

DIREKTIVE

DIREKTIVA KOMISIJE 2013/60/EU

z dne 27. novembra 2013

o spremembi Direktive 97/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta o določenih sestavnih delih in značilnostih dvo- ali trikolesnih motornih vozil, Direktive 2002/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil ter Direktive 2009/67/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vgradnji svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav na dvo- ali trikolesna motorna vozila zaradi prilagoditve tehničnemu napredku

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 97/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1997 o določenih sestavnih delih in značilnostih dvo- ali trikolesnih motornih vozil ⁽¹⁾ ter zlasti člena 7 Direktive,

ob upoštevanju Direktive 2002/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. marca 2002 o homologaciji dvo- in trikolesnih motornih vozil ⁽²⁾ ter zlasti člena 17 Direktive,

ob upoštevanju Direktive 2009/67/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o vgradnji svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav na dvo- ali trikolesna motorna vozila ⁽³⁾ in zlasti člena 4 Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Unija je pogodbenica Sporazuma Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) glede sprejemanja enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabljajo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, dodeljenih na podlagi teh predpisov („Revidirani sporazum iz leta 1958“) ⁽⁴⁾. Za poenostavitev zakonodaje Unije o homologaciji v skladu s priporočili končnega poročila z naslovom CARS 21: *Konkurenčen ureditveni sistem za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju* je primerno spremeniti direktive EU z vključitvijo v zakonodajo Unije in uporabo dodatnih pravilnikov UNECE v

sedanji zakonodaji o homologaciji vozil kategorije L, ne da bi se znižala raven zaščite. Za zmanjšanje upravnega bremena, povezanega s postopki homologacije, bi bilo treba proizvajalcem vozil omogočiti, da homologacijo zahtevajo v skladu z ustreznimi pravilniki UNECE iz člena 1 te direktive.

- (2) V prehodnem obdobju do datuma, ko postane Pravilnik UN/ECE št. 41 o emisijah hrupa iz motornih koles ⁽⁵⁾ obvezen v skladu z Uredbo (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov ⁽⁶⁾, je primerno, da se za nove tipe vozil zahteve za motorna kolesa glede hrupa iz poglavja 9 Direktive 97/24/ES in četrte spremembe Pravilnika UN/ECE št. 41, vključno s pripadajočimi mejnimi vrednostnim hrupa iz Priloge 6 k navedenemu pravilniku Združenih narodov, štejejo za enakovredne.

- (3) Glede na nesorazmerno visoko raven emisij ogljikovodika in ogljikovega monoksida iz vozil kategorij L1e, L2e in L6e (dvokolesnih in trikolesnih mopedov ter lahkih štirikolesnikov) je primerno revidirati okoljski preskus tipa I (emisije iz izpušne cevi po hladnem zagonu) z vključitvijo meritve emisij, ki se začnejo neposredno po hladnem zagonu, da bi bolje odrazile dejansko uporabo in velik delež emisij onesnaževal, ki nastane neposredno po hladnem zagonu, ko se motor ogreva. Spremembe postopka laboratorijskega preskusa emisij bi se morale odražati v upravnih določbah, zlasti v spremembi vpisov v potrdilo o skladnosti in obrazca za vnos rezultatov merilnih preizkusov iz Direktive 2002/24/ES.

- (4) Da se vsem proizvajalcem zagotovijo enaki konkurenčni pogoji in zaradi enake okoljske učinkovitosti vozil kategorije L1e, L2e in L6e je primerno glede emisij plinov iz okrova ročične gredi zahtevati tudi, da proizvajalec ob vlogi za homologacijo novega tipa izrecno navede, da

⁽¹⁾ UL L 226, 18.8.1997, str. 1.

⁽²⁾ UL L 124, 9.5.2002, str. 1.

⁽³⁾ UL L 222, 25.8.2009, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 346, 17.12.1997, str. 81.

⁽⁵⁾ UL L 317, 14.11.2012, str. 1.

⁽⁶⁾ UL L 60, 2.3.2013, str. 52.

te kategorije vozil iz prezračevalnega sistema okrova ročične gredi ne oddajajo nobenih emisij, kar pomeni, da je okrov ročične gredi ustrezno zaprt in da v celotni življenjski dobi vozila ne oddaja plinov iz ročične gredi neposredno v zunanji zrak.

- (5) Da se zagotovi skladnost z zahtevami UNECE glede svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav za vozila kategorije L ter da se poveča njihova vidnost, bi morali biti novi tipi takšnih vozil opremljeni s svetilkami, ki se vklopijo samodejno, v skladu s pravilnikom UNECE št. 74 (vozila L1e) ⁽¹⁾ in št. 53 (motorna kolesa L3e) ⁽²⁾ ali z namen-skimi svetilkami za dnevno vožnjo (DRL), ki izpolnjujejo ustrezne zahteve iz Pravilnika UNECE št. 87 ⁽³⁾. Pri vseh drugih podkategorijah vozil L se, po izbiri izvajalca, vgradi bodisi samodejno vklapljanje svetlobne naprave bodisi namenske svetilke za dnevno vožnjo, ki se samodejno vklopijo.
- (6) Ta direktiva bi morala izrecno uvesti raven Euro za vozila kategorije L1e, L2e in L6e, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2002/24/ES. V potrdilih o skladnosti za vozila, homologirana glede na emisije v skladu s prejšnjimi določbami, bi moralo biti še naprej možno raven Euro navajati prostovoljno.
- (7) V tej direktivi predvideni ukrepi so skladni z mnenjem Tehničnega odbora za prilagajanje tehničnemu napredku.
- (8) Da se državam članicam omogoči sprejetje zakonov in drugih predpisov za uskladitev s to direktivo v roku, ki je v njej določen, bi morala Direktiva začeti veljati na dan po objavi –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 97/24/ES se spremeni:

1. člen 4(1) se nadomesti z naslednjim:

„1. V skladu z določbami člena 11 Direktive 2002/24/ES se prizna enakovrednost zahtev iz poglavja 1 (pnevmatike), poglavja 2 (svetlobne in svetlobno-signalne naprave), poglavja 4 (vzvrtna ogledala), Priloge III k poglavju 9 (zahteve glede dovoljene ravni hrupa in izpušnega sistema za motorna kolesa) in poglavja 11 (varnostni pasovi), ki so priloženi k tej direktivi, in zahtev iz pravilnikov UNECE št. 30 ⁽¹⁾, št. 54 ⁽²⁾, št. 64 ⁽³⁾ in št. 75 ⁽⁴⁾ glede pnevmatik, št. 3 ⁽⁵⁾, št. 19 ⁽⁶⁾, št. 20 ⁽⁷⁾, št. 37 ⁽⁸⁾, št. 38 ⁽⁹⁾, št. 50 ⁽¹⁰⁾, št. 53 ⁽¹¹⁾, št. 56 ⁽¹²⁾, št. 57 ⁽¹³⁾, št. 72 ⁽¹⁴⁾, št. 74 ⁽¹⁵⁾ in št. 82 ⁽¹⁶⁾ glede svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav, št.

81 ⁽¹⁷⁾ glede vzvratnih ogledal, št. 16 ⁽¹⁸⁾ glede varnostnih pasov ter št. 41 ⁽¹⁹⁾ glede emisij hrupa iz motornih koles.

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

2. priloge I, II in IV k poglavju 5 se spremenijo v skladu s Prilogo I k tej direktivi.

Člen 2

Priloge IV do VII k Direktivi 2002/24/ES se spremenijo v skladu s Prilogo II k tej direktivi.

Člen 3

Priloge od I do VI k Direktivi 2009/67/ES se spremenijo v skladu s Prilogo III k tej direktivi.

Člen 4

1. Države članice od 1. julija 2014 iz razlogov, ki se nanašajo na ukrepe proti onesnaževanju zraka in funkcionalno varnost, zavrnejo podelitev ES-homologacije za nove tipe dvo-ali trikolesnega motornega vozila, ki ni v skladu z direktivama 2002/24/ES in 97/24/ES, kakor sta spremenjeni s to direktivo.

2. Od 1. julija 2014 se potrdila o skladnosti izdajajo za vozila, ki so usklajena z določbami Direktive 97/24/ES, kakor je spremenjena s točko 1 Priloge II k tej direktivi.

Člen 5

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 30. junija 2014. Ustrezno besedilo navedenih določb takoj sporočijo Komisiji.

Ko države članice sprejmejo te predpise, se v njih sklicujejo na to direktivo ali sklic nanjo navedejo ob uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

⁽¹⁾ UL L 166, 18.6.2013, str. 88.

⁽²⁾ UL L 166, 18.6.2013, str. 55.

⁽³⁾ UL L 164, 30.6.2010, str. 46.

Člen 6

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 7

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 27. novembra 2013

Za Komisijo

Predsednik

José Manuel BARROSO

PRILOGA I

Priloge I, II in VI k poglavju 5 Direktive 97/24/ES se spremenijo:

1. Priloga I k poglavju 5 se spremeni:

(a) točke 2.2 do 2.2.1.2.2 se nadomestijo z naslednjim:

„2.2 **Opis preskusov**

2.2.1 Za vozilo kategorije L1e, L2e ali L6e, ki je skladno z emisijami Euro 3, se opravi preskusi tipa I in II, kot je navedeno v nadaljevanju:

2.2.1.1 Preskus tipa I (povprečne emisije plinastih onesnaževal na gosto naseljenih urbanih območjih po hladnem zagonu)

2.2.1.1.1 Preskušano vozilo se postavi na dinamometer z valji, opremljen z zavoro in vztrajnikom. Opravi se naslednji preskusni postopek:

2.2.1.1.1.1 hladna preskusna faza 1, ki traja skupaj 448 sekund in vključuje štiri osnovne cikle, se izvede brez prekinitve;

2.2.1.1.1.2 vroča preskusna faza 2 sledi hladni preskusni fazi 1 takoj, traja skupaj 448 sekund in vključuje štiri osnovne cikle. Vroča preskusna faza 2 se opravi brez prekinitve;

2.2.1.1.1.3 vsak osnovni cikel v hladni preskusni fazi 1 ali vroči preskusni fazi 2 vključuje sedem operacij (prosti tek, pospeševanje, enakomerna hitrost, pojevanje, stalna hitrost, pojevanje, prosti tek). Med hladno in vročo preskusno fazo se izpušni plini redčijo z zunanjim zrakom tako, da prostorninski pretok mešanice ostane konstanten.

