

Suvestinė redakcija nuo 2010-04-08 iki 2010-06-05

Įsakymas paskelbtas: Žin. 2006, Nr. [52-1919](#), i. k. 1062213ISAK002B-143

**VALSTYBINĖS KELIŲ TRANSPORTO INSPEKCIJOS PRIE SUSISIEKIMO
MINISTERIJOS VIRŠININKO**

**Į S A K Y M A S
DĖL DVIRAČIŲ IR TRIRAČIŲ MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TAM TIKRŲ
SUDĖTINIŲ DALIŲ IR JŲ CHARAKTERISTIKŲ TIPO PATVIRTINIMO TAISYKLIŲ**

2006 m. balandžio 28 d. Nr. 2B-143
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. sausio 17 d. nutarimo Nr. 44 „Dėl transporto priemonių ir sudėtinių transporto priemonių dalių atitikties įvertinimo“ (Žin., 2001, Nr. [7-194](#); 2004, Nr. [143-5231](#)) 3.1 punktu bei įgyvendindamas 2005 m. balandžio 22 d. Komisijos direktyvą 2005/30/EB, derinančią su technikos pažanga, iš dalies keičiančią Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 97/24/EB ir 2002/24/EB dėl dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo,

1. T v i r t i n u Dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisykles (pridedama).

2. Technikos skyriui įsakymą paskelbti „Valstybės žiniuose“ ir Valstybinės kelių transporto inspekcijos interneto tinklalapyje.

INSPEKCIJOS VIRŠININKAS

VIDMANTAS ŽUKAUSKAS

PATVIRTINTA

Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie
Susisiekimo ministerijos viršininko 2006 m.
balandžio 28 d. įsakymu Nr. 2B-143

DVIRAČIŲ AR TRIRAČIŲ MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ TAM TIKRŲ SUDĖTINIŲ DALIŲ IR JŲ CHARAKTERISTIKŲ TIPO PATVIRTINIMO TAISYKLĖS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklės (toliau – Taisyklės) nustato L kategorijos motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų reikalavimus Europos Bendrijos (toliau – EB) tipo patvirtinimui gauti.

2. Taisyklės parengtos įgyvendinant 1997 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų (OL 1997 L 226, p. 1) (toliau – direktyva 97/24/EB), 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/24/EB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, panaikinančią Tarybos direktyvą 92/61/EEB (OL 2002 L 124, p. 1) (toliau – direktyva 2002/24/EB), 2005 m. balandžio 22 d. Komisijos direktyvą 2005/30/EB, derinančią su technikos pažanga, iš dalies keičiančią Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 97/24/EB ir 2002/24/EB dėl dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo (OL 2005 L 106, p. 17) (toliau – direktyva 2005/30/EB), 2006 m. kovo 3 d. Komisijos direktyvą 2006/27/EB, siekiant prisitaikyti prie techninės pažangos, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvas 93/14/EEB dėl dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių stabdymo ir 93/34/EEB dėl įstatymais numatyto dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių ženklinimo, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 95/1/EB dėl dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių didžiausio konstrukcinio greičio, didžiausio sukimo momento ir variklio didžiausios naudingosios galios ir 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų (OL 2006 L 66, p. 7) (toliau – direktyva 2006/27/EB), ir 2009 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos direktyvą 2009/108/EB, iš dalies keičiančią Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 97/24/EB dėl tam tikrų dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių sudėtinių dalių ir charakteristikų, siekiant ją suderinti su technine pažanga (OL 2009 L 213, p. 10) (toliau – direktyva 2009/108/EB).

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

Nr. [2B-160](#), 2010-03-26, *Žin.*, 2010, Nr. 39-1888 (2010-04-07), i. k. 1102213ISAK002B-160

II. SĄVOKOS

3. Šiose Taisyklėse vartojamos sąvokos:

3.1. **dujiniai teršalai** – anglies viendeginis, angliavandeniliai ir azoto oksidai, išreikšti azoto dvideginio (NO₂) ekvivalentu;

3.2. **dujų išmetimo sistema** – dujų išmetimo vamzdžio, rezonatoriaus, išmetamųjų dujų triukšmo slopintuvo ir katalizinio konverterio (jeigu jis yra) derinys;

3.3. **dviratė ar triratė motorinė transporto priemonė (toliau – transporto priemonė)** – L kategorijos transporto priemonė, suprantama kaip mopedas ar motociklas ir priskiriama klasei taip, kaip Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. rugsėjo 11 d. įsakymo Nr. 348 „Dėl kelių transporto priemonių gamybos ir perdirbimo tvarkos ir jų techninės ekspertizės atlikimo norminių dokumentų tvirtinimo“ (*Žin.*, 1998, Nr. [84-2360](#); 2003, Nr. [122-5553](#)) 7 priede;

3.4. **įleidimo vamzdynas** – įleidimo kanalo ir įsiurbimo vamzdžio derinys;

3.5. **įleidimo kanalas** – oro įsiurbimo vamzdis cilindre, cilindro galvutėje ar karteryje;

3.6. **įsiurbimo vamzdis** – vamzdžio dalis, prijungta prie karbiuratoriaus ar oro valdymo

sistemos, ar cilindro galvutės, ar karterio;

3.7. **įleidimo sistema** – įleidimo vamzdyno ir įsiurbimo duslintuve derinys;

3.8. **karteris** – variklyje arba už jo ribų esančios ertmės, vidiniais arba išoriniais kanalais, per kuriuos gali išeiti dujos ir garai, sujungtos su alyvos rinktuve;

3.9. **katalizinio konverterio tipas** – kataliziniai konverteriai, nesiskiriantys šiomis savybėmis: danga padengtų užpildų skaičiumi, struktūra ir medžiaga, katalizinio poveikio tipu (oksidavimas, trijų procesų poveikis ir t. t.), tūriu, priekinės dalies ploto ir užpildo ilgio santykiu, aktyviųjų elementų sudėtimi, aktyviųjų elementų santykiu, narvelių skaičiumi porėtos struktūros katalizinio užpildo skerspjūvio centimetre, matmenimis ir forma, šilumine apsauga;

3.10. **keičiamas katalizinis konverteris** – katalizinis konverteris arba katalizinių konverterių agregatas, skirtas pakeisti transporto priemonėje originaliosios įrangos katalizinį konverterį, kurio Direktyvos 2002/24/EB 2 straipsnio 5 dalyje nurodytą tipą galima patvirtinti kaip atskirojo techninio mazgo;

3.11. **L kategorijos transporto priemonių grupės:**

3.11.1. A grupės transporto priemonės – mopedai;

3.11.2. B grupės transporto priemonės – motociklai, kurių cilindro darbinis tūris ne didesnis negu 125 cm^3 , o galia ne didesnė negu 11 kW;

3.11.3. C grupės transporto priemonės – motociklai, kurių galia ne didesnė negu 25 kW, o galios ir masės santykis ne didesnis negu 0,16 kW/ kg; transporto priemonės masė nurodyta Direktyvos 2002/24/EB II priedo d) pastabos 2 punkte;

3.11.4. D grupės transporto priemonės – motociklai, išskyrus B ir C grupes;

3.12. **mopedas** – dviratė ar triratė motorinė transporto priemonė su varikliu, kurios darbinis tūris ne didesnis negu 50 cm^3 ir maksimalus konstrukcinis greitis ne didesnis negu 45 km/val.;

3.13. **motociklas** – dviratė motorinė transporto priemonė (su šonine priekaba arba be jos), kurios vidaus degimo variklio cilindro (cilindrų) darbinis tūris didesnis negu 50 cm^3 ir (ar) maksimalus konstrukcinis greitis didesnis negu 45 km/val.; šia sąvoka apibūdinamos triratės motorinės transporto priemonės, kurių masė be krovinio ne didesnė negu 400 kg;

3.14. **neteisėtas perdarymas** – perdarymas, kuris yra neleistas pagal šių Taisyklių 1 priedo reikalavimus;

3.15. **neoriginalioji dujų išmetimo sistema** – kito tipo negu transporto priemonėje EB tipo patvirtinimo ar EB tipo patvirtinimo pakeitimo metu įmontuota dujų išmetimo sistema; gali būti naudojama tik kaip keičiama dujų išmetimo sistema;

3.16. **originalioji dujų išmetimo sistema** – sistema, įmontuota transporto priemonėje EB tipo patvirtinimo ar EB tipo patvirtinimo pakeitimo metu; gali būti įmontuota kaip originali dujų išmetimo sistema arba kaip keičiama dujų išmetimo sistema;

3.17. **originaliosios įrangos katalizinis konverteris** – katalizinis konverteris arba katalizinių konverterių agregatas, kuriam taikomas transporto priemonei išduotas EB tipo patvirtinimas;

3.18. **originalusis keičiamas katalizinis konverteris** – katalizinis konverteris arba katalizinių konverterių agregatas, kurio tipai yra nurodomi šių Taisyklių 2 priedo 5 punkte; šiuos originaliuosius keičiamus katalizinius konverterius patvirtinto transporto priemonės EB tipo turėtojas, siūlo rinkoje kaip atskirus techninius mazgus;

3.19. **priemonės prieš dviračių mopedų ir motociklų perdarymą** – tai techniniai reikalavimai ir techninės sąlygos, kurių tikslas užkirsti kelią neteisėtiems perdarymams, dėl kurių gali pablogėti sauga, ypač gerinant transporto priemonės technines savybes, ir iškilti pavojus aplinkai;

3.20. **sėdynė** – vientisa arba atskira transporto priemonės konstrukcijos dalis, kurioje gali sėdėti suaugęs asmuo; tai gali būti ir atskira sėdynė, ir keliavietės sėdynės dalis, kurios užtenka atsisėsti;

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, Žin., 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

3.21. **sėdynės balnelis** – sėdima vieta, kurią vairuotojas ar keleivis sėdi apsižergęs;

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

3.22. specialūs įrankiai – raktai, kuriais gali naudotis tik transporto priemonės gamintojo įgaliotieji atstovai

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

3.23. transporto priemonė be kėbulo – transporto priemonė, kurioje keleiviui skirta vieta neturi šių konstrukcijos dalių: priekinio lango, grindų, stogo, šoninių ir galinių sienų arba durų;

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

3.24. transporto priemonė su kėbulu – transporto priemonė, kurioje keleiviui skirta vieta turi arba gali turėti ne mažiau kaip keturias šias konstrukcijos dalis: priekinį langą, grindis, stogą, šonines ir galines sienas arba duris;

Papildyta punktu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

3.25. transporto priemonės sudėtinės dalys – transporto priemonės detalės, surinkimo vienetai, mazgai, mechanizmai, agregatai, sistemos ir kita papildoma įranga, kuri montuojama transporto priemonėje;

Papildyta punktu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

3.26. transporto priemonės tipas pagal variklio skleidžiamą oro taršą – transporto priemonės, kurios nesiskiria:

3.26.1. inercijos ekvivalentu, nustatytu pagal standartinę masę, kaip nurodyta Direktyvos 92/24/EB 5 skyriaus I arba II priedų 1 priedėlio 5.2 punkte (priklausomai nuo transporto priemonės tipo);

3.26.2. šių Taisyklių 4 priede nurodytomis transporto priemonės variklio charakteristikomis

Papildyta punktu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

3.27. transporto priemonių sudėtinių dalių sukeitimas – galimybė sukeisti transporto priemonės nevienodas sudėtines dalis;

Papildyta punktu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

3.28. hibridinė elektrinė transporto priemonė – triratis arba keturratis motociklas, kuriam mechaninės traukos energija perduodama iš transporto priemonėje esančių sukauptos energijos šaltinių: degalų; elektros energijos kaupimo įtaiso.

Papildyta punktu:

Nr. [2B-160](#), 2010-03-26, *Žin.*, 2010, Nr. 39-1888 (2010-04-07), i. k. 1102213ISAK002B-160

III. TRANSPORTO PRIEMONIŲ TAM TIKRŲ SUDĖTINIŲ DALIŲ IR JŲ CHARAKTERISTIKŲ EB TIPO PATVIRTINIMAS

4. Paraišką gauti transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos EB tipo patvirtinimo sertifikatą (toliau – EB tipo patvirtinimo sertifikatas) Inspekcijai pateikia transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos gamintojas arba jo įgaliotas atstovas. Kartu su šia paraiška pateikiamas informacinis aplankas, kuriame turi būti:

4.1. informacinis dokumentas (dėl transporto priemonių skleidžiamos oro taršos, atitinkantis Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus 5 priedą su jame pridėta originaliosios įrangos katalizinio konverterio (jei yra) schema ir matmenimis; dėl dviračių mopedų ar motociklų neteisėto perdarymo,

atitinkantis Direktyvos 97/24/EB 7 skyriaus 1 priedėlį; dėl transporto priemonių leistino garso lygio ir dujų išmetimo sistemos, atitinkantis Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus II priedo 1A ir 2A priedėlius, III priedo 1A ir 2A priedėlius bei IV priedo 1A ir 2A priedėlius; dėl transporto priemonės keičiamo katalizinio konverterio, atitinkantis šių Taisyklių 3 priedą; dėl transporto priemonių stabdžių sistemos, atitinkantis Direktyvos 93/14/EEB priedo 3 priedėlį; dėl transporto priemonių ženklavimo, atitinkantis Direktyvos 93/34/EEB priedo 2 priedėlį; dėl transporto priemonių didžiausio konstrukcinio greičio, atitinkantis Direktyvos 95/1/EB I priedo 2 priedėlį; dėl transporto priemonių išsikišusių dalių, atitinkantis Direktyvos 97/24/EB 3 skyriaus III priedo 1 priedėlį; dėl transporto priemonių ir keturračių motociklų saugos diržų tvirtinimo įtaisų ir saugos diržų, atitinkantis Direktyvos 97/24/EB 11 skyriaus V priedo 1 priedėlį ir VI priedo 1 ir 3 priedėlius);

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, Žin., 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

4.2. techninės tarnybos (laboratorijos) parengtas bandymo protokolas.

5. Su paraiška suteikti transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos tipo patvirtinimą turi būti pateikiama po tris toliau nurodomų dokumentų egzempliorius ir ši informacija:

5.1. transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos tipo (-ų) aprašymas pagal transporto priemonės klasę;

5.2. transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos aprašymas (padėtis ir montavimo reikalavimai);

5.3. transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos brėžiniai, kuriuose turi būti nurodoma EB tipo patvirtinimo numeriui numatyta vieta;

5.4. transporto priemonei ir varikliui būdingas skaičių ir (arba) simbolių aprašymas.

