima gauti taikant dujų dozatorių, kai sintetinis oras naudojamas kaip atskiedžiamosios dujos.

4.9. **Papildoma įranga**

4.9.1. Absoliutinė drėgmė bandymų atlikimo vietoje turi būti išmatuota ne mažesniu kaip $\pm 5\%$ tikslumu.

5. BANDYMO ATLIKIMO METODIKA

5.1. **Bandymo paruošimas**

5.1.1. Transporto priemonė prieš bandymą mechaniškai parengiama taip:

- transporto priemonės dujų išmetimo sistema turi būti sandari,
- prieš bandymo pradžią transporto priemonę galima nuvalyti garais,
- jeigu pasirenkama galimybė apkrauti benzino filtrą (5.1.5 punktas), transporto priemonės degalų bake turi būti įrengtas temperatūros jutiklis, leidžiantis temperatūrą išmatuoti viduriniame degalų taške, kai į degalų baką pripilta 40 % bako talpos degalų,
- kad iš degalų bako būtų išleisti visi degalai, prie degalų sistemos galima prijungti papildomas arba jungiamąsias įtaisų detales. Šiuo tikslu modifikuoti bako korpusą nebūtina,
- kad būtų atsižvelgta į angliavandenilių garavimą tik iš transporto priemonės degalų sistemos, gamintojas gali pasiūlyti bandymo atlikimo metodiką.

5.1.2. Transporto priemonė nuvaroma į bandymo vietą, kurioje oro temperatūra yra 290-303 °K (20-30 °C).

5.1.3. Patikrinamas filtro (-ų) senėjimas. Tai gali būti padaryta įrodant, kad filtras buvo naudojamas transporto priemonei nuvažiavus ne mažiau kaip 3 000 km. Jeigu tas įrodymas nepateikiamas, taikoma toliau nurodyta metodika. Kai transporto priemonėje įrengta iš kelių filtrų sudaryta sistema, kiekvienam filteriui ta metodika taikoma atskirai.

5.1.3.1. Filtras išimamas iš transporto priemonės. Ypač turi būti kreipiamas dėmesys, kad nebūtų pažeistos sudedamosios degalų sistemos dalys ir jos sandarumas.

5.1.3.2. Patikrinama filtro masė.

5.1.3.3. Filtras sujungiamas su degalų baku, galima su išoriniu, į kurį ne daugiau kaip 40 % bako talpos pripilama etaloninių degalų.

5.1.3.4. Degalų temperatūra degalų bake turi būti 283-287 °K (10-14 °C).

5.1.3.5. Degalų bakas (išorinis) iššildomas nuo 288 °K iki 318 °K (15-45 °C) (temperatūra 1 °C padidėja kas 9 minutes).

5.1.3.6. Jeigu filtras prisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo pirmiau, negu degalų bako temperatūra pakyla iki 318 °K (45 °C), šilumos šaltinį galima išjungti. Tada filtras pasveriamas. Jeigu degalų baką iššildant iki 318 °K (45 °C) filtras neprisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo, 5.1.3.3 punkte aprašyta metodika taikoma tol, kol filtras prisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo.

5.1.3.7. Ar filtras prisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo, galima patikrinti pagal šio priedo 5.1.5 ir 5.1.6 punktus arba taikant kitą ėminių ėmimo ir analizės įrangą, su kuria galima nustatyti angliavandenilių išgaravimą iš filtro, kai jis prisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo.

5.1.3.8. Filtras turi būti valomas 25 ± 5 litrais per minutę pučiamu išmetamų teršalų kiekį nustatančios laboratorijos oru tol, kol absorbento sluoksnio tūris pasikeičia 300 kartų.

5.1.3.9. Patikrinama filtro masė.

5.1.3.10. 5.1.3.4-5.1.3.9 punktuose paminėti veiksmai turi būti pakartoti devynis kartus. Bandymą galima nutraukti anksčiau, užbaigus ne mažiau kaip tris sendinimo ciklus, jeigu filtro masė po paskutinio ciklo nusistovi.

5.1.3.11. Iš degalų sistemos garuojančių degalų filtras iš naujo prijungiamas, ir transporto priemonė parengiama įprastai eksploatuoti.

5.1.4. Vienas iš 5.1.5 ir 5.1.6 punktuose nurodytų metodų turi būti taikomas iš degalų sistemos garuojančių degalų filteriui parengti. Kai transporto priemonėje įrengti sudedamieji filtrai, kiekvienas filtras turi būti kondicionuojamas atskirai.

5.1.4.1. Iš filtro išgaruojantys angliavandeniliai išmatuojami tam, kad būtų nustatytas taškas, kuriame įvyksta sugeriamosios medžiagos prasiveržimas.

Filtro prisotinimas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo šiuo atveju apibrėžiamas kaip taškas, kuriame suvestinė išgaravusių angliavandenilių masė lygi 2 gramams.

5.1.4.2. Filtro prisotinimą iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo galima nustatyti taikant atitinkamai 5.1.5 ir 5.1.6 punktuose aprašytą teršalų išgaravimo matavimo gaubtą. Filtro prisotinimą iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo taip pat galima nustatyti naudojant pagalbinį angliavandenilių garavimo iš degalų sistemos filtrą, prijungtą už transporto priemonės filtro. Prieš apkrovimą pagalbinis filtras turi būti gerai išvalytas sausuojant oru.

- 5.1.4.3. Prieš pat bandymo pradžią matavimo kamera keletą minučių turi būti prapučiamą oru, kol joje nusistovės stabilus fonas. Tuo pačiu metu turi būti įjungtas (-i) kameros orą maišantis (-ys) ventiliatorius (-iai).
- Prieš pat bandymo pradžią angliavandenilių analizatoriui turi būti nustatytas nulis ir matavimo aprėptis.
- 5.1.5. *Filtro apkrova, kol šildomas filtras prisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo*
- 5.1.5.1. Degalai iš transporto priemonės degalų bako (-ų) išpilami per degalų bako išpylimo angą (-as). Degalai turi būti išpilti taip, kad transporto priemonėje įrengti angliavandenilių garavimo iš degalų sistemos kontrolės įtaisai neįprastu būdu nebūtų prapūsti oru arba apkrauti. Kad to reikalavimo būtų laikomasi, paprastai pakanka atsukti degalų bako dangtį.
- 5.1.5.2. Į degalų baką (-us) vėl įpilama tiek bandymo degalų, kurių temperatūra yra 283-287 °K (10-14 °C), kad būtų užpildyta 40 % ± 2 % normalios to degalų bako talpos. Įpylus degalų, galima užsukti degalų bako (-ų) dangtį (-ius).
- 5.1.5.3. Per 1 valandą nuo to momento, kai į degalų baką įpilama degalų, transporto priemonė išjungus variklį turi būti pastatyta į gaubtą, kuriame matuojamas angliavandenilių garavimas iš degalų sistemos. Degalų bako temperatūros jutiklis sujungiamas su temperatūros registravimo sistema. Šilumos šaltinis turi būti tinkamai padėtas atsižvelgiant į degalų baką (-us) ir sujungtas su temperatūros valdikliu. Šilumos šaltinis apibrėžtas 4.4 punkte. Jei tai yra transporto priemonės, turinčios daugiau kaip vieną degalų baką, visi degalų bakai turi būti šildomi pagal toliau pateiktą aprašymą. Bakų temperatūra neturi skirtis daugiau kaip ± 1, 5 °K.
- 5.1.5.4. Degalus galima įšildyti iki pradinės paros temperatūrų ciklo temperatūros, kuri yra 293 °K (20 °C) ± 1 °K.
- 5.1.5.5. Kai degalai įšyla bent iki 292 °K (19 °C) temperatūros, nedelsiant turi būti atlikti tokie veiksmai: valomąjį orą pučiantis pūstuvus turi būti išjungtas; gaubto durys uždaromos ir užsandarinamos; gaubte išmatuojamas angliavandenilių lygis.
- 5.1.5.6. Kai degalų bako esantys degalai įšyla iki 293 °K (20 °C) temperatūros, prasideda tiesinis 15 °K (15 °C) ilumos susidarymas. Degalai turi būti šildomi taip, kad degalų temperatūra šildymo metu toliau nurodytą funkciją atitiktų ± 1, 5 °K. Šilumos susidarymo ir temperatūros didėjimo trukmė registruojama.

$$T_r = T_0 + 0,2333 \times t,$$

čia:

T_r = būtina temperatūra (K);

T_0 = pradinė temperatūra (K);

t = laikas nuo šilumos susidarymo degalų bako pradžios (minutėmis).

- 5.1.5.7. Kai tik filtras prisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo arba kai degalai įšyla iki 308 °K (35 °C) temperatūros, atsižvelgiant į tai, kurį parametą galima taikyti pirmiau, šilumos šaltinis išjungiamas, gaubto durys atidaromos ir transporto priemonės degalų bako dangtelis (-iai) atsukamas. Jeigu degalams įšilus iki 308 °K (35 °C) temperatūros filtras iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo neprisotinamas, šilumos šaltinis iš transporto priemonės pašalinamas, transporto priemonė išvaroma iš gaubto, naudojamo angliavandenilių garavimui iš degalų sistemos nustatyti, ir visi 5.1.7 punkte nustatyti veiksmai kartojami tol, kol filtras prisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo.
- 5.1.6. *Filtro apkrova butanu, kol filtras prisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo*
- 5.1.6.1. Jeigu filtro prisotinimui iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo nustatyti (žr. 5.1.4.2 punktą) naudojamas gaubtas, transporto priemonė išjungus variklį turi būti pastatyta į angliavandenilių garavimui iš degalų sistemos nustatyti naudojamą gaubtą.
- 5.1.6.2. Garuojančių iš degalų sistemos angliavandenilių filtras turi būti parengtas prisotinimui. Filtras iš transporto priemonės neturi būti išimtas, jeigu priėjimas prie to filtro, kai jis yra įprastoje vietoje, neapribotas taip, kad prisotinimą pakankamai galima atlikti tik išėmus filtrą iš transporto priemonės. Išimant filtrą ypač turi būti žiūrima, kad nebūtų apgadintos sudedamosios filtro dalys ir pažeistas degalų sistemos vientisumas.
- 5.1.6.3. Filtras 40 g per valandą greičiu prisotinamas mišinio, kurio 50 % tūrio sudaro butanas ir 50 % — azotas.
- 5.1.6.4. Kai tik filtras prisotinamas iki sugeriamos medžiagos prasiveržimo, garų šaltinis turi būti išjungtas.
- 5.1.6.5. Tada garuojančių iš degalų sistemos angliavandenilių filtras turi būti vėl prijungtas ir transporto priemonė parengiama taip, kad ją būtų galima eksploatuoti esant įprastoms sąlygoms.
- 5.1.7. *Degalų išpylimas ir įpylimas*
- 5.1.7.1. Degalai iš transporto priemonės (-ių) degalų bako (-ų) išpilami pro išpylimo angą (-as). Degalai turi būti išpilti taip, kad transporto priemonėje įrengtas angliavandenilių garavimo kontrolės įtaisas nebūtų prapučiamas oru nesilaikant reikalavimų arba nebūtų prisotinamas ne pagal reikalavimus. Kad tų reikalavimų būtų laikomasi, paprastai užtenka atsukti degalų bako dangtelį.

- 5.1.7.2. Į degalų baką (-us) $40 \pm 2\%$ įprastos jo (jų) talpos vėl įpilama bandymo degalų, kurių temperatūra yra $291\text{ °K} \pm 8\text{ °K}$ ($18 \pm 8\text{ °C}$). Įpylus degalus, transporto priemonės degalų bako dangtelis (-iai) turi būti užsuktas (-i).
- 5.2. **Transporto priemonės kondicionavimas važiavimo ciklu**
- 5.2.1. Po valandos, kai užbaigiamas filtro prisotinimas pagal 5.1.5 arba 5.1.6 punktą, transporto priemonė užvaroma ant būgninio važiuoklės stendo ir jai taikomos III priede nurodyto I bandymo tipo 1 ir 2 važiavimo ciklo dalys. Taikant tas dalis, išmetamųjų dujų ėminiai nėra imami.
- 5.3. **Stabilios transporto priemonės būklės užtikrinimas**
- 5.3.1. Pabaigus transporto priemonės parengimą bandymui pagal 5.2.1 punktą, variklio dangtis per 5 minutes turi būti sandariai uždarytas, transporto priemonė nuvaryta nuo būgninio važiuoklės stendo ir pastatyta toje vietoje, kurioje ji bus laikoma tol, kol bus užtikrinta stabili jos būklė. Transporto priemonė stabilios transporto priemonės būklės užtikrinimo vietoje laikoma ne trumpiau kaip 12 valandų ir ne ilgiau kaip 36 valandas. To laikymo laiko pabaigoje variklio alyvos ir aušinimo skysčio temperatūra turi pasidaryti tokia pat kaip transporto priemonės laikymo vietos arba nuo jos neturi skirtis daugiau kaip $\pm 3\text{ °K}$.
- 5.4. **Dinamometro bandymas**
- 5.4.1. Užbaigus stabilios transporto priemonės būklės užtikrinimo ciklą, transporto priemonei taikomas visas III priede aprašytas I tipo bandomasis važiavimas (šalto variklio, važiavimo mieste ir užmiestyje bandymai). Tada variklis išjungiamas. Atliekant minėtus veiksmus, išmetamųjų dujų ėminių galima imti, tačiau gautų jų rezultatų negalima naudoti, jei siekiama gauti tipo patvirtinimą atsižvelgiant į išmetamąsias dujas.
- 5.4.2. Baigus 5.4.1 punkte nurodytą I tipo bandomąjį važiavimą, per 2 minutes transporto priemonei pradedamas taikyti kitas jos parengimo bandymui ciklas, sudarytas iš I tipo bandymo vieno važiavimo mieste ciklo (karšto variklio paleidimas). Tada variklis vėl išjungiamas. Atliekant minėtus veiksmus, išmetamųjų dujų ėminiai neimami.
- 5.5. **Bandymas angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros kiekiui nustatyti**
- 5.5.1. Prieš baigiant transporto priemonės parengimo bandymui važiavimą, matavimo kamera keletą minučių turi būti prapučiama oru, kol aplinkos ore nusistovės pastovus angliavandenilių kiekis. Gaubte esantis (-ys) ventiliatorius (-iai) tuo metu taip pat turi būti įjungtas (-i).
- 5.5.2. Angliavandenilių analizatoriui prieš pat bandymą nustatomas nulis ir matavimo aprėptis.
- 5.5.3. Transporto priemonei būgniniu važiuoklės stendu taikomo važiavimo ciklo, kuriuo ji kondicionuojama, pabaigoje variklio dangtis turi būti sandariai uždarytas ir transporto priemonė visiškai atjungiamą nuo bandymo stendo. Tada transporto priemonė, kuo mažiau taikant akseleratoriaus paminą, nuvaroma į matavimo kamerą. Variklis turi būti išjungtas jokiai transporto priemonės daliai dar neatsidūrus matavimo kameroje. Variklio išjungimo laikas yra užregistruojamas angliavandenilių garavimo iš degalų sistemos matavimo duomenų registravimo sistemoje, ir pradedama registruoti temperatūrą. Šiame etape transporto priemonės langai ir bagažinė turi būti atidaryti, jeigu tai iki tol nebuvo padaryta.
- 5.5.4. Transporto priemonė į matavimo kamerą turi būti įstumta arba kitaip įvaryta išjungus jos variklį.
- 5.5.5. Per 2 minutes nuo variklio išjungimo ir 7 minutes nuo būgniniu važiuoklės stendu transporto priemonei taikomo važiavimo ciklo, kai ji kondicionuojama, gaubto durys uždaromos ir užsandarinamos taip, kad būtų nelaidžios dujoms.
- 5.5.6. Sandariai uždarius kameros duris, pradedamas $60 \pm 0, 5$ minučių trukmės angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros bandymo etapas. Išmatuojama angliavandenilių koncentracija, temperatūra ir barometrinis slėgis, kad būtų nustatyti pirminiai $C_{HC, i}$, P_i ir T_i rodmenys angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros bandymui atlikti. Tie skaičiai taikomi išgaruojančių angliavandenilių kiekiui iš degalų sistemos apskaičiuoti (6 punktas). 60 minučių trukmės angliavandenilių garavimui iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros nustatyti etape aplinkos oro temperatūra T gaubte turi būti ne mažesnė kaip 296 °K ir ne didesnė kaip 304 °K .
- 5.5.7. $60 \pm 0, 5$ minučių trukmės bandymo etapo pabaigoje angliavandenilių analizatoriui turi būti nustatytas nulis ir matavimo aprėptis.
- 5.5.8. Kameroje turi būti išmatuota angliavandenilių koncentracija. Taip pat išmatuojama temperatūra ir barometrinis slėgis. Tai yra nusistovėję angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros kiekiui nustatyti bandymo $C_{HC, i}$, P_i ir T_i rodmenys, taikomi atliekant 6 punkto apskaičiavimus.
- 5.6. **Stabilios transporto priemonės būklės užtikrinimas**
- 5.6.1. Transporto priemonė neįjungiant variklio turi būti nustumta arba kitaip nuvaryta į vietą stabiliai transporto priemonės būklei užtikrinti ir tarp bandymo angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros kiekiui nustatyti pabaigos bei bandymo per parą išgaravusių angliavandenilių kiekiui nustatyti toje vietoje laikoma ne trumpiau kaip 6 valandas ir ne ilgiau kaip 36 valandas. Iš pirmiau minėto laiko bent 6 valandas transporto priemonė laikoma stabilios transporto priemonės būklės užtikrinimo vietoje, kurioje temperatūra yra $293\text{ °K} \pm 2\text{ °K}$ ($20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$).