2.2.1.1.1.4 Pri preskusu tipa I:

2.2.1.1.1.4.1 stalni pretok vzorcev mešanice izpušnega plina in zraka za redčenje se zbere v vreči št. 1 med hladno fazo 1. Stalni pretok vzorcev mešanice izpušnih plinov in zraka za redčenje se zbere v ločeni vreči št. 2 med vročo fazo 2. Koncentracije ogljikovega monoksida, skupnih ogljikovodikov, dušikovih oksidov in ogljikovega dioksida v vreči št. 1 in vreči št. 2 se določijo ločeno, druga za drugo;

2.2.1.1.1.4.2 skupna prostornina mešanice v vsaki vreči se izmeri in sešteje, da se dobi celotna prostornina vreč;

2.2.1.1.1.4.3 na koncu vsake preskusne faze se zabeleži dejansko prevožena razdalja s kumulativnega merilnika vrtljajev, ki ga žene valj.

2.2.1.1.2 Preskus se opravi v skladu s preskusnim postopkom iz Dodatka 1. Plini se zbirajo in analizirajo v skladu z določenimi metodami.

2.2.1.1.3 Ob upoštevanju določb točke 2.2.1.1.4 se preskus opravi trikrat. Skupna masa ogljikovega monoksida, ogljikovodikov in dušikovih oksidov, izmerjena v vsakem preskusu, mora biti manjša od mejnih vrednosti Euro 3, določenih v naslednji preglednici.

2.2.1.1.3.1

Tabela 1

Mejne vrednosti emisij Euro 3 za vozila kategorije L1e, L2e in L6e

Homologacija sestavnega dela in skladnost proizvodnje	
CO (v g/km)	HC + NO _x (v g/km)
L ₁	L ₂
1 ⁽¹⁾	1,2

⁽¹⁾ Mejna vrednost za maso CO pri trikolesnih mopedi (L2e) in lahkih štirikolesnikih (L6e) je 3,5 g/km.

2.2.1.1.3.2 Pri vsakem omenjenem onesnaževalu lahko eden od treh rezultatov preseže mejno vrednost, ki je predpisana za zadevni moped, za največ 10 %, če je aritmetična sredina treh rezultatov manjša od predpisane mejne vrednosti. Če več kot eno onesnaževalo preseže predpisane mejne vrednosti, ni pomembno, ali se to zgodi pri istem preskusu ali različnih preskusih.

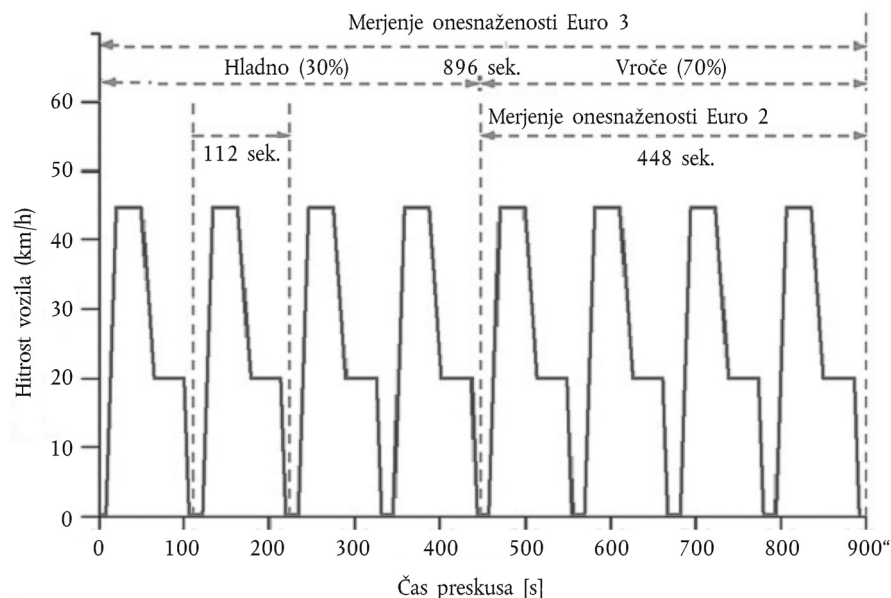
- 2.2.1.1.4 Število preskusov, predpisanih v točki 2.2.1.1.3, se zmanjša ob pogojih, opisanih v nadaljevanju, pri čemer je za vsako onesnaževalo iz te točke rezultat prvega preskusa vrednost V_1 , rezultat drugega pa vrednost V_2 .
- 2.2.1.1.4.1 Če je za vsa zadevna onesnaževala vrednost $V_1 \leq 0,70$, se zahteva samo en preskus.
- 2.2.1.1.4.2 Če je za vsa zadevna onesnaževala vrednost $V_1 \leq 0,85$ L in če je vsaj za eno onesnaževalo vrednost $V_1 > 0,70$ L, se zahtevata samo dva preskusa. Poleg tega mora biti za vsako zadevno onesnaževalo vrednost V_2 takšna, da je $V_1 + V_2 < 1,70$ L in $V_2 < L$.
- 2.2.1.1.5 Vozilo kategorije L1e, L2e ali L6e, ki je skladno z mejnimi vrednostmi iz preskusa tipa I za Euro 3, določenimi v točki 2.2.1.1.3.1, in zahtevami za preskus tipa I iz te priloge se homologira kot skladno z Euro 3.
- 2.2.1.2 Preskus tipa II (emisije ogljikovega monoksida in nezgorelih ogljikovodikov v prostem teku).
- 2.2.1.2.1 Masa ogljikovega monoksida in masa nezgorelih ogljikovodikov, ki jih oddaja motor v prostem teku, se meri eno minuto.
- 2.2.1.2.2 Ta preskus se opravi v skladu s postopkom iz Dodatka 2.;
- (b) v Dodatku 1 se točke 4.2 do 4.2.3 nadomestijo z naslednjim:
- „4.2 **Oprema za zajemanje izpušnih plinov**
- Opremo za zajemanje izpušnih plinov sestavljajo (glejte poddodatka 2 in 3):
- 4.2.1 Naprava, ki zajema vse izpušne pline, nastale med preskusom, in ohranja atmosferski tlak na koncu izpušnih cevi mopeda.
- 4.2.2 Cev, ki povezuje opremo za zajemanje in sistem vzorčenja izpušnih plinov. Ta vezna cev in oprema za zbiranje izpušnih plinov so izdelane iz nerjavnega jekla ali iz drugega materiala, ki ne vpliva na sestavo zbranih izpušnih plinov in je obstojen na temperaturo teh plinov.
- 4.2.3 Naprava za vsesavanje razredčenih plinov. Ta naprava zagotavlja stalen in dovolj velik zanesljiv volumski pretok, ki omogoča vsesavanje vseh izpušnih plinov.“;
- (c) v Dodatku 1 se točke 4.2.4 do 4.2.8 nadomestijo z naslednjim:
- „4.2.4. Sonda za vzorčenje, pritrjena na zunanji strani naprave za zajemanje izpušnih plinov, ki lahko med preskušanjem zajema konstanten vzorec zraka za redčenje z uporabo črpalke, filtra in merilnika pretoka med preskušanjem.
- 4.2.5 Sonda za vzorčenje, usmerjena proti pretoku razredčenih plinov, za zajem mešanice med preskušanjem pri konstantnem pretoku, po potrebi z uporabo filtra, merilnika pretoka in črpalke. Najmanjši pretok plinov v obeh zgoraj opisanih sistemih za vzorčenje je najmanj 150 l/h.
- 4.2.6 Tripotni ventili na zgoraj opisanih tokokrogih za vzorčenje, ki med preskušanjem usmerjajo pretok zajetih plinov bodisi v okolico bodisi v ustrezne zbiralne vreče.
- 4.2.7 Neprepustne vreče za vzorčenje, v katerih se zbira mešanica izpušnih plinov in zraka za redčenje. Te vreče so odporne proti zadevnim onesnaževalom in imajo zadostno prostornino, da ne motijo normalnega poteka vzorčenja. Na voljo je vsaj ena ločena vreča za vzorčenje (vreča št. 1) za hladno preskusno fazo 1 in ena ločena vreča za vzorčenje (vreča št. 2) za vročo preskusno fazo 2.
- 4.2.7.1 Vsaka od teh vreč za vzorčenje ima samodejno tesnilno napravo, ki se na koncu preskusa lahko hitro in neprepustno zapre na vzorčnem ali analiznem tokokrogu.
- “

- 4.2.7.1.1 Tesnilna naprava na vreči št. 1 se zapre po 448 sekundah od začetka preskusa tipa I.
- 4.2.7.1.2 Tesnilna naprava na vreči št. 2 se odpre takoj po zaprtju vreče št. 1 in ponovno zapre po 896 sekundah od začetka preskusa tipa I.
- 4.2.8 Sistem omogoča merjenje celotne prostornine razredčenih plinov, ki se med preskusom pretakajo skozi napravo za vzorčenje. Sistem za redčenje izpušnih plinov je skladen z zahtevami iz Dodatka 2 k poglavju 6 Priloge 1 k Pravilniku UNECE št. 83.

4.2.9

Slika 1

Vzorčenje emisije onesnaževal za Euro 3 v primerjavi z Euro 2 za vozilo kategorije L1e, L2e ali L6e



(d) v Dodatku 1 se vstavi naslednja točka 4.3.3:

„4.3.3 Oprema za analizo omogoča ločeno merjenje mešanice vzorca izpušnih plinov in zraka za redčenje zraka, zajetih v vrečah št. 1 in 2.“

(e) v Dodatku 1 se točke 5.4 do 5.4.3 nadomestijo z naslednjim:

„5.4 **Kondicioniranje preskušane vozila**

5.4.1 Tlak v pnevmatikah preskušane vozila je enak tlaku, ki ga je navedel proizvajalec za normalno cestno uporabo. Če je premer valjev manjši od 500 mm, se lahko tlak v pnevmatikah poveča za 30–50 %.