6. Techninei tarnybai (laboratorijai), atsakingai už EB tipo patvirtinimo bandymus, turi būti pristatyta:

6.1. transporto priemonė (-ės), kurios tipas patvirtintas pagal šių Taisyklių reikalavimus;

6.2. transporto priemonės tam tikra (-os) sudėtinė (-ės) dalis (-ys).

7. Techninė tarnyba (laboratorijai), atlikusi transporto priemonės sudėtinių dalių ir jų charakteristikų EB tipo patvirtinimo bandymus (dėl transporto priemonių skleidžiamos oro taršos pagal šių Taisyklių 4 priedo reikalavimus; dėl dviračių mopedų ar motociklų neteisėto perdarymo pagal šių Taisyklių 1 priedo reikalavimus; dėl transporto priemonių leistino garso lygio (pagal šių Taisyklių 5 priedo reikalavimus) ir dujų išmetimo sistemos pagal Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus I, II, III ir IV priedų reikalavimus (originaliosioms garso ir dujų išmetimo sistemoms) bei pagal šių Taisyklių 6 priedo reikalavimus (neoriginaliosioms garso ir dujų išmetimo sistemoms); dėl transporto priemonės keičiamo katalizinio konverterio pagal šių Taisyklių 7 priedo reikalavimus; dėl transporto priemonių stabdžių sistemos pagal šių Taisyklių 12 priedo reikalavimus; dėl transporto priemonių ženklavimo pagal šių Taisyklių 13 priedo reikalavimus; dėl transporto priemonių didžiausio konstrukcinio greičio pagal šių Taisyklių 14 priedo reikalavimus; dėl transporto priemonių išsikišusių dalių pagal šių Taisyklių 15 priedo reikalavimus; dėl transporto priemonių ir keturračių motociklų saugos diržų tvirtinimo įtaisų ir saugos diržų pagal šių Taisyklių 16 priedo reikalavimus), nustato, ar pateiktos transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalys ir jų charakteristikos atitinka šių Taisyklių reikalavimus, ir išduoda parengtą bandymo protokolą.

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, Žin., 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

8. Inspekcija, gavusi paraišką ir techninės tarnybos (laboratorijos) parengtą bandymo protokolą, jei transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalys ir jų charakteristikos atitinka šių Taisyklių reikalavimus, kiekvienai transporto priemonės tam tikrai sudėtinei daliai ir jos charakteristikai suteikia EB tipo patvirtinimą, jo numerį ir išduoda EB tipo patvirtinimo sertifikatą (dėl transporto priemonių skleidžiamos oro taršos, atitinkantį šių Taisyklių 2 priedą; dėl dviračių mopedų ar motociklų neteisėto perdarymo, atitinkantį Direktyvos 97/24/EB 7 skyriaus 2 priedėlį;

dėl transporto priemonių leistino garso lygio ir dujų išmetimo sistemos, atitinkantį Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus II priedo 1B ir 2B priedėlius, III priedo 1B ir 2B priedėlius bei IV priedo 1B ir 2B priedėlius; dėl transporto priemonės keičiamo katalizinio konverterio, atitinkantį šių Taisyklių 8 priedą; dėl transporto priemonių stabdžių sistemos, atitinkantį Direktyvos 93/14/EEB priedo 4 priedėlį; dėl transporto priemonių ženklinimo, atitinkantį Direktyvos 93/34/EEB priedo 3 priedėlį; dėl transporto priemonių didžiausio konstrukcinio greičio, atitinkantį Direktyvos 95/1/EB I priedo 3 priedėlį; dėl transporto priemonių išsikišusių dalių, atitinkantį Direktyvos 97/24/EB 3 skyriaus III priedo 2 priedėlį; dėl transporto priemonių ir keturračių motociklų saugos diržų tvirtinimo įtaisų ir saugos diržų, atitinkantį Direktyvos 97/24/EB 11 skyriaus V priedo 2 priedėlį ir VI priedo 2 ir 4 priedėlius). Inspekcija to paties EB tipo patvirtinimo numerio nesuteikia kito tipo transporto priemonės sudėtinės dalies tipui.

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

9. EB tipo patvirtinimo numeriu turi būti paženklinta kiekviena patvirtinto tipo transporto priemonės tam tikra sudėtinė dalis.

10. Visi originalūs kataliziniai konverteriai, originalūs keičiami kataliziniai konverteriai ir originalūs duslintuvai turi turėti šiuos atpažinimo ženklus: „e“ žymenį, po kurio nurodoma tipo patvirtinimą suteikusi šalis, transporto priemonės gamintojo pavadinimą arba prekės ženklą, transporto priemonės markę ir atpažinimo numerį. Žymuo turi būti įskaitomas, nenutrinamas ir matomas (jeigu įmanoma) tokioje padėtyje, kurioje originaliosios įrangos katalizinis konverteris, originaliosios įrangos keičiamas katalizinis konverteris ar originalus duslintuvas pritvirtintas.

Originalūs keičiami kataliziniai konverteriai turi būti ženklinami, kaip numatyta šių Taisyklių 9 priede.

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

IV. TRANSPORTO PRIEMONIŲ TAM TIKRŲ SUDĖTINIŲ DALIŲ IR JŲ CHARAKTERISTIKŲ EB TIPO PATVIRTINIMO PAKEITIMAS (PRAPLĖTIMAS)

11. Transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos gamintojas, turintis išduotą EB tipo patvirtinimo sertifikatą, privalo informuoti Inspekciją apie visus duomenų pakeitimus, padarytus informaciniame dokumente.

12. Pasikeitus informacinio paketo duomenims, gamintojas ar jo įgaliotas atstovas pateikia naują informacinio paketo turinį ir tą informacinio paketo dalį, kurioje padaryti pakeitimai, nurodydamas padarytus pakeitimus.

13. Jei, pasikeitus informacinio paketo duomenims, keičiasi EB tipo patvirtinimo sertifikato duomenys, išduodamas naujas, pakeistas EB tipo patvirtinimo sertifikatas, kuris numeruojamas kaip pakeitimas, ir nurodomos EB tipo patvirtinimo pakeitimo priežastys ir išdavimo data.

14. Jei, pasikeitus pagal šias Taisykles patvirtintiems transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos reikalavimams, keičiasi informacinio paketo duomenys, atliekami papildomi bandymai arba patikrinimai. Bandymai atliekami, kai keičiasi transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos konstrukcija. Kitais atvejais bandymų atlikti nereikia, užtenka atlikti patikrinimą. Naujas pakeistas EB tipo patvirtinimo sertifikatas išduodamas tik atlikus papildomus bandymus arba patikrinimus, jei papildomų bandymų rezultatai atitinka (dėl transporto priemonių skleidžiamos oro taršos pagal šių Taisyklių 4 priedo; dėl dviračių mopedų ar motociklų neteisėto perdarymo pagal šių Taisyklių 1 priedo; dėl transporto priemonių leistino garso lygio (pagal šių Taisyklių 5 priedo) ir dujų išmetimo sistemos pagal Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus I, II, III ir IV priedų (originaliosioms garso ir dujų išmetimo sistemoms); dėl transporto priemonių stabdžių sistemos, atitinkantis Direktyvos 93/14/EEB priedo 1 priedėlį; dėl transporto priemonių ženklinimo, atitinkantis Direktyvos 93/34/EEB priedo 1 priedėlį; dėl transporto priemonių didžiausio konstrukcinio greičio, atitinkantis Direktyvos 95/1/EB II priedo 1 priedėlį; dėl transporto priemonių išsikišusių dalių, atitinkantis Direktyvos 97/24/EB 3 skyriaus I ir

II priedus; dėl transporto priemonių ir keturračių motociklų saugos diržų tvirtinimo įtaisų ir saugos diržų, atitinkantis Direktyvos 97/24/EB 11 skyriaus I priedą) reikalavimus, o patikrinimų rezultatai atitinka pateiktą informaciją informaciniame pakete.

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

15. Apie naujo pakeisto EB tipo patvirtinimo sertifikato išdavimą ar atsisakymą jį išduoti per 1 mėnesį pranešama Europos Sąjungos valstybėms narėms. Kiekvienam pranešimui apie išduotą naują pakeistą EB tipo patvirtinimo sertifikatą suteikiamas eilės numeris.

V. GAMYBOS ATITIKTIS

16. Išdavusi EB tipo patvirtinimo sertifikatą Inspekcija imasi Direktyvos 2002/24/EB VI priede nurodytų būtinųjų priemonių patikrinti, kad transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų gamyba būtų organizuota pagal patvirtinto tipo reikalavimus. Prireikus toks patikrinimas atliekamas kartu su kitomis Europos Sąjungos valstybių įgaliotomis institucijomis.

17. Transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalies ir jos charakteristikos atitiktis patvirtintam tipui yra tikrinama remiantis EB tipo patvirtinimo sertifikato priede nurodytais duomenimis.

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

VI. SANKCIJOS UŽ GAMYBOS NEATITIKIMĄ

18. Inspekcija gali panaikinti EB tipo patvirtinimo sertifikatą, jei nevykdomi šių Taisyklių reikalavimai.

19. Panaikinus EB tipo patvirtinimo sertifikatą, apie tai nedelsiant pranešama kitoms Europos Sąjungos valstybėms narėms, išsiunčiant EB tipo patvirtinimo sertifikato kopiją.

VII. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

20. Originalūs keičiami kataliziniai konverteriai, kurių tipui taikomas šių Taisyklių 2 priedo 5 punktas ir kurie skirti montuoti transporto priemonėje, nurodomoje atitinkamame EB tipo patvirtinimo sertifikate, gali neatitikti keičiamo katalizinio konverterio reikalavimų, jeigu originalūs keičiami kataliziniai konverteriai atitinka šių Taisyklių 10 priede nurodytą informaciją.

21. Jei transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalys ir jų charakteristikos atitinka šių Taisyklių arba kitų Europos Sąjungos valstybių narių nacionalinių teisės aktų, įgyvendinančių Direktyvą 97/24/EB su pakeitimais, padarytais 2006 m. lapkričio 27 d. Komisijos direktyva 2006/120/EB, taisančia ir iš dalies keičiančia Direktyvą 2005/30/EB, kuri derinama su technikos pažanga iš dalies keičia Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 97/24/EB ir 2002/24/EB dėl dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo (toliau – Direktyva 2006/120/EB), reikalavimus:

21.1. nuo 2006 m. gegužės 18 d. naujiems keičiamiems kataliziniams konverteriams, skirtiems įmontuoti transporto priemonėse, suteikiamas EB tipo patvirtinimas;

21.2. nuo 2006 m. gegužės 18 d. naujus keičiamus katalizinius konverterius, skirtus įmontuoti transporto priemonėse, leidžiama parduoti, registruoti ar pradėti eksploatuoti.

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-192](#), 2007-05-18, *Žin.*, 2007, Nr. 58-2271 (2007-05-26), i. k. 1072213ISAK002B-192

22. Jei transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalys ir jų charakteristikos neatitinka šių Taisyklių arba kitų Europos Sąjungos valstybių narių nacionalinių teisės aktų, įgyvendinančių Direktyvą 97/24/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva 2005/30/EB ir Direktyva 2006/120/EB, reikalavimų:

22.1. nuo 2006 m. gegužės 18 d., atsižvelgiant į priemones, kurių turi būti imamasi dėl oro taršos, leistino garso lygio arba nuo klastojimo apsaugančių priemonių pagal Direktyvos 2002/24/EB 4 straipsnio 1 dalį, EB tipo patvirtinimas naujam keičiamam kataliziniam konverteriui nebesuteikiamas;

22.2. nuo 2009 m. sausio 1 d. draudžiama prekiauti keičiamais kataliziniais konverteriais arba juos montuoti transporto priemonėse, jei jų tipas nebuvo suteiktas pagal šią Taisyklią arba Direktyvos 97/24/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/120/EB, reikalavimus.

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-192](#), 2007-05-18, *Žin.*, 2007, Nr. 58-2271 (2007-05-26), i. k. 1072213ISAK002B-192

23. Jei transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalys ir jų charakteristikos atitinka šių Taisyklių arba kitų Europos Sąjungos valstybių narių nacionalinių teisės aktų, įgyvendinančių Direktyvų 93/14/EEB, 93/34/EEB, 95//1/EB ir 97/24/EB pakeitimus, padarytus Direktyva 2006/27/EB, reikalavimus, nuo 2007 m. sausio 1 d. suteikiamas EB tipo patvirtinimas bei leidžiama šias transporto priemones registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti.

Papildyta punktu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

24. Jei transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalys ir jų charakteristikos neatitinka šių Taisyklių arba kitų Europos Sąjungos valstybių narių nacionalinių teisės aktų, įgyvendinančių Direktyvų 93/14/EEB, 93/34/EEB, 95//1/EB ir 97/24/EB pakeitimus, padarytus Direktyva 2006/27/EB, reikalavimų, nuo 2007 m. liepos 1 d. nesuteikiamas EB tipo patvirtinimas.

Papildyta punktu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

25. Jei transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalys ir jų charakteristika atitinka šių Taisyklių arba kitų Europos Sąjungos valstybių narių nacionalinių teisės aktų, įgyvendinančių direktyvos 97/24/EB su paskutiniais pakeitimais, padarytais direktyva 2009/108/EB, reikalavimus, nuo 2010 m. gegužės 1 d. suteikiamas EB tipo patvirtinimas ir leidžiama šias transporto priemones registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti

Papildyta punktu:

Nr. [2B-160](#), 2010-03-26, *Žin.*, 2010, Nr. 39-1888 (2010-04-07), i. k. 1102213ISAK002B-160

26. Jei transporto priemonės tam tikros sudėtinės dalys ir jų charakteristikos neatitinka šių Taisyklių arba kitų Europos Sąjungos valstybių narių nacionalinių teisės aktų, įgyvendinančių direktyvos 97/24/EB su paskutiniais pakeitimais, padarytais direktyva 2009/108/EB, reikalavimų, nuo 2010 m. gegužės 1 d. EB tipo patvirtinimas nesuteikiamas.