5.7. Bandymas su transporto priemone, kai ji yra veikama pagal paros temperatūros kaitos ciklą kintančia temperatūra

- 5.7.1. Bandomoji transporto priemonė turi būti veikama vienu aplinkos temperatūros, kurios intervalas nurodytas 2 priedėlyje, kaitos ciklu, kai bet kuriuo metu didžiausias leistinasis nuokrypis yra ± 2 °K. Vidutinis leistinasis temperatūros nuokrypis nuo pirmiau minėto temperatūros intervalo, apskaičiuotas taikant absoliučiąsias kiekvieno išmatuoto leistinojo nuokrypio vertes, neturi būti didesnis kaip 1 °K. Aplinkos oro temperatūra turi būti matuojama kiekvieną minutę. Transporto priemonė temperatūra pradeda veikti pagal temperatūros ciklą tada, kai laikas yra $t_{\text{pradžios}} = 0$, kaip apibrėžta 5.7.6 punkte.
- 5.7.2. Keletą minučių prieš bandymo pradžią matavimo kamera turi būti prapučiamą oru, kol joje nusistovės stabilios sudėties aplinkos oras. Tuo metu taip pat turi būti įjungtas (-i) kameroje orą maišantis (-ys) ventiliatorius (-ai).
- 5.7.3. Išjungus bandomosios transporto priemonės variklį, atidarius jos langus ir bagažinę (-es), ta transporto priemonė įvaroma į matavimo kamerą. Orą maišantis (-ys) ventiliatorius (-iai) turi būti sureguliuotas (-i) taip, kad po bandomosios transporto priemonės degalų baku būtų sukurtas ne silpnesnis kaip 8 km/h oro srautas.
- 5.7.4. Angliavandenilių analizatoriui prieš pat bandymą turi būti nustatytas nulis ir matavimo aprėptis.
- 5.7.5. Gaubto durys turi būti uždarytos ir užsandarintos taip, kad būtų nelaidžios dujoms.
- 5.7.6. Per 10 minučių nuo durų uždarymo ir užsandarinimo išmatuojama angliavandenilių koncentracija, temperatūra ir barometrinis slėgis tam, kad būtų nustatyti pirminiai bandymo su transporto priemone, kai ji yra veikama pagal paros temperatūros kaitos ciklą kintančia temperatūra, $C_{\text{HC}, i}$, P_f ir T_f rodmenys. Tai yra momentas, kai laikas $t_{\text{pradžios}} = 0$.
- 5.7.7. Angliavandenilių analizatoriui prieš pat bandymo pabaigą turi būti nustatytas nulis ir matavimo aprėptis.
- 5.7.8. Išmestų teršalų kiekio ėminiai nustojami imti po 24 valandų ± 6 minutės nuo 5.7.6 punkte nurodytos ėminių ėmimo pradžios. Registruojamas praėjęs laikas. Angliavandenilių koncentracija, temperatūra ir barometrinis slėgis išmatuojami tam, kad būtų nustatyti nusistovėję bandymo su transporto priemone, kai ji yra veikama pagal paros temperatūros kaitos ciklą kintančia temperatūra, $C_{\text{HC}, i}$, P_f ir T_f rodmenys, taikomi 6 punkte nurodytam apskaičiavimui atlikti. Tuo apskaičiavimu užbaigiama angliavandenilių garavimo iš degalų sistemos kiekiui nustatyti bandymo atlikimo metodika.

6. APSKAIČIAVIMAS

- 6.1. 5 punkte aprašyti bandymai angliavandenilių garavimo iš degalų sistemos kiekiui nustatyti leidžia apskaičiuoti per laiką, kai transporto priemonė yra veikama pagal paros temperatūros kaitos ciklą kintančia temperatūra, ir per angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros laiką išgaravusių angliavandenilių kiekį. Kiekviename iš tų etapų išgaravusios medžiagos kiekiai apskaičiuojami taikant gaubte išmatuotus pirminę ir galutinę angliavandenilių koncentraciją, temperatūrą ir slėgį bei gryną gaubto tūrį.

Taikoma tokia formulė:

$$M_{\text{HC}} = k \cdot V \cdot 10^{-4} \cdot \left(\frac{C_{\text{HC}, i} \cdot P_f - C_{\text{HC}, i} \cdot P_i}{T_f - T_i} \right) + M_{\text{HC}, \text{isė}} - M_{\text{HC}, i}$$

čia:

M_{HC} = angliavandenilių masė (gramais),

$M_{\text{HC}, \text{isė}}$ = iš gaubto išgaruojančių angliavandenilių masė (gramais), jeigu atliekant bandymą per parą išgaravusių angliavandenilių kiekiui nustatyti naudojami nustatyto tūrio gaubtai,

$M_{\text{HC}, i}$ = į gaubtą patenkančių angliavandenilių masė (gramais), jeigu atliekant bandymą per parą išgaravusių angliavandenilių kiekiui nustatyti naudojami nustatyto tūrio gaubtai,

C_{HC} = gaubte išmatuota angliavandenilių koncentracija (dalimis milijone dalių (tūris) C_1 ekvivalentas),

V = grynas gaubto tūris (m^3), patikslintas atsižvelgiant į transporto priemonės tūrį, kai jos langai ir bagažinė atidaryti. Jeigu transporto priemonės tūris nėra nustatomas, atimamas $1,42 \text{ m}^3$ tūris,

T = aplinkos oro temperatūra kameroje (°K),

P = barometrinis slėgis (kPa),

H/C = vandenilio/anglies santykis,

k = $1,2 (12 + H/C)$,

čia:

i pirminis rodmuo,

f nusistovėjęs rodmuo,

per bandymą su transporto priemone, kai ji yra veikama pagal paros temperatūros kaitos ciklą kintančia temperatūra, nustatant išgaravusių angliavandenilių kiekį tariama, kad H/C yra 2,33,

nustatant angliavandenilių garavimo iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros kiekį tariama, kad H/C yra 2,20.

6.2. Bendrieji bandymo rezultatai

Tariama, kad bendras iš transporto priemonės išgaravusių angliavandenilių kiekis turi būti:

$$M_{\text{bendra}} = M_{\text{DI}} + M_{\text{HS}}$$

čia:

M_{bendra} = bendra iš transporto priemonės išgaravusių angliavandenilių masė (gramais),

M_{DI} = per bandymą su transporto priemone, kai ji yra veikiamą pagal paros temperatūros kaitos ciklą kintančia temperatūra, išgaravusių angliavandenilių masė (gramais),

M_{HS} = angliavandeniliams garuojant iš karšto variklio karbiuratoriaus plūdės kameros išgaravusių angliavandenilių masė (gramais).“

1 priedėlis

35. 1 ir 2 punktai pakeičiami ir išdėstomi taip:

„1. KALIBRAVIMO DAŽNIS IR KALIBRAVIMO METODAI

1.1. Visa įranga turi būti sukalibruota prieš pirmąjį jos panaudojimą, o paskui kalibruojama taip dažnai, kaip tą daryti yra būtina, ir visais atvejais – prieš mėnesį iki tipo patvirtinimo bandymo. Taikytini kalibravimo metodai aprašyti šiame priedėlyje.

1.2. Paprastai turi būti taikomas temperatūros intervalas, kuris nurodytas pirmas. Laužtiniuose skliausteliuose nurodytą temperatūros intervalą taip pat galima taikyti kaip alternatyvą.

2. GAUBTO KALIBRAVIMAS

2.1. Pirminis vidinio gaubto tūrio nustatymas

2.1.1. Prieš pradėdant naudoti kamerą toliau nurodytu būdu turi būti nustatytas vidinis jos tūris. Tiksliai išmatuojami vidiniai kameros matmenys atsižvelgiant į visus nelygumus, pvz., tvirtinamuosius statramsčius.

Jei tai yra kintamo tūrio gaubtai, nustatytas tokio gaubto tūris turi būti užfiksuotas, kad jis nesikeistų, kai kintamo tūrio gaubtas laikomas aplinkos oro temperatūrai esant 303 °K (30 °C) [302 °K (29 °C)]. Tą vardinį tūrį turi būti įmanoma atkurti ± 0, 5 % tikslumu tos vertės, apie kurią buvo pranešta.

2.1.2. Grynas vidinis tūris nustatomas iš vidinio kameros tūrio atėmus 1,42 m³. Atitinkamai vietoje 1,42 m³ galima imti bandomosios transporto priemonės, kai jos langai ir bagažinė atidaryti, tūrį.

2.1.3. Kamera turi būti patikrinta pagal 2.3 punktą. Jeigu propano masė įleistų dujų masės neatitinka ± 2 %, reikia imtis pataisomojo pobūdžio veiksmų.

2.2. Foninių kameroje išgaruojančių medžiagų kiekio nustatymas

Tais veiksmis nustatoma, kad kameroje nėra jokių didelį angliavandenilių kiekį išskiriančių medžiagų. Patikra turi būti atlikta prieš pradėdant naudoti gaubtą, jame atlikus kokius nors veiksmus, galinčius turėti įtakos foniniam išgaruojančių medžiagų kiekiui, ir ne rečiau kaip kartą per metus.

2.2.1. Kintamo tūrio gaubtus galima naudoti taip nustatytus, kad jų tūris būtų užfiksuotas arba neužfiksuotas pagal 2.1.1 punktą. Per toliau nurodytą 4 valandų laikotarpį turi būti išlaikyta nekintanti 308 °K ± 2 °K (35 °C ± 2 °C) [309 °K ± 2 °K (36 °C ± 2 °C)] aplinkos oro temperatūra.

2.2.2. Nustatyto tūrio gaubtai turi būti naudojami su uždarytomis oro srauto įleidimo ir išleidimo angomis. Per toliau nurodytą 4 valandų laikotarpį turi būti išlaikyta nekintanti 308 °K ± 2 °K (35 °C ± 2 °C) [309 °K ± 2 °K (36 °C ± 2 °C)] aplinkos oro temperatūra.

2.2.3. Iki 4 valandų laikotarpio, kai bus imami foninių išgaruojančių medžiagų ėminiai, likus 12 valandų, gaubtą galima sandariai uždaryti ir įjungti maišomąjį ventiliatorių.

2.2.4. Analizatorius (jeigu būtina) turi būti sukalibruotas, tada jam nustatomas nulis ir matavimo aprėptis.

2.2.5. Gaubtas oru turi būti prapučiamas tol, kol bus užregistruotas stabilus angliavandenilių rodmuo, ir maišomasis ventiliatorius išjungiamas, jei tai dar nebuvo padaryta.

- 2.2.6. Tada kamera sandariai uždaroma ir išmatuojama foninių angliavandenilių koncentracija, temperatūra ir barometrinis slėgis. Tai yra pirminiai $C_{HC, i}$, P_i ir T_i rodmenys, taikomi gaubto fonui apskaičiuoti.
- 2.2.7. Leidžiama, kad nedarinėjamas gaubtas su įjungtu maišomuoju ventiliatoriumi būtų laikomas 4 valandas.
- 2.2.8. Tam laikui pasibaigus, tuo pačiu analizatoriumi kameroje išmatuojama angliavandenilių koncentracija. Taip pat išmatuojama temperatūra ir barometrinis slėgis. Tai yra nusistovėję $C_{HC, f}$, P_f ir T_f rodmenys.
- 2.2.9. Angliavandenilių masės pokytis atliekant bandymą gaubte turi būti apskaičiuotas pagal 2.4 punktą ir neturi būti didesnis kaip 0,05 g.

2.3. Kameros kalibravimas ir angliavandenilių sulaikymo kameroje bandymas

Kameros kalibravimu ir angliavandenilių sulaikymo kameroje bandymu numatoma patikrinti pagal 2.1 punktą apskaičiuotą tūrį ir išmatuoti bet kokio nuotėkio spartą. Gaubto nuotėkio sparta turi būti nustatoma pradedant gaubtą eksploatuoti, gaubte užbaigus kokias nors operacijas, galinčias turėti įtakos gaubto sandarumui, ir po to bent kas mėnesį. Jeigu šešios nuoseklios mėnesinės sulaikymo patikros buvo užbaigtos sėkmingai — nereikėjo imtis pataisomojo pobūdžio veiksmų, paskui gaubto nuotėkio spartą galima nustatyti kartą per ketvirtį tol, kol nebus būtina imtis pataisomojo pobūdžio veiksmų.

- 2.3.1. Gaubtas oru turi būti prapučiamas tol, kol bus užtikrinta stabili angliavandenilių koncentracija. Maišomasis ventiliatorius įjungiamas, jeigu tai dar nebuvo padaryta. Angliavandenilių analizatoriui nustatomas nulis, prireikus jis kalibruojamas ir jam nustatoma matavimo aprėptis.
- 2.3.2. Kintamo tūrio gaubtai turi būti nustatyti taip, kad gaubto tūris būtų vardinis. Nustatyto tūrio gaubtuose oro išleidimo ir įleidimo angos turi būti uždarytos.
- 2.3.3. Aplinkos temperatūros kontrolės sistema įjungiamas (jeigu ji dar nebuvo įjungta) ir sureguliuojama taip, kad pirminė temperatūra būtų 308 °K (35 °C) [309 °K (36 °C)].
- 2.3.4. Kai gaubte nusistovi 308 °K ± 2 °K (35 °C ± 2 °C) [309 °K ± 2 °K (36 °C ± 2 °C)] temperatūra, gaubtas sandariai uždaromas ir išmatuojama foninė koncentracija, temperatūra ir barometrinis slėgis. Tai yra pirminiai $C_{HC, i}$, P_i ir T_i rodmenys, taikomi kalibruojant gaubtą.
- 2.3.5. Į gaubtą įleidžiami maždaug 4 gramai propano. Propano masė turi būti išmatuota taip, kad paklaida ir matavimo tikslumas būtų ± 0, 2 % išmatuotos vertės.
- 2.3.6. 5 minutes palaukiama, kol kameros dujos susimaišys, o tada išmatuojama angliavandenilių koncentracija, temperatūra ir barometrinis slėgis. Tai yra nusistovėję $C_{HC, f}$, P_f ir T_f rodmenys, taikomi kalibruojant gaubtą, bei pirminiai $C_{HC, i}$, P_i ir T_i rodmenys, taikomi atliekant sulaikymo patikrą.
- 2.3.7. Naudojant pagal 2.3.4 ir 2.3.6 punktus užregistruotus rodmenis ir taikant 2.4 punkte pateiktą formulę apskaičiuojama propano masė gaubte. Ta masė turi būti ± 0, 2 % pagal 2.3.5 punktą išmatuotos propano masės.
- 2.3.8. Jei tai yra kintamo tūrio gaubtai, nuo fiksuoto vardinio tūrio jie turi būti atjungti. Jei tai yra nustatyto tūrio gaubtai, išleidžiamo ir įleidžiamo oro angos turi būti atidarytos.
- 2.3.9. Gaubtą sandariai uždarius, per 15 minučių pagal 2 priedėlyje nurodytą temperatūros intervalą (alternatyvų intervalą) pradedamas taikyti 24 valandas trunkantis aplinkos oro temperatūros nuo 308 °K (35 °C) iki 293 °K (20 °C), vėl iki 308 °K (35 °C) [308,6 °K (35,6 °C) iki 295,2 °K (22,2 °C)] ir tada vėl iki 308,6 °K (35,6 °C) ciklas. (Leistinieji nuokrypiai nurodyti VI priedo 5.7.1 punkte).
- 2.3.10. Baigus 24 valandas trunkantį temperatūros taikymo ciklą, išmatuojama ir užregistruojama galutinė angliavandenilių koncentracija, temperatūra ir barometrinis slėgis. Tai yra nusistovėję $C_{HC, f}$, P_f ir T_f rodmenys, taikomi atliekant angliavandenilių sulaikymo bandymą.
- 2.3.11. Taikant 2.4 punkte pateiktą formulę, pagal rodmenis, užregistruotus pagal 2.3.10 ir 2.3.6 punktus, apskaičiuojama angliavandenilių masė. Ta apskaičiuota angliavandenilių masė nuo pagal 2.3.7 punktą apskaičiuotos masės negali skirtis daugiau kaip 3 %.