5.4.2 Gorivo se iztoči iz posod za gorivo skozi predvidene odvodne cevi, posode se napolnijo s preskusnim gorivom iz Priloge IV.

5.4.3 Preskušano vozilo se prestavi na območje za preskušanje, nato se opravijo naslednje operacije:“

(f) v Dodatku 1 se vstavijo naslednje točke 5.4.3.1 do 5.4.3.5:

„5.4.3.1 Preskušano vozilo se odpelje ali potisne na dinamometer z valji in deluje med preskusnim ciklom iz točke 2.1. Preskušano vozilo ni nujno hladno in se lahko uporabi za nastavitev moči dinamometra.

5.4.3.2 Obremenitev pogonskega kolesa znaša ± 3 kg od obremenitve vozila pri normalni cestni uporabi, pri čemer voznik, ki tehta $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$, sedi v pokončnem položaju.

5.4.3.3 Delovne vožnje v preskusnem ciklu iz točke 2.1 se lahko opravijo na preskusnih točkah, če se vzorec emisij ne odvzame, da se določi najmanjši premik dušilne lopute, ki je potreben za ohranitev pravilnega razmerja med hitrostjo in časom.

5.4.3.4 Preden se preskušano vozilo postavi na prostor za odstavitev vozila, se opravijo štirje zaporedni vozniki iz točke 2.1, vsak traja 112 sekund. Ta preskus prekondicioniranja se opravi z nastavitvami dinamometra iz točk 5.1 in 5.2. Za ta preskusni cikel prekondicioniranja meritve emisij iz izpušne cevi niso potrebne.

5.4.3.5 V petih minutah po končanem prekondicioniranju se preskušano vozilo odstrani z dinamometra in odpelje ali potisne na prostor za odstavitev vozila, kjer se parkira. Temperatura okolice na prostoru za odstavitev vozila se vzdržuje pri $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$. Vozilo miruje najmanj šest ur in največ 36 ur pred preskusom tipa I po hladnem zagonu ali dokler temperatura motornega olja T_{Oil} , temperatura hladilnega sredstva T_{Coolant} ali temperatura ležišča svečke/tesnila T_{SP} (samo za zračno hlajene motorje) ni enaka temperaturi zraka na prostoru za odstavitev vozila. V poročilu o preskusu se navede, katero merilo je bilo izbrano.“;

(g) v Dodatku 1 se točke 7.1 do 7.1.3 nadomestijo z naslednjim:

„7.1 **Vzorčenje**

7.1.1 Vzorčenje se začne takoj na začetku meritve, kot je določeno v točki 6.2.2.

7.1.2 Vreči št. 1 in 2 se hermetično zapreta, upošteva se zaporedje zapiranja iz točke 4.2.7.1. Med hladno preskusno fazo 1 ali vročo preskusno fazo 2 nista povezani.

7.1.3 Ob koncu zadnjega cikla se naprava za zajemanje razredčenih izpušnih plinov in zraka za redčenje zapre, izpušni plini iz motorja pa preusmerijo v ozračje.“;

(h) v Dodatku 1 se točka 7.2.4 nadomesti z naslednjim:

„7.2.4 Koncentracije HC, CO ter NO_x in CO_2 v vzorcih razredčenih izpušnih plinov in v zbiralnih vrečah za zrak za redčenje se določijo z vrednostmi, ki so prikazane ali zapisane na merilni opremi, z uporabo ustreznih umeritvenih krivulj.“;

(i) v Dodatku 1 se točke 8. do 8.4.1 nadomestijo z naslednjim:

„8. DOLOČANJE KOLIČINE IZPUŠČENIH PLINASTIH ONESNAŽEVAL

8.1 Mase CO_2 in plinastih onesnaževal CO, HC, NO_x se določijo ločeno za vrečo št. 1 in 2 v skladu s točkami 8.2 do 8.6.

8.2 Masa ogljikovega monoksida, izpuščenega med preskusom, se izračuna z enačbo:

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

pri čemer je:

8.2.1 CO_m masa ogljikovega monoksida v g/km, izpuščenega med preskusom; izračuna se ločeno za vsako fazo;

8.2.2 S_x dejansko prevožena razdalja v km, ki se dobi z množenjem skupnega števila vrtljajev, prikazane na merilniku vrtljajev, z obsegom valja,

pri čemer je:

$X = 1$ za hladno fazo 1;

$X = 2$ za vročo fazo 2.

8.2.3 d_{CO} gostota ogljikovega monoksida pri temperaturi 273,2 K (0 °C) in tlaku 101,3 kPa ($= 1,250 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$)

8.2.4 CO_c volumska koncentracija ogljikovega monoksida v razredčenih plinih, izražena v delcih na milijon (ppm) in popravljena z upoštevanjem onesnaženosti zraka za redčenje:

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

pri čemer je:

- 8.2.4.1 CO_e koncentracija ogljikovega monoksida v ppm v vzorcu razredčenih izpušnih plinov, zbranih v vreči S_a ;
- 8.2.4.2 CO_d koncentracija ogljikovega monoksida v ppm v vzorcu razredčenega zraka, zbranega v vreči S_b ;
- 8.2.4.3 DF koeficient, opredeljen v točki 8.6;
- 8.2.5 V prostornina razredčenih plinov, izražena v m^3/fazo , pri referenčni temperaturi 273,2 K (0 °C) in referenčnem tlaku 101,3 kPa:

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

pri čemer je:

- 8.2.5.1 V_0 prostornina plina, prečrpanega s črpalko P_1 pri enem vrtljaju, izražena v $\text{m}^3/\text{vrtljaj}$. Ta prostornina je odvisna od razlike tlakov med vstopnim in izstopnim delom same črpalke;
- 8.2.5.2 N število vrtljajev, ki jih naredi črpalka P_1 med štirimi osnovnimi preskusnimi cikli vsake faze;
- 8.2.5.3 P_a atmosferski tlak v kPa;
- 8.2.5.4 P_i srednja vrednost zmanjšanja tlaka med delovanjem na vhodnem delu črpalke P_1 , izražena v kPa;
- 8.2.5.5 T_p (°C) vrednost temperature razredčenih plinov, izmerjena na vhodnem delu črpalke P_1 .
- 8.3 Masa nezgorelih ogljikovodikov, izpuščenih skozi izpušno cev mopeda med preskusom, se izračuna z enačbo:

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

pri čemer je:

- 8.3.1 HC_m masa ogljikovodikov v g, izpuščenih med preskusom; izračuna se ločeno za vsako fazo;
- 8.3.2 S_x razdalja, določena v točki 8.2.2;
- 8.3.3 d_{HC} gostota ogljikovodikov pri temperaturi 273,2 K (0 °C) in tlaku 101,3 kPa (za bencin (E5) ($\text{C}_1\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016}$)) (= 631 g/ m^3);
- 8.3.4 HC_c koncentracija razredčenih plinov, izražena v ppm ekvivalenta ogljika, in popravljena zaradi upoštevanja zraka za redčenje:

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

pri čemer je:

- 8.3.4.1 HC_e koncentracija ogljikovodikov, izražena v ppm ekvivalenta ogljika, v vzorcu razredčenih plinov, zajetih v vrečo S_a ;
- 8.3.4.2 HC_d koncentracija ogljikovodikov, izražena v ppm ekvivalenta ogljika, v vzorcu razredčenega zraka, zajetega v vrečo S_b ;
- 8.3.4.3 DF koeficient, opredeljen v točki 8.6;
- 8.3.5 V prostornina, določena v točki 8.2.5.

- 8.4 Masa dušikovih oksidov, izpuščenih skozi izpušno cev mopeda med preskusom, se izračuna z naslednjo enačbo:

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

pri čemer je:

- 8.4.1 NO_{xm} masa dušikovih oksidov, izpuščenih med preskusom, v g; izračuna se ločeno za vsako fazo.“;

(j) v Dodatku 1 se vstavijo naslednje točke 8.4.2 do 8.6.3:

- „8.4.2 S_x je razdalja, določena v točki 8.2.2;

- 8.4.3 d_{NO_2} je gostota dušikovih oksidov v izpušnih plinih, izražena v ekvivalentu NO_2 , pri temperaturi 273,2 K (0 °C) in tlaku 101,3 kPa (= 2,050 103 g/m³);

- 8.4.4 NO_{xc} je koncentracija dušikovih oksidov v razredčenih plinih, izražena v ppm in popravljena zaradi upoštevanja zraka za redčenje:

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

pri čemer je:

- 8.4.4.1 NO_{xe} koncentracija dušikovih oksidov v ppm v vzorcu razredčenih plinov, zajetih v vreči S_a ;

- 8.4.4.2 NO_{xd} koncentracija dušikovih oksidov v ppm v vzorcu zraka za redčenje, zajetega v vreči S_b ;

- 8.4.4.3 DF koeficient, opredeljen v točki 8.6;

- 8.4.5 K_h korekturni faktor za vlažnost

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

pri čemer je:

- 8.4.5.1 H je absolutna vlažnost v gramih vode na kg suhega zraka (v g/kg)

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

pri čemer je:

- 8.4.5.1.1 U vsebnost vlage v odstotkih;

- 8.4.5.1.2 P_d tlak nasičene vodne pare, izražen v kPa, pri preskusni temperaturi;

- 8.4.5.1.3 P_a atmosferski tlak v kPa;

- 8.4.6 V prostornina, opredeljena v točki 8.2.5.