Papildyta punktu:

Nr. [2B-160](#), 2010-03-26, *Žin.*, 2010, Nr. 39-1888 (2010-04-07), i. k. 1102213ISAK002B-160

PRIEMONĖS PRIEŠ DVIRAČIŲ MOPEDŲ IR MOTOCIKLŲ NETEISĖTĄ PERDARYMĄ

I. NEVIENODŲ SUDĖTINIŲ DALIŲ SUKEITIMAS TARP TRANSPORTO PRIEMONIŲ, TURINČIŲ SUDĖTINIŲ DALIŲ EB TIPŲ PATVIRTINIMĄ

1. Negalima sukeisti šių A arba B grupių transporto priemonių sudėtinių dalių arba jų komplektų:

1.1. transporto priemonių su dvitakčiu varikliu cilindų ir stūmoklių komplekto, karbiuratoriaus, įsiurbimo vamzdžio, dujų išmetimo sistemos;

1.2. transporto priemonių su keturtakčiu varikliu cilindų galvutės, dujų skirstymo veleno, cilindų ir stūmoklių komplekto, karbiuratoriaus, įsiurbimo vamzdžio, dujų išmetimo sistemos.

2. Negalima sukeisti šio skyriaus 1.1 ir 1.2 punktuose nurodytų sudėtinių dalių tarp vienos transporto priemonės ir kitos to paties gamintojo transporto priemonės, jeigu taip sukeitus A grupės transporto priemonės didžiausias projektinis greitis padidėja daugiau negu 5 km/ val. arba B grupės transporto priemonės galia padidėja daugiau negu 10 proc.

3. Negalima viršyti atitinkamos grupės transporto priemonės didžiausio projekcinio greičio arba didžiausios naudingosios variklio galios.

4. B grupės transporto priemonių, turinčių pagal Direktyvos 92/61/EEB 2 straipsnį įvairių modifikacijų, kurios skiriasi didžiausiu greičiu arba didžiausia naudingąja galia ir kurios lemia įvairius papildomus apribojimus, kuriuos nustato šalys narės vadovaudamosi 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvos 91/439/EEB 3 (5) straipsniu dėl vairuotojo liudijimų, šio priedo 1.1 ir 1.2 punktuose nurodytoms sudėtinėms dalims sukeičiamumo reikalavimai netaikomi, jeigu dėl sukeičiamumo galia nepasidaro didesnė negu 11 kW.

5. Tais atvejais, kai galimas sudėtinių dalių sukeičiamumas, gamintojas turi užtikrinti reikalingos informacijos ir, jeigu taikytina, reikalingų transporto priemonių pateikimą techninei tarnybai (laboratorijai) patikrinti, ar vykdomi šio skyriaus reikalavimai.

6. Gamintojas turi deklaruoti, kad toliau nurodytų parametrų modifikacijos nepadidins motociklo didžiausios galios daugiau negu 10 proc. arba mopedo didžiausio greičio daugiau negu 5 km/ val. ir kad nebus galima viršyti nagrinėjamos kategorijos transporto priemonės didžiausio projekcinio greičio arba didžiausios naudingosios galios.

7. B grupės motociklai turi atitikti šiuos reikalavimus:

7.1. Įleidimo vamzdyje turi būti įdėta nepašalinama mova. Jeigu tokia mova yra įsiurbimo vamzdyje, tai pastarasis turi būti pritvirtintas prie cilindų bloko pjautiniais varžtais arba tokiais varžtais, kuriuos galima išsukti tik specialiais įrankiais. Mova turi būti ne mažesnio negu 60 HRC kietumo. Riboto priėjimo sekcijoje jos storis negali būti didesnis negu 4 mm. Ką nors darant su mova, siekiant ją pašalinti arba modifikuoti, mova ir jos atrama turi suirti, arba visiškai ir negrįžtamai sugesti variklis. Šių Taisyklių 3.11 punkte nurodytos L kategorijos transporto priemonių grupės arba grupių žymuo turi būti aiškiai įskaitomas movos paviršiuje arba netoli movos.

7.2. Kiekvienas įsiurbimo vamzdis turi būti pritvirtintas pjautiniais varžtais arba tokiais varžtais, kuriuos galima išsukti tik specialiais įrankiais. Išorėje paženklinta riboto priėjimo sekcija turi būti vamzdyje, toje vietoje sienelės storis turi būti mažesnis negu 4 mm arba, jeigu naudojama lanksti medžiaga, pavyzdžiui, guma – 5 mm. Ką nors darant su vamzdžiais, siekiant modifikuoti riboto priėjimo sekciją, turi suirti vamzdžiai arba visiškai ir negrįžtamai sugesti variklis. Šių Taisyklių 3.11 punkte nurodytos L kategorijos transporto priemonių grupės arba grupių žymuo turi būti aiškiai įskaitomas ant vamzdžio.

7.3. Cilindro galvutėje esanti įleidimo vamzdžio dalis turi turėti riboto priėjimo sekciją. Visame įleidimo kanale negali būti daugiau riboto priėjimo sekcijų (išskyrus vožtuvo lizdo sekciją). Ką nors darant su kanalu, siekiant modifikuoti riboto priėjimo sekciją, vamzdžiai ir variklis turi visiškai ir negrįžtamai sugesti. Šių Taisyklių 3.11 punkte nurodytos L kategorijos transporto priemonių grupės arba grupių žymuo turi būti aiškiai įskaitomas ant cilindro galvutės.

7.4. Riboto priėjimo sekcijos, minimos 7.1, 7.2 ir 7.3 punktuose, skersmuo priklauso nuo konkrečios transporto priemonės (kokiai grupei ji priskirta).

7.5. Gamintojas turi pateikti riboto priėjimo sekcijos skersmenį ir įrodyti techninei tarnybai (laboratorijai), kad ši riboto priėjimo sekcija labiausiai turi įtakos dujų tekėjimui ir kad nėra jokios kitos sekcijos, kurią modifikavus būtų galima pagerinti transporto priemonės savybes 10 proc.

8. Nuėmus oro filtrą, mopedo greitis negali padidėti daugiau negu 10 proc.

II. L KATEGORIJS A IR B GRUPIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SPECIALŪS REIKALAVIMAI

9. Šiame skyriuje išdėstyti reikalavimai nėra privalomi, tačiau pagal atskirą reikalavimą ar reikalavimus paaiškęjus, kad dėl perdarymo padidėtų A grupės transporto priemonės didžiausias projektinis greitis daugiau negu 5 km/ val. arba B grupės transporto priemonės galia padidėtų daugiau negu 10 proc., gamintojas turi sustabdyti atlikti transporto priemonės perdarymą. Jokiu atveju negalima viršyti atitinkamos kategorijos transporto priemonės didžiausio projekcinio greičio arba didžiausios naudingosios variklio galios.

10. Sumontavus cilindro galvutę, didžiausias jos tarpiklio (jeigu jis yra) storis negali būti didesnis negu:

10.1. 1,3 mm mopeduose;

10.2. 1,6 mm motocikluose.

11. Sumontavus cilindro pagrindą ir karterį, didžiausias tarpiklio storis (jeigu jis yra) tarp cilindro pagrindo ir karterio negali būti didesnis negu 0,5 mm dvitakčiuose varikliuose.

12. Dvitakčių variklių stūmoklis viršutiniame rimties taške negali uždenkti praleidimo angos. Šis reikalavimas netaikomas toms prapūtimo angos dalims, kurios sutampa su praleidimo anga tose transporto priemonėse, kuriose variklis turi įleidimo sistemą su plokšteline (-iais) vožtuvu (-ais).

13. Dvitakčiuose varikliuose stūmoklio pasukimas 180° kampu negali pagerinti variklio savybių.

14. Dujų išmetimo vamzdžio efektyvųjų ilgį lemianti (-čios) dujų išmetimo sistemos dalis (-ys) duslintuve (-uose) turi būti pritvirtinta (-os) prie duslintuvo (-ų) arba plėtimosi bakelio (-ių) taip, kad nebūtų įmanoma jų pašalinti.

15. Bet kokios sudėtinės dalys (mechaninės, elektrinės, konstrukcinės ir t. t), kurios riboja visišką variklio apkrovimą (pvz., droselinės sklendės valdymo ribotuvai arba sukamos rankenėlės ribotuvai) draudžiamos.

16. Jeigu A grupės transporto priemonėje yra elektrinis ar elektroninis greičio ribojimo įtaisas, transporto priemonės gamintojas turi pateikti techninei tarnybai (laboratorijai) duomenis ir įrodymus, kad įtaiso modifikavimas arba atjungimas nepadidins mopedo didžiausio greičio daugiau negu 10 proc. Elektriniai ar elektroniniai įtaisai, kurie nutraukia kibirkštinį uždegimą ir/ arba jam trukdo, draudžiami, jeigu jiems veikiant daugiau suvartojama degalų arba išmetama nesudegusių angliavandenilių. Kibirkšties ankstinimą keičiantys elektriniai ar elektroniniai įtaisai turi būti taip suprojektuoti, kad variklio galia, išmatuota tam įtaisui veikiant, nesiskirtų daugiau negu 10 proc. nuo galios, išmatuotos atjungus įtaisą ir esant tokiam kibirkšties paankstinimui, kuris atitinka didžiausią eksploatacinį greitį. Didžiausias eksploatacinis greitis turi būti pasiekiamas esant kibirkšties paankstinimui, nustatytam $\pm 5^\circ$ ribose nuo didžiausiam greičiui nurodytos vertės.

17. Jeigu variklis turi plokštelinį vožtuvą, jį reikia pritvirtinti pjautiniais varžtais, kurie neleidžia dar kartą panaudoti atramą, arba tokiais varžtais, kurie išsukami tik specialiais įrankiais.

III. TRANSPORTO PRIEMONĖS VARIKLIO TIPO IDENTIFIKAVIMO REIKALAVIMAI

18. Transporto priemonės originaliosios sudėtinės dalies gamintojas arba transporto priemonės gamintojas turi ilgam laikui ir nenutrūkčiai paženklinėti transporto priemonės sudėtinę dalį arba transporto priemonę identifikavimui skirtais kodo numeriu (-iais) ir žymeniu (-imis). Ženklinėti galima etiketėmis, užtikrinant, kad jos išliktų įskaitomos tinkamai jas eksploatuojant ir jų būtų neįmanoma nuimti nesugadintų. Šis ženklavimas turi būti matomas neišmontuojant konkrečios detalės ar kitų transporto priemonės sudėtinų dalių. Tačiau, jeigu transporto priemonės korpusas ar kitos detalės uždengia žymenį, transporto priemonės gamintojas turi techninei tarnybai (laboratorijai) pateikti nurodymus ir informaciją apie žymens vietą, kaip atidaryti ar išmontuoti detales, uždengiančias žymenį.

19. Žymint transporto priemonės sudėtinės dalis, raidės, skaičiai ar simboliai turi būti bent 2,5 mm aukščio ir lengvai įskaitomi. Tačiau, žymint šio priedo 20.7 ir 20.8 punktuose nurodytas sudėtinės dalis, mažiausias aukštis nurodytas Direktyvos 97/24/EB 9 skyriuje.

20. Turi būti ženklinamos šios transporto priemonių sudėtinės dalys:

20.1. įleidimo vamzdynas (oro filtras);

20.2. karbiuratorius ar jį atitinkantis įtaisas;

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

20.4. cilindras;

20.5. cilindro galvutė;

20.6. karteris;

20.7. katalizinis (-iai) konverteris (-iai) (tik tada, jei nėra integruotas (-i) su duslintuvu);

20.8. dujų išmetimo vamzdis (-iai) (jeigu atskirtas nuo duslintuvo);

20.9. duslintuvas (-ai);

20.10. transmisiją varanti detalė (priekinė žvaigždutė ar skriemulys);

20.11. transmisiją varanti detalė (užpakalinė žvaigždutė ar skriemulys);

20.12. bet kokie elektriniai ar elektroniniai įtaisai varikliui valdyti (uždegimui, įpurškimui ir t. t.) ir elektroninės kortelės, jeigu suprojektuotas atidaromas įtaisas;

20.13. riboto priėjimo sekcijos (movos ar kitos panašios detalės).

21. Ardymo kontrolės plokštelės reikalavimai:

21.1. ilgalaikė ne mažesnė negu 60 x 40 mm plokštelė turi būti pritvirtinta prie kiekvienos transporto priemonės (ją galima klijuoti, tačiau taip, kad jos būtų neįmanoma nuimti nesugadintos) lengvai prieinamoje vietoje; šioje plokštelėje gamintojas nurodo:

21.1.1. savo pavadinimą arba prekės ženklą;

21.1.2. transporto priemonės kategoriją atitinkančią raidę;

21.1.3. varančiųjų ir varomųjų dalių krumplių skaičių (žvaigždutėms) arba skersmenį milimetrais (skriemuliams);

21.1.4. kodo numerį (-ius) arba simbolį (-ius), pagal kuriuos galima identifikuoti detales arba sudėtinės dalis, paženklintas, kaip nurodyta šio priedo 18 punkte.

21.2. raidės, skaičiai ar simboliai turi būti ne mažesnio negu 2,5 mm aukščio ir lengvai įskaitomi; brėžinys, rodantis dalių ar sudėtinų dalių ir jų kodų numerių ar simbolių atitikimą, pateiktas šio priedo paveiksle.

22. Neoriginalių dalių ar sudėtinų dalių ženklavimo reikalavimai:

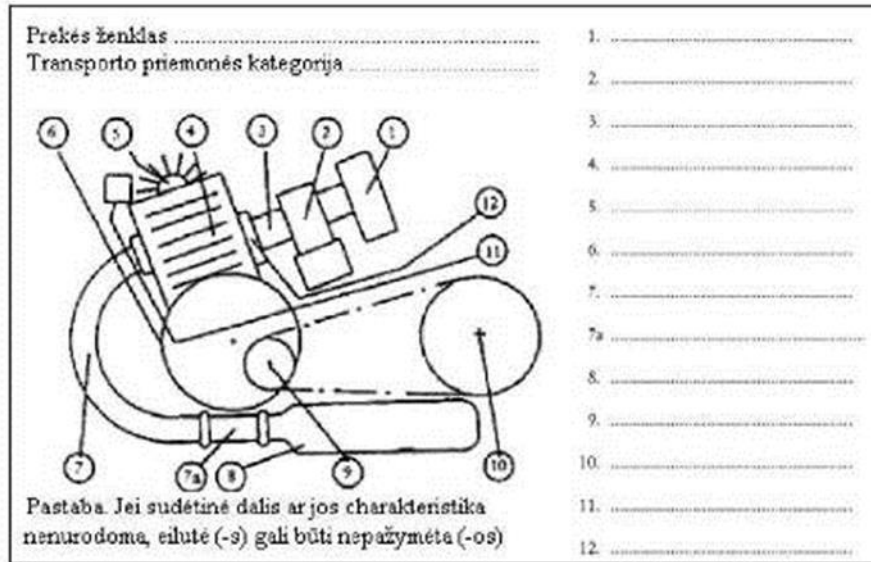
22.1. transporto priemonės sudėtinės dalies, atitinkančios 20 punkte nurodytą sudėtinę dalį, kurios tipas patvirtintas ir kuri parduodama transporto priemonės gamintojo, kodo numeris (-iai) ar simbolis (-iai) rašomas (-i) ant kontrolinės plokštelės arba lipduko (kuris turi išlikti įskaitomi tinkamai eksploatuojant ir jų būtų neįmanoma nuimti nesugadintų); kontrolinė plokštelė arba lipdukas pateikiami kartu su sudėtine dalimi, ant kurios ji (-s) pritvirtinta (-as);

22.2. keičiant duslintuvą neoriginaliu, tokių atskirų techninių mazgų kodo numeris (-iai) ar simbolis (-iai) rašomas (-i) ant lipduko (kuris turi išlikti įskaitomas tinkamai eksploatuojant ir jo būtų neįmanoma nuimti nesugadinto); lipdukas pateikiamas kartu su sudėtine dalimi, ant kurios jis

priklijuotas šalia kontrolinės plokštelės;

22.3. jeigu, vadovaujantis 21.1 ir 21.2 punktais, reikia paženklinėti neoriginalias detales ar sudėtines dalis, ženklavimas turi atitikti 18-21.2 punktų nuostatas.