2.4. Apskaičiavimai

Apskaičiuotas grynosios angliavandenilių masės pokytis gaubte naudojamas kameros foniniam angliavandenilių kiekiui ir nuotėkio spartai nustatyti. Pirminiai ir nusistovėję angliavandenilių koncentracijos, temperatūros ir barometrinio slėgio rodmenys naudojami toliau pateiktoje masės pokyčio apskaičiavimo formulėje.

$$M_{HC} = k \cdot V \cdot 10^{-4} \cdot \left(\frac{C_{HC,i} \cdot P_f}{T_f} - \frac{C_{HC,i} \cdot P_i}{T_i} \right) + M_{HC,i} - M_{HC,f}$$

čia:

M_{HC} = angliavandenilių masė gramais,

$M_{HC, išėjimo}$ = iš gaubto išgaruojančių angliavandenilių masė (gramais), jeigu atliekant bandymą per parą išgaravusių angliavandenilių kiekiui nustatyti naudojami nustatyto tūrio gaubtai,

$M_{HC, i}$ = į gaubtą patenkančių angliavandenilių masė (gramais), jeigu atliekant bandymą per parą išgaravusių angliavandenilių kiekiui nustatyti naudojami nustatyto tūrio gaubtai,

C_{HC} = gaubte išmatuota angliavandenilių koncentracija (anglies dalimis milijone dalių (NB: ppm anglies = ppm propano × 3)),

V = pagal 2.1.1 punktą išmatuotas gaubto tūris (m³),

T = aplinkos temperatūra gaubte (°K),

P = barometrinis slėgis (kPA),

k = 17,6;

čia:

i pirminis rodmuo,

f nusistovėjęs rodmuo.“

2 priedėlis

36. Pridedamas toks naujas 2 priedėlis:

„2 priedėlis

Gaubtui kalibruoti ir per parą išgaravusių angliavandenilių kiekio nustatymo bandymui atlikti taikomas aplinkos temperatūros paros intervalas

Gaubtui kalibruoti pagal 1 priedėlio 1.2 ir 2.3.9 punktus taikomas alternatyvus aplinkos temperatūros paros intervalas

Laikas (valandomis)		Temperatūra (°C)
kalibravimas	bandymas	
16	0	20
17	1	20,2
18	2	20,5
19	3	21,2
20	4	23,1
21	5	25,1
22	6	27,2
23	7	29,8
24	8	31,8
0	9	33,3
1	10	34,4
2	11	35
3	12	34,7
4	13	33,8
5	14	32
6	15	30
7	16	28,4
8	17	26,9
9	18	25,2
10	19	24
11	20	23
12	21	22
13	22	20,8
14	23	20,2
15	24	20

Laikas (valandomis)	Temperatūra (°C)
0	35,6
1	35,3
2	34,5
3	33,2
4	31,4
5	29,7
6	28,2
7	27,2
8	26,1
9	25,1
10	24,3
11	23,7
12	23,3
13	22,9
14	22,6
15	22,2
16	22,5
17	24,2
18	26,8
19	29,6
20	31,9
21	33,9
22	35,1
23	35,4
24	35,6

VII PRIEDAS

37. Pridedamas toks naujas VII priedas:

„VII PRIEDAS

VI TIPO BANDYMAS

(Vidutinio pro išmetimo vamzdį po šalto variklio paleidimo, esant žemai aplinkos oro temperatūrai, išmetamo anglies monoksido ir angliavandenilių kiekio patikrinimas)

1. ĮVADAS

Šis priedas taikomas tik transporto priemonėms, turinčioms kibirkštinio uždegimo variklius. Jame aprašyta I priedo 5.3.5 punkte apibrėžtam VI tipo bandymui, kuriuo patikrinamas išmetamo anglies monoksido ir išmetamų angliavandenilių kiekis esant žemai aplinkos oro temperatūrai, atlikti reikalinga įranga ir to bandymo atlikimo metodika. Šiame priede aptartos tokios temos:

- 1) įrangai keliami reikalavimai;
- 2) bandymo sąlygos;
- 3) bandymo atlikimo metodika ir duomenims keliami reikalavimai.

2. BANDYMUI KELIAMI REIKALAVIMAI

2.1. Santrauka

2.1.1. Šiame punkte apibūdinama įranga, reikalinga, kai yra žema aplinkos oro temperatūra, bandymui su kibirkštinio uždegimo variklius turinčiomis transporto priemonėmis atlikti, kad būtų nustatytas išleidžiamų išmetamųjų dujų kiekis. Reikalinga įranga ir specifikacijos, jeigu VI tipo bandymui nenustatyti konkretūs reikalavimai, atitinka III priede (su priedėliais) nustatytus I tipo bandymo reikalavimus. 2.2.–2.6 punktuose aprašyti esant žemai aplinkos temperatūrai atliekamam VI tipo bandymui taikomi leistinieji nuokrypiai.

2.2. Būgninis važiuoklės stendas

2.2.1. Taikomi III priedo 4.1 punkto reikalavimai. Dinamometras turi būti sureguliuotas taip, kad būtų sumodeliuotas transporto priemonės eksploatavimas esant 266 °K (- 7 °C) temperatūrai. Tą sureguliovimą galima atlikti atsižvelgiant į kelio apkrovos jėgos profilį esant 266 °K (- 7 °C) temperatūrai. Arba pagal III priedo 3 priedėlį nustatytą riedėjimo pasipriešinimą galima sumažinti 10 %, kol transporto priemonė važiuoja su išjungta pavara. Techninės priežiūros centras gali patvirtinti kitus metodus, taikytinus riedėjimo pasipriešinimui nustatyti.

2.2.2. Dinamometrui kalibruoti taikomos III priedo 2 priedėlio nuostatos.

2.3. Ėminių ėmimo sistema

2.3.1. Taikomos III priedo 4.2 punkto ir III priedo 5 priedėlio nuostatos. 5 priedėlio 2.3.2 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip: „Vamzdžių konfigūracija, nustatyto tūrio ėmiklio pralaidumas ir temperatūra bei konkretus skiedžiamojo oro drėgnis (to oro drėgnis, palyginti su oro, kuris iš tam tikro šaltinio tiekiamas į degimo zoną, drėgniu, gali būti kitoks) turi būti reguliuojami taip, kad sistemoje vanduo beveik nesi-kondensuotų (pakanka, kad beveik visose transporto priemonėse pralaidumas būtų 0,142-0,165 m²/s).“

2.4. Analizės įranga

2.4.1. Taikomos III priedo 4.3 punkto nuostatos, tačiau tik atliekant bandymus anglies monoksido, anglies dioksido ir angliavandenilių kiekiui nustatyti.

2.4.2. Kalibruojant analizės įrangą, taikomos III priedo 6 priedėlio nuostatos.

2.5. Dujos

2.5.1. Taikomos III priedo 4.5 punkto nuostatos, jeigu jos yra tinkamos.

2.6. Papildoma įranga

2.6.1. Tūrio, temperatūros, slėgio ir drėgnio matavimo įrangai taikomos III priedo 4.4 ir 4.6 punktų nuostatos.

3. BANDYMO ATLIKIMO SEKA IR DEGALAI

3.1. Bendrieji reikalavimai

3.1.1. VII.1 paveiksle pateikta bandymo atlikimo seka nurodo veiksmus, kuriuos reikia atlikti VI tipo bandymo metu. Vidutinė aplinkos temperatūra, veikianti bandomąją transporto priemonę, turi būti 266 °K (- 7 °C) ± 3 °K, neturi:

būti mažesnė kaip 260 °K (– 13 °C) ir didesnė kaip 272 °K (– 1 °C).

Temperatūra ilgiau kaip 3 minutes iš eilės:

negali būti mažesnė kaip 263 °K (– 10 °C) ir didesnė kaip 269 °K (– 4 °C).

- 3.1.2. Bandymo kameros temperatūra, kontroliuojama per bandymą, turi būti matuojama aušinimo ventiliatoriaus pučiamo oro sraute (šio priedo 5.2.1 punktas). Pateikiama aplinkos temperatūra turi būti aritmetinis bandymo kameros temperatūrų, išmatuotų vienodais laiko tarpais, ne ilgesniais kaip 1 minutė, vidurkis.

3.2. **Bandymo atlikimo metodika**

Pagal III priedo 1 priedėlio III.1.1 paveikslą pirmoji transporto priemonės važiuojamųjų bandymų mieste ciklo dalis yra sudaryta iš keturių paprastų transporto priemonės važiuojamųjų bandymų mieste ciklų, kurie kartu sudaro užbaigtą pirmosios dalies ciklą.

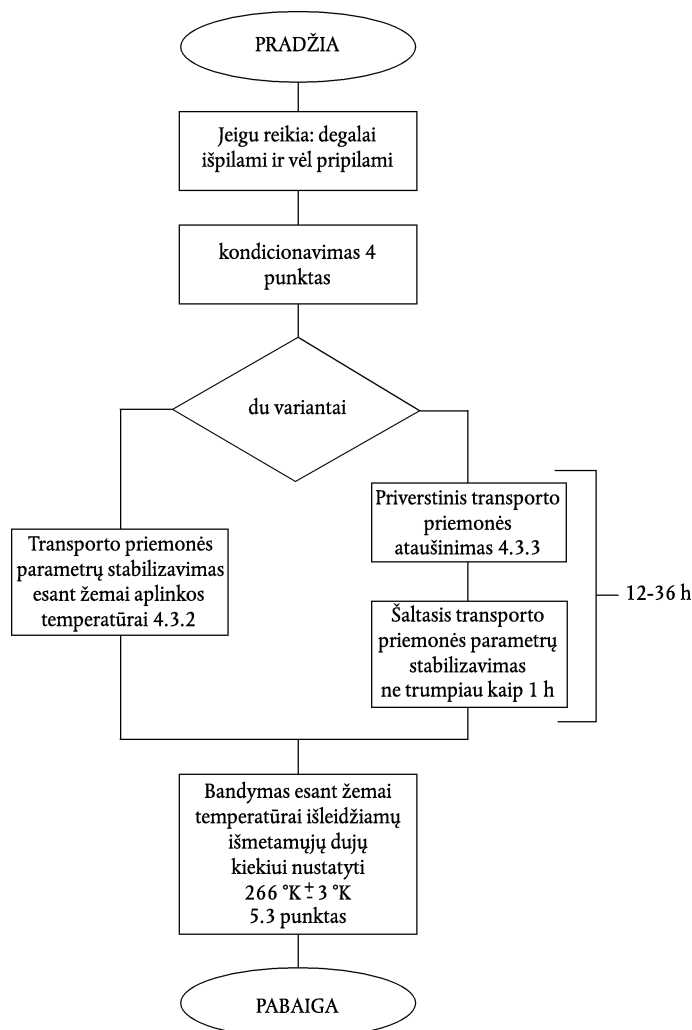
- 3.2.1. Variklis turi būti paleistas, mėginiai pradėti imti ir pirmasis ciklas atliktas pagal III.1.2 lentelę ir III.1.2 paveikslą.

3.3. **Pasirengimas bandymui**

- 3.3.1. Bandomajai transporto priemonei taikomos III priedo 3.1 punkto nuostatos. Dinamometru nustatant lygiavertę inercinę masę, taikomos III priedo 5.1 punkto nuostatos.

VII.1 paveikslas

Bandymo esant žemai aplinkos temperatūrai atlikimo metodika



3.4. **Bandymo degalai**

- 3.4.1. Naudojamų bandymo degalų specifikacijos turi atitikti IX priedo 3 punkto nuostatas. Gamintojas gali naudoti IX priedo 1 punkte nurodytus degalus.

4. TRANSPORTO PRIEMONĖS KONDICIONAVIMO PRIEŠ BANDYMĄ TARPSNIS

4.1. **Santrauka**

- 4.1.1. Siekiant užtikrinti bandymo išmetamų teršalų kiekiui nustatyti pakartojamumą, bandymo transporto priemonės turi būti kondicionuojamos vienodu metodu. Transporto priemonės kondicionavimas – tai parengiamasis važiavimo ciklas, kuris taikoms būgniniu važiuoklės stendu, o po to prieš bandymą išmetamų teršalų kiekiui nustatyti pagal 4.3 punktą užtikrinama stabili transporto priemonės būklė.

4.2. **Kondicionavimo prieš bandymą tarpsnis**

- 4.2.1. Į degalų baką (-us) turi būti pripilta nurodytų bandymo degalų. Jeigu degalų bako (-uose) esantys degalai 3.4.1 punkto specifikacijų neatitinka, tuos degalus iš degalų bako (-ų) reikia išpilti. Bandymo degalų temperatūra turi būti 289 °K (+ 16 °C) arba mažesnė. Atliekant pirmiau minėtus veiksmus garantuojančių teršalų kontrolės sistema neturi būti nei neįprastu būdu prapučiamą oru, nei apkraunama ne pagal reikalavimus.
- 4.2.2. Transporto priemonė nuvaroma į bandymo kamerą pastatoma ant būgninio važiuoklės stendo.
- 4.2.3. Transporto priemonės kondicionavimo prieš bandymą tarpsnis sudarytas iš III priedo 1 priedėlio, III.1.1 paveikslą pirmosios ir antrosios dalių važiavimo ciklo. Gamintojo prašymu per kibirkštinio uždegimo variklį turinčių transporto priemonių kondicionavimą prieš bandymą galima taikyti vieną I dalies ir du II dalies važiavimo ciklus.
- 4.2.4. Bandymo kameros temperatūra kondicionavimo metu turi būti gana vienoda ir neturi viršyti 303 °K (30 °C).
- 4.2.5. Varančiųjų ratų padangų slėgis turi būti nustatytas pagal III priedo 5.3.2 punkto nuostatas.
- 4.2.6. Kai baigiasi transporto priemonės kondicionavimo prieš bandymą tarpsnis, per 10 minučių jos variklis turi būti išjungtas.
- 4.2.7. Išskirtiniais atvejais, jeigu to prašo gamintojas ir jeigu tą patvirtina techninės priežiūros centras, galima leisti transporto priemonę prieš bandymą kondicionuoti papildomai. Techninės priežiūros centras taip pat gali nustatyti, kad būtina atlikti papildomą kondicionavimą prieš bandymą. Papildomas transporto priemonės kondicionavimas prieš bandymą yra sudarytas iš pirmosios dalies ciklo vienos arba daugiau važiavimo atkarpų, kaip aprašyta III priedo 1 priedėlyje. Tas papildomas transporto priemonės kondicionavimas prieš bandymą turi būti aprašytas bandymo ataskaitoje.