- 8.5 Ogljikov dioksid (CO_2)

Masa ogljikovega dioksida, izpuščena skozi izpušno cev vozila med preskusom, se izračuna z naslednjo enačbo:

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

pri čemer je:

- 8.5.1 CO_{2m} masa ogljikovega dioksida v g, izpuščenega med delom preskusa; izračuna se ločeno za vsako fazo;
- 8.5.2 S_x razdalja, opredeljena v točki 8.2.2;
- 8.5.3 V prostornina, opredeljena v točki 8.2.5;
- 8.5.4 d_{CO_2} gostota ogljikovega dioksida pri temperaturi 273,2 K (0 °C) in tlaku 101,3 kPa, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$;
- 8.5.5 CO_{2c} koncentracija razredčenih plinov, izražena v odstotkih ekvivalenta ogljikovega dioksida, in popravljena zaradi upoštevanja zraka za redčenje, z naslednjo enačbo:

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

pri čemer je:

- 8.5.5.1 CO_{2e} koncentracija ogljikovega dioksida, izražena v odstotku, v vzorcu razredčenih plinov, zajetih v vrečah S_A ;
- 8.5.5.2 CO_{2d} koncentracija ogljikovega dioksida, izražena v odstotku, v vzorcu zraka za redčenje, zajetega v vrečah S_B ;
- 8.5.5.3 DF koeficient, opredeljen v točki 8.6.
- 8.6 DF koeficient, izražen z naslednjo enačbo:

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

pri čemer je:

- 8.6.1 C_{CO_2} = koncentracija CO_2 v razredčenem izpušnem plinu v vrečah za vzorčenje, izražena v odstotku prostornine;
- 8.6.2 C_{HC} = koncentracija HC v razredčenem izpušnem plinu v vrečah za vzorčenje, izražena v ppm ekvivalenta ogljika;
- 8.6.3 C_{CO} = koncentracija CO v razredčenem izpušnem plinu v vrečah za vzorčenje, izražena v ppm.“;

(k) v Dodatku 1 se točka 9 nadomesti z naslednjim:

„9. Predstavitev rezultatov preskusa

(Povprečni) rezultat hladne faze se imenuje R_{X1} (v g), (povprečni) rezultat vroče faze se imenuje R_{X2} (v g). Z uporabo teh rezultatov emisij se končni rezultat preskusa tipa I R_X (v g/km) izračuna z naslednjo enačbo:

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

pri čemer je:

$X = HC, CO, NO_x$ ali CO_2

$R_{HC_Cold} = HC_{mass_cold_phase_1}$ (v g) in $R_{HC_Warm} = HC_{mass_warm_phase_2}$ (v g), glejte enačbo v točki 8.3

$R_{CO_Cold} = CO_{mass_cold_phase_1}$ (v g) in $R_{CO_Warm} = CO_{mass_warm_phase_2}$ (v g), glejte enačbo v točki 8.2

$R_{NOx_Cold} = NO_{x_mass_cold_phase_1}$ (v g) in $R_{NOx_Warm} = NO_{x_mass_warm_phase_2}$ (v g), glejte enačbo v točki 8.4

$R_{CO2_Cold} = CO_{2_mass_cold_phase_1}$ (v g) in $R_{CO2_Warm} = CO_{2_mass_warm_phase_2}$ (v g), glejte enačbo v točki 8.5

S_T : skupna preskusna razdalja = $S_1 + S_2$ ki jo je dejansko prevozilo preskušano vozilo L1e, L2e ali L6e v hladni fazi 1 in vroči fazi 2 celotnega preskusnega cikla.“;

(l) v Dodatku 1 se doda naslednja točka 10:

„10. Poraba goriva

Poraba goriva se izračuna z uporabo rezultatov preskusov iz točke 9:

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

pri čemer je:

FC = poraba goriva v litrih na 100 km;

D = gostota preskusnega goriva v kg/l pri 288,2 K (15 °C).“;

(m) doda se naslednji Dodatek 3:

„Dodatek 3

Emisije plinov iz okrova ročične gredi ter razlaga rezultatov preskusa emisij CO₂ in porabe goriva

1. Homologirana vozila kategorij L1e, L2e in L6e iz sistema ročične gredi ne oddajajo nobenih emisij. Nobeno vozilo kategorije L v uporabi življenjski dobi ne sme oddajati emisij iz okrova ročične gredi neposredno v zunanji zrak.
2. Razlaga rezultatov preskusa I glede emisij CO₂ in porabe goriva pri vozilih kategorij L1e, L2e in L6e
 - 2.1 Vrednosti CO₂ in porabe goriva, ki so sprejete kot homologirana vrednost, morajo biti enake vrednostim, ki jih je navedel proizvajalec, pod pogojem, da jih vrednosti, ki jih je izmerila tehnična služba, ne presegajo za več kot štiri odstotke. Izmerjena vrednost je lahko nižja brez omejitev.
 - 2.2 Če izmerjena vrednost CO₂ in porabe goriva za več kot štiri odstotke presega vrednost CO₂ in porabe goriva, ki jo je navedel proizvajalec, se na istem vozilu opravi dodatni preskus.
 - 2.3 Če povprečje obeh preskusov ne presega vrednosti, ki jo je navedel proizvajalec, za več kakor štiri odstotke, se za homologacijsko vrednost vzame vrednost, ki jo je navedel proizvajalec.
 - 2.4 Če povprečje rezultatov obeh preskusov še vedno presega navedeno vrednost za več kakor štiri odstotke, se na istem vozilu opravi zadnji preskus. Za homologacijsko vrednost se vzame povprečje rezultatov vseh treh preskusov.“;
2. Točka 2.2.1.1.7 Priloge II k poglavju 5 se spremeni:

„2.2.1.1.7 Zabeleženi podatki se vpišejo v ustrezne dele dokumenta iz Priloge VII k Direktivi 2002/24/ES. Ustrezna raven Euro se vpiše v točko 46.2 Priloge IV k Direktivi 2002/24/ES v skladu s pravili iz opombe k tej točki.“;
3. Priloga IV k poglavju 5 se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA IV

SPECIFIKACIJE ZA REFERENČNA GORIVA

Referenčni gorivi bencin (E5) in dizelsko gorivo (B5) se navedeta v skladu z oddelkom A Priloge IX k Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008 (*).

(*) UL L 199, 28.7.2008, str. 1.“

PRILOGA II

1. Priloga IV k Direktivi 2002/24/ES se spremeni:

(a) točka 46 se spremeni:

„46. Emisije izpušnih plinov ⁽¹⁾

46.1 Raven Euro:(1, 2 ali 3) ⁽¹²⁾

46.2 Preskus tipa I: CO: g/km HC: g/km NO_x: g/km HC + NO_x: g/km ⁽¹³⁾

46.3 Preskus Tipa II CO ⁽¹³⁾: g/min HC ⁽¹³⁾: g/min

CO ⁽¹⁴⁾: % vol

Vidna onesnaženost zraka, ki jo povzroči motor na kompresijski vžig:

korrigirana vrednost absorpcijskega koeficienta: m⁻¹;

(b) dodajo se opombe 12, 13 in 14:

„⁽¹²⁾ V odvisnosti od številke ustrezne direktive, ki se uporablja za homologacijo, in zadnjega akta, s katerim je bila spremenjena, se skladnost z ravni Euro 1, 2 ali 3 določi na naslednji način:

navedba ravni Euro, če to zahteva homologacijski organ, za homologacije, dodeljene pred naslednjim datumom: 11. december 2013;

v preglednici 2.2.1.1.3 Priloge I k poglavju 5 Direktive 97/24/ES skladnost s prvo vrstico mejnih vrednosti pomeni skladnost z ravni Euro 1' in skladnost z drugo vrstico mejnih vrednosti pomeni skladnost z ravni Euro 2';

popolna skladnost s Prilogo I k poglavju 5 Direktive 97/24/ES, ki vključuje skladnost z ravni Euro 2' v povezavi z metodologijo za preskušanje, določeno v Prilogi I k Direktivi Komisije 2013/60/EU (UL L 329, 10.12.2013, str. 15), pomeni skladnost z ravni Euro 3';

v preglednici 2.2.1.1.5 priloge II k Poglavju 5 Direktive 97/24/ES skladnost z:

— vrsticami mejnih vrednosti v delu A preglednice 2.2.1.1.5 za razred I (< 150 cm³) in razred II (≥ 150 cm³) pomeni skladnost z ravni Euro 2';

— vrsticami mejnih vrednosti v delu B preglednice 2.2.1.1.5 za razred I (< 150 cm³) in razred II (≥ 150 cm³) pomeni skladnost z ravni Euro 3';

— vrsticami mejnih vrednosti v delu C preglednice 2.2.1.1.5 za razred I (v_{max} < 130 km/h) in razred II (v_{max} ≥ 130 km/h) pomeni skladnost z ravni Euro 3'.

⁽¹³⁾ Samo za vozila kategorij L1e, L2e in L6e, ki so skladna z določbami Direktive 97/24/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2013/60/EU.

⁽¹⁴⁾ Za vozila kategorije L, ki spadajo v območje uporabe člena 1 Direktive 2002/24/ES, razen vozil kategorij L1e, L2e in L6e.“;

2. Priloga VII k Direktivi 2002/24/ES se spremeni:

(a) točke 2 do 2.2 se nadomestijo z naslednjim:

„2. Rezultati preskusov emisij

Številka ustrezne direktive in aktov, s katerimi je bila spremenjena, ki se uporabljajo za homologacijo. Pri direktivi, ki ima dve ali več izvedbenih faz, se navede tudi izvedbena faza in raven Euro:

Varianta/izvedenka:

Raven Euro ⁽¹⁾:

2.1 Preskus tipa I

CO: g/km

HC ⁽³⁾: g/kmNO_x ⁽³⁾: g/kmHC + NO_x ⁽²⁾: g/kmCO₂ ⁽²⁾: g/kmPoraba goriva ⁽²⁾: l/100km

2.2 Tip II

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (% vol) ⁽³⁾ pri običajni hitrosti v prostem tekuNavedite hitrost v prostem teku ⁽³⁾ ⁽⁴⁾CO (% vol) ⁽³⁾ pri visoki hitrosti v prostem tekuNavedite hitrost v prostem teku ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Temperatura motornega olja ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:“;

(b) opombe v Prilogi VII se spremenijo:

„⁽¹⁾ Glejte opombo 12 v Prilogi IV.⁽²⁾ Samo za vozila kategorije L1e, L2e in L6e.⁽³⁾ Za vozila kategorije L, ki spadajo v območje uporabe člena 1 Direktive 2002/24/ES, razen vozil kategorij L1e, L2e in L6e.⁽⁴⁾ Omeniti je treba dovoljeno odstopanje meritev.⁽⁵⁾ Uporablja se le za štiritaktne motorje.“

PRILOGA III

Priloge I do VI k Direktivi 2009/67/ES se spremenijo:

1. Seznam prilog se spremeni:

- (a) sklici na dodatka 1 in 2 k Prilogi II se črtajo;
- (b) sklici na dodatka 1 in 2 k Prilogi IV se črtajo.