Paveikslas



Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, Žin., 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių
2 priedas

**SUDĖTINĖS DALIES EB TIPO PAGAL TRANSPORTO PRIEMONIŲ SKLEIDŽIAMĄ
ORO TARŠĄ PATVIRTINIMO
SERTIFIKATAS**

Ataskaitos Nr. techninė tarnyba (laboratorija) Data.

EB tipo patvirtinimo Nr. EB tipo patvirtinimo pakeitimo Nr.

1. Transporto priemonės gamintojas ar gamintojo vardas:

2. Transporto priemonės tipas:

3. Gamintojo pavadinimas ir adresas:

4. Gamintojo atstovo (jei jis yra) pavadinimas ir adresas:

4a. Kataliziniai konverteriai

4a.1. Originalios įrangos katalizinis konverteris bandomas pagal Dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių reikalavimus.

4a.1.1. Originalios įrangos katalizinio konverterio modelis ir tipas nurodytas Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus V priedo 3.2.12.2.1 punkte.

4a.2. Originalus keičiamas katalizinis konverteris bandomas pagal Dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių reikalavimus.

4a.2.1. Originalaus keičiamo katalizinio konverterio modelis (-iai) ir tipas (-ai) nurodytas Dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių 3 priedo 3.2.12.2.1 punkte.

Punkto pakeitimai:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

5. Bandymui pateiktos transporto priemonės duomenys:

6. Sudėtinės dalies EB tipo patvirtinimas suteiktas/nesuteiktas ⁽¹⁾

7. Vieta:

8. Data:

9. Parašas:

⁽¹⁾ Nereikalingą žodį išbraukti.

Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo

taisyklių

3 priedas

INFORMACINIS DOKUMENTAS Nr. _____

patvirtinantis keičiamo katalizinio konverterio – atskirojo techninio mazgo, skirtam dviratei ar triratei motorinei transporto priemonei, EB tipą

Užsakymo Nr. (nurodo pareiškėjas)

Paraiškoje suteikti EB tipo patvirtinimą keičiamam kataliziniam konverteriui, skirtam dviratei ar triratei motorinei transporto priemonei, turi būti nurodoma ši informacija:

1. Gamintojas:
2. Tipas:
3. Gamintojo pavadinimas ir adresas:
4. Gamintojo įgalioto atstovo pavadinimas ir adresas (jei būtina):
5. Dviratės ar triratės motorinės transporto priemonės, kurioje yra keičiamas katalizinis konverteris, gamintojas (-ai) ir tipas (-ai):
6. Keičiamo katalizinio konverterio brėžiniai, kuriuose nurodomos šių Taisyklių 3.9 punkto charakteristikos:
7. Keičiamo katalizinio konverterio aprašymas ir brėžiniai, kuriuose nurodoma katalizatoriaus padėtis, atsižvelgiant į variklio išleidimo kolektorių (-ius) ir deguonies jutiklį (jeigu toks yra):
8. Naudojimo apribojimai ir nurodymai dėl montavimo:
9. Direktyvos 2002/24/EB II priedo 1 dalies A skyriuje pateikiama informacija:
 - 0.1. Gamintojas:
 - 0.2. Tipas (nurodomi visi galimi variantai ir versijos; kiekvienas variantas ir versija turi būti identifikuojami pagal kodą, sudarytą iš skaitmenų arba raidžių ir skaitmenų derinio):
 - 0.5. Gamintojo pavadinimas ir adresas:
 - 0.6. Gamintojo įgalioto atstovo, jeigu jis yra, pavadinimas ir adresas:
 - 2.1. Parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė (^j):
 3. Variklis (^e)
 - 3.0. Variklio gamintojas:
 - 3.1. Variklio modelis:
 - 3.1.1. Variklio tipas (nurodytas ant variklio):
 - 3.2.1.7. Didžiausia variklio naudingoji galia:..... kW, kai..... min⁻¹
 - 3.2.12. Taikomos oro taršos prevencijos priemonės
 - 3.2.12.1. Karterio dujų filtras, tik keturtakčiams varikliams (aprašymas ir brėžiniai):
 - 3.2.12.2. Papildomi oro taršą mažinantys įtaisai (jeigu sumontuoti ir jeigu jie neįrašyti į kitas antraštes):
 - 3.2.12.2.1. Aprašymas ir/ arba brėžiniai:

4. Transmisija (^h)

4.1. Transmisijos sistemos brėžinys:

4.2. Tipas (mechaninė, hidraulinė, elektros ir t. t.):

4.3. Sankaba (tipas):

4.4. Pavarų dėžė

4.4.1. Tipas: automatinė/ mechaninė (¹)4.4.2. Pavaros perjungiamos: ranka/ koja (¹)

4.5. Perdavimo skaičiai

N	R1	R2	R3	Rt
Mažiausia nepertraukiama belaipsnė pavara				
1				
2				
3				
.....				
Didžiausia nepertraukiama belaipsnė pavara				
Atbulinės eigos pavara				
N – perdavimo skaičius; R1 – pirminis perdavimo skaičius (variklio sukimosi greičio ir pirminio pavarų dėžės veleno sukimosi greičio santykis); R2 – antrinis perdavimo skaičius (pirminio pavarų dėžės veleno sukimosi greičio ir jos antrinio veleno sukimosi greičio santykis); R3 – galutinės pavaros perdavimo skaičius (pavarų dėžės išėjimo veleno sukimosi greičio ir varančiųjų ratų sukimosi greičio santykis); Rt – bendras perdavimo skaičius.				

4.5.1. Trumpas transmisijai naudojamų elektrinių ir/ arba elektroninių sudėtinių dalių aprašymas:

4.6. Didžiausias transporto priemonės greitis ir pavara, kurią įjungus transporto priemonė važiuoja tuo greičiu (km/ h) (¹):

5.2. Padangos (kategorija, išmatavimai, krovumo rodiklis), ratlankis (tipas):

Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių
4 priedas
(Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko
2010 m. kovo 26 d. įsakymo Nr. 2B-160
redakcija)

TRANSPORTO PRIEMONIŲ SKLEIDŽIAMOS ORO TARŠOS REIKALAVIMAI

I. PRIEMONIŲ, MAŽINANČIŲ MOPEDŲ SKLEIDŽIAMĄ ORO TARŠĄ, REIKALAVIMAI

1. Sudėtinės dalys, turinčios įtakos dujinių teršalų išmetimui, turi būti suprojektuotos, sukonstruotos ir surinktos taip, kad normalios eksploatacijos sąlygomis, nepaisant tas sudėtinės dalis veikiančios vibracijos, mopedas atitiktų šio skyriaus reikalavimus. Su mopedu reikia atlikti toliau aprašomus I ir II tipo bandymus.

2. I tipo bandymas (vidutinio išmetamųjų dujinių teršalų kiekio matavimas tankiai gyvenamajame miesto zonoje):

2.1. bandymas atliekamas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I priedo 1 priedėlyje aprašytą tvarką;

2.2. mopedas pastatomas ant bandymų stendo ir atliekamas 448 sekundžių trukmės nepertraukiamas bandymas, kurį sudaro keturi ciklai; kiekvieną ciklą sudaro septynios fazės (tuščioji eiga, greitėjimas, pastovus greitis, lėtėjimas ir t. t.); bandymo metu į išmetamųjų dujų srautą įmaišomas papildomas oro srautas, išlaikant pastovią mišinio išėigą; bandymo metu turi būti:

2.2.1. nuolatinis mišinio mėginių srautas nukreipiamas į maišą, kad vėliau būtų galima nustatyti anglies viendeginio, nesudegusių angliavandenilių ir azoto oksidų koncentraciją (vidutinius bandomuosius dydžius);

2.2.2. išmatuojamas visas mišinio tūris;

2.2.3. pagal voleliu sukamo prigludžiamo sukimosi dažnio skaitiklio rodmenis nustatomas tikrasis nuvažiuotas kelias;

2.3. bandymas atliekamas tris kartus, jeigu 2.5 punkto sąlygos neįvykdytos. Anglies viendeginio, angliavandenilių ir azoto oksidų kiekiai, nustatyti kiekvieno bandymo metu, turi neviršyti ribinių dydžių, pateiktų 1 lentelėje:

1 lentelė

CO (g/km) (L1 klasė)	HC + NO _x (g/km) (L2 klasė)
1 ⁽¹⁾	1,2
⁽¹⁾ triračių mopedų ir lengvųjų keturračių CO masės ribinis dydis turi būti 3,5 g/m	

2.4. vieno iš trijų bandymų metu išmatuotas vienos iš minėtų teršalų rūšies kiekis gali viršyti nagrinėjamam mopedui nustatytą ribinį dydį 10 proc., jeigu tų trijų bandymo duomenų aritmetinis vidurkis yra mažesnis už nustatytą ribinį dydį; jeigu išmatuotus ribinius dydžius viršija ne daugiau nei vienas teršalas, neturi reikšmės, ar tai atsitinka per tą patį ar per skirtingus bandymus;

2.5. bandymų skaičius, nurodytas 2.3 punkte, mažinamas, jeigu įvykdomos toliau nurodytos sąlygos, kai V_1 yra pirmojo bandymo duomenys, o V_2 – antrojo bandymo duomenys;

2.6. jeigu visų minėtų teršalų $V_1 \leq 0,70$ L, atliekamas vienas bandymas;

2.7. jeigu visų minėtų teršalų $V_1 \leq 0,85$ L ir bent vieno teršalo $V_1 > 0,70$ L, atliekami du bandymai, be to, kiekvieno minėto teršalo V_2 turi būti toks, kad $V_1 + V_2 < 1,70$ L ir $V_2 < L$.

3. II tipo bandymas (variklio, dirbančio tuščiąja eiga, išmetamo anglies viendeginio ir nesudegusių angliavandenilių kiekio matavimas) atliekamas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I priedo 2 priedėlyje aprašytą tvarką. Anglies viendeginio ir nesudegusių angliavandenilių, išmetamų tuščiąja eiga dirbančio variklio, kiekis matuojamas vieną minutę.

II. PRIEMONIŲ, MAŽINANČIŲ MOTOCIKLŲ IR MOTORINIŲ TRIRAČIŲ SKLEIDŽIAMĄ ORO TARŠĄ, REIKALAVIMAI

4. Sudėtinės dalys, turinčios įtakos dujinių teršalų išmetimui, turi būti suprojektuotos, sukonstruotos ir surinktos taip, kad normalios eksploatacijos sąlygomis, nepaisant tas sudėtinės dalis veikiančios vibracijos, motociklas ar motorinis triratis atitiktų šio skyriaus reikalavimus. Atsižvelgus į motociklo klasę ir toliau pateikiamus nurodymus, su motociklu ar motoriniu triračiu reikia atlikti I ir II tipo bandymus.

5. I tipo bandymas (vidutinio išmetamųjų teršalų kiekio matavimas):

5.1. bandomiems transporto priemonių tipams dėl išmetamųjų teršalų ribinių verčių, nurodytų šio priedo 5.7 punkto lentelės A eilutėje, atliekamas bandymas, kurį sudaro du paprastieji išankstinio kondicionavimo miesto ciklai ir keturi paprastieji išmetamųjų teršalų mėginių ėmimo miesto ciklai; išmetamųjų teršalų mėginiai imami iškart po išankstinio kondicionavimo ciklų galutinio laisvosios eigos periodo ir po paskutinio paprastojo miesto ciklo galutinio laisvosios eigos periodo;

5.2. bandomiems transporto priemonių tipams dėl išmetamųjų teršalų ribinių verčių, nurodytų šio priedo 5.7 punkto lentelės B eilutėje, kurių variklio darbinis tūris yra mažesnis negu 150 cm^3 , bandymas daromas atliekant šešis paprastuosius miesto ciklus; išmetamųjų teršalų mėginiai pradedami imti paleidžiant variklį arba prieš tai ir po paskutinio paprastojo miesto ciklo galutinio laisvosios eigos periodo;

transporto priemonių tipų, kurių variklio darbinis tūris yra ne mažesnis kaip 150 cm^3 , bandymas daromas atliekant šešis paprastuosius miesto ciklus ir vieną ne miesto ciklą; išmetamųjų teršalų mėginiai imami paleidžiant variklį arba prieš tai ir po ne miesto ciklo galutinio laisvosios eigos periodo;

5.3. gamintojui pasirinkus, motociklams gali būti taikoma JT/EEK visuotinė techninė taisyklė Nr. 2 „Dviračiuose motocikluose įmontuoto priverstinio uždegimo arba slėginio uždegimo variklio išmetamųjų dujinių teršalų, CO_2 išskyrimo ir degalų sunaudojimo matavimo tvarka“ (2005 m. rugpjūčio 30 d. ECE/TRANS/180/Add2) (toliau – VTT Nr. 2) kaip nurodytos bandymo tvarkos alternatyva; taikant VTT Nr. 2 išdėstytą tvarką, laikomasi šio priedo 5.7 punkto lentelės C eilutėje nustatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių, išskyrus šio priedo 5.1–5.6 punktus, reikalavimų;

5.4. bandymas atliekamas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus 1 priedėlyje aprašytą tvarką;

5.5. transporto priemonė statoma ant traukos stendo su krovinio ir inercijos modeliavimo įtaisu;