4.3. **Transporto priemonės parametrų stabilizavimo metodai**

- 4.3.1. Prieš pradėdant bandymą išmetamų teršalų kiekiui nustatyti, transporto priemonės parametrams stabilizuoti turi būti taikomas vienas iš toliau pateiktų metodų.
- 4.3.2. *Standartinis metodas.* Prieš pradėdant bandymą pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekiui nustatyti, transporto priemonė žemoje aplinkos temperatūroje laikoma ne trumpiau kaip 12 ir ne ilgiau kaip 36 valandas. Transporto priemonės laikymo metu turi būti užtikrinta tokia vidutinė aplinkos temperatūra (matuojama sausuoju termometru):
kiekvieną to laikotarpio valandą 266 °K (– 7 °C) ir neturi būti žemesnė kaip 260 °K (– 13 °C). Be to, ilgiau kaip 3 minutes iš eilės temperatūra negali nei nukristi žemiau 263 °K (– 10 °C), nei pakilti iki 269 °K (– 4 °C).
- 4.3.3. *Priverstinio šaldymo metodas* ⁽¹⁾. Prieš pradėdant bandymą pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekiui nustatyti, transporto priemonė žemoje aplinkos temperatūroje turi būti laikoma ne ilgiau kaip 36 valandas.
- 4.3.3.1. Per tas 36 valandas transporto priemonė neturi būti laikoma esant didesnei kaip 303 °K (30 °C) temperatūrai.
- 4.3.3.2. Transporto priemonę, kad jos temperatūra atitiktų nurodytąją bandymo temperatūrą, galima aušinti priverstinai. Jeigu aušinant naudojami ventiliatoriai, jie vertikalčiai turi būti pastatyti taip, kad pirmiausia būtų aušinamas variklis ir transmisijos pavara, o ne karterio dugninė. Ventiliatorių statyti po transporto priemone negalima.

(1) „Priverstinio šaldymo metodų“ nuostatos nedelsiant turi būti iš naujo peržiūrimos Direktyvos 70/156/EEB 13 straipsnyje nustatyta tvarka.

4.3.3.3. Aplinkos temperatūrą reikia griežčiau kontroliuoti tik tada, kai transporto priemonė ataušinama iki:

266 °K (– 7 °C) ± 2 °K.

Ta temperatūra nustatoma pagal būdingąją variklio karterio alyvos temperatūrą. Būdingoji variklio karterio alyvos temperatūra — tai alyvos temperatūra, išmatuota ne alyvos paviršiuje ir ne alyvos nusodintuvo dugne, o maždaug alyvos sluoksnio viduryje. Jeigu kontroliuojama velkamos transporto priemonės arba kitose vietose esanti alyva, visose tose vietose turi būti laikomasi temperatūros reikalavimų.

4.3.3.4. Prieš bandymą teršalų išmetimo pro išmetimo vamzdį kiekiui ir jų sudėčiai nustatyti, kai yra žema aplinkos temperatūra, transporto priemonė po to, kai ji buvo ataušinta iki 266 °K (– 7 °C) ± 2 °K temperatūros, turi būti laikoma bent valandą. Per tą laiką aplinkos temperatūra (matuojama sausuoju termometru) turi būti vidutiniškai 266 °K (– 7 °C) ± 3 °K ir neturi:

būti nei žemesnė kaip 260 °K (– 13 °C), nei aukštesnė kaip 272 °K (– 1 °C).

Be to, temperatūra

negali būti žemesnė kaip 263 °K (– 10 °C) arba aukštesnė kaip 269 °K (– 4 °C)

ilgiau kaip 3 minutes iš eilės.

4.3.4. Jeigu transporto priemonės parametrai stabilizuojami atskiroje vietoje taikant 266 °K (– 7 °C) temperatūrą ir iš ten per vietą, kurioje yra aukštesnė temperatūra, transporto priemonė varoma į bandymo kamerą, transporto priemonės parametrai bandymo kameroje iš naujo stabilizuojami tiek laiko, kad jo trukmė šešis kartus būtų ilgesnė už tą laiką, kurį transporto priemonę veikė aukštesnė temperatūra. Per tą laiką aplinkos temperatūra (matuojama sausuoju termometru) turi būti vidutiniškai 266 °K (– 7 °C) ± 3 °K ir neturi būti žemesnė kaip 260 °K (– 13 °C) nei aukštesnė kaip 272 °K (– 1 °C).

Be to, temperatūra ilgiau kaip 3 minutes iš eilės:

negali būti žemesnė kaip 263 °K (– 10 °C) arba aukštesnė kaip 269 °K (– 4 °C).

5. DINAMOMETRO TAIKYMO METODIKA

5.1. Santrauka

5.1.1. Išmestų teršalų ėminiai imami taikant bandymo atlikimo metodiką, sudarytą iš pirmosios dalies ciklo (III priedo 1 priedėlis, III.1.1 paveikslas). Variklio paleidimas, nedelsiant pradėtas ėminių ėmimas, transporto priemonės veikimas pagal pirmosios dalies ciklą ir variklio išjungimas – tai užbaigtas bandymas, kuris atliekamas esant žemai aplinkos temperatūrai ir kurio bendra trukmė yra 780 sekundžių. Pro išmetimo vamzdį išmetami teršalai atskiedžiami aplinkos oru ir nuolatos imamas proporcingas ėminių, kurie analizuojami, kiekis. Maišelyje surinktose išmetamosiose dujose nustatomas angliavandenilių, anglies monoksido ir anglies dioksido kiekis. Kartu paimtame skiedžiamojamajam oro mėginyje panašiai nustatomas angliavandenilių, anglies monoksido ir anglies dioksido kiekis.

5.2. Dinamometro taikymas

5.2.1. Aušinamasis ventiliatorius

5.2.1.1. Aušinamasis ventiliatorius pastatomas taip, kad aušinančiojo oro srautas būtų tinkamai nukreiptas į radiatorių (aušinimas vandeniu) arba oro ėmiklių (aušinimas oru) ir transporto priemonę.

5.2.1.2. Jei tai yra variklį priekyje turinčios transporto priemonės, ventiliatorius pastatomas transporto priemonės priekyje, 300 mm atstumu nuo jos. Jei tai yra transporto priemonės turinčios variklį gale arba jeigu pirmiau minėtu būdu pastatyti ventiliatoriaus neįmanoma, aušinamasis ventiliatorius turi būti pastatytas taip, kad transporto priemonei aušinti būtų teikiama pakankamai oro.

5.2.1.3. Ventiliatoriaus sukimosi greitis turi būti toks, kad veikimo intervalui esant nuo 10 km/h bent iki 50 km/h linijinis oro srauto greitis pūstuvu išėjimo angoje būtų ± 5 km/h atitinkamo veleno greičio. Pasirinktame pūstūviui turi būti būdingos tokios techninės charakteristikos:

— plotas: bent 0,2 m²,

— apatinio krašto aukštis virš žemės: maždaug 20 cm.

Kaip alternatyva pūstūvu pučiamo oro srauto greitis turi būti bent 6 m/s (21,6 km/h). Gamintojo prašymu specialioms transporto priemonėms (pvz., furgonams, visureigiams) aušinamojo ventiliatoriaus pastatymo aukštį galima pakeisti.

- 5.2.1.4. Turi būti taikomas dinamometro būgnu (-ais) išmatuotas greitis (III priedo 4.1.4.4 punktas).
- 5.2.3. Prereikūs galima atlikti pirminius bandymo ciklus, jei siekiama nustatyti, kaip tinkamiausiai galima paspausti akseleratorių ir stabdžių valdiklį, kad ciklas pagal nustatytas ribas atitiktų teorinio ciklo reikalavimus arba kad būtų galima sureguliuoti ėminių ėmimo sistemą. Toks važiavimas turi būti atliktas prieš VII.1 paveiksle nurodytą „PRADŽIA“.
- 5.2.4. Oro drėgnis turi būti pakankami mažas, kad ant dinamometro būgno (-ų) nesikondensuotų dujos ar garai.
- 5.2.5. Pagal dinamometro gamintojo nurodymus ir taikant arklio jėgomis išreikštos liekamosios galios, sunaudojamos trinčiai įveikti, stabilumą užtikrinančius metodus arba valdymo metodus dinamometras turi būti iš pagrindų išildytas.
- 5.2.6. Jeigu dinamometro guoliai išildomi ne atskirai, nuo dinamometro išildymo ir bandymo išmetamųjų teršalų kiekiui bei jų sudėčiai nustatyti pradžios neturi praeiti daugiau kaip 10 minučių. Jeigu dinamometro guoliai išildomi atskirai, bandymas išmetamųjų teršalų kiekiui bei jų sudėčiai nustatyti turi būti pradėtas ne vėliau kaip praėjus 20 minučių nuo dinamometro išildymo.
- 5.2.7. Jeigu dinamometro galia turi būti reguliuojama ranka, ta galia turi būti nustatyta iki bandymo pro išmetimo vamzdį išmestų teršalų kiekiui ir jų sudėčiai nustatyti etapo likus 1 valandai. Reguliavimui atlikti transporto priemonės taikyti negalima. Jei tai yra automatinę galios nustatymo sistemą turintis dinamometras, jį galima nustatyti bet kuriuo metu iki bandymo išmetamųjų teršalų kiekiui bei jų sudėčiai nustatyti atlikimo.
- 5.2.8. Prieš pradėdant važiavimo ciklą, kad būtų galima atlikti bandymą išmetamųjų teršalų kiekiui ir jų sudėčiai nustatyti, ne didesniu kaip 1-1,5 m atstumu nuo transporto priemonės aušinamojo ventiliatoriaus oro sraute išmatuota bandymo kameros temperatūra turi būti $266 \text{ }^{\circ}\text{K} (-7 \text{ }^{\circ}\text{C}) \pm 2 \text{ }^{\circ}\text{K}$.
- 5.2.9. Veikiant transporto priemonės varikliui, šildymo ir ledo nutirpymo įtaisai turi būti išjungti.
- 5.2.10. Bendras nuvažiuotas atstumas arba būgno apsisukimų skaičius yra registruojami.
- 5.2.11. Bandymą atliekant su keturis varančiuosius ratus turinčia transporto priemone, turi būti taikomas dviejų varančiųjų ratų sukimosi režimas. Bendra kelio apkrovos jėga, taikoma dinamometrui nustatyti, yra apskaičiuojama transporto priemonę eksploatuojant pirminiu pagal projektą numatytu važiavimo režimu.
- 5.3. **Bandymo atlikimas**
- 5.3.1. Paleidžiant variklį, atliekant bandymą ir imant išmetamųjų dujų ėminius taikomos III priedo 6.2-6.6 punktų nuostatos, išskyrus 6.2.2 punktą. Ėminius pradėdama imti prieš paleidžiant variklį arba pradėdant variklio paleidimo veiksmus ir baigiama imti užbaigus pirmosios dalies (transporto priemonės važiavimo bandymų mieste ciklas) paskutinio pirminio ciklo galutinį variklio tuščiosios eigos etapą, po 780 sekundžių.
- Pirmasis transporto priemonės važiavimo ciklas pradėdamas 11 sekundžių tuščiosios eigos etapu, kuris prasideda iš karto, kai tik įjungiamas variklis.
- 5.3.2. Analizuojant paimtus išmetamųjų dujų ėminius taikomos III priedo 7.2 punkto nuostatos. Analizuodamas paimtus išmetamųjų dujų ėminius, techninės priežiūros centras turi pasirūpinti, kad išmetamųjų dujų laikymo maišeliuose nesikondensuotų vandens garai.
- 5.3.3. Apskaičiuojant išmestų teršalų masę taikomos III priedo 8 punkto nuostatos.
6. KITI REIKALAVIMAI
- 6.1. **Netradicinė išmetamųjų teršalų kontrolės strategija**
- 6.1.1. Kiekviena netradicinė išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės strategija, kurią taikant išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės sistemos veiksmingumas, kai transporto priemonė normaliomis sąlygomis eksploatuojama esant žemai temperatūrai ir kuriai netaikomi standartiniai bandymai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti, gali būti laikoma valdikliu.“
- VII, VIII ir IX priedai tampa VIII, IX ir X priedais.

VIII PRIEDAS

38. 6 skirsnio pirma pastraipa išdėstoma taip:

„Bandymo pradžioje (0 km) ir kas 10 000 km (± 400 km) arba kur kas dažniau, reguliariais intervalais tol, kol transporto priemonės rida bus 80 000 km, pro išmetimo vamzdį išmetamųjų teršalų kiekis matuojamas pagal I priedo 5.3.1 punkte apibrėžtą I tipo bandymą. Ribinės vertės, kurių turi būti laikomasi, — tai I priedo 5.3.1.4 punkte nustatytosios vertės.“

IX PRIEDAS

39. IX priedas pakeičiamas tokiu tekstu:

„IX PRIEDAS

ETALONINIŲ DEGALŲ SPECIFIKACIJOS

1. ETALONINIŲ DEGALŲ, KURIE TURI BŪTI NAUDOJAMI BANDYMUS ATLIKANT SU KIBIRKŠTINIO UŽDEGIMO VARIKLIUS TURINČIOMIS TRANSPORTO PRIEMONĖMIS, TECHNINIAI DUOMENYS

Tipas: Neetiliuotas benzinas

Parametras	Vienetas	Ribos (1)		Bandymo metodas	Leidiny
		Mažiausia	Didžiausia		
Tiriamasis oktaninis skaičius, RON		95,0	—	EN 25164	1993
Variklinis oktaninis skaičius, MON		85,0	—	EN 25163	1993
Tankis esant 15 °C	kg/m ³	748	762	ISO 3675	1995
Garų slėgis pagal Reidą	kPa	56,0	60,0	EN 12	1993
Distiliacija:					
— virimo pradžios taškas	°C	24	40	EN-ISO 3405	1988
— išgaruojantis iki 100 °C	% v/v	49,0	57,0	EN-ISO 3405	1988
— išgaruojantis iki 150 °C	% v/v	81,0	87,0	EN-ISO 3405	1988
— virimo pabaigos taškas	°C	190	215	EN-ISO 3405	1998
Likutis	%	—	2	EN-ISO 3405	1998
Angliavandenilių analizė:					
— olefinai	% v/v	—	10	ASTM D 1319	1995
— aromatiniai (3)	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319	1995
— benzenas	% v/v	—	1,0	pr. EN 12177	[1998] (2)
— sotieji	% v/v	—	likę	ASTM D 1319	1995
Anglies/vandenilio santykis		ataskaita	ataskaita		
Atsparumas oksidacijai (4)	min.	480	—	EN ISO 7536	1996
Deguoies kiekis (5)	% m/m	—	2,3	EN 1601	[1997] (2)
Dervų kiekis	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246	[1997] (2)
Sieros kiekis (6)	mg/kg	—	100	pr. EN-ISO/DIS 14596	[1998] (2)
Vario plokštelės korozija esant 50 °C		—	1	EN-ISO 2160	1995
Švino kiekis	g/l	—	0,005	EN 237	1996
Fosforo kiekis	g/l	—	0,0013	ASTM D 3231	1994

(1) Specifikacijoje nurodytosios vertės yra „tikrosios vertės“. Nustatant ribines jų vertes buvo taikytos ISO 4259 standarto „Naftos produktai — Tikslumo duomenų nustatymas ir naudojimas taikant bandymo metodus“ sąlygos, o nustatant mažiausią vertę buvo atsižvelgta į ne mažesnę kaip 2R skirtumą virš nulio; nustatant didžiausią ir mažiausią vertę, mažiausias skirtumas yra 4R (R — atkuriamumas).