2. Priloga I se spremeni:

(a) v delu A se dodajo naslednje točke 16 do 18:

„16. svetilka za dnevno vožnjo

pomeni svetilko, usmerjeno naprej, ki se uporablja za boljšo vidnost vozila med vožnjo podnevi;

17. sistem za zaustavitev/zagon

pomeni samodejno zaustavitev in zagon motorja, da se skrajša čas prostega teka, s čimer se zmanjšajo poraba goriva, emisije onesnaževal in CO₂;

18. glavno nadzorno stikalo vozila

pomeni napravo, s katero se elektronski sistem, vgrajen v vozilo, iz izključenega stanja, kot je v primeru, ko je vozilo parkirano in je voznik odsoten, preklopi v normalni način delovanja.“;

(b) v delu B se točka 10 nadomesti z naslednjim:

„10. Električna vezava mora biti taka, da je sprednjo pozicijsko svetilko, oziroma če ta ni vgrajena, žaromet s kratkim svetlobnim pramenom in zadnjo pozicijsko svetilko ter svetilko zadnje registrske tablice mogoče vklopiti oziroma izklopiti le sočasno.

Vozila so opremljena s:

- svetilkami za dnevno vožnjo ali
- žarometi s kratkim svetlobnim pramenom, ki se samodejno vklopijo, kadar se aktivira glavno nadzorno stikalo vozila.“;

(c) v delu B se točka 11 nadomesti z naslednjim:

„11. Če ni posebnih zahtev, je električna vezava taka, da ni mogoče vklopiti žarometa z dolgim svetlobnim pramenom, žarometa s kratkim svetlobnim pramenom in žarometa za meglo, dokler niso vklopljeni žarometi in svetilke iz točke 10. Ta zahteva ne velja za žaromete z dolgim ali kratkim svetlobnim pramenom, če se uporabljajo kot optični opozorilni signali in se žaromet z dolgim ali kratkim svetlobnim pramenom prižiga za kratek čas s prekinitvami ali se za kratek čas izmenično prižigata žaromet z dolgim in žaromet s kratkim svetlobnim pramenom.“;

(d) v delu B se dodajo naslednje točke 15 do 17:

„15. Vozila kategorij L1e in L3e so lahko opremljena z dodatnimi zadnjimi in stranskimi odsevnimi napravami in materiali, če ti ne oslabijo učinkovitosti obveznih svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav. Zlasti so lahko z odsevnimi materiali opremljeni prtljažniki in sedežne torbe, če so ti enake barve kot svetlobna naprava na navedenem mestu.

16. Nobeno vozilo ne sme biti opremljeno s pomožnimi viri svetlobe, ki oddajajo svetlobo, neposredno ali posredno vidno pri običajnih pogojih vožnje, razen s tistimi, ki so namenjene za osvetljevanje naprav za upravljanje, ter opozorilnih in kontrolnih svetilk ali prostora za potnike.

17. Kadar je aktiviranje žarometa s samodejnim vklopom ali svetilke za dnevno vožnjo povezano z delovanjem motorja, se to šteje, kot da je povezano z aktiviranjem glavnega nadzornega stikala. To velja zlasti za vozila s sistemom električnega ali drugega alternativnega pogona, opremljena s samodejnim sistemom za zaustavitev/zagon motorja.“

3. Priloga II se spremeni:

(a) točke 1 do 1.2 se nadomestijo z naslednjim:

„1. Vozila kategorije L1e izpolnjujejo vse ustrezne zahteve iz Pravilnika UNECE št. 74. Vozila, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost je ≤ 25 km/h, izpolnjujejo vse ustrezne zahteve, kot so predpisane za vozila, katerih največja konstrukcijsko določena hitrost je > 25 km/h.

1.1 Vozila kategorije L1e so, če ni posebnih zahtev za vozila navedene kategorije, opremljena s svetilko zadnje registrske tablice.

1.2 Če v Pravilniku UNECE št. 74 ni posebnih zahtev, so lahko vozila kategorije L1e opremljena s svetilkami za dnevno vožnjo, ki se aktivirajo namesto žarometov s samodejnim vklopom in izpolnjujejo zahteve iz točk 6.15 do 6.15.7 Priloge III.“;

(b) dodatka 1 in 2 se črtata;

(c) Dodatek 3 se preštevilči v Dodatek 1, ustrezno s tem se spremeni sklicevanje na ta dodatek v Seznamu prilog;

(d) Dodatek 4 se preštevilči v Dodatek 2, ustrezno s tem se spremeni sklicevanje na ta dodatek v Seznamu prilog;

(e) v Dodatku 2 se vstavi naslednja točka 5.7:

„5.7 Svetilka zadnje registrske tablice“;

(f) v Dodatku 2 se točka 6.3 nadomesti z naslednjim:

„6.3 Svetilka za dnevno vožnjo: da/ne (*)“.

4. Priloga III se spremeni:

(a) vstavi se naslednja točka 1.8:

„1.8 Svetilka zadnje registrske tablice“;

(b) točka 2.3 se nadomesti z naslednjim:

„2.3 Svetilka za dnevno vožnjo“;

(c) točka 6.1.10 se nadomesti z naslednjim:

„6.1.10 *Kontrola vključitve*: obvezna, če je vgrajen žaromet z dolgim svetlobnim pramenom (neutripajoča modra kontrolna svetilka).“;

(d) vstavi se naslednja točka 6.1.11:

„6.1.11 Druge zahteve:

- žarometi z dolgim svetlobnim pramenom so pri vozilih, ki se v zavojih nagibajo, lahko opremljeni s sistemom za nastavitev vodoravnega naklona (HIAS) iz odstavka 2.25 Pravilnika UNECE št. 53, če so izpolnjene vse zahteve iz navedenega pravilnika, ki veljajo za sistem HIAS,
- skupna vrednost največje svetilnosti žarometov z dolgim svetlobnim pramenom, ki se lahko hkrati aktivirajo, ne presega 430 000 cd, kar ustreza referenčni vrednosti 100.“;

(e) točka 6.2.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.3.1 Po širini:

- posamični neodvisni žaromet s kratkim svetlobnim pramenom je lahko vgrajen nad ali pod drugo sprednjo svetilko ali ob njej. Če sta ti svetilki druga nad drugo, je referenčno središče žarometa s kratkim svetlobnim pramenom na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če sta svetilki vgrajeni druga zraven druge, sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- posamični neodvisni žaromet s kratkim svetlobnim pramenom, ki je integriran s kako drugo sprednjo svetilko, je vgrajen tako, da leži njegovo referenčno središče na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če je vozilo poleg žarometa s kratkim svetlobnim pramenom opremljeno z drugo sprednjo svetilko, je referenčno središče obeh svetilk simetrično glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- dva žarometa s kratkim svetlobnim pramenom, od katerih ni nobeden, je eden ali sta oba integrirana z drugo sprednjo svetilko, sta vgrajena tako, da sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- kadar sta vgrajena dva žarometa s kratkim svetlobnim pramenom, prečna razdalja med zunanji robovi površin, ki oddajajo svetlobo, in skrajnimi zunanjimi robovi vozila ne presega 400 mm.“;

(f) točka 6.2.11 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.11 Druge zahteve:

- žarometi s kratkim svetlobnim pramenom pri vozilih, ki se v zavojih nagibajo, so lahko opremljeni s sistemom za nastavitev vodoravnega naklona (HIAS) iz odstavka 2.25 Pravilnika UNECE št. 53, če so izpolnjene vse zahteve iz navedenega pravilnika, ki zadevajo sistem HIAS,

- žarometi s kratkim svetlobnim pramenom, pri katerih je najnižja točka površine, ki oddaja svetlobo, 0,8 m ali manj nad tlemi, se prilagodijo osnovnemu naklonu med $-1,0\%$ in $-1,5\%$. Natančno vrednost lahko navede proizvajalec;
- žarometi s kratkim svetlobnim pramenom, pri katerih je najnižja točka površine, ki oddaja svetlobo, med 0,8 m in 1,0 m nad tlemi, se prilagodijo osnovnemu naklonu med $-1,0\%$ in $-2,0\%$. Natančno vrednost lahko navede proizvajalec;
- žarometi s kratkim svetlobnim pramenom, pri katerih je najnižja točka površine, ki oddaja svetlobo, 1,0 m ali več nad tlemi, se prilagodijo osnovnemu naklonu med $-1,5\%$ in $-2,0\%$. Natančno vrednost lahko navede proizvajalec;
- pri žarometih s kratkim svetlobnim pramenom, katerih svetlobni vir ima ciljni svetlobni tok, ki ne presega 2 000 lumnov, in osnovni naklon med $-1,0\%$ in $-1,5\%$, navpični naklon žarometa pri vseh pogojih obremenitve ostane med $-0,5\%$ in $-2,5\%$. Če je osnovni naklon nastavljen med $-1,5\%$ in $-2,0\%$, navpični naklon ostane med $-1,0\%$ in $-3,0\%$. Za izpolnitev zahtev se lahko uporablja zunanja naprava za nastavitev, če zanjo ni potrebno orodje, razen tistega, ki je priloženo vozilu;
- pri žarometih s kratkim svetlobnim pramenom, katerih svetlobni vir ima ciljni svetlobni tok, ki presega 2 000 lumnov, in osnovni naklon med $-1,0\%$ in $-1,5\%$, navpični naklon žarometa pri vseh pogojih obremenitve ostane med $-0,5\%$ in $-2,5\%$. Če je osnovni naklon nastavljen med $-1,5\%$ in $-2,0\%$, navpični naklon ostane med $-1,0\%$ in $-3,0\%$. Za izpolnitev zahtev iz te točke se lahko uporablja naprava za uravnavanje žarometov, če je njeno delovanje povsem samodejno in odzivni čas krajši od 30 sekund.“;