5.6. atliekant bandymą, išmetamosios dujos atskiedžiamos, o proporcingas mėginys patalpinamas į vieną arba daugiau pakuočių; bandomos transporto priemonės išmetamosios dujos atskiedžiamos, paimamas mėginys ir tyrimas atliekamas laikantis toliau aprašytos tvarkos, taip pat išmatuojamas visas atskiestų išmetamųjų teršalų kiekis;

5.7. atsižvelgiant į šio priedo 5.10–5.12 punktų reikalavimus, bandymą reikia pakartoti tris kartus; kiekvieno bandymo metu užfiksuotas išmetamųjų dujinių teršalų kiekis turi būti mažesnis už šioje lentelėje nurodytus leistinus dydžius (A eilutėje pateiktos 2003 m., o B eilutėje – 2006 m. galiojančios normos):

Metai	Klasė	Anglies	Angliavande	Azoto oksidų
-------	-------	---------	-------------	--------------

		viendeginio masė (CO)	nilių masė (HC)	masė (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Dviračiams motociklams nustatyta ribinė vertė taikoma atliekant tipo patvirtinimą ir nustatant jų gamybos atitiktį				
A (2003)	I (< 150 cm ³)	5,5	1,2	0,3
	II (≥ 150 cm ³)	5,5	1,0	0,3
B (2006)	I (< 150 cm ³) (UDC šalto uždegimo) ⁽¹⁾	2,0	0,8	0,15
	II (≥150 cm ³) (UDC + EUD šalto uždegimo) ⁽²⁾	2,0	0,3	0,15
C (2006 – JT/EEK VTT Nr. 2)	Didžiausias greitis V _{maks} < 130 km/val.	2,62	0,75	0,17
	Didžiausias greitis V _{maks} ≥ 130 km/val.	2,62	0,33	0,22
Triračiams ir keturračiams motociklams nustatyta ribinė vertė taikoma atliekant tipo patvirtinimą ir nustatant jų gamybos atitiktį (priverstinis uždegimas)				
A (2003)	Visos	7,0	1,5	0,4
Triračiams ir keturračiams motociklams nustatyta ribinė vertė taikoma atliekant tipo patvirtinimą ir nustatant jų gamybos atitiktį (uždegimas suspaudimu)				
A (2003)	Visos	2,0	1,0	0,65
⁽¹⁾ Bandymų ciklas: ECE R40 (išmetamieji teršalai matuojami dirbant visais šešiais režimais – mėginius pradedama imti, kai T = 0).				
⁽²⁾ Bandymų ciklas: ECE R40 + EUDC (išmetamųjų teršalų kiekis matuojamas dirbant visais režimais – mėginiai imami, kai T = 0), didžiausias greitis – 120 km/val.				

5.8. nepaisant šio priedo 5.7 punkte pateiktų reikalavimų, bet kurių teršalų arba teršalų derinio viena iš trijų užfiksuotų masės reikšmių gali būti didesnė už nurodytą ribą, bet ne daugiau kaip 10 proc., jei visų trijų užfiksuotų masės reikšmių aritmetinis vidurkis yra mažesnis už nustatytą ribą; jei daugiau kaip vienos rūšies teršalai viršija nustatytas ribas – nesvarbu, ar tai užfiksuota to paties bandymo ar skirtingų bandymų metu;

5.9. atliekant motociklų, kurių didžiausias leistinas greitis yra 110 km/val., B eilutėse pateiktų nuo 2006 m. nustatytų ribinių verčių atitikties bandymus, didžiausias leistinas greitis, važiuojant labai tankiai gyvenamuose rajonuose, apribojamas iki 90 km/val.;

5.10. bandymų skaičius, nurodytas šio priedo 5.7 punkte, mažinamas, jeigu įvykdomos toliau nurodytos sąlygos, kai V₁ yra pirmojo bandymo rezultatas, o V₂ – antrojo bandymo rezultatas;

5.11. jeigu visų minėtų teršalų V₁ ≤ 0,7 L, atliekamas vienas bandymas;

5.12. jei šio priedo 5.11 punkto reikalavimas neįvykdytas, bet kokiems teršalams atliekami tik du bandymai, atitinkantys šiuos reikalavimus: V₁ ≤ 0,85 L ir V₁ + V₂ ≤ 1,70 L ir V₂ ≤ L.

6. II tipo bandymas (variklio, dirbančio tuščiąja eiga, išmetamo anglies viendeginio kiekio matavimas) atliekamas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2 priedėlyje aprašytą tvarką; anglies viendeginio tūrinė procentinė koncentracija išmetamosiose dujose, varikliui veikiant tuščiąja eiga, neturi būti didesnė kaip 4,5 proc.

III. PRIEMONIŲ, MAŽINANČIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SU KOMPRESINIO UŽDEGIMO VARIKLIŲ SKLEIDŽIAMĄ MATOMĄ ORO TARŠĄ, REIKALAVIMAI

7. Sudėtinės dalys, turinčios įtakos matomų teršalų išmetimui, turi būti suprojektuotos, sukonstruotos ir surinktos taip, kad normalios eksploatacijos sąlygomis, nepaisant tas sudėtinės dalis veikiančios vibracijos, transporto priemonė atitiktų šio skyriaus reikalavimus.

8. Šalto variklio paleidimo įtaisas turi būti suprojektuotas ir sukonstruotas taip, kad negalėtų toliau veikti arba būti įjungtas, kai variklis veikia normalios eksploatacijos sąlygomis. Šis reikalavimas netaikomas, jeigu įvykdoma viena ar abi iš šių sąlygų:

8.1. kol veikia šalto variklio paleidimo įtaisas, pastovios būklės režimu veikiančio variklio išmetamųjų dujų šviesos sugerties koeficientas, išmatuotas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus III priedo 1 priedėlyje aprašytą būdą, turi išlikti Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus III priedo 3 priedėlyje nustatytose ribose;

8.2. ilgai veikiant šalto variklio paleidimo įtaisui, po tam tikro laiko variklis turi sustoti.

9. Kiekvieno tipo transporto priemonės išmetamųjų matomų teršalų kiekiai matuojami dviem būdais, aprašytais Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus III priedo 1 ir 2 priedėliuose, kuriuose aprašomi bandymai, varikliui veikiant pastovios būklės režimu ir laisvai didinant apsakas.

10. Išmetamųjų matomų teršalų kiekis, išmatuotas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus III priedo 1 priedėlyje aprašytą būdą, turi išlikti Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus III priedo 3 priedėlyje nustatytose ribose.

11. Kai variklyje yra turbokompresorius, sugerties koeficientas, išmatuotas didinant apsakas, kai įjungta neutrali pavara, neturi viršyti Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus III priedo 3 priedėlyje nustatyto nominalaus srauto sugerties koeficiento, kuris atitinka maksimalų sugerties koeficientą, išmatuotą veikiant pastovių apsakų režimu, pridėjus $0,5 \text{ m}^{-1}$, apribojimo.

12. Galima naudoti lygiavertę matavimų įrangą. Jei naudojama kitokia įranga, nei aprašyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus III priedo 4 priedėlyje, turi būti įrodytas jos ir tiriamo variklio lygiavertiškumas.

IV. PRIEMONIŲ, MAŽINANČIŲ HIBRIDINIŲ ELEKTRINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SKLEIDŽIAMĄ ORO TARŠĄ, REIKALAVIMAI

13. Sudėtinės dalys, turinčios įtakos dujinių teršalų išmetimui, turi būti suprojektuotos, sukonstruotos ir surinktos taip, kad normalios eksploatacijos sąlygomis, nepaisant tas sudėtinės dalis veikiančios vibracijos, hibridinė elektrinė transporto priemonė (toliau – HEV) atitiktų šio skyriaus reikalavimus. Tvirtinant tokios HEV tipą, reikia atlikti toliau aprašytus I ir II tipo bandymus.

14. Pagal HEV konstrukciją gali būti tokie HEV įkrovimo būdai:

HEV įkrovimas	Įkrovimas ne HEV ⁽¹⁾ (OVC)		Įkrovimas HEV ⁽²⁾ (NOVC)	
Veikimo režimo jungiklis	Nėra	Yra	Nėra	Yra
⁽¹⁾ HEV įkrovimas iš išorės.				
⁽²⁾ HEV įkrovimas iš vidaus.				

15. I tipo bandymas HEV atliekamas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose aprašytą tvarką ir turi atitikti šio priedo 5.7 punkto lentelėje pateiktas ribines vertes:

15.1. HEV, įkraunami iš išorės (OVC) be veikimo režimo jungiklio, atliekami du bandymai pagal A ir B sąlygas; A sąlygomis bandymas atliekamas visiškai įkrovus elektros energijos kaupimo įtaisą. B sąlygomis bandymas atliekamas, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas (didžiausia iškrova); elektros energijos kaupimo įtaiso įkrova skirtinguose I tipo bandymo etapuose nurodyta šio priedo priede, III skyriuje;

15.2. A sąlygomis procedūra pradedama elektros energijos kaupimo įtaiso iškrova, HEV važiuojant pastoviu 50 km/val. greičiu, kol pradeda veikti degalais varomas HEV variklis; jei HEV negali pasiekti pastovaus 50 km/val. greičio, nepaleidus degalais varomo variklio, greitis sumažinamas, kol transporto priemonė galės važiuoti mažesniu pastoviu greičiu, nepaleidžiant degalais varomo variklio nustatytą laiką ir (arba) atstumą (nustato technikos

tarnyba ir gamintojas), laikantis gamintojo rekomendacijos; degalais varomas variklis sustabdomas per 10 sekundžių nuo automatinio paleidimo;

15.3. prieš darant bandymus turi būti atliktas HEV kondicionavimas, todėl HEV laikoma patalpoje, kurioje yra pastovi 293–303 K (20–30 °C) temperatūra; kondicionavimas trumpiausiai trunka šešias valandas ir tęsiasi tol, kol variklio alyvos ir, jeigu yra, aušinimo skysčio temperatūra nuo patalpos temperatūros skiriasi ne daugiau kaip ± 2 K, visiškai įkrovus elektros energijos kaupimo įtaisą, kaip nurodyta šio priedo 15.4 punkte;

15.4. kondicionuojant, elektros energijos kaupimo įtaisas įkraunamas pagal šio priedo priede, II skyriaus 16.6–16.7 punktuose nurodytą metodiką;

15.5. bandymo metu HEV paleidžiama vairuotojui skirtomis įprastomis priemonėmis; pirmasis ciklas prasideda variklio paleidimo procedūra;

15.6. bandymo metu galima taikyti vieną iš šių metodikų:

15.6.1. mėginiai imami prieš HEV paleidimą arba ją paleidus ir baigiami imti, kaip yra Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

15.6.2. mėginiai imami prieš HEV paleidimą arba ją paleidus ir imami per kelis pakartotinius bandymų ciklus; mėginiai baigiami imti pasibaigus galutiniam tuščiosios eigos periodui, kai, remiantis toliau apibrėžtais kriterijais, elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas (mėginių atrankos pabaiga);

elektros balansu Q [Ah], matuojamu pagal šio priedo priede I skyriaus nurodytą metodiką, remiamasi siekiant nustatyti, kada elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas; laikoma, kad elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas bandymo ciklo N metu, jei elektros balansas bandymo ciklo $N+1$ metu neviršija 3 proc. iškrovimo, išreikšto elektros energijos kaupimo įtaiso vardinės talpos (Ah) procentine dalimi esant didžiausiai įkrovai;

gamintojo prašymu galima atlikti papildomus bandymo ciklus, o jų rezultatus įtraukti į skaičiavimus, nurodytus šio priedo 15.9 ir 15.10 punktuose (su sąlyga, kad sukauptosios elektros energijos iškrova kiekvienu papildomu bandymo ciklu, palyginti su ankstesniu ciklu, būtų mažesnė); tarp ciklų leidžiama atlikti 10 minučių trukmės karštąjį kondicionavimą;

15.7. HEV važiavimas turi būti atliekamas taip, kaip nurodyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

15.8. išmetamosios dujos analizuojamos vadovaujantis Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatyta bandymo metodika;

15.9. A sąlygomis mišriojo ciklo rezultatai registruojami kaip m_1 ; jeigu bandymai atliekami pagal šio priedo 15.6.1 punktą, tai m_1 – vieno užbaigto ciklo rezultatas, išreikštas gramais, jeigu bandymai atliekami pagal šio priedo 15.6.2 punktą, tai m_1 – užbaigtų N ciklų rezultatų suma, išreikšta gramais:

$$m_1 = \sum_{i=1}^N m_i ;$$

15.10. A sąlygomis visų išmetamųjų teršalų vidutinė masė g/km (M_1) apskaičiuojama taip:

$$M_1 = m_1 / D_{test1} \text{ (} D_{test1} \text{ – bandymo metu nuvažiuotas bendras faktinis atstumas);}$$

15.11. B sąlygomis procedūra pradedama nuo HEV elektros energijos kaupimo įtaiso iškrovos ir atliekama, kaip numatyta šio priedo 15.2 punkte;

15.12. prieš atliekant bandymus, turi būti atliktas HEV kondicionavimas, todėl HEV laikoma patalpoje, kurioje palaikoma pastovi 293–303 K (20–30 °C) temperatūra; šis kondicionavimas trunka mažiausiai šešias valandas ir tęsiasi tol, kol variklio alyvos ir, jeigu yra, aušinimo skysčio temperatūra nuo patalpos temperatūros skirsis ne daugiau kaip ± 2 K;

15.13. bandymo metu HEV paleidžiama vairuotojui skirtomis įprastomis priemonėmis; pirmasis ciklas prasideda variklio paleidimo procedūra;

15.14. mėginiai pradedami imti prieš HEV paleidimą arba ją paleidus ir baigiami imti, kaip nurodyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

15.15. HEV turi važiuoti taip, kaip nurodyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

15.16. išmetamosios dujos analizuojamos vadovaujantis Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatyta bandymo metodika;

15.17. B sąlygomis mišriojo ciklo rezultatai registruojami kaip m_2 ; visų išmetamų teršalų vidutinė masė g/km (M_2) apskaičiuojama taip:

$M_2 = m_2 / D_{test2}$ (D_{test2} – bandymo metu nuvažiuotas bendras faktinis atstumas);

15.18. jeigu bandymai atliekami pagal šio priedo 15.6.1 punktą, ribinės vertės apskaičiuojamos taip:

$M = (D_e \times M_1 + D_{av} \times M_2) / (D_e + D_{av})$ (M – vieną kilometrą nuvažiusios HEV išmetamųjų teršalų masė gramais);

M_1 – vieną kilometrą nuvažiusios HEV išmetamųjų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas visiškai įkrautas;

M_2 – vieną kilometrą nuvažiusios HEV išmetamųjų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas (didžiausia iškrova);