Nepaisant šios priemonės, kuri būtina dėl statistinių priežasčių, degalų gamintojas turėtų siekti, kad vertė būtų lygi nuliui, jeigu didžiausia nustatyta vertė yra 2R, ir kad ta vertė būtų lygi vidutinei vertei tuo atveju, kai nurodoma didžiausia ir mažiausia vertė. Jeigu reikėtų būtina patikrinti, ar degalai atitinka specifikacijų reikalavimus, turėtų būti taikomos standarto ISO 4259 sąlygos.

(2) Leidinio paskelbimo mėnuo bus paskelbtas atėjus laikui.

(3) Etaloniniai degalai, taikomi patvirtinti, kad transporto priemonė atitinka šios direktyvos I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės B eilutėje nurodytas ribines vertes, turi ne daugiau kaip 35 % v/v aromatinių junginių. Komisija nedelsdama, tačiau ne vėliau kaip 1999 m. gruodžio 31 d., ir atsižvelgdama į rinkoje esančių degalų aromatinių junginių kiekio vidurkį dėl Direktyvos 98/70/EB III priede apibrėžtų degalų pateikia šio priedo pakeitimą.

(4) Degalai gali turėti antioksidacinių priedų ir metalų dezaktyvatorių, kurie paprastai taikomi benzino distiliavimo srautui stabilizuoti, tačiau į tuos degalus neturi būti pridėta tirpiklinių alyvų ir ploviklių bei dispergentų.

(5) Pranešama apie tikrąjį deguoies kiekį degaluose, kurie naudojami atliekant I ir IV tipų bandymus. Be to, etaloniniuose degaluose, kurie taikomi patvirtinti, kad transporto priemonė atitinka šios direktyvos I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės B eilutėje nurodytas ribines vertes, didžiausias deguoies kiekis yra 2,3 % Komisija nedelsdama, tačiau ne vėliau kaip iki 1999 m. gruodžio 31 d., ir atsižvelgdama į rinkoje esančių degalų deguoies kiekio vidurkį dėl Direktyvos 98/70/EB III priede apibrėžtų degalų pateikia šio priedo pakeitimą.

(6) Pranešama apie tikrąjį sieros kiekį degaluose, naudojamuose I tipo bandymui atlikti. Be to, etaloninių degalų, kurie naudojami patvirtinti, kad transporto priemonė atitinka šios direktyvos I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės B eilutėje nurodytas ribines vertes, kilogramu yra ne daugiau kaip 50 miligramų sieros. Komisija nedelsdama, tačiau ne vėliau kaip 1999 m. gruodžio 31 d., ir atsižvelgdama į rinkoje esančių degalų sieros kiekio vidurkį dėl Direktyvos 98/70/EB III priede apibrėžtų degalų pateikia šio priedo pakeitimą.

2. ETALONINIŲ DEGALŲ, KURIE TURI BŪTI NAUDOJAMI BANDYMUS ATLIKANT SU DYZELINIŲ VARIKLIŲ TURINČIOMIS TRANSPORTO PRIEMONĖMIS, TECHNINIAI DUOMENYS

Tipas: **Dyzelinas**

Parametras	Vienetas	Ribos ⁽¹⁾		Bandymo metodas	Leidinys
		Mažiausia	Didžiausia		
Cetatinis skaičius ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165	1998 ⁽³⁾
Tankis esant 15 °C	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675	1995
Distiliacija:					
— esant 50 % taškui	°C	245	—	EN-ISO 3405	1988
— esant 95 % taškui	°C	345	350	EN-ISO 3405	1988
— virimo pabaigos taškas	°C	—	370	EN-ISO 3405	1988
Pliūpsnio temperatūra	°C	55	—	EN 22719	1993
Šalto filtro užsikimšimo temperatūra	°C	—	-5	EN 116	1981
Klampa esant 40 °C	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104	1996
Policikliniai aromatiniai angliavandeniai	% m/m	3	6,0	IP 391	1995
Sieros kiekis ⁽⁴⁾	mg/kg	—	300	pr. EN-ISO/DIS 14596	1998 ⁽³⁾
Vario plokštelės korozija		—	1	EN-ISO 2160	1995
Anglies likutis nustatytas Conradson metodu (10 % distiliavimo likučio)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370	1995
Pelenų kiekis	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245	1995
Vandens kiekis	% m/m	—	0,05	EN-ISO 12937	[1998] ⁽³⁾
Neutralizacijos (stipriųjų rūgščių) skaičius	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974-95	1998 ⁽³⁾
Oksiduotų medžiagų kiekis ⁽⁵⁾	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205	1996
Naujas ir tikslesnis policiklinių aromatinių angliavandenių nustatymo metodas yra rengiamas	% m/m	—	—	EN 12916	[1997] ⁽³⁾

⁽¹⁾ Specifikacijoje nurodytosios vertės yra „tikrosios vertės“. Nustatant ribines jų vertes buvo taikytos ISO 4259 standarto „Naftos produktai — Tikslumo duomenų nustatymas ir jų naudojimas taikant bandymų metodus“ sąlygos, o nustatant mažiausią vertę buvo atsižvelgta į ne mažesnę kaip 2R skirtumą virš nulio; nustatant didžiausią ir mažiausią vertę, mažiausias skirtumas yra 4R (R — atkuriamumas).

Nepaisant šios priemonės, kuri būtina dėl statistinių priežasčių, degalų gamintojas turėtų siekti, kad vertė būtų lygi nuliui, jeigu didžiausia nustatyta vertė yra 2R, ir kad ta vertė būtų lygi vidutinei vertei tuo atveju, kai nurodoma didžiausia ir mažiausia vertė. Jeigu reikėtų būtina patikrinti, ar degalai atitinka specifikacijų reikalavimus, turėtų būti taikomos standarto ISO 4259 sąlygos.

⁽²⁾ Cetano skaičiaus intervalas neatitinka reikalavimo, kad mažiausias intervalas būtų 4R. Tačiau kai degalų tiekėjas ir naudotojas nesutaria, tiems ginčams išspręsti galima taikyti standarto ISO 4259 sąlygas, jeigu taikant ne pavienius nustatymus, o pakankamą kartotinių matavimų skaičių užtikrinamas būtinas tikslumas.

⁽³⁾ Leidinio paskelbimo mėnuo bus paskelbtas atėjus laikui.

⁽⁴⁾ Pranešama apie tikrąjį sieros kiekį degaluose, taikomuose atliekant I tipo bandymą. Be to, etaloninių degalų, kurie naudojami patvirtinti, kad transporto priemonė atitinka šios direktyvos I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės B eilutėje nurodytas ribines vertes, kilogramu yra ne daugiau kaip 50 miligramų sieros. Komisija nedelsdama, tačiau ne vėliau kaip iki 1999 m. gruodžio 31 d., ir atsižvelgdama į rinkoje esančių degalų sieros kiekio vidurkį dėl Direktyvos 98/70/EB III priede apibrėžtų degalų pateikia šio priedo pakeitimą.

⁽⁵⁾ Nors oksiduotų medžiagų kiekis yra tikrinamas, galimas daiktas, kad galima degalų saugojimo trukmė bus ribota. Su tiekėju reikėtų pasitarti dėl saugojimo sąlygų ir trukmės.

3. ETALONINIŲ DEGALŲ, KURIE TURI BŪTI NAUDOJAMI VI TIPO BANDYMUS, KAI YRA ŽEMA APLINKOS ORO TEMPERATŪRA, ATLIEKANT SU KIBIRKŠTINIO UŽDEGIMO VARIKLIOUS TURINČIOMIS TRANSPORTO PRIEMONĖMIS, TECHNINIAI DUOMENYS ⁽¹⁾

Tipas: Neetiliuotas superbenzinas

Parametras	Vienetas	Ribos ⁽²⁾		Bandymo metodas	Leidinys
		Mažiausia	Didžiausia		
Tiriamasis oktaninis skaičius, RON		95,0	—	EN 25164	1993
Variklinis oktaninis skaičius, MON		85,0	—	EN 25163	1993
Tankis esant 15 °C	kg/m ³	748	775	ISO 3675	1995
Garų slėgis pagal Reidą	kPa	56,0	95,0	EN 12	1993
Distiliacija:					
— virimo pradžios taškas	°C	24	40	EN-ISO 3405	1988
— išgaruojantis iki 100 °C	% v/v	49,0	57,0	EN-ISO 3405	1988
— išgaruojantis iki 150 °C	% v/v	81,0	87,0	EN-ISO 3405	1988
— virimo pabaigos taškas	°C	190	215	EN-ISO 3405	1988
Likutis	%	—	2	EN-ISO 3405	
Angliavandenilių analizė:					
— olefinai	% v/v	—	10	ASTM D 1319	1995
— aromatiniai ⁽⁴⁾	% v/v	28,0	40,0	ASTM D 1319	1995
— benzenas	% v/v	—	1,0	pr. EN 12177	[1998] ⁽³⁾
— sotieji. % v/v		—	likę	ASTM D 1319	1995
Anglies/vandenilio santykis		ataskaita	ataskaita		
Atsparumas oksidacijai ⁽⁵⁾	min.	480	—	EN ISO 7536	1996
Deguonies kiekis ⁽⁶⁾	% m/m	—	2,3	EN 1601	[1997] ⁽³⁾
Dervų kiekis	mg/ml	—	0,04	EN-ISO 6246	[1997] ⁽³⁾
Sieros kiekis ⁽⁷⁾	mg/kg	—	100	pr. EN-ISO/DIS 14596	[1998] ⁽³⁾
Vario plokštelės korozija esant 50 °C		—	1	EN-ISO 2160	1995
Švino kiekis	g/l	—	0,005	EN 237	1996
Fosforo kiekis	g/l	—	0,0013	ASTM D 3231	1994

(1) Degalai, kurių specifikacija atitinka nurodytą pirmiau pateiktoje lentelėje, turi būti taikomi atliekant VI tipo bandymą, kai yra žema aplinkos oro temperatūra, jeigu gamintojas nenurodo, kad pagal VII priedo 3.4 punktą būtina pasirinkti šio priedo 1 punkte nurodytus degalus.

(2) Specifikacijoje nurodytosios vertės yra „tikrosios vertės“. Nustatant ribines jų vertes buvo taikytos ISO 4259 standarto „Naftos produktai — Tikslumo duomenų nustatymas ir jų naudojimas taikant bandymo metodus“ sąlygos, o nustatant mažiausią vertę buvo atsižvelgta į ne mažesnę kaip 2R skirtumą virš nulio; nustatant didžiausią ir mažiausią vertę, mažiausias skirtumas yra 4R (R = atkuriamumas). Nepaisant šios priemonės, kuri būtina dėl statistinių priežasčių, degalų gamintojas turėtų siekti, kad vertė būtų lygi nuliui, jeigu didžiausia nustatyta vertė yra 2R, ir kad ta vertė būtų lygi vidutinei vertei tuo atveju, kai nurodoma didžiausia ir mažiausia vertė. Jeigu reikėtų būtinai patikrinti, ar degalai atitinka specifikacijų reikalavimus, turėtų būti taikomos standarto ISO 4259 sąlygos.

(3) Leidinio paskelbimo mėnuo bus paskelbtas atėjus laikui.

(4) Etaloniniai degalai, taikomi patvirtinti, kad transporto priemonė atitinka šios direktyvos I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės B eilutėje nurodytas ribines vertes, turi ne daugiau kaip 35 % v/v aromatinių junginių. Komisija nedelsdama, tačiau ne vėliau kaip iki 1999 m. gruodžio 31 d., ir atsižvelgdama į rinkoje esančių degalų aromatinių junginių kiekio vidurkį dėl Direktyvos 98/70/EB III priede apibrėžtų degalų pateikia šio priedo pakeitimą.

(5) Degalai gali turėti antioksidacinių priedų ir metalų dezaktyvatorių, kurie paprastai taikomi benzino distiliavimo srautui stabilizuoti, tačiau į tuos degalus neturi būti pridėta tirpiklinių alyvų ir ploviklių bei dispergentų.

(6) Pranešama apie tikrąjį deguonies kiekį degaluose, kurie taikomi atliekant VI tipo bandymus. Be to, etaloniniuose degaluose, kurie taikomi patvirtinti, kad transporto priemonė atitinka šios direktyvos I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės B eilutėje nurodytas ribines vertes, didžiausias deguonies kiekis yra 2,3 %. Komisija nedelsdama, tačiau ne vėliau kaip iki 1999 m. gruodžio 31 d., ir atsižvelgdama į rinkoje esančių degalų deguonies kiekio vidurkį dėl Direktyvos 98/70/EB III priede apibrėžtų degalų pateikia šio priedo pakeitimą.

(7) Pranešama apie tikrąjį sieros kiekį degaluose, naudojamuose VI tipo bandymui atlikti. Be to, etaloninių degalų, kurie naudojami patvirtinti, kad transporto priemonė atitinka šios direktyvos I priedo 5.3.1.4 punkte pateiktos lentelės B eilutėje nurodytas ribines vertes, kilogramu yra ne daugiau kaip 50 miligramų sieros. Komisija nedelsdama, tačiau ne vėliau kaip iki 1999 m. gruodžio 31 d., ir atsižvelgdama į rinkoje esančių degalų sieros kiekio vidurkį dėl Direktyvos 98/70/EB III priede apibrėžtų degalų pateikia šio priedo pakeitimą.

X PRIEDAS

40. Priedėlio 1.8 punktą pakeičiamas taip:

„1.8. **Bandymo rezultatai:**

I tipas	CO (g/km)	HC (³)	NO _x (³)	HC + NO _x (g/km)	Kietosios dalelės (²) (g/km)
išmatuota					
su nusidėvėjimo faktoriais					

II tipas:%

III tipas:

IV tipas: g/bandymo metu

V tipas: — Tvarumo tipas: 80 000 km, netaikoma (¹)

— Nusidėvėjimo faktorius: apskaičiuotas, nustatytas (¹)

— Nurodomos vertės:

.....

VI tipas	CO (g/km)	HC (g/km)
Išmatuotos vertės		

1.8.1. Veikimo sutrikimo indikatorius aprašymas ir (arba) jo brėžinys:

.....

1.8.2. Visų sudedamųjų dalių, kurias kontroliuoja OBD sistema, ir tų dalių funkcijų sąrašas:

.....

1.8.3. Raštu pateiktas aprašymas (bendrų veikimo principų):

.....

1.8.3.1. Uždegimo praleidimo nustatymo (⁴):

.....

1.8.3.2. Katalizatoriaus kontrolė (⁴):

.....

1.8.3.3. Deguonies daviklio kontrolė (⁴):

.....

1.8.3.4. Kitos sudedamosios dalys, kurias kontroliuoja OBD sistema ⁽⁴⁾:

.....

1.8.3.5. Katalizatoriaus kontrolė ⁽⁵⁾:

.....

1.8.3.6. Kietųjų dalelių gaudyklės kontrolė ⁽⁵⁾:

.....

1.8.3.7. Elektroninio degalų tiekimo sistemos vykdytuvo kontrolė ⁽⁵⁾:

.....

1.8.3.8. Kitos sudedamosios dalys, kurias kontroliuoja OBD sistema ⁽⁵⁾:

.....

1.8.4. Veikimo sutrikimo indikatorius aktyvinimas (nustatytas važiavimo ciklų skaičius arba statistinis metodas):

.....

1.8.5. Visi OBD taikomi išvesties kodai ir formatai (su kiekvieno kodo paaiškinimu):

.....

⁽¹⁾ Tai, kas nereikalinga, išbraukti.

⁽²⁾ Slėginio uždegimo variklius turinčių transporto priemonių.

⁽³⁾ Kibirkštinio uždegimo variklius turinčių transporto priemonių.

⁽⁴⁾ Jei tai yra kibirkštinio uždegimo varikliai.

⁽⁵⁾ Jei tai yra slėginio uždegimo varikliai.