(g) vstavi se naslednja točka 6.2.11.1:

„6.2.11.1 Preskusni pogoji:

- zahteve glede naklona iz točke 6.2.11 se preverijo na naslednji način:
 - vozilo z maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, in maso 75 kg, ki simulira voznika,
 - polno obremenjeno vozilo, z maso, ki je razporejena tako, da se doseže največja obremenitev osi, ki jo je navedel proizvajalec za to stanje obremenitve,
 - vozilo z maso 75 kg, ki simulira voznika, in je dodatno obremenjeno tako, da se doseže največja dovoljena obremenitev zadnje osi, ki jo je navedel proizvajalec, vendar mora biti v tem primeru obremenitev sprednje osi čim manjša,
- pred začetkom meritev se vozilo trikrat zaniha in nato premakne nazaj in naprej najmanj za celotni vrtljaj kolesa.“;

(h) točka 6.4.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.4.1 Število:

- ena ali dve pri vozilih, katerih skupna širina ne presega 1 300 mm,
- dve pri vozilih, katerih skupna širina presega 1 300 mm,
- lahko se vgradi dodatna zavorna svetilka kategorije S3 ali S4 (tj. osrednja visoko pritrjena zavorna svetilka), če so izpolnjene vse ustrezne zahteve iz Pravilnika UNECE št. 48, ki zadevajo vgradnjo takšnih zavornih svetilk na vozila kategorije M1.“;

(i) točka 6.5.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.5.3.1 Po širini:

- posamična neodvisna sprednja pozicijska svetilka je lahko vgrajena nad ali pod katero koli drugo sprednjo svetilko ali ob njej. Če sta ti svetilki druga nad drugo, je referenčno središče sprednje pozicijske svetilke na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če sta svetilki vgrajeni druga zraven druge, sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- posamična neodvisna sprednja pozicijska svetilka, ki je integrirana s kako drugo sprednjo svetilko, je vgrajena tako, da leži njeno referenčno središče na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če je vozilo poleg sprednje pozicijske svetilke opremljeno tudi z drugo sprednjo svetilko, sta referenčni središči obeh svetilk simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,

- dve sprednji pozicijski svetilki, od katerih ni nobena, je ena ali sta obe integrirani z drugo sprednjo svetilko, sta vgrajeni tako, da sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- kadar sta na vozilu dve sprednji pozicijski svetilki, prečna razdalja med zunanji robovi površin, ki oddajajo svetlobo, in skrajnimi zunanji robovi vozila ne presega 400 mm.“;

(j) točka 6.6.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.6.3.1 Po širini:

- posamična zadnja pozicijska svetilka se vgradi na vozilo tako, da je referenčno središče zadnje pozicijske svetilke na vzdolžni srednji ravnini vozila,
- dve zadnji pozicijski svetilki se vgradita na vozilo tako, da sta referenčni središči zadnjih pozicijskih svetilk simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- kadar ima vozilo dve zadnji kolesi in skupna širina vozila presega 1 300 mm, prečna razdalja med zunanji robovi površin, ki oddajajo svetlobo, in skrajnimi zunanji robovi vozila ne presega 400 mm.“;

(k) točka 6.7.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.7.3.1 Po širini:

- če je zadnji odsevnik en sam, se vgradi na vozilo tako, da je njegovo referenčno središče na vzdolžni srednji ravnini vozila,
- če sta zadnja odsevnika dva, se vgradita na vozilo tako, da sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- če sta na vozilu dva zadnja odsevnika, prečna razdalja med zunanji robovi površin, ki oddajajo svetlobo, in skrajnimi zunanji robovi vozila ne presega 400 mm.“;

(l) dodajo se naslednje točke 6.15 do 6.15.7:

„6.15 Svetilka za dnevno vožnjo

6.15.1 Število:

- ena ali dve pri vozilih, katerih skupna širina ne presega 1 300 mm,
- dve pri vozilih, katerih skupna širina presega 1 300 mm.

6.15.2 Namestitve:

- ni posebnih zahtev.

6.15.3 Razmestitev:

6.15.3.1 Po širini:

- posamična neodvisna svetilka za dnevno vožnjo je lahko vgrajena nad ali pod katero koli drugo sprednjo svetilko ali ob njej. Če sta ti svetilki druga nad drugo, je referenčno središče svetilke za dnevno vožnjo na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če sta svetilki vgrajeni druga zraven druge, sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- posamična neodvisna svetilka za dnevno vožnjo, ki je integrirana s kako drugo sprednjo svetilko, je vgrajena tako, da leži njeno referenčno središče na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če je vozilo poleg svetilke za dnevno vožnjo opremljeno tudi z drugo sprednjo svetilko, sta referenčni središči obeh svetilk simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- dve svetilki za dnevno vožnjo, od katerih ni nobena, je ena ali sta obe integrirani z drugo sprednjo svetilko, sta vgrajeni tako, da sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- pri vozilih, katerih skupna širina presega 1 300 mm, je razdalja med notranji robovi površin, ki oddajajo svetlobo, vsaj 500 mm.

6.15.3.2 Po višini:

- najmanj 250 mm in največ 1 500 mm od tal.

6.15.3.3 Po dolžini:

- na sprednjem delu vozila. Ta zahteva je izpolnjena, če sevana svetloba niti neposredno niti posredno ne moti voznika z odsevom v vzvratnih ogledalih in/ali drugih odsevnih površinah na vozilu.

6.15.3.4 Razdalja:

- če je razdalja med sprednjo smerno svetilko in svetilko za dnevno vožnjo 40 mm ali manj, je električna vezava svetilke za dnevno vožnjo na ustrezni strani vozila taka, da:
 - je izklopljena ali
 - je njena svetilnost zmanjšana na raven, ki ne presega 140 cd,

ves čas, ko deluje ustrezna sprednja smerna svetilka (v ciklu vklopljeno in izklopljeno).

6.15.4 Geometrijska vidnost

- $\alpha = 10^\circ$ navzgor in 10° navzdol,
- $\beta = 20^\circ$ v levo in desno, če je vgrajena samo ena svetilka za dnevno vožnjo,
- $\beta = 20^\circ$ navzven in 20° navznoter, če sta vgrajeni dve dnevni svetilki.

6.15.5 Usmeritev:

- naprej; svetilka lahko spreminja usmeritev skladno s kotom zasuka krmila.

6.15.6 Električna vezava:

- ko se aktivira glavno nadzorno stikalo, se prižgejo vse luči za dnevno vožnjo, vendar lahko ostanejo izklopljene v naslednjih pogojih:
 - krmilna naprava samodejnega menjalnika je v položaju za parkiranje,
 - aktivirana je parkirna zavora ali
 - preden se vozilo prvič premakne po vsakem ročnem aktiviranju glavnega nadzornega stikala in pogonskega sistema vozila,
- svetilke za dnevno vožnjo se lahko ročno izklopijo, vendar je to možno le, če hitrost vozila ne presega 10 km/h. Svetilke se samodejno ponovno vklopijo, kadar hitrost vozila preseže 10 km/h ali kadar vozilo prevozi več kot 100 m;
- svetilke za dnevno vožnjo se samodejno izklopijo, kadar:
 - se vozilo izklopi z glavnim nadzornim stikalom,
 - se vklopijo žarometi za meglo,
 - se vklopijo žarometi, razen če se ti uporabljajo za svetlobno opozarjanje v kratkih presledkih, in
 - v pogojih osvetljenosti okolice, ki je manjša od 1 000 luks, kadar je navedena hitrost na merilniku hitrosti še jasno vidna (tj., če je osvetlitev merilnika hitrosti vedno vklopljena) in vozilo ni opremljeno z neutripajočo zeleno kontrolno svetilko v skladu s točko 6.5.9 ali namensko zeleno kontrolo vključitve za svetilko za dnevno vožnjo, ki je označena z ustreznim simbolom. V takšnem primeru se samodejno hkrati vklopijo žarometi s kratkim svetlobnim pramenom in svetlobne naprave, zahtevane v točki 11 oddelka B Priloge I, v dveh sekundah po tem, ko se stopnja osvetljenosti okolice zmanjša pod 1 000 luks. Če nato osvetljenost okolice doseže raven vsaj 7 000 luks, se svetilke za dnevno vožnjo samodejno ponovno vklopijo, medtem ko se žarometi s kratkim svetlobnim pramenom in svetlobne naprave, zahtevane v točki 11 oddelka B Priloge I, hkrati izklopijo v petih do 300 sekundah (tj. popolnoma samodejno vklopjanje in izklopjanje je potrebno, če voznik nima vidne oznake in spodbude za vklop običajne osvetlitve, kadar je temno).

6.15.7 Kontrola vključitve:

- neobvezna.“;

(m) v Dodatku 4 se vstavi naslednja točka 5.8:

„5.8 Svetilka zadnje registrske tablice.“;

(n) v Dodatku 4 se točka 6.4 nadomesti z naslednjim:

„6.4 Svetilka za dnevno vožnjo: da/ne (*)“.

5. Priloga IV se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Vozila kategorije L3e izpolnjujejo vse ustrezne zahteve Pravilnika UNECE št. 53, razen točke 5.14.9.“;

(b) dodatka 1 in 2 se črtata;

(c) Dodatek 3 se preštevilči v Dodatek 1, ustrezno s tem se spremeni sklicevanje na ta dodatek v Seznamu prilog;

(d) Dodatek 4 se preštevilči v Dodatek 2, ustrezno s tem se spremeni sklicevanje na ta dodatek v Seznamu prilog;

(e) v Dodatku 2 se doda naslednja točka 6.5:

„6.5 Svetilka za dnevno vožnjo: da/ne (*)“.