D_e – HEV elektrinė rida pagal šio priedo priede II skyriuje nurodytą metodiką;

D_{av} – skaičiuotinas vidutinis atstumas, kurį B sąlygomis HEV nuvažiuoja nuo vieno elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovimo iki kito įkrovimo:

4 km, jei tai 1 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris $< 150 \text{ cm}^3$);

6 km, jei tai 2 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris $\geq 150 \text{ cm}^3$, $V_{max} < 130 \text{ km/val.}$);

10 km, jei tai 3 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris $\geq 150 \text{ cm}^3$, $V_{max} > 130 \text{ km/val.}$);

15.19. jeigu bandymai atliekami pagal šio priedo 15.6.2 punktą, ribinės vertės apskaičiuojamos taip:

$M = (D_{ovc} \times M_1 + D_{av} \times M_2) / (D_{ovc} + D_{av})$ (M – vieną kilometrą nuvažiusios HEV išmetamųjų teršalų masė gramais);

M_1 – vieną kilometrą nuvažiusios HEV išmetamųjų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas visiškai įkrautas;

M_2 – vieną kilometrą nuvažiusios HEV išmetamųjų teršalų vidutinė masė gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas (didžiausia iškrova);

D_{ovc} – HEV, įkraunamai iš išorės (OVC), sritis pagal šio priedo priede II skyriuje nurodytą metodiką;

D_{av} – skaičiuotinas vidutinis atstumas, kurį B sąlygomis HEV nuvažiuoja nuo vieno elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovimo iki kito įkrovimo:

4 km, jei tai 1 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris $< 150 \text{ cm}^3$);

6 km, jei tai 2 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris $\geq 150 \text{ cm}^3$, $V_{max} < 130 \text{ km/val.}$);

10 km, jei tai 3 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris $\geq 150 \text{ cm}^3$, $V_{max} > 130 \text{ km/val.}$);

15.20. HEV, įkraunamai iš išorės (OVC) su veikimo režimo jungikliu, atliekami du bandymai pagal A ir B sąlygas; A sąlygomis bandymas atliekamas visiškai įkrovus elektros energijos kaupimo įtaisą; B sąlygomis bandymas atliekamas, kai elektros energijos kaupimo įtaisas mažiausiai įkrautas (didžiausia iškrova); veikimo režimo jungiklis įtaisomas vadovaujantis šia lentele:

Veikimo režimai	Tik elektra Hibridinis ⁽¹⁾	Tik degalai Hibridinis ⁽¹⁾	Tik elektra Tik degalai Hibridinis ⁽¹⁾	Hibridinis režimas n ... Hibridinis režimas m
-----------------	--	--	---	--

Veikimo režimai	Tik elektra Hibridinis ⁽¹⁾	Tik degalai Hibridinis ⁽¹⁾	Tik elektra Tik degalai Hibridinis ⁽¹⁾	Hibridinis režimas n ... Hibridinis režimas m
Veikimo režimo jungiklio padėtis pagal A sąlygą (didžiausia įkrova)	Hibridinis ⁽¹⁾	Hibridinis ⁽¹⁾	Hibridinis ⁽¹⁾	Režimas, kuriuo daugiausia naudojama elektra ⁽²⁾
Veikimo režimo jungiklio padėtis pagal B sąlygą (didžiausia iškrova)	Hibridinis ⁽¹⁾	Degalų naudojimas	Degalų naudojimas	Hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojami degalai ⁽³⁾
⁽¹⁾ Jeigu yra daugiau kaip vienas hibridinis režimas, taikoma paskutinėje dešinėje skiltyje nurodyta metodika. ⁽²⁾ Hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojama elektra: hibridinis režimas, kuriuo elektros suvartojama daugiausiai iš visų pasirenkamų hibridinių režimų, kai bandymai atliekami A sąlygomis, nustatomas remiantis gamintojo pateikta informacija, pritarus technikos tarnybai. ⁽³⁾ Hibridinis režimas, kuriuo daugiausia naudojami degalai: hibridinis režimas, kuriuo degalų suvartojama daugiausia iš visų pasirenkamų hibridinių režimų, kai bandymai atliekami B sąlygomis, nustatomas remiantis gamintojo pateikta informacija, pritarus technikos tarnybai.				

15.21. atliekant bandymus A sąlygomis, jeigu transporto priemonės grynoji elektrinė rida didesnė nei vienas užbaigtas ciklas, gamintojo prašymu I tipo bandymas gali būti atliekamas grynuoju elektriniu režimu, pritarus technikos tarnybai; šiuo atveju šio priedo 15.31 punkte nurodyta m1 vertė lygi 0;

15.22. A sąlygomis procedūra pradedama nuo HEV elektros energijos kaupimo įtaiso iškrovos;

15.23. jeigu HEV yra grynasis elektrinis režimas, elektros energijos kaupimo įtaisas iškraunamas, kai HEV važiuoja grynuoju elektriniu režimu (bandymų keliu, ant stabdžių stendo ar kt.) pastoviu greičiu, atitinkančiu 70 proc. $\pm$ 5 proc. gamintojo nurodyto didžiausio greičio; iškrovos stabdymas įvyksta vienu iš šių atvejų:

15.23.1. kai HEV nebegali važiuoti greičiu, atitinkančiu 65 proc. didžiausio greičio;

15.23.2. kai HEV prietaisai vairuotojui rodo, kad reikia sustabdyti transporto priemonę;

15.23.3. nuvažiavus 100 km;

15.24. jeigu HEV grynojo elektrinio režimo nėra, elektros energijos kaupimo įtaisas iškraunamas HEV važiuojant pastoviu 50 km/val. greičiu arba didžiausiu greičiu elektriniu režimu, kol pradeda veikti degalais varomas HEV variklis; jei HEV negali pasiekti pastovaus 50 km/val. greičio nepaleidus degalais varomo variklio, greitis sumažinamas, kol HEV galės važiuoti mažesniu pastoviu greičiu, nepaleidus degalais varomo variklio, nustatytą laiką arba atstumą (nustato technikos tarnyba ir gamintojas), arba laikantis gamintojo rekomendacijos; degalais varomas variklis sustabdomas per 10 sekundžių nuo automatinio paleidimo;

15.25. prieš atliekant bandymus, turi būti atliktas HEV kondicionavimas, todėl HEV laikoma patalpoje, kurioje palaikoma pastovi 293–303 K (20–30 °C) temperatūra; šis kondicionavimas trunka mažiausiai šešias valandas ir tęsiasi tol, kol variklio alyvos ir, jeigu yra, aušinimo skysčio temperatūra nuo patalpos temperatūros skirsis ne daugiau kaip $\pm$ 2 K, visiškai įkrovus elektros energijos kaupimo įtaisą, kaip nurodyta šio priedo 15.26 punkte;

15.26. kondicionuojant, elektros energijos kaupimo įtaisas iškraunamas pagal šio priedo priede II skyriaus 16.6–16.7 punktuose nurodytą metodiką;

15.27. bandymo metu HEV paleidžiama vairuotojui skirtomis įprastomis priemonėmis; pirmasis ciklas prasideda variklio paleidimo procedūra;

15.28. bandymo metu galima taikyti vieną iš šių metodikų:

15.28.1. mėginiai imami prieš HEV paleidimą arba jį paleidus ir baigiami imti, kaip nurodyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

15.28.2. mėginiai imami prieš pradedant HEV paleidimą arba jį paleidus ir imami per kelis pakartotinius bandymų ciklus; mėginiai baigiami imti pasibaigus galutiniam tuščiosios eigos periodui, kai, remiantis toliau apibrėžtais kriterijais, elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas (mėginių atrankos pabaiga);

elektros balansu Q [Ah], matuojamu pagal šio priedo priede I skyriaus nurodytą metodiką, remiamasi siekiant nustatyti, kada elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas; laikoma, kad elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas bandymo ciklo N metu, jei elektros balansas bandymo ciklo $N+1$ metu neviršija 3 proc. iškrovimo, išreikšto elektros energijos kaupimo įtaiso varinės talpos (Ah) procentine dalimi esant didžiausiai įkrovai;

gamintojo prašymu galima atlikti papildomus bandymo ciklus, o jų rezultatus įtraukti į skaičiavimus, nurodytus šio priedo 15.31 ir 15.32 punktuose (su sąlyga, kad sukauptosios elektros energijos iškrova kiekvienu papildomu bandymo ciklu, palyginti su ankstesniu ciklu, būtų mažesnė); tarp ciklų leidžiama atlikti 10 minučių trukmės karštąjį kondicionavimą;

15.29. HEV turi važiuoti taip, kaip nurodyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

15.30. išmetamosios dujos analizuojamos vadovaujantis Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatyta bandymo metodika;

15.31. A sąlygomis mišriojo ciklo rezultatai registruojami kaip m_1 ; jeigu bandymai atliekami pagal šio priedo 15.28.1 punktą, tai m_1 – vieno užbaigto ciklo rezultatas, išreikštas gramais, jeigu bandymai atliekami pagal šio priedo 15.28.2 punktą, tai m_1 – užbaigtų N ciklų rezultatų suma, išreikšta gramais:

$$m_1 = \sum_{i=1}^N m_i;$$

15.32. A sąlygomis visų išmetamųjų teršalų vidutinė masė g/km (M_1) apskaičiuojama taip:

$$M_1 = m_1 / D_{test1} \text{ (} D_{test1} \text{ – bandymo metu, nuvažiuotas bendras faktinis atstumas);}$$

15.33. atliekant bandymus B sąlygomis, jeigu HEV gali veikti įvairiais hibridiniais režimais (pvz., sportiniu, ekonomišku, miesto, papildomu miesto ir pan.), veikimo režimo jungiklis nustatomas taip, kad HEV važiuodama veiktų hibridiniu režimu, kuriuo degalų sunaudojama daugiausiai, kaip numatyta šio priedo 15.20 punkto lentelės ⁽³⁾ pastaboje;

15.34. B sąlygomis procedūra pradedama nuo HEV elektros energijos kaupimo įtaiso iškrovos ir atliekama, kaip numatyta šio priedo 15.22–15.24 punktuose.

15.35. prieš atliekant bandymus, turi būti atliktas HEV kondicionavimas, todėl HEV laikoma patalpoje, kurioje palaikoma pastovi 293–303 K (20–30 °C) temperatūra; šis kondicionavimas trunka mažiausiai šešias valandas ir tęsiasi tol, kol variklio alyvos ir, jeigu yra, aušinimo skysčio temperatūra nuo patalpos temperatūros skirsis ne daugiau kaip ± 2 K;

15.36. bandymo metu HEV paleidžiama vairuotojui skirtomis įprastomis priemonėmis; pirmasis ciklas prasideda variklio paleidimu;

15.37. mėginiai imami prieš HEV paleidimą arba jį paleidus ir baigiami imti, kaip nurodyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

15.38. HEV turi važiuoti taip, kaip nurodyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

15.39. išmetamosios dujos analizuojamos vadovaujantis Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatyta bandymo metodika;

15.40. B sąlygomis mišriojo ciklo rezultatai registruojami kaip m_2 ; visų išmetamųjų teršalų vidutinė masė g/km (M_2) apskaičiuojama taip:

$$M_2 = m_2 / D_{test2} \text{ (} D_{test2} \text{ – bandymo metu nuvažiuotas bendras faktinis atstumas);}$$

15.41. jeigu bandymai atliekami pagal šio priedo 15.28.1 punktą, ribinės vertės apskaičiuojamos taip:

$$M = (De \times M1 + Dav \times M2) / (De + Dav):$$

M – vieną kilometrą nuvažiavusios HEV išmetamųjų teršalų masę gramais;

M1 – vieną kilometrą nuvažiavusios HEV išmetamųjų teršalų vidutinę masę gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas visiškai įkrautas;

M2 – vieną kilometrą nuvažiavusios HEV išmetamųjų teršalų vidutinę masę gramais, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas (didžiausia iškrova);

De – HEV elektrinė rida pagal šio priedo priede II skyriaus nurodytą metodiką;

Dav – vidutinis atstumas, kurį B sąlygomis HEV nuvažiuoja nuo vieno elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovimo iki kito įkrovimo:

4 km, jei tai 1 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris < 150 cm³);

6 km, jei tai 2 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris ≥ 150 cm³, Vmax < 130 km/val.);

10 km, jei tai 3 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris ≥ 150 cm³, Vmax > 130 km/val.);

15.42. jeigu bandymai atliekami pagal šio priedo 15.28.2 punktą, ribinės vertės apskaičiuojamos taip:

$$M = (Dovc \times M1 + Dav \times M2) / (Dovc + Dav):$$

M – vieną kilometrą nuvažiavusios HEV išmetamųjų teršalų masę gramais;

M1 – vieną kilometrą nuvažiavusios HEV išmetamųjų teršalų vidutinę masę gramais, apskaičiuota pagal šio priedo 15.10 punktą, kai elektros energijos kaupimo įtaisas visiškai įkrautas;

M2 – vieną kilometrą nuvažiavusios HEV išmetamųjų teršalų vidutinę masę gramais, apskaičiuota pagal šio priedo 15.40 punktą, kai elektros energijos kaupimo įtaisas yra mažiausiai įkrautas (didžiausia iškrova);

Dovc – HEV, įkraunamai iš išorės (OVC), sritis pagal šio priedo priede II skyriaus nurodytą metodiką;

Dav – vidutinis atstumas, kurį B sąlygomis HEV nuvažiuoja nuo vieno elektros energijos kaupimo įtaiso įkrovimo iki kito įkrovimo:

4 km, jei tai 1 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris < 150 cm³);

6 km, jei tai 2 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris ≥ 150 cm³, Vmax < 130 km/val.);

10 km, jei tai 3 kategorijos motociklas (variklio darbinis tūris ≥ 150 cm³, Vmax > 130 km/val.);

15.43. HEV, įkraunamai iš vidaus (NOVC) be veikimo režimo jungiklio, atliekamas bandymas, HEV važiuojant hibridiniu režimu pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I priedo nustatytą bandymo metodiką;

15.44. HEV turi važiuoti taip, kaip nurodyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

15.45. HEV, įkraunamai iš vidaus (NOVC) su veikimo režimo jungikliu, atliekamas bandymas, HEV važiuojant hibridiniu režimu, pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus I priedo nustatytą bandymo metodiką; jeigu yra keletas hibridinių režimų, bandymas atliekamas režimu, kuris automatiškai nustatomas paleidimo raktelį pasukus į įjungimo padėtį; remdamasi gamintojo pateikta informacija, technikos tarnyba garantuoja, kad visi hibridiniai režimai atitinka nustatytas ribines vertes;

15.46. HEV važiavimas turi būti atliekamas taip, kaip nurodyta Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 ar 1a priedėliuose nustatytoje bandymo metodikoje;

16. II tipo bandymas HEV atliekamas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2 priedėlio nustatytą bandymo metodiką.