41. Priedėlyje pridedamas toks naujas 1.9 punktas:

„1.9. **Transporto priemonės tinkamumo eksploatuoti keliuose bandymui atlikti būtini išmetamų teršalų kiekio duomenys**

Bandymas	CO vertė (tūrio procentais)	Lambda ⁽¹⁾	Variklio greitis (min ⁻¹)	Variklio alyvos temperatūra (°C)
Varikliui sukantis mažu greičiu atliekamas tuščiosios eigos bandymas		N/A		
Varikliui sukantis dideliu greičiu atliekamas tuščiosios eigos bandymas				

⁽¹⁾ Lambdos formulė: žr. I priedo 5.3.7.3 punkto 1 išnašą.“

XI PRIEDAS

42. Pridedamas naujas XI priedas, kuris išdėstomas taip: -

„XI PRIEDAS

MOTORINĖS TRANSPORTO PRIEMONĖS DIAGNOSTIKOS SISTEMA (OBD)

1. ĮVADAS

Šis priedas taikomas motorinių transporto priemonių diagnostikos (OBD) sistemos veikimo aspektams.

2. APIBRĖŽIMAI

Šiame priede:

- 2.1. „OBD“ — tai motorinės transporto priemonės diagnostikos sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD), kuri turi būti tinkama tam, kad taikant kompiuterio atmintyje saugomus gedimų kodus būtų galima nustatyti tikėtiną veikimo sutrikimo vietą.
- 2.2. „Transporto priemonės tipas“ — tai motorinių transporto priemonių, kurios pagal 2 priedėlyje apibrėžtas variklio ir OBD sistemos technines charakteristikas nesiskiria, kategorija.
- 2.3. „Transporto priemonių šeima“ — tai gamintojo projektuojama transporto priemonių, kurios, atsižvelgiant į jų konstrukciją, turi turėti panašias OBD sistemos technines charakteristikas, grupė. Kiekvienas tos šeimos variklis turi atitikti šios direktyvos reikalavimus.
- 2.4. „Išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistema“ — tai elektroninis variklio valdiklis ir kiekviena dujų išmetimo arba angliavandenilių garavimo išlakų sistemoje esanti sudedamoji su išmetamų teršalų kiekiu susijusi dalis, tam valdikliui teikianti įvesties arba iš jo gaunanti išvesties duomenis.
- 2.5. „Veikimo sutrikimo indikatorius (MI)“ — tai regimasis arba girdimasis indikatorius, kuris transporto priemonės vairuotojui aiškiai signalizuoja, kad sutriko kurios nors sudedamosios OBD sistemos sujungtos ir su išmetamų teršalų kiekiu susijusios dalies arba pačios išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti OBD sistemos veikimas.
- 2.6. „Sutrikimas“ — tai sudedamosios su išmetamų teršalų kiekiu susijusios dalies arba sistemos gedimas, dėl kurio išmestų teršalų kiekis bus didesnis už 3.3.2 punkto apribojimus.
- 2.7. „Antrinis oras“ — tai siurbliu arba oro vožtuvu ar kitomis priemonėmis į išmetamųjų dujų sistemą leidžiamas oras, kad būtų pagerinta išmetamųjų dujų sraute esančių HC ir CO oksidacija.
- 2.8. „Uždegimo praleidimas“ — tai kibirkštinio uždegimo variklio cilindre uždegimo nebuvimas dėl to, kad nėra kibirkšties, dėl netinkamo degalų dozavimo, mažo suspaudimo arba kokios kitos priežasties. Atsižvelgiant į OBD sistemą, uždegimo praleidimas — tai pagal bendrą uždegimo taktų skaičių (jį nurodo gamintojas) apibrėžtas uždegimo praleidimų, dėl kurių išmestų teršalų kiekis viršytų 3.3.2 punkte nurodytas ribas arba deginių filtras katalizatorius ar katalizatoriai perkaistų ir dėl to būtų nepataisomai sugadinti, procentas.
- 2.9. „I tipo bandymas“ — tai patvirtinimams, atsižvelgiant į išmetamų teršalų kiekį, taikomas III priedo 1 priedėlyje aprašytas važiavimo ciklas (pirmoji ir antroji dalys).
- 2.10. „Važiavimo ciklas“ sudarytas iš variklio paleidimo, važiavimo režimo, kai nustatomas gedimas, jeigu toks būtų, ir variklio išjungimo.
- 2.11. „Įšildymo ciklas“ — tai toks pakankamas transporto priemonės veikimas, kai aušinimo skysčio temperatūra nuo variklio paleidimo padidėja bent 22 °K ir tas skystis įšyla iki ne mažesnės kaip 343 °K (70 °C) temperatūros.
- 2.12. „Degalų tiekimo reguliavimas“ — tai pagrindinio degalų tiekimo režimo reguliavimas taikant grįžtamąjį ryšį. Trumpalaikis degalų tiekimo reguliavimas — tai reguliavimas, atliekamas pagal dinaminį režimą, arba momentinis reguliavimas. Ilgalaikis degalų tiekimo reguliavimas — tai, palyginti su trumpalaikiu, palaipsniui atliekamas degalų dozavimo reguliavimas. Tais ilgalaikiais reguliavimais kompensuojami ilgai nei atsirandantys transporto priemonės skirtumai ir palaipsniui susiformuojantys pokyčiai.
- 2.13. „Apskaičiuotoji apkrovos vertė“ — tai einamojo oro srauto, padalyto didžiausiu to srauto debitu, kai didžiausias oro srauto debitas yra patikslintas atsižvelgiant į aukštį virš jūros lygio, jeigu tas aukštis žinomas. Šis apibrėžimas pateikia nedimensinį skaičių, kuris varikliui nėra būdingas ir kuris aptarnaujantiems darbuotojui nurodo panaudojamą variklio galios dalį (kai karbiuratoriaus sklendė atsklęsta iki galo);
- $$CLV = \frac{\text{Einamasis oro srautas}}{\text{Didžiausias oro srauto debitas (jūros lygio aukštyje)}} \times \frac{\text{Atmosferos slėgis (jūros lygio aukštyje)}}{\text{Barometrinis slėgis}}$$
- 2.14. „Nuolatinis nutylimasis išmetamų teršalų kiekio režimas“ — tai tas atvejis, kai variklio valdiklis nuolatos persijungia į tokį veikimo režimą, kurį taikant valdikliui nebūtina gauti įvesties duomenų iš sugedusios sudedamosios dalies arba sistemos, jeigu dėl tos sugedusios sudedamosios dalies arba sistemos padidėjęs transporto priemonės išmetamų teršalų kiekio lygis viršytų 3.3.2 punkte nustatytas ribas.
- 2.15. „Galios ėmimo įrenginys“ — tai varikliu varoma įranga tiekianti energiją transporto priemonėje įrengtiems pagalbiniais įtaisams.
- 2.16. „Prieiga“ — tai per nuosekliają standartinę diagnostinę jungties sąsają (pagal šio priedo 1 priedėlio 6.5.3.5 punktą) visų su išmetamų teršalų kiekiu susijusių OBD duomenų prieinamumas, įskaitant visus su išmetamų teršalų kiekiu susijusių sudedamųjų transporto priemonės dalių patikrai, gedimų nustatymui, techninei priežiūrai arba remontui būtinus gedimų kodus.

- 2.17. „Neapribotoji“ — tai
- nuo iškviestos kodo, kuri galima gauti tik iš gamintojo, arba panašaus įtaiso nepriklausanti prieiga arba
 - prieiga, leidžianti gautus duomenis įvertinti be jokios specialios dekodavimo informacijos, jeigu ta informacija pati nėra standartizuota.
- 2.18. „Standartizuota“ — tai reiškia, kad visa duomenų srauto informacija, įskaitant visus gedimo kodus, kurią taikyti tiesiogiai leidžiama šioje direktyvoje, pateikiama, atsižvelgiant į tai, kad jų formatas ir leistinosios pasirinktos yra aiškiai apibrėžti, tik pagal šakos standartus, kad siekiant motorinių transporto priemonių gamybos šakoje užtikrinti didžiausią suderinimo lygį.
- 2.19 „Remonto informacija“ — tai visa informacija, reikalinga transporto priemonės gedimų nustatymui, aptarnavimui, patikrinimui, periodinei priežiūrai, ir kurią gamintojas pateikia įgaliotiems platintojams/remonto dirbtuvėms. Reikalingais atvejais į tokią informaciją įtraukiamos aptarnavimo žinynai, techniniai žinynai, gedimų nustatymo informacija (t. y. minimalios ir maksimalios matavimų teorinės vertės), montavimo schemos, transporto priemonės tipui taikomas programinės įrangos kalibravimo identifikavimo numeris, individualių ir specialių atvejų instrukcijos, informacija apie įrankius ir įrangą, duomenų įrašymo informacija ir dvikrypčiai monitoringo ir bandymo duomenys. Gamintojas neįpareigotas pateikti informaciją, kuri yra saugoma intelektinės nuosavybės teisių arba sudaro gamintojo ir/ar OIG tiekėjo pažangiąją patirtį; tokiu atveju būtina techninę informaciją negalima nepagrįstai atsisakyti pateikti.

3. REIKALAVIMAI IR BANDYMAI

- 3.1. Visose transporto priemonėse turi būti įrengta OBD sistema, suprojektuota, pagaminta ir įrengta taip, kad ta sistema tam tikrų tipų transporto priemonės būklės pablogėjimus arba gedimus galėtų nustatyti per visą transporto priemonės eksploatavimo trukmę. Siekdama užtikrinti, kad to reikalavimo būtų laikomasi, patvirtinančioji institucija turi nustatyti, kad transporto priemonėse, kurių rida viršija 3.3.1 punkte nurodytą V tipo bandymo ridą, OBD sistemos veiklai gali būti būdingi tam tikri nukrypimai, dėl kurių 3.3.2 punkte nustatytos išmetamų teršalų kiekio ribos gali būti viršytos pirmiau, negu OBD sistema apie gedimą ima signalizuoti transporto priemonės vairuotojui.
- 3.1.1. Prieiga prie OBD sistemos kad transporto priemonę būtų galima patikrinti, nustatyti gedimus, atlikti techninę jos priežiūrą arba remontuoti, turi būti laisva ir standartizuota. Visi su išmetamų teršalų kiekiu susijusių gedimų kodai turi atitikti ISO DIS 15031-6 (SAE J2012, datuojamas 1996 m. liepos mėn.).
- 3.1.2. Ne vėliau kaip per tris mėnesius nuo to laiko, kai gamintojas kiekvienam įgaliotajam prekiautojui arba remonto dirbtuvėms Bendrijoje pateikia remontui būtina informaciją, gamintojas užtikrina, kad informacija (įskaitant visus vėlesnius pakeitimus ir papildymus) būtų prieinama už pagrįstą ir nediskriminacinį mokestį, ir apie tai atitinkamai praneša patvirtinančiajai institucijai.
- Jeigu tų nuostatų nesilaikoma, patvirtinančioji institucija imasi atitinkamų priemonių, kad būtų užtikrinta, jog remontui būtina informacija būtų prieinama pagal tipui patvirtinti ir eksploatuojamoms transporto priemonėms patikrinti nustatytą metodiką.
- 3.2. OBD sistema turi būti suprojektuota, pagaminta ir įrengta taip, kad įprastomis sąlygomis eksploatuojama transporto priemonė galėtų atitikti šio priedo reikalavimus.
- 3.2.1. *Laikinas OBD sistemos išjungimas*
- 3.2.1.1. Gamintojas transporto priemonėje įrengtą diagnostikos sistemą išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti (OBD) gali išjungti, jeigu žemi degalų lygiai paveikia jos tinkamumą atlikti kontrolę. Tos sistemos negalima išjungti tada, kai degalų lygis bako sudaro daugiau kaip 20 % vardinės degalų bako talpos.
- 3.2.1.2. Gamintojas OBD sistemą gali išjungti, kai paleidžiant variklį aplinkos oro temperatūra yra žemesnė kaip 266 °K (– 7 °C) arba kai transporto priemonė važiuoja didesniame kaip 2 500 metrų virš jūros lygio aukštyje esančiu keliu, jeigu gamintojas pateikia duomenis ir (arba) inžinerinį įvertinimą, kurie tinkamai įrodo, kad esant pirmiau minėtoms sąlygoms kontrolės atlikti neįmanoma. Gamintojas taip pat gali prašyti, kad OBD sistema būtų išjungta, kai variklis paleidžiamas esant kitoms aplinkos temperatūroms, jeigu gamintojas duomenimis ir (arba) inžineriniu įvertinimu institucijai įrodo, jog esant toms sąlygoms būtų pateikta klaidinga išvada.
- 3.2.1.3. Transporto priemonėse, suprojektuotose taip, kad jos būtų pritaikytos galios ėmimo įrenginiui įrengti, paveiktas kontrolės sistemas galima atjungti, jeigu tos sistemos atjungiamos tada, kai galios ėmimo įrenginys veikia.
- 3.2.2. *Uždegimo praleidimas — kibirkštinio uždegimo variklį turinčios transporto priemonės*
- 3.2.2.1. Gamintojai, esant konkrečiam variklio sukimosi greičiui ir apkrovos sąlygoms, gali nustatyti didesnius uždegimo praleidimo sutrikimų procentų kriterijus už pateiktuosius institucijai, jeigu jai galima įrodyti, kad nustatyti žemus uždegimo praleidimo lygius būtų nepatikima.

- 3.2.2.2. Gamintojai, galintys institucijai įrodyti, kad nustatyti didesnę uždegimo praleidimo lygio procentą kol kas nėra įmanoma, esant toms sąlygoms uždegimo praleidimo kontrolės sistemą gali išjungti.

3.3. Bandymų aprašymas

- 3.3.1. Bandymai atliekami su transporto priemone, kuri taikoma VIII priede nurodytam V tipo ilgaamžiškumo bandymui atlikti, ir tiems bandymams atlikti taikoma šio priedo I priedėlyje nurodyta metodika. Bandymai atliekami užbaigus V tipo ilgaamžiškumo bandymą. Kai V tipo ilgaamžiškumo bandymas neatliekamas arba kai prašo gamintojas, tiems OBD parodomiesiems bandymams galima taikyti tinkamai sendintą pavyzdinę transporto priemonę.
- 3.3.2. OBD sistema turi nustatyti sudedamosios su išmetamų teršalų kiekiu susijusios dalies arba sistemos gedimą, jeigu dėl jo išmestų teršalų kiekis viršys toliau nurodytas ribas:

Kategorija Klasė		Etaloninė masė (RW) (kg)	Anglies monoksido masė		Angliavandenilių masė		Azoto oksidų masė		Kietųjų dalelių masė ⁽¹⁾ (PM) L4 (g/km)
			(CO) L1 (g/km)	(HC) L2 (g/km)	(NO _x) L3 (g/km)				
Benzinas	Dyzelinas		Benzinas	Dyzelinas	Benzinas	Dyzelinas			Dyzelinas
M ⁽²⁾		Visos	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
N ₁ ⁽³⁾ (4)	I	RW ≤ 1 305	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
	II	1 305 < RW ≤ 1 760	5,8	4,0	0,5	0,5	0,7	1,6	0,23
	III	1 760 < RW	7,3	4,8	0,6	0,6	0,8	1,9	0,28

(1) slėginio uždegimo variklių.

(2) Išskyrus transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg.

(3) Taip pat 2 išnašoje nurodytos M kategorijos transporto priemonės.

(4) Šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje nurodytame Komisijos pasiūlyme pateikiamos ribinės transporto priemonėje įrengtos teršalų emisijos kontrolės sistemos ribinės suveikimo vertės, kurios M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėms taikomos 2005 m. birželio mėn.