6. Priloga V se spremeni:

(a) doda se naslednja točka 2.5:

„2.5 Svetilka za dnevno vožnjo“;

(b) točka 6.1.11 se nadomesti z naslednjim:

„6.1.11 Druge zahteve:

- žarometi s kratkim svetlobnim pramenom pri vozilih, ki se v zavojih nagibajo, so lahko opremljeni s sistemom za nastavitev vodoravnega naklona (HIAS) iz odstavka 2.25 Pravilnika UNECE št. 53, če so izpolnjene vse ustrezne zahteve iz navedenega pravilnika, ki zadevajo sistem HIAS,
- skupna vrednost največje svetilnosti žarometov s kratkim svetlobnim pramenom, ki se lahko aktivirajo hkrati, ne presega 430 000 cd, kar ustreza referenčni vrednosti 100.“;

(c) dodajo se naslednje točke 6.13 do 6.13.7:

„6.13 Svetilka za dnevno vožnjo

6.13.1 Število:

- ena ali dve pri vozilih, katerih skupna širina ne presega 1 300 mm,
- dve pri vozilih, katerih skupna širina presega 1 300 mm.

6.13.2 Namestitev:

- ni posebnih zahtev.

6.13.3 Razmestitev:

6.13.3.1 Po širini:

- posamična neodvisna svetilka za dnevno vožnjo je lahko vgrajena nad ali pod katero koli drugo sprednjo svetilko ali ob njej. Če sta ti svetilki druga nad drugo, je referenčno središče svetilke za dnevno vožnjo na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če sta svetilki vgrajeni druga zraven druge, sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- posamična neodvisna svetilka za dnevno vožnjo, ki je integrirana s kako drugo sprednjo svetilko, je vgrajena tako, da leži njeno referenčno središče na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če je vozilo poleg svetilke za dnevno vožnjo opremljeno tudi z drugo sprednjo svetilko, sta referenčni središči obeh svetilk simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- dve svetilki za dnevno vožnjo, od katerih ni nobena, je ena ali sta obe integrirani z drugo sprednjo svetilko, sta vgrajeni tako, da sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- pri vozilih, katerih skupna širina presega 1 300 mm, je razdalja med notranjimi robovi površin, ki oddajajo svetlobo, vsaj 500 mm.

6.13.3.2 Po višini:

- najmanj 250 mm in največ 1 500 mm od tal.

6.13.3.3 Po dolžini:

- na sprednjem delu vozila. Ta zahteva je izpolnjena, če sevana svetloba niti neposredno niti posredno ne moti voznika z odsevom v vzvratnih ogledalih in/ali drugih odsevnih površinah na vozilu.

6.13.3.4 Razdalja:

- če je razdalja med sprednjo smerno svetilko in svetilko za dnevno vožnjo 40 mm ali manj, je električna vezava svetilke za dnevno vožnjo na ustrezni strani vozila taka, da:
 - je izklopljena ali
 - je njena svetilnost zmanjšana na raven, ki ne presega 140 cd;
- ves čas, ko deluje ustrezna sprednja smerna svetilka (v ciklu vklopljeno in izklopljeno).

6.13.4 Geometrijska vidnost

- $\alpha = 10^\circ$ navzgor in 10° navzdol,
- $\beta = 20^\circ$ v levo in desno, če je vgrajena samo ena svetilka za dnevno vožnjo,
- $\beta = 20^\circ$ navzven in 20° navznoter, če sta vgrajeni dve dnevni svetilki.

6.13.5 Usmeritev:

- naprej; svetilka lahko spreminja usmeritev skladno s kotom zasuka krmila.

6.13.6 Električna vezava:

- ko se aktivira glavno nadzorno stikalo, se prižgejo vse luči za dnevno vožnjo, vendar lahko ostanejo izklopljene v naslednjih pogojih:
 - krmilna naprava samodejnega menjalnika je v položaju za parkiranje,
 - aktivirana je parkirna zavora ali
 - preden se vozilo prvič premakne po vsakem ročnem aktiviranju glavnega nadzornega stikala in pogonskega sistema vozila,
- svetilke za dnevno vožnjo se lahko ročno izklopijo, vendar je to možno le, če hitrost vozila ne presega 10 km/h. Svetilke se samodejno ponovno vklopijo, kadar hitrost vozila preseže 10 km/h ali kadar vozilo prevozi več kot 100 m,
- svetilke za dnevno vožnjo se vedno samodejno izklopijo, kadar:
 - se vozilo izklopi z glavnim nadzornim stikalom,
 - se vklopijo žarometi za meglo,
 - so vklopljeni žarometi, razen če se ti uporabljajo za svetlobno opozarjanje v kratkih presledkih, in
 - v pogojih osvetljenosti okolice, ki je manjša od 1 000 luksov, kadar je navedena hitrost na merilniku hitrosti še jasno vidna (tj., če je osvetlitev merilnika hitrosti vedno vklopljena) in vozilo ni opremljeno z neutripajočo zeleno kontrolno svetilko v skladu s točko 6.5.9 ali namensko zeleno kontrolo vključitve za svetilko za dnevno vožnjo, ki je označena z ustreznim simbolom. V takšnem primeru se takoj samodejno vklopijo žarometi s kratkim svetlobnim pramenom in svetlobne naprave, zahtevane v točki 11 oddelka B Priloge I, v dveh sekundah po tem, ko se stopnja osvetljenosti okolice zmanjša pod 1 000 luksov. Če nato osvetljenost okolice doseže raven vsaj 7 000 luksov, se svetilke za dnevno vožnjo samodejno ponovno vklopijo, medtem ko se žarometi s kratkim svetlobnim pramenom in svetlobne naprave, zahtevane v točki 11 oddelka B Priloge I, hkrati izklopijo v petih do 300 sekundah (tj. popolnoma samodejno vklapljanje in izklapljanje je potrebno, če voznik nima vidne oznake in spodbude za vklop običajne osvetlitve, kadar je temno).

6.13.7 Kontrola vključitve:

- neobvezna“;

(d) v Dodatku 4 se doda naslednja točka 6.5:

„6.5 Svetilka za dnevno vožnjo: da/ne (*)“.

7. Priloga VI se spremeni:

(a) točka 2.4 se nadomesti z naslednjim:

„2.4 Svetilka za dnevno vožnjo“;

(b) točka 6.1.11 se nadomesti z naslednjim:

„6.1.11 Druge zahteve:

- žarometi z dolgim svetlobnim pramenom pri vozilih, ki se v zavojih nagibajo, so lahko opremljeni s sistemom za nastavitev vodoravnega naklona (HIAS) iz odstavka 2.25 Pravilnika UNECE št. 53, če so izpolnjene vse zahteve iz navedenega pravilnika, ki zadevajo sistem HIAS,
- skupna vrednost največje svetilnosti žarometov s kratkim svetlobnim pramenom, ki se lahko hkrati aktivirajo, ne presega 430 000 cd, kar ustreza referenčni vrednosti 100.“;

(c) točka 6.2.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.3.1 Po širini:

- posamični neodvisni žaromet s kratkim svetlobnim pramenom je lahko vgrajen nad ali pod drugo sprednjo svetilko ali ob njej. Če sta ti svetilki druga nad drugo, je referenčno središče žarometa s kratkim svetlobnim pramenom na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če sta svetilki vgrajeni druga zraven druge, sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- posamični neodvisni žaromet s kratkim svetlobnim pramenom, ki je integriran s kako drugo sprednjo svetilko, je vgrajen tako, da leži njegovo referenčno središče na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če je vozilo poleg žarometa s kratkim svetlobnim pramenom opremljeno tudi z drugo sprednjo svetilko, sta referenčni središči obeh svetilk simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- dva žarometa s kratkim svetlobnim pramenom, od katerih je eden ali sta oba integrirana z drugo sprednjo svetilko, sta vgrajena tako, da sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- kadar sta na vozilu dva žarometa s kratkim svetlobnim pramenom, prečna razdalja med zunanji robovi površin, ki oddajajo svetlobo, in skrajnimi zunanji robovi vozila ne presega 400 mm.“;

(d) točka 6.2.11 se nadomesti z naslednjim:

„6.2.11 Druge zahteve:

- žarometi s kratkim svetlobnim pramenom pri vozilih, ki se v zavojih nagibajo, so lahko opremljeni s sistemom za nastavitev vodoravnega naklona (HIAS) iz odstavka 2.25 Pravilnika UNECE št. 53, če so izpolnjene vse ustrezne zahteve iz navedenega pravilnika, ki zadevajo sistem HIAS,
- pri žarometih s kratkim svetlobnim pramenom, pri katerih je najnižja točka površine, ki oddaja svetlobo, 0,8 m ali manj nad tlemi, se nastavi osnovni naklon med $-1,0\%$ in $-1,5\%$. Natančno vrednost lahko navede proizvajalec,
- pri žarometih s kratkim svetlobnim pramenom, pri katerih je najnižja točka površine, ki oddaja svetlobo, med 0,8 m in 1,0 m nad tlemi, se nastavi osnovni naklon med $-1,0\%$ in $-2,0\%$. Natančno vrednost lahko navede proizvajalec,
- pri žarometih s kratkim svetlobnim pramenom, pri katerih je najnižja točka površine, ki oddaja svetlobo, 1,0 m ali več nad tlemi, se nastavi osnovni naklon med $-1,5\%$ in $-2,0\%$. Natančno vrednost lahko navede proizvajalec,
- pri žarometih s kratkim svetlobnim pramenom, katerih svetlobni vir ima ciljni svetlobni tok, ki ne presega 2 000 lumnov, in osnovni naklon med $-1,0\%$ in $-1,5\%$, navpični naklon žarometa pri vseh pogojih obremenitve ostane med $-0,5\%$ in $-2,5\%$. Če je osnovni naklon nastavljen med $-1,5\%$ in $-2,0\%$, navpični naklon ostane med $-1,0\%$ in $-3,0\%$. Za izpolnitev zahtev se lahko uporablja zunanja naprava za nastavitev, če zanjo ni potrebno orodje, razen tistega, ki je priloženo vozilu,
- pri žarometih s kratkim svetlobnim pramenom, katerih svetlobni vir ima ciljni svetlobni tok, ki presega 2 000 lumnov, in osnovni naklon med $-1,0\%$ in $-1,5\%$, navpični naklon žarometa pri vseh pogojih obremenitve ostane med $-0,5\%$ in $-2,5\%$. Če je osnovni naklon nastavljen med $-1,5\%$ in $-2,0\%$, navpični naklon ostane med $-1,0\%$ in $-3,0\%$. Za izpolnitev zahtev iz tega odstavka se lahko uporablja naprava za uravnavanje žarometov, če je njeno delovanje povsem samodejno in odzivni čas krajši od 30 sekund.“;