17. HEV bandymai A sąlygomis turi būti atliekami du kartus, kai akumulatoriai yra labiausiai įkrauti, ir B sąlygomis, kai akumulatoriai yra mažiausiai įkrauti.

18. Laikoma, kad šių Taisyklių 5 priede nustatyta garso lygio ribinė vertė nepažeidžiama, jeigu A sąlygomis keturių rezultatų vidutinis dydis ir B sąlygomis keturių rezultatų vidutinis dydis neviršija didžiausio kategorijos, kuriai priklauso išbandoma HEV, leidžiamo ribinio lygio.

Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių
4 priedo priedas

HEV MATAVIMO METODAI

I. HEV, ĮKRAUNAMAI IŠ IŠORĖS (OVC), IR HEV, ĮKRAUNAMAI IŠ VIDAUS (NOVC), AKUMULIATORIAUS ELEKTROS BALANSO MATAVIMO METODAS

1. Atliekant 4 priedo 15.1–15.46 punktuose aprašytus bandymus, akumuliatoriaus srovė matuojama naudojant gnybtinį arba uždaramąjį srovės keitiklį. Srovės keitiklio (t. y. srovės jutiklio be duomenų priėmimo įrangos) tikslumas turi būti ne mažesnis kaip 0,5 proc. išmatuotosios vertės arba 0,1 proc. didžiausiosios skalės vertės. Šiam bandymui neturi būti naudojami OEM diagnostiniai testeriai.

2. Srovės keitiklis montuojamas ant vieno iš laidų, tiesiogiai sujungtų su akumuliatoriumi. Jei įmanoma, gamintojai HEV įrengia reikiamus, saugius ir pasiekiamus prijungimo taškus, kad išorine matavimo įranga būtų galima lengvai išmatuoti akumuliatoriaus srovę. Jeigu to padaryti neįmanoma, gamintojas privalo padėti technikos tarnybai įrengti priemones, kuriomis srovės keitiklis anksčiau aprašytu būdu galėtų būti prijungtas prie laidų, prijungtų prie akumuliatoriaus.

3. Srovės keitiklio išvesties duomenys registruojami ne mažesniu kaip 5 Hz imčių dažniu. Išmatuotoji srovė integruojama pagal laiką ir gaunama išmatuotoji Q vertė ampervalandėmis (Ah).

4. Temperatūra jutiklio vietoje matuojama ir registruojama tokiu pat imčių dažniu kaip ir srovė, kad ta verte būtų galima pasinaudoti srovės keitiklio ir, jei tinka, srovės keitiklio išvesties duomenims konvertuoti, siekiant kompensuoti naudojamo įtampos keitiklio slinktį.

5. Techninei tarnybai pateikiamas matavimo prietaisų (nurodomas gamintojas, modelio Nr., serijos Nr.), kuriuos gamintojas naudojo siekdamas nustatyti, kada, taikant 4 priedo 15.1–15.42 punktuose nurodytą bandymo metodiką, akumuliatorius buvo mažiausiai įkrautas, sąrašas ir paskutinio prietaisų kalibravimo datos (kai taikoma).

6. Akumuliatoriaus srovė pradedama matuoti prasidedant bandymui, o baigiama iškart po to, kai HEV pabaigia visą važiavimo ciklą.

II. HIBRIDINE ELEKTRINE JĖGOS PAVARA VAROMŲ HEV ELEKTRINĖS RIDOS IR HIBRIDINE ELEKTRINE JĖGOS PAVARA VAROMŲ HEV, ĮKRAUNAMŲ IŠ IŠORĖS (OVC), RIDOS MATAVIMO METODAS

7. Atliekant šioje dalyje aprašytą bandymo metodą, galima matuoti hibridine elektrine jėgos pavarą varomų HEV, įkraunamų iš išorės (OVC), elektrinę ridą (km). Šio bandymo metu matavimo parametrai, vienetai ir tikslumas turi būti tokie:

Parametras	Vienetas	Tikslumas	Skiriamoji geba
Laikas	s	+/- 0,1 s	0,1 s
Atstumas	m	+/- 0,1 proc.	1 m
Temperatūra	°C	+/- 1 °C	1 °C
Greitis	km/val.	+/- 1 proc.	0,2 km/val.
Masė	kg	+/- 0,5 proc.	1 kg
Elektros balansas	Ah	+/- 0,5 proc.	0,3 proc.

8. HEV padangos aplinkos temperatūros sąlygomis pripučiamos iki gamintojo nurodyto slėgio.

9. Mechaninių judančių dalių alyvos klampumas turi atitikti HEV gamintojo specifikaciją.

10. Apšvietimo ir šviesos signalizavimo bei pagalbiniai įtaisai išjungiami, išskyrus tuos, kurie būtini bandymams atlikti ir HEV eksploatuoti dienos metu.

11. Visos kitiems tikslams nei trauka skirtos elektros energijos kaupimo sistemos įkraunamos iki gamintojo nurodyto didžiausio lygio.

12. Jeigu akumuliatoriai naudojami už aplinkos temperatūrą aukštesnės temperatūros sąlygomis, vairuotojas turi laikytis HEV gamintojo rekomenduojamos metodikos, kurią taikant palaikomos normaliosios akumuliatoriaus temperatūros ribos. HEV gamintojo atstovas turi turėti galimybę patvirtinti, kad akumuliatoriaus šiluminio valdymo sistema nėra išjungta ar sumažinta galia.

13. Bandomoji HEV su joje įrengtais akumuliatoriais per savaitę iki bandymo turi būti nuvažiavusi ne mažiau kaip 300 km.

14. Kai bandymai atliekami lauko sąlygomis, aplinkos oro temperatūra turi būti 5–32 °C. Atliekant bandymus patalpose oro temperatūra turi būti 20–30 °C.

15. Bandymas susideda iš šių etapų:

15.1. akumuliatoriaus pradinio įkrovimo;

15.2. ciklo atlikimo ir elektrinės ridos matavimo.

Jeigu transporto priemonę reikia perkelti, tarp etapų ji nustumiama į kitą bandymo vietą (neatliekant regeneracinio įkrovimo).

16. Akumuliatoriaus pradinį įkrovimą sudaro šios procedūros:

16.1. pradinis akumuliatoriaus įkrovimas – pirmasis akumuliatoriaus įkrovimas, pristačius HEV į bandymo vietą;

16.2. jeigu sujungiami ir vienas po kito atliekami keli bandymai ar matavimai, pirmąjį kartą HEV įkraunama atliekant pradinį akumuliatoriaus įkrovimą, vėliau HEV įkraunama taikant šio priedo 16.6 punkte aprašyto įprasto naktinio įkrovimo metodiką;

16.3. HEV, įkraunamai iš išorės (OVC) be veikimo režimo jungiklio, gamintojas sudaro matavimo sąlygas, kai HEV važiuoja grynuoju elektriniu režimu. Procedūra pradedama HEV elektros energijos kaupimo įtaiso iškrovimu, kai važiuojama pastoviu 50 km/val. greičiu, kol pradeda veikti degalais varomas HEV variklis, arba jeigu HEV negali pasiekti pastovaus 50 km/val. greičio, nepaleidus degalais varomo variklio, greitis mažinamas, kol HEV galės važiuoti mažesniu pastoviu greičiu, nepaleidžiant degalais varomo variklio nustatytą laiką arba atstumą (turi nustatyti technikos tarnyba ir gamintojas), arba laikantis gamintojo rekomendacijos; degalais varomas variklis sustabdomas per 10 sekundžių nuo automatinio paleidimo;

16.4. jeigu HEV, įkraunamai iš išorės (OVC) su veikimo režimo jungikliu, yra grynasis elektrinis režimas, elektros energijos kaupimo įtaiso iškrova pradedama, kai HEV važiuoja pastoviu greičiu, atitinkančiu 70 proc. $\pm$ 5 proc. didžiausio HEV greičio per 30 min., jungiklį nustačius tik į elektrinio režimo padėtį; iškrovos stabdymas įvyksta vienu iš šių atvejų:

16.4.1. kai HEV negali pasiekti 65 proc. didžiausio 30 min.;

16.4.2. kai standartiniai HEV prietaisai vairuotojui rodo, kad reikia sustabdyti HEV;

16.4.3. nuvažiavus 100 km;

16.5. jeigu grynojo elektrinio režimo HEV nėra, gamintojas sudaro sąlygas matavimams atlikti, kai HEV važiuoja grynuoju elektriniu režimu; elektros energijos kaupimo įtaisas iškraunamas HEV važiuojant pastoviu 50 km/val. greičiu, kol pradeda veikti degalais varomas HEV variklis, arba jeigu HEV negali pasiekti pastovaus 50 km/val. greičio, nepaleidus degalais varomo variklio, greitis mažinamas, kol HEV galės važiuoti mažesniu pastoviu greičiu, nepaleidžiant degalais varomo variklio nustatytą laiką ar atstumą (turi nustatyti technikos tarnyba ir gamintojas), arba laikantis gamintojo rekomendacijos; degalais varomas variklis sustabdomas per 10 sekundžių nuo automatinio paleidimo;

16.6. HEV, įkraunamai iš išorės (OVC), naktinis įkrovimas 20–30 °C aplinkos oro temperatūros sąlygomis atliekamas HEV įkrovikliu, jei jis yra, arba išoriniu gamintojo rekomenduojamu įkrovikliu, laikantis įprasto įkrovimo būdo; naudojant šią metodiką, netaikomos bet kokio tipo specialiosios automatinės ar rankinės įkrovos, pvz., išlyginamoji įkrova ar priežiūros įkrova; gamintojas patvirtina, kad per bandymą neprasisdės specialioji įkrovos procedūra;

16.7. įkrovimo pabaiga atitinka 12 valandų trukmės įkrovimą, išskyrus atvejus, kai standartiniai HEV prietaisai vairuotojui rodo, jog elektros energijos kaupimo įtaisas dar nėra

visiškai įkrautas; šiuo atveju didžiausias laikas = $3 \times$ nurodytai akumulatoriaus talpai (Wh) / maitinimo šaltinio (W).

17. Ciklo atlikimo ir elektrinės ridos matavimą sudaro šios procedūros:

17.1. HEV elektrinė rida nustatoma pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2 punkte aprašytą bandymų seką; pavaros turi būti perjungiamos pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 priedėlyje pateiktą metodiką, kol užtikrinamas bandymo pabaigos kriterijų atitikimas;

17.2. važiuojant grynuoju elektriniu režimu, didesniu kaip 50 km/val. greičiu arba gamintojo nurodytu didžiausiu greičiu, kai HEV nepasiekia privalomojo bandymų ciklo pagreičio arba greičio, greičio pedalas nuspaudžiamas visiškai, kol vėl važiuojama atskaitos trajektorija;

17.3. siekiant išmatuoti elektrinę ridą, bandymo pabaigos kriterijų atitikimas užtikrinamas, kai HEV negali važiuoti numatyta trajektorija, važiuodama grynuoju elektriniu režimu, didesniu kaip 50 km/val. greičiu arba gamintojo nurodytu didžiausiu greičiu, kai standartiniai HEV prietaisai vairuotojui rodo, kad reikia sustabdyti transporto priemonę, arba kai elektros energijos kaupimo sistema pasiekia mažiausią įkrovą; tuomet, noliečiant stabdžių pedalą, transporto priemonė sulėtinama atleidžiant greičio pedalą iki 5 km/val., po to sustabdoma stabdžiais;

17.4. atlikus bandymą, tik elektros variklio nuvažiuotas atstumas De kilometrais, laikomas HEV elektrine rida, kuri suapvalinama iki artimiausio sveiko skaičiaus; kai atliekant bandymą HEV važiuoja ir elektriniu, ir hibridiniu režimu, grynojo elektrinio veikimo režimo trukmė nustatoma matuojant inektoriams arba uždegikliui tiekiamą srovę;

17.5. HEV, įkraunamai iš išorės (OVC), rida nustatoma pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 2 punkte aprašytą bandymų seką; pavarų perjungimas turi būti atliekamas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus II priedo 1 priedėlyje ar 1a priedėlyje pateiktą metodiką, kol užtikrinamas bandymo pabaigos kriterijų atitikimas;

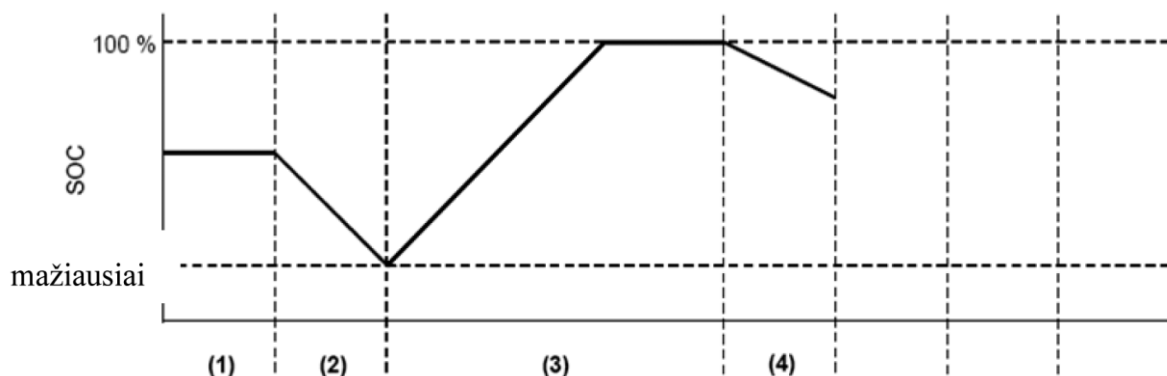
17.6. žmonių poreikiams užtikrinti tarp bandymo sekų leidžiama daryti ne daugiau nei tris pertraukėles, kurių bendra trukmė negali būti ilgesnė kaip 15 min.;

17.7. siekiant išmatuoti HEV, įkraunamą iš išorės (OVC), ridą, bandymo pabaigos kriterijų atitikimas užtikrinamas, kai akumulatorius pasiekia mažiausią įkrovą, vadovaujantis šio priedo I skyriuje nustatytais kriterijais; važiuojama, kol pasiekiamas galutinė tuščioji eiga;

17.8. atlikus bandymą, bendras nuvažiuotas atstumas D_{ovc} kilometrais, laikomas HEV, įkraunamai iš išorės (OVC), rida, kuri suapvalinama iki artimiausio sveiko skaičiaus.