3.3.3. Kibirkštinio uždegimo variklių turinčių transporto priemonių kontrolės įranga

OBD sistema išmetamų teršalų kiekiui kontroliuoti pagal 3.3.2 punkto reikalavimus turi kontroliuoti bent:

- 3.3.3.1. katalizatoriaus veiksmingumo sumažėjimą atsižvelgiant tik HC išmetimą;
- 3.3.3.2. uždegimo praleidimą variklio darbinėje zonoje, apribotoje tokiomis linijomis:
- didžiausias variklio sukimosi greitis, 4 500 min⁻¹ arba 1 000 min⁻¹ viršijantis didžiausią greitį, kuris taikomas atliekant I tipo bandymo ciklą (taikomas mažesnis dydis);
 - priverstinio sukimo momento linija (t. y. variklio apkrova, kai pavara išjungta);
 - tuos variklio veikimą apibūdinančius taškus jungiančią liniją: priverstinio sukimo momento liniją, kai variklio sukimosi greitis yra 3 000 min⁻¹, ir a punkte pirmiau apibrėžtoje didžiausio greičio linijoje esantį tašką, kai variklio įleidimo kolektoriaus slėgis prieš droselinę sklendę yra 13,33 kPa mažesnis už priverstinio sukimo momento linijoje;
- 3.3.3.3. deguonies daviklio veikimo pablogėjimą,
- 3.3.3.4. kitas sudedamąsias išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemos dalis ar sistemas arba su išmetamų teršalų kiekiu susijusias sudedamąsias jėgos pavaros dalis ar sistemas, kurios yra sujungtos su kompiuteriu ir kurioms sugedus pro išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis viršytų 3.3.2 punkte nustatytas ribas;
- 3.3.3.5. turi būti kontroliuojamas kiekvienos kitos sudedamosios su išmetamų teršalų kiekiu susijusios jėgos pavaros dalies, sujungtos su kompiuteriu, grandinės vientisumas;
- 3.3.3.6. elektroninio iš degalų sistemos garuojančių degalų prapūtimo valdymo turi būti kontroliuojamas bent grandinės vientisumas.

3.3.4. Slėginio uždegimo variklius turinčių transporto priemonių kontrolės reikalavimai

Pagal 3.3.2 punkto reikalavimus OBD sistema turi kontroliuoti:

- 3.3.4.1. ar nesumažėjo katalizatoriaus veiksmingumas, jeigu yra įrengtas tas įtaisas;
- 3.3.4.2. kietųjų dalelių gaudyklės veiksmingumą ir vientisumą, jei yra įrengtas tas įtaisas;
- 3.3.4.3. kontroliuojamą degalų įpurškimo sistemos elektroninio degalų kiekio ir įpurškimo valdymo vykdytuvo (-ų) grandinės vientisumą ir bendrą įtaiso veiksmingumą;
- 3.3.4.4. kitas sudedamąsias išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemos dalis ar sistemas arba su išmetamų teršalų kiekiu susijusias sudedamąsias jėgos pavaros dalis ar sistemas, kurios yra sujungtos su kompiuteriu ir kurioms sugedus pro išleidimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis viršytų 3.3.2 punkte nustatytas ribas. Tos sistemos arba sudedamosios dalys – tai oro masės ir tūriniam (ir temperatūrai) srautams, pripūtimo ir įleidimo kolektoriaus slėgiams kontroliuoti ir valdyti taikomos sistemos arba sudedamosios dalys (ir atitinkami jutikliai, leidžiantys, kad tas funkcijas būtų galima vykdyti);
- 3.3.4.5. kontroliuojamas kiekvienos kitos sudedamosios jėgos pavaros dalies, sujungtos su kompiuteriu, grandinės vientisumas.
- 3.3.5. Gamintojai patvirtinančiai institucijai gali įrodyti, kad tam tikrų sudedamųjų dalių arba sistemų nebūtina kontroliuoti, jeigu joms visiškai sugedus arba jas pašalinus išmesti teršalų kiekiai neviršytų 3.3.2 punkte nustatytų ribų.
- 3.4. Kiekvieną kartą prieš paleidžiant variklį turi būti atlikta diagnostinė patikra, kuri bent kartą turi būti užbaigta iki galo, jeigu laikomasi nustatytų bandymo sąlygų. Bandymo sąlygos turi būti parinktos taip, kad jos visos atitiktų įprastas važiavimo sąlygas, kurios atitinka taikytinąsias atliekant I tipo bandymą.

3.5. Veikimo sutrikimo indikatorius (MI) aktyvavimas

- 3.5.1. OBD sistema turi turėti transporto priemonės vairuotojui lengvai pastebimą veikimo sutrikimo indikatorius. Veikimo sutrikimo indikatorius neturi būti taikomas jokiam kitam tikslui, išskyrus tą, kad vairuotojui signalizuotų apie avarinį paleidimą arba saugius maršrutus sugedusiai transporto priemonei sugrįžti į namus. Veikimo sutrikimo indikatorius turi būti matomas esant visoms galimoms apšvietimo sąlygoms. Aktyvuotas veikimo sutrikimo indikatorius turi rodyti simbolį pagal ISO 2575 ⁽¹⁾. Transporto priemonėje neturi būti įrengta daugiau kaip vienas išmetamų teršalų kiekio reikalams skirtas veikimo sutrikimo indikatorius. Konkrečiam tikslui leidžiama įrengti atskiras signalines lemputes (pvz., stabdžių sistemos, saugos diržų, alyvos slėgio ir t. t.). Veikimo sutrikimo indikatoriuose naudoti raudoną spalvą draudžiama.
- 3.5.2. Jei tai yra metodas, kurį taikant, kad veikimo sutrikimo indikatorius būtų aktyvuotas, reikia daugiau kaip dviejų kondicionavimo ciklų, gamintojas turi pateikti duomenis ir (arba) inžinerinį įvertinimą, pakankamai įrodančius, kad kontrolės sistema yra ganėtinai veiksminga ir laiku nustato sudedamosios dalies veiklos pablogėjimą. Nepriimtinas yra metodas, kurį taikant, kad veikimo sutrikimo indikatorius būtų aktyvuotas, vidutiniškai būtina taikyti daugiau kaip 10 važiavimo ciklų. Veikimo sutrikimo indikatorius taip pat turi būti aktyvuotas kiekvieną kartą, kai variklio išmetamų teršalų kiekio kontrolė pradeda veikti nuolatiniu nutylimuoju išmetamų teršalų kiekio režimu, jeigu viršijamos 3.3.2 punkte nurodytos išmetamų teršalų kiekio ribos. Veikimo sutrikimo indikatorius kiekvieną kartą, kai uždegimas praleidžiamas tokį laiko intervalą, kad deginių filtras katalizatorius galėtų būti apgadintas, kaip yra nurodęs gamintojas, taip pat turi veikti aiškiai įspėjamuoju režimu, pvz., pradeda mirksėti šviesa. Veikimo sutrikimo indikatorius taip pat turi būti aktyvuotas, kai transporto priemonės uždegimo jungiklio raktas prieš paleidžiant variklį arba pradedant prasukinėti alkūninį veleną yra pasukamas į padėtį „degimas įjungtas“, ir išjungiamas paleidus variklį, jeigu iki to nebuvo nustatyta jokio gedimo.

3.6. Gedimo kodo įrašymas į kompiuterio atmintį

OBD sistema turi registruoti jos būklę apibūdinantį (-ius) kodą (-us). Pagal nustatytus reikalavimus veikiančioms išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemoms identifikuoti ir toms išmetamų teršalų kontrolės sistemoms, kurioms būtina, kad transporto priemonė veiktų toliau, idant tas sistemas būtų galima visiškai įvertinti, turi būti taikomi skirtingi jų būklės kodai. Gedimo kodai, veikimo sutrikimo indikatorius aktyvuojantys dėl veiklos pablogėjimo arba gedimo ar išmetamų teršalų kiekio kontrolei pradėjus veikti nuolatiniu nutylimuoju išmetamų teršalų kiekio režimu, turi būti laikomi kompiuterio atmintyje, ir tas gedimo kodas turi identifikuoti gedimo tipą.

- 3.6.1. Atstumas, kurį transporto priemonė nuvažiuoja aktyvavus veikimo sutrikimo indikatorius, bet kuriuo momentu per nuoseklųjį priedą turi būti prieinama ryšio kanalo jungtyje ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Tarptautinis standartas ISO 2575-1982 (E), pavadintas „Kelių transporto priemonės — Valdymo įtaisų indikatoriai ir signalinės lemputės“, Simbolis Nr. 4.36.

⁽²⁾ Šis reikalavimas taikomas tik elektroninę greičio įvestį varikliui valdyti turinčioms transporto priemonėms, jeigu ISO standartai bus užbaigti per pasirengimo laiką, suderintą su technologijos taikymu. Tas reikalavimas taikomas visoms transporto priemonėms, kurios bus pradedamos eksploatuoti nuo 2005 m. sausio 1 d.

- 3.6.2. Jei tai yra kibirkštinio uždegimo variklį turinčios transporto priemonės, atskirai identifikuoti kiekvieną cilindrą, kuriame buvo praleistas uždegimas, nebūtina, jeigu kompiuterio atmintyje įrašomas atskiras vieno uždegimo praleidimo arba daugiau tų uždegimo praleidimų gedimo kodas.
- 3.7. **Veikimo sutrikimo indikatorius perjungimas**
- 3.7.1. Kai katalizatorius dėl uždegimo praleidimų dažnio gali būti apgadintas (kaip yra nurodęs gamintojas), veikimo sutrikimo indikatorius galima perjungti į įprastą aktyvavimo režimą, jeigu uždegimas nebepraleidžiamas arba jeigu variklis pradedamas eksploatuoti esant tokioms greičio ir apkrovos sąlygoms, dėl kurių katalizatorius negali būti apgadintas.
- 3.7.2. Esant visiems kitiems gedimams, veikimo sutrikimo indikatorius galima išjungti po trijų nuoseklių važiavimo ciklų, kai veikimo sutrikimo indikatorius aktyvuojanti kontrolės sistema gedimo nebenustatė ir jeigu nebuvo nustatytas kitas gedimas, kuris veikimo sutrikimo indikatorius galėtų aktyvuoti nepriklausomai.
- 3.8. **Gedimo kodo ištrynimasis**
- 3.8.1. OBD sistema gedimo kodą, nuvažiųotą atstumą ir gedimo metu užregistruotą variklio veikimo informaciją gali ištrinti, jeigu tas pats kodas vėl neužregistruojamas bent per 40 variklio įšildymo ciklų.

1 priedėlis

FUNKCINIAI TRANSPORTO PRIEMONĖS DIAGNOSTIKOS (OBD) SISTEMŲ ASPEKTAI

1. ĮVADAS

Šiame priedėlyje aprašyta pagal šio priedo 5 punktą atliekamo bandymo metodika. Ta metodika apibūdina transporto priemonėje įrengtos diagnostikos (OBD) sistemos veikimo patikrą, kai yra imituojamas atitinkamų variklio valdymo arba išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemų gedimas. Priedėlyje taip pat nustatyta OBD sistemų ilgaamžiškumo nustatymo metodika.

Gamintojas turi pateikti sugedusias sudedamąsias dalis ir (arba) elektros įtaisus, kurie turėtų būti naudojami gedimams imituoti. Matavimus atliekant per I tipo bandymo ciklą, dėl tų sugedusių sudedamųjų dalių arba įtaisų transporto priemonės išmetų teršalų kiekis 3.3.2 punkte nurodytų ribų neturi viršyti daugiau kaip 20 %.

Kai bandymas su transporto priemone atliekamas joje įrengus sugedusią sudedamąją dalį arba įtaisą, OBD sistema patvirtina, jeigu veikimo sutrikimo indikatorius yra aktyvuojamas.

2. BANDYMO APRAŠYMAS

2.1. OBD sistemų patikra atliekama tokiais etapais:

- sudedamosios variklio valdymo arba išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemos dalies gedimo imitavimas,
- transporto priemonės kondicionavimas 6.2 punkte nurodyto kondicionavimo metu taikant imituotą gedimą,
- transporto priemonės su imituotu gedimu važiavimas per I tipo bandymo ciklą ir išmetamų transporto priemonės teršalų matavimas,
- nustatymas, ar OBD sistema suveikia esant imituotam gedimui ir ar tinkamu būdu apie gedimą signalizuoja transporto priemonės vairuotojui.

2.2. Arba gamintojo prašymu elektroninėmis priemonėmis galima pagal 6 punkto reikalavimus imituoti sudedamosios dalies arba sudedamųjų dalių gedimą.

2.3. Gamintojai gali prašyti, kad kontrolė būtų atlikta ne per I tipo bandymo ciklą, jeigu institucijai galima įrodyti, jog atliekant kontrolę, kai yra per I tipo bandymo ciklą taikomos sąlygos, eksploatuojamai transporto priemonei turi būti nustatytos apribojančios kontrolės sąlygos.

3. BANDOMOJI TRANSPORTO PRIEMONĖ IR DEGALAI
 - 3.1. **Transporto priemonė**

Transporto priemonė turi atitikti III priedo 3.1 punkto reikalavimus.
 - 3.2. **Degalai**

Bandymui turi būti naudojami atitinkami IX priede aprašyti etaloniniai degalai.
4. BANDYMO TEMPERATŪRA IR SLĖGIS
 - 4.1. Bandymo temperatūra ir slėgis turi atitikti III priede aprašytus I tipo bandymo reikalavimus.
5. BANDYMO ĮRANGA
 - 5.1. **Būgninis važiuoklės stendas**

Būgninis važiuoklės stendas turi atitikti III priedo reikalavimus.
6. OBD BANDYMO ATLIKIMO METODIKA
 - 6.1. Variklio veikimo ciklas, kai transporto priemonė stovi ant būgninio važiuoklės stendo, turi atitikti III priedo reikalavimus.
 - 6.2. **Transporto priemonės kondicionavimas**
 - 6.2.1. Atsižvelgiant į variklio tipą ir nustačius vieno iš 6.3 punkte nurodytų gedimo režimų, transporto priemonė turi būti kondicionuojama atliekant bent du nuoseklius I tipo bandymus (pirmoji ir antroji dalys). Jei tai yra slėginio uždegimo variklį turinti transporto priemonė, jai leidžiama taikyti papildomą iš dviejų antrosios dalies ciklų sudarytą kondicionavimą.
 - 6.2.2. Gamintojo prašymu galima taikyti kitus kondicionavimo metodus.
 - 6.3. **Gedimo režimai, kuriuos taikant turi būti atliktas bandymas**
 - 6.3.1. *Kibirkštinio uždegimo variklius turinčios transporto priemonės:*
 - 6.3.1.1. Katalizatoriaus pakeitimas nustatytų reikalavimų neatitinkančiu arba defektiniu katalizatoriumi ar to gedimo imitavimas elektroninėmis priemonėmis.
 - 6.3.1.2. Variklio uždegimo praleidimo sąlygos pagal šio priedo 3.3.3.2 punkte nurodytas uždegimo praleidimo kontrolės sąlygas.
 - 6.3.1.3. Deguonies daviklis pakeičiamas nustatytų reikalavimų neatitinkančiu arba defektiniu deguonies davikliu arba tas gedimas imituojamas elektroninėmis priemonėmis.
 - 6.3.1.4. Atjungiamas kiekvienos kitos sudedamosios su išmetamų teršalų kiekiu susijusios dalies, kuri sujungta su jėgos pavarą valdančiu kompiuteriu, elektrinė grandinė.
 - 6.3.1.5. Elektrinės elektroninio išgaruojančių teršalų valymo kontrolės įtaiso (jeigu jis įrengtas) grandinės atjungimas. Šiam konkrečiam gedimo režimui I tipo bandymas neturi būti atliekamas.
 - 6.3.2. *Slėginio uždegimo variklius turinčios transporto priemonės:*
 - 6.3.2.1. Katalizatoriaus, jeigu yra įrengtas tas įtaisas, pakeičiamas nustatytų reikalavimų neatitinkančiu arba defektiniu katalizatoriumi arba tas gedimas imituojamas elektroninėmis priemonėmis.
 - 6.3.2.2. Pašalinama kietųjų dalelių gaudyklė, jeigu yra įrengtas tas įtaisas, arba, jeigu toje gaudyklėje įtaisyti jutikliai, defektinis gaudyklės įtaisas.
 - 6.3.2.3. Atjungiamas kiekvienos degalų tiekimo sistemos elektroninio tiekiamo degalų kiekio ir įpurškimo valdymo vykdytuvo elektrinė grandinė.
 - 6.3.2.4. Atjungiamas kiekvienos kitos sudedamosios su išmetamų teršalų kiekiu susijusios dalies, kuri sujungta su jėgos pavarą valdančiu kompiuteriu, elektrinė grandinė.
 - 6.3.2.5. Gamintojas, laikydamasis 6.3.2.3 ir 6.3.2.4 punktų reikalavimų ir gavęs patvirtinančiosios institucijos sutikimą, gali imtis atitinkamų veiksmų, kad būtų įrodyta, jog OBD sistema signalizuos apie gedimą, kai atjungimas bus atliktas.