(e) vstavi se naslednja točka 6.2.11.1:

„6.2.11.1 Preskusni pogoji:

- zahteve glede naklona iz točke 6.2.11 se preverijo na naslednji način:
- vozilo z maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, in maso 75 kg, ki simulira voznika,
- polno obremenjeno vozilo, z maso, ki je razporejena tako, se doseže največja obremenitev osi, ki jo je navedel proizvajalec za to stanje obremenitve,
- vozilo z maso 75 kg, ki simulira voznika, in je dodatno obremenjeno tako, da se doseže največja dovoljena obremenitev zadnje osi, ki jo je navedel proizvajalec, vendar mora biti v tem primeru obremenitev sprednje osi čim manjša,
- pred začetkom meritev se vozilo trikrat zaniha in nato premakne nazaj in naprej najmanj za celotni vrtljaj kolesa.“;

(f) točka 6.4.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.4.1 Število:

- ena ali dve pri vozilih, katerih skupna širina ne presega 1 300 mm,
- dve pri vozilih, katerih skupna širina presega 1 300 mm,
- lahko se vgradi dodatna zavorna svetilka kategorije S3 ali S4 (tj. osrednja visoko pritrjena zavorna svetilka), če so izpolnjene vse ustrezne zahteve iz Pravilnika UNECE št. 48, ki zadevajo vgradnjo takšnih zavornih svetilk na vozila kategorije M1.“;

(g) točka 6.5.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.5.3.1 Po širini:

- posamična neodvisna sprednja pozicijska svetilka je lahko vgrajena nad ali pod katero koli drugo sprednjo svetilko ali ob njej. Če sta ti svetilki druga nad drugo, je referenčno središče sprednje pozicijske svetilke na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če sta svetilki vgrajeni druga zraven druge, sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- posamična neodvisna sprednja pozicijska svetilka, ki je integrirana s kako drugo sprednjo svetilko, je vgrajena tako, da leži njeno referenčno središče na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če je vozilo poleg sprednje pozicijske svetilke opremljeno tudi z drugo sprednjo svetilko, sta referenčni središči obeh svetilk simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- dve sprednji pozicijski svetilki, od katerih ni nobena, je ena ali sta obe integrirani z drugo sprednjo svetilko, sta vgrajeni tako, da sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- kadar sta na vozilu dve sprednji pozicijski svetilki, prečna razdalja med zunanjsimi robovi površin, ki oddajajo svetlobo, in skrajnimi zunanjsimi robovi vozila ne presega 400 mm.“;

(h) točka 6.6.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.6.3.1 Po širini:

- posamična zadnja pozicijska svetilka se vgradi na vozilo tako, da je referenčno središče zadnje pozicijske svetilke na vzdolžni srednji ravnini vozila,
- dve zadnji pozicijski svetilki se vgradita na vozilo tako, da sta referenčni središči zadnjih pozicijskih svetilk simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- kadar sta na vozilu dve zadnji kolesi in skupna širina vozila presega 1 300 mm, prečna razdalja med zunanjsimi robovi površin, ki oddajajo svetlobo, in skrajnimi zunanjsimi robovi vozila ne presega 400 mm.“;

(i) točka 6.12.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„6.12.3.1 Po širini:

- če je na vozilu en sam zadnji odsevnik, se vgradi na vozilo tako, da je njegovo referenčno središče na vzdolžni srednji ravnini vozila,
- če sta na vozilu dva zadnja odsevnika, se vgradita na vozilo tako, da sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- če sta na vozilu dva zadnja odsevnika, prečna razdalja med zunanjsimi robovi površin, ki oddajajo svetlobo, in skrajnimi zunanjsimi robovi vozila ne presega 400 mm.“;

(j) dodajo se naslednje točke 6.14 do 6.14.7:

„6.14 Svetilka za dnevno vožnjo

6.14.1 Število:

- ena ali dve pri vozilih, katerih skupna širina ne presega 1 300 mm,
- dve pri vozilih, katerih skupna širina presega 1 300 mm.

6.14.2 Namestitev:

- ni posebnih zahtev.

6.14.3 Razmestitev:

6.14.3.1 Po širini:

- posamična neodvisna svetilka za dnevno vožnjo je lahko vgrajena nad ali pod katero koli drugo sprednjo svetilko ali ob njej. Če sta ti svetilki druga nad drugo, je referenčno središče svetilke za dnevno vožnjo na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če sta svetilki vgrajeni druga zraven druge, sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- posamična neodvisna svetilka za dnevno vožnjo, ki je integrirana s kako drugo sprednjo svetilko, je vgrajena tako, da leži njeno referenčno središče na vzdolžni srednji ravnini vozila. Če je vozilo poleg svetilke za dnevno vožnjo opremljeno tudi z drugo sprednjo svetilko, sta referenčni središči obeh svetilk simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- dve svetilki za dnevno vožnjo, od katerih ni nobena, je ena ali sta obe integrirani z drugo sprednjo svetilko, sta vgrajeni tako, da sta njuni referenčni središči simetrični glede na vzdolžno srednjo ravnino vozila,
- pri vozilih, katerih skupna širina presega 1 300 mm, je razdalja med zunanji robovi površin, ki oddajajo svetlobo, vsaj 500 mm.

6.14.3.2 Po višini:

- najmanj 250 mm in največ 1 500 mm od tal.

6.14.3.3 Po dolžini:

- na sprednjem delu vozila. Ta zahteva je izpolnjena, če sevana svetloba niti neposredno niti posredno ne moti voznika z odsevom v vzratnih ogledalih in/ali drugih odsevnih površinah na vozilu.

6.14.3.4 Razdalja:

- če je razdalja med sprednjo smerno svetilko in svetilko za dnevno vožnjo 40 mm ali manj, je električna vezava svetilke za dnevno vožnjo na ustrezni strani vozila taka, da:
 - je izklopljena ali
 - je njena svetilnost zmanjšana na raven, ki ne presega 140 cd,
- ves čas, ko deluje ustrezna sprednja smerna svetilka (v ciklu vklopljeno in izklopljeno).

6.14.4 Geometrijska vidnost

- $\alpha = 10^\circ$ navzgor in 10° navzdol,
- $\beta = 20^\circ$ v levo in desno, če je vgrajena samo ena svetilka za dnevno vožnjo,
- $\beta = 20^\circ$ navzven in 20° navznoter, če sta vgrajeni dve dnevni svetilki.

6.14.5 Usmeritev:

- naprej; svetilka lahko spreminja usmeritev skladno s kotom zasuka krmila.

6.14.6 Električna vezava:

- ko se aktivira glavno nadzorno stikalo, se prižgejo vse luči za dnevno vožnjo, vendar lahko ostanejo izklopljene v naslednjih pogojih:
 - krmilna naprava samodejnega menjalnika je v položaju za parkiranje,

- aktivirana je parkirna zavora ali
- preden se vozilo prvič premakne po vsakem ročnem aktiviranju glavnega nadzornega stikala in pogonskega sistema vozila,
- svetilke za dnevno vožnjo se lahko ročno izklopijo, vendar je to možno le, če hitrost vozila ne presega 10 km/h. Svetilke se samodejno ponovno vklopijo, kadar hitrost vozila preseže 10 km/h ali kadar vozilo prevozi več kot 100 m,
- svetilke za dnevno vožnjo se vedno samodejno izklopijo, kadar:
 - se vozilo izklopi z glavnim nadzornim stikalom,
 - se vklopijo žarometi za meglo,
 - so vklopljeni žarometi, razen če se ti uporabljajo za svetlobno opozarjanje v kratkih presledkih, in
- v pogojih osvetljenosti okolice, ki je manjša od 1 000 luxov, kadar je navedena hitrost na merilniku hitrosti še jasno vidna (tj., če je osvetlitev merilnika hitrosti vedno vklopljena) in vozilo ni opremljeno z neutripajočo zeleno kontrolno svetilko v skladu s točko 6.5.9 ali namensko zeleno kontrolo vključitve za svetilko za dnevno vožnjo, ki je označena z ustreznim simbolom. V takšnem primeru se takoj samodejno vklopijo žarometi s kratkim svetlobnim pramenom in svetlobne naprave, zahtevane v točki 11 oddelka B Priloge I, v dveh sekundah po tem, ko se stopnja osvetljenosti okolice zmanjša pod 1 000 luxov. Če nato osvetljenost okolice doseže raven vsaj 7 000 luxov, se svetilke za dnevno vožnjo samodejno ponovno vklopijo, medtem ko se žarometi s kratkim svetlobnim pramenom in svetlobne naprave, zahtevane v točki 11 oddelka B Priloge I, hkrati izklopijo v petih do 300 sekundah (tj. popolnoma samodejno vklopjanje in izklopjanje je potrebno, če voznik nima vidne oznake in spodbude za vklop običajne osvetlitve, kadar je temno).

6.14.7 Kontrola vključitve:

- neobvezna“;

(k) v Dodatku 4 se točka 6.5 nadomesti z naslednjim:

„6.5 Svetilka za dnevno vožnjo: da/ne (*)“.