6.4. OBD sistemos bandymas**6.4.1. Kibirkštinio uždegimo variklį turinčios transporto priemonės:**

- 6.4.1.1. Užbaigus transporto priemonės kondicionavimą pagal 6.2 punktą, su bandomąja transporto priemone atliekamas I tipo bandymas (pirmoji ir antroji dalys). Iki to bandymo pabaigos veikimo sutrikimo indikatorius turi būti aktyvuotas pagal bet kurią 6.4.1.2-6.4.1.5 punktuose pateiktą sąlygą. Tas sąlygas techninės priežiūros centras pagal 6.4.1.6 punktą gali pakeisti. Tačiau siekiant, kad būtų suteiktas tipo patvirtinimas, neturi būti imituoti daugiau kaip keturi gedimai.
- 6.4.1.2. Katalizatorius pakeičiamas reikalavimų neatitinkančiu arba defektiniu katalizatoriumi arba reikalavimų neatitinkantis ar defektinis katalizatorius imituojamas elektroninėmis priemonėmis, kad būtų viršytos šio priedo 3.3.2 punkte nurodytos išmesto HC kiekio ribos.
- 6.4.1.3. Pagal šio priedo 3.3.3.2 punkte pateiktas uždegimo praleidimo kontrolės sąlygas sukuriama uždegimo praleidimo sąlyga, kad išmestų teršalų kiekis viršytų bet kurią 3.3.2 punkte nustatytą ribą.
- 6.4.1.4. Deguonies daviklis pakeičiamas reikalavimų neatitinkančiu arba defektiniu davikliu arba reikalavimų neatitinkantis ar defektinis deguonies daviklis imituojamas elektroninėmis priemonėmis, kad išmestų teršalų kiekis viršytų bet kurią šio priedo 3.3.2 punkte nustatytą ribą.
- 6.4.1.5. Elektrinės elektroninio išgaruojančių teršalų valymo kontrolės įtaiso (jeigu jis įrengtas) grandinės atjungimas.
- 6.4.1.6. Kiekvienos kitos sudedamosios su išmetamų teršalų kiekiu susijusios jėgos pavaros dalies, sujungtos su kompiuteriu, elektros grandinė atjungiama, kad išmestų teršalų kiekis viršytų bet kurią šio priedo 3.3.2 punkte nustatytą ribą.

6.4.2. Slėginio uždegimo variklį turinčios transporto priemonės:

- 6.4.2.1. Užbaigus transporto priemonės kondicionavimą pagal 6.2 punktą, su bandomąja transporto priemone atliekamas I tipo bandymas (pirmoji ir antroji dalys). Iki to bandymo pabaigos veikimo sutrikimo indikatorius turi būti aktyvuotas pagal bet kurią 6.4.2.2-6.4.2.5 punktuose pateiktą sąlygą. Tas sąlygas techninės priežiūros centras pagal 6.4.2.5 punktą gali pakeisti. Tačiau siekiant, kad būtų suteiktas tipo patvirtinimas, neturi būti imituoti daugiau kaip keturi gedimai.
- 6.4.2.2. Jeigu yra įrengtas, katalizatorius pakeičiamas reikalavimų neatitinkančiu ar defektiniu katalizatoriumi arba reikalavimų neatitinkantis ar defektinis katalizatorius imituojamas elektroninėmis priemonėmis, kad išmestų teršalų kiekis viršytų šio priedo 3.3.2 punkte nustatytas ribas.
- 6.4.2.3. Jeigu yra įrengta, kietųjų dalelių gaudyklė pašalinama arba pakeičiama defektine kietųjų dalelių gaudykle, atitinkančia 6.3.2.2 punkto sąlygas, kad išmestų teršalų kiekis viršytų šio priedo 3.3.2 punkte nustatytas ribas.
- 6.4.2.4. Remiantis 6.3.2.5 punktu, atjungiamas kiekvienos degalų tiekimo sistemos elektroninio tiekiamo degalų kiekio ir įpurškimo valdymo vykdytuvas, kad išmestų teršalų kiekis viršytų bet kurią šio priedo 3.3.2 punkte nustatytą ribą.
- 6.4.2.5. Remiantis 6.3.2.5 punktu, atjungiama kiekviena kita sudedamoji su išmetamų teršalų kiekiu susijusios jėgos pavaros dalis, sujungta su kompiuteriu, kad išmestų teršalų kiekis viršytų bet kurią šio priedo 3.3.2 punkte nustatytą ribą.

6.5. Diagnostiniai signalai

- 6.5.1.1. Nustačius pirmą kiekvienos sudedamosios dalies arba sistemos gedimą, į kompiuterio atmintį turi būti įrašyti gedimo metu užregistruoti variklio būklės sąlygų parametrai. Jeigu vėliau sutrinka degalų sistemos veikla arba praleidžiamas uždegimas, visi į kompiuterio atmintį anksčiau įrašyti užregistruoti variklio būklės sąlygų parametrai turi būti pakeisti degalų sistemos arba uždegimo praleidimo (taikomi pirmesnio įvykio parametrai) sąlygų parametrais. Į kompiuterio atmintį turi būti įrašyti šie variklio sąlygų parametrai (išvardyti ne visi parametrai), t. y. apskaičiuotoji apkrovos vertė, variklio greitis, nustatyta (-os) tiekiamų degalų vertė (-ės) (jeigu ta (tos) vertė (-ės) žinoma (-os), degalų slėgis (jeigu turimas), transporto priemonės greitis (jeigu žinomas), aušinimo skysčio temperatūra, slėgis įleidimo kolektoriuje (jeigu žinomas), veikimas uždaruoju arba atviruoju ciklu (jeigu žinomas) ir gedimo kodas, dėl kurio duomenys turėjo būti įrašyti į kompiuterio atmintį. Gamintojas turi pasirinkti tinkamiausių sąlygų rinkinį, leidžiantį veiksmingai atlikti remontą pagal kompiuterio atmintyje saugomus gedimo metu užregistruotus variklio būklės parametrus. Būtinai tik vienas duomenų freimas. Gamintojai gali pasirinkti, kad į kompiuterio atmintį būtų įrašomi papildomi freimai, jeigu bent privalomą freimą galima nuskaityti 6.5.3.2 ir 6.5.3.3 punktų specifikacijas atitinkančiu bendroju skenavimo įtaisu. Jeigu gedimo kodas, dėl kurio į kompiuterio atmintį buvo įrašyti sąlygų parametrai, ištrinamas pagal šio priedo 3.7 punktą, į kompiuterio atmintį įrašyti variklio sąlygų parametrai gali būti taip pat ištrinti.

- 6.5.1.2. Kai tokie yra, be privalomos gedimo metu užregistruotos variklio veikimo informacijos, nuosekliu ju ryšių perdavimo linijos jungties prievadu pareikalavus turi būti prieinami tokie signalai, jeigu informacija yra prieinama transporto priemonės kompiuteriui arba jeigu ją galima nustatyti taikant transporto priemonės kompiuteriui prieinamą informaciją: diagnostiniai gedimų kodai, variklio aušinimo skysčio temperatūra, degalų valdymo sistemos būklė (atvirojo, uždarojo ciklo arba kita), degalų tiekimo reguliavimas, uždegimo paankstinimas, įleidžiamo oro temperatūra, įleidimo kolektoriaus oro slėgis, oro srauto debitas, variklio sukimosi greitis, karbiuratoriaus padėties jutiklio išėjimo vertė, antrinio oro būklė (iš viršų, į apačią ar į viršų), apskaičiuotoji apkrovos vertė, transporto priemonės greitis ir degalų slėgis.

Signalai turi būti pateikti standartiniais vienetais pagal 6.5.3 punkte pateiktas specifikacijas. Faktiniai signalai turi būti aiškiai identifikuoti nuo standartinės vertės signalų. Be to, pareikalavus turi būti galimybė pagal 6.5.3 punkte nurodytas specifikacijas atlikti abiejų krypčių diagnostinę kontrolę standartinės duomenų perdavimo linijos jungties nuosekliu ju prievadu pagal 6.5.3 punkte nurodytas specifikacijas.

- 6.5.1.3. Visų išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemų, kurios įrengtos transporto priemonėje ir su kuriomis atliekami konkretūs įvertinimo bandymai (katalizatoriaus, deguonies daviklio ir kt.), išskyrus uždegimo praleidimo nustatymą, degalų sistemos kontrolę ir išsamią sudedamųjų dalių kontrolę, naujausio su transporto priemone atlikto bandymo rezultatai ir ribos, su kuriomis sistema lyginama, turi būti prieinami standartinės duomenų perdavimo linijos jungties nuosekliu ju prievadu pagal 6.5.3 punkte nurodytas specifikacijas. Nuoroda, ar su kontroliuojamomis sudedamosiomis dalimis ir sistemomis, išskyrus pirmiau išvardytąsias, atlikto naujausio bandymo rezultatai atitinka reikalavimus, ar jų neatitinka, turi būti prieinama per duomenų perdavimo linijos jungtį.

- 6.5.1.4. OBD reikalavimai, pagal kuriuos transporto priemonei buvo išduotas sertifikatas (t. y. šis priedas arba kiti I priedo 5 punkte nurodyti reikalavimai) ir pagrindinės išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistemos, kurias OBD sistema kontroliuoja pagal 6.5.3.3 punktą, turi būti prieinamos per standartinės duomenų perdavimo linijos jungties nuoseklijų duomenų prievadą pagal 6.5.3 punkte nurodytas specifikacijas.

- 6.5.2. Nereikalaujama, kad išmetamų teršalų kiekio kontrolės diagnostikos sistema sudedamąsias dalis įvertintų veikimo sutrikimo metu, jeigu dėl to įvertinimo galėtų kilti pavojus saugai arba sudedamoji dalis galėtų sugesti.

- 6.5.3. Diagnostinė išmetamų teršalų kiekio kontrolės sistema turi užtikrinti standartinę ir neribojamą prieigą ir atitikti toliau pateiktus ISO ir (arba) SAE standartus. Kai kurie ISO standartai buvo parengti pagal Automobilių inžinierių draugijos standartus ir rekomenduojamus veiksmus. Jeigu tie ISO standartai buvo parengti pirmiau minėtu būdu, skliausteliuose pateikiama atitinkama SAE nuoroda.

- 6.5.3.1. Ryšio linijai tarp transporto priemonėje įrengtos įrangos ir ne transporto priemonės įrangos turi būti taikomas vienas iš toliau pateiktų standartų su aprašytais apribojimais:

ISO 9141-2 „Kelių transporto priemonės – Diagnostikos sistemos – CARB reikalavimai dėl keitimosi skaitmenine informacija“;

ISO 11519-4 „Kelių transporto priemonės – Lėtasis nuosekliųjų duomenų perdavimas – 4 dalis: B klasės duomenų perdavimo interfeisas (SAE J 1850)“. Su teršalų išmetimu susijusiam pranešimui taikoma ciklinė perteklinė kontrolė ir 3 baitų antraštė ir netaikomas atskyrimas baitais arba kontrolinės sumos.

ISO DIS 14230-4 dalis „Kelių transporto priemonės – Diagnostikos sistemos – Pagrindinis protokolas 2000“.

- 6.5.3.2. Būtina įranga ir diagnostikos įtaisai, kad su OBD sistemomis būtų galima keistis duomenimis, turi atitikti ISO DIS 15031-4 standarte pateiktųjų veikimo specifikacijų arba dar griežtesnius reikalavimus.

- 6.5.3.3. Pagrindiniai diagnostiniai duomenys (nurodyti 6.5.1 punkte) ir dvikryptė valdymo informacija turi būti pateikti taikant ISO DIS 15031-5 standarte aprašytą formatą ir vienetus ir jie turi būti prieinami taikant ISO DIS 15031-4 standarto reikalavimus atitinkančius diagnostinius įtaisus.

- 6.5.3.4. Kai užregistruojamas gedimas, gamintojas gedimą turi identifikuoti taikydamas tinkamiausią iš ISO DIS 15031-6 (SAE J2012 – 1996 m. liepos mėn.) standarto 6.3 punkte nurodytų gedimo kodų, atsižvelgdamas į „Jėgos pavaros sistemos diagnostinių gedimų kodus“. Gedimų kodai turi būti visiškai prieinami taikant 6.5.3.2 punkto nuostatas atitinkančią standartinę diagnostinę įrangą.

ISO DIS 15031-6 (SAE J2012 – 1996 m. liepos mėn.) standarto 6.3 punkto pastaba, esanti iš karto prieš gedimo kodų sąrašą tame pačiame punkte, netaikoma.

- 6.5.3.5. Transporto priemonės ir diagnostikos tikrintuvo sujungimo interfeisas turi atitikti visus ISO DIS 15031-3 standarto reikalavimus. Dėl įrengimo vietos, kuri aptarnaujantiems pareigūnams yra lengvai prieinama, tačiau apsaugota, kad jos negalėtų suklastoti nemokyti pareigūnai, turi būti susitarta su patvirtinančiaja institucija.
- 6.5.3.6. Gamintojas taip pat turi užtikrinti, kad, jeigu reikia, už užmokestį taisytojams, kurie nėra paskirstymo sistemos įmonės, būtų prieinama motorinėms transporto priemonėms remontuoti arba joms techniškai prižiūrėti būtina techninė informacija, jeigu tai informacijai netaikomos intelektinės nuosavybės apsaugos teisės arba jeigu ji nelaikoma svarbiomis, slaptomis techninėmis žiniomis, kurios yra identifikuotos pagal atitinkamus reikalavimus; tuo atveju būtina techninė informacija turi būti be pagrindo neskelbiama.

2 priedėlis

PAGRINDINĖS TECHNINĖS TRANSPORTO PRIEMONIŲ ŠEIMOS CHARAKTERISTIKOS

1. OBD ŠEIMĄ APIBŪDINANTYS PARAMETRAI

OBD šeimą galima apibūdinti pagrindiniais skaičiuojamaisiais parametrais, kurie turi būti taikomi visoms transporto priemonių šeimos transporto priemonėms. Tam tikrais atvejais parametrai gali sutapti. Į tuos padarinius taip pat turi būti atsižvelgta siekiant užtikrinti, kad OBD šeimai būtų priskirtos tik transporto priemonės, kurių išmetamųjų dujų charakteristikos panašios.

2. Tuo tikslu tų tipų transporto priemonės, kurių toliau aprašyti parametrai yra vienodi, laikomos priklausančiomis tam pačiam variklio išmetamųjų teršalų valymo/OBD sistemos deriniui.

Variklis:

- degimo procesas (t. y. kibirkštinio uždegimo, slėginio uždegimo, dvitaktis, keturtaktis),
- degalų tiekimo varikliui metodas (t. y. degalus tiekia karbiuratorius ar jie įpurškiami).

Išmetamųjų dujų valymo sistema:

- katalizatoriaus tipas (t. y. oksidatorius, trijų komponentų katalizatorius, kaitinamasis katalizatorius ir kt.)
- kietųjų dalelių gaudyklės tipas,
- antrinio oro įpūtimas (t. y. taikomas ar netaikomas),
- išmetamųjų dujų recirkuliacija (t. y. taikoma ar netaikoma).

OBD sudedamosios dalys ir veikimas:

- OBD funkcinės kontrolės, veikimo sutrikimų nustatymo ir pranešimo apie tuos sutrikimus vairuotojui metodai.
-