III. ELEKTROS ENERGIJOS KAUPIMO ĮTAISO ĮKROVA HEV, ĮKRAUNAMOS IŠ IŠORĖS (OVC), ATLIEKANT I TIPO BANDYMĄ

18. HEV, įkraunamai iš išorės (OVC), I tipo bandymo A sąlyga pavaizduota 1 schemeje:



1 schema

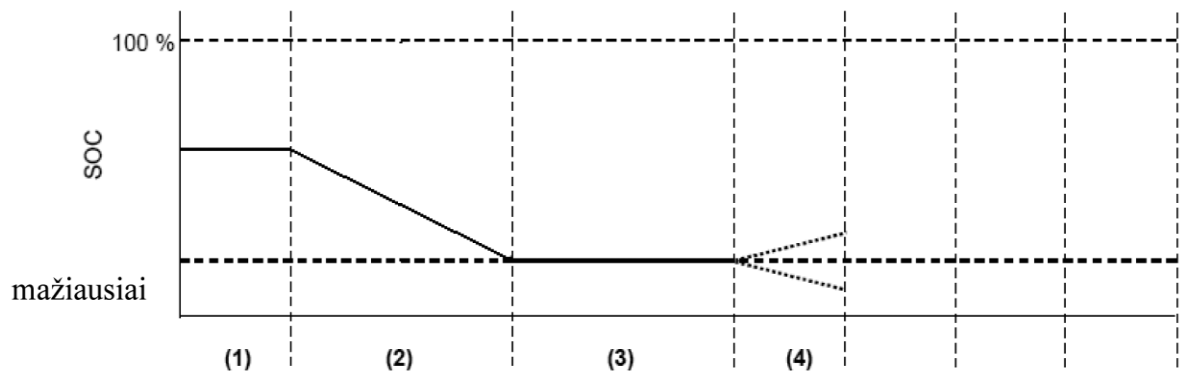
(1) – pradinė elektros energijos kaupimo įtaiso įkrova;

(2) – iškrova pagal 4 priedo 15.2 ir 15.22 punktus;

(3) – įkrova, kondicionuojant pagal 4 priedo 15.4 ir 15.26 punktus;

(4) – bandymas pagal 4 priedo 15.13–15.17 ir 15.27–15.32 punktus.

19. HEV, įkraunamai iš išorės (OVC), I tipo bandymo B sąlyga pavaizduota 2 schemeje:



2 schema

- (1) – pradinė įkrova;
- (2) – iškrova pagal 4 priedo 15.11 ir 15.34 punktus;
- (3) – kondicionavimas pagal 4 priedo 15.12 ir 15.35 punktus;
- (4) – bandymas pagal 4 priedo 15.13–15.17 ir 15.36–15.40 punktus.

Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių
5 priedas

LEISTINAS GARSO LYGIS IR DUJŲ IŠMETIMO SISTEMA

1. Šio priedo reikalavimai taikomi L1, L2, L3, L4 ir L5 klasių transporto priemonėms.
2. Transporto priemonė, jos variklis ir dujų išmetimo sistema turi būti suprojektuotos, sukonstruotos ir surinktos taip, kad transporto priemonė normaliomis eksploatacijos sąlygomis, nepaisant vibracijos, kurią ji gali patirti, atitiktų reikalavimus, pateiktus šio priedo lentelėje.
3. Dujų išmetimo sistema turi būti suprojektuota, sukonstruota ir surinkta taip, kad būtų atspari ją veikiančiai korozijai.
4. Bandymai atliekami pagal Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus II, III ir IV priedų reikalavimus.

Lentelė. Garso lygio ribinės vertės

Eil. Nr.	Transporto priemonės	Garso lygio ribinės vertės (decibelai, db)
1	dviračiai mopedai	
1.1	$\leq 25 \text{ km/ val.}$	66
1.2	$> 25 \text{ km/ val.}$	71
2	triračiai mopedai	76
3	motociklai	
3.1	$\leq 80 \text{ cm}^3$	75
3.2	$> 80 \leq 175 \text{ cm}^3$	77
3.3	$> 175 \text{ cm}^3$	80
4	triračiai motociklai	80

TRANSPORTO PRIEMONIŲ NEORIGINALIŲJŲ GARSO IR DUJŲ IŠMETIMO SISTEMŲ REIKALAVIMAI

1. Šie reikalavimai taikomi garso ir dujų išmetimo sistemoms, skirtoms įmontuoti viename ar keliuose tam tikruose transporto priemonės tipuose kaip neoriginalios atsarginės dalys.
 2. Transporto priemonės modelis, konstrukcija ir surinkimas turi būti tokie, kad:
 - 2.1. duslintuvas, naudojamas transporto priemonėje normaliomis eksploatacijos sąlygomis, įskaitant ir vibraciją, atitiktų šio priedo reikalavimus;
 - 2.2. duslintuvas būtų atsparus jį veikiančiai korozijai, atsižvelgiant į transporto priemonės normalias eksploatacijos sąlygas;
 - 2.3. duslintuvo aukštis nuo žemės paviršiaus būtų toks pat, kaip ir iš pradžių sumontuoto duslintuvo, o kampas, kuriuo transporto priemonė gali pavirsti, nesumažėtų;
 - 2.4. duslintuvo paviršius pernelyg neįkaistų;
 - 2.5. duslintuvo kontūras neturėtų jokių išsikišimų ar aštrių briaunų;
 - 2.6. duslintuvas būtų atsparus smūgiams;
 - 2.7. amortizatoriai ir pakaba turėtų pakankamus tarpelius;
 - 2.8. vamzdžiams būtų numatyta pakankama apsauginė prošvaisa.
 3. Transporto priemonės skleidžiamo garso lygio specifikacijos:
 - 3.1. Akustinis keičiamų dujų išmetimo sistemų ar jų sudėtinių dalių efektyvumas turi būti patikrintas taikant Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus II priedo 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 ir 2.1.5 punktuose aprašytus metodus.
 - 3.2. Transporto priemonėje sumontavus keičiamą dujų išmetimo sistemą ar jos sudėtinę dalį, gautos garso lygio vertės negali viršyti verčių, išmatuotų pagal Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus II priedo 3.2.3.3 punktą, naudojant tokią pačią transporto priemonę su įmontuotu originaliu duslintuvu bandymą atliekant važiuojant ir stovint vietoje.
 4. Transporto priemonės eksploatacinis bandymas:
 - 4.1. Keičiamas duslintuvas turi užtikrinti, kad transporto priemonė veiktų taip pat, kaip ir su originaliu duslintuvu ar jo sudėtinėmis dalimis.
 - 4.2. Keičiamas duslintuvas turi būti palygintas su iš pradžių įmontuotu originaliu duslintuvu, taip pat nauju, juos paeiliui sumontuojant transporto priemonėje. Bandymas atliekamas matuojant variklio galingumo kreivę. Didžiausias bendras galingumas ir didžiausias greitis, išmatuotas naudojant keičiamą duslintuvą, negali nukrypti nuo didžiausio bendro galingumo ir didžiausio greičio, išmatuoto tomis pačiomis sąlygomis naudojant originalų duslintuvą, daugiau kaip ± 5 proc.
 5. Duslintuvus, kurių konstrukcijoje yra pluoštinės medžiagos, galima naudoti, jeigu pluoštinė medžiaga atitinka Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus II priedo 2.3.1 punkte nustatytus reikalavimus.
 6. Keičiamojo duslintuvo sistemą turinčios transporto priemonės dujinių teršalų išmetimo įvertinimas atliekamas pagal I ir II tipo bandymus laikantis šių Taisyklių 4 priede aprašytų sąlygų (pagal transporto priemonės tipo patvirtinimą). Sąlygos įvykdomos, jei rezultatai atitinka ribines vertes pagal transporto priemonės tipo patvirtinimą.
 7. Neoriginaliosios dujų išmetimo sistemos turi būti ženklinamos EB tipo patvirtinimo žymeniu, nurodytu šių Taisyklių 11 priede.
-

KEIČIAMO KATALIZINIO KONVERTERIO TECHNINIAI REIKALAVIMAI

1. Šie reikalavimai taikomi kataliziniam konverteriui, skirtam įmontuoti viename ar keliuose tam tikruose transporto priemonės tipuose, kaip keičiamai atsarginei daliai.

2. Transporto priemonės modelis, konstrukcija ir surinkimas turi būti tokie, kad:

2.1. katalizinis konverteris, naudojamas transporto priemonėje normaliomis eksploatacijos sąlygomis, įskaitant ir vibraciją, atitiktų šio priedo reikalavimus;

2.2. keičiamas katalizinis konverteris būtų atsparus jį veikiančiai korozijai, atsižvelgiant į transporto priemonės normalias eksploatacijos sąlygas;

2.3. keičiamo katalizinio konverterio aukštis nuo žemės paviršiaus būtų toks pat, kaip ir iš pradžių sumontuoto originalaus katalizinio konverterio, o kampas, kuriuo transporto priemonė gali pavirsti, nesumažėtų;

2.4. keičiamo katalizinio konverterio paviršius pernelyg neįkaistų;

2.5. keičiamo katalizinio konverterio kontūras neturėtų jokių išsikišimų ar aštrių briaunų;

2.6. amortizatoriai ir pakaba turėtų pakankamus tarpelius;

2.7. vamzdžiams būtų numatyta pakankama apsauginė prošvaia;

2.8. keičiamas katalizinis konverteris būtų atsparus smūgiams pagal apibrėžtus techninės priežiūros ir montavimo reikalavimus;

2.9. keičiamas katalizinis konverteris turėtų šiluminę apsaugą, jeigu tokią pat šiluminę apsaugą turi originaliosios įrangos katalizinis konverteris;

2.10. keičiamas katalizinis konverteris, jeigu išmetamųjų dujų vamzdyne iš pradžių buvo įmontuotas (-i) deguonies zondas (-ai) ir kiti jutikliai, turi būti įmontuojamas toje pačioje vietoje, kurioje buvo įmontuotas originaliosios įrangos katalizinis konverteris; deguonies zondo (-ų) ir kitų jutiklių padėties išmetamųjų dujų vamzdyne keisti negalima.

3. Išmetamųjų dujinių teršalų reikalavimai:

3.1. Transporto priemonės, turinčios keičiamą katalizinį konverterį, kurio tipą prašoma patvirtinti, bandymai atliekami pagal šių Taisyklių 4 priedą (pagal transporto priemonės tipo patvirtinimą).

3.2. Keičiamą katalizinį konverterį turinčios transporto priemonės dujinių teršalų išmetimo įvertinimas atliekamas tariant, kad išmetamųjų dujinių teršalų emisijos reikalavimų yra laikomasi, jeigu keičiamą katalizinį konverterį turinti bandomoji transporto priemonė neviršija šių Taisyklių 4 priede numatytų ribinių verčių (pagal transporto priemonės tipo patvirtinimą).

3.3. I tipo bandymą galima atlikti tik su dviem transporto priemonėmis, kurios buvo pasirinktos susitarus su už EB tipo patvirtinimą atsakinga technine tarnyba (laboratorija), jeigu EB tipo patvirtinimas taikomas skirtingiems to paties gamintojo transporto priemonės tipams ir jeigu tuose skirtinguose transporto priemonės tipuose yra įmontuotas tas pats originaliosios įrangos katalizinis konverteris.

4. Transporto priemonės, kurioje įrengtas keičiamas katalizinis konverteris, leistinas garso lygis turi atitikti Direktyvos 97/24/EB 9 skyriaus II, III arba IV priedų 3 punkto reikalavimus (pagal transporto priemonės tipo patvirtinimą). Važiuojančios ir stovinčios transporto priemonės bandymų rezultatai yra nurodomi bandymo ataskaitoje.

5. Eksploatacinių transporto priemonės charakteristikų nustatymas:

5.1. Keičiamas katalizinis konverteris turi būti toks, kad eksploatacinės transporto priemonės charakteristikos atitiktų tas charakteristikas, kurios būtų užtikrinamos tada, jeigu būtų naudojamas originalus katalizinis konverteris.

5.2. Keičiamas katalizinis konverteris turi būti lyginamas taip pat su nauju originaliosios įrangos kataliziniu konverteriu, paeiliui įmontuojamu transporto priemonėje. Šis bandymas atliekamas nustatant variklio galios kreivę. Su keičiamu kataliziniu konverteriu išmatuota didžiausia naudingoji galia ir didžiausias greitis nuo tomis pačiomis sąlygomis su originaliosios įrangos kataliziniu konverteriu išmatuotos didžiausios naudingosios galios ir didžiausio greičio neturi skirtis daugiau negu ± 5 proc.

Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių 8 priedas

**TRANSPORTO PRIEMONĖS KEIČIAMO KATALIZINIO KONVERTERIO EB TIPO
PATVIRTINIMO SERTIFIKATAS**

Ataskaitos Nr..... techninė tarnyba (laboratorija)..... Data

EB tipo patvirtinimo Nr..... EB tipo patvirtinimo pakeitimo Nr..

1. Gamintojas:
2. Tipas:
3. Gamintojo pavadinimas ir adresas:
4. Gamintojo įgalioto atstovo pavadinimas ir adresas (jei būtina):
5. Dviratės arba triratės motorinės transporto priemonės, kurioje yra keičiamas katalizinis konverteris, gamintojas (-ai) ir tipas (-ai):
6. Keičiamo katalizinio konverterio duomenys, pateikiami bandymams:
7. Tipo patvirtinimas suteikiamas/ atsisakoma suteikti ⁽¹⁾
8. Vieta:
9. Data:
10. Parašas:

⁽¹⁾ Nereikalingą žodį išbraukti.

Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių 9 priedas

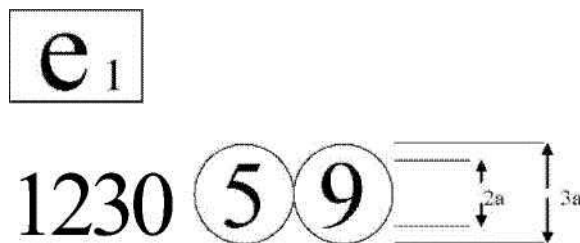
TRANSPORTO PRIEMONĖS KEIČIAMO KATALIZINIO KONVERTERIO EB TIPO PATVIRTINIMO ŽENKLINIMAS

1. Kiekvienas keičiamas katalizinis konverteris – atskiras techninis mazgas, atitinkantis pagal šias Taisykles patvirtintą tipą, turi būti paženklintas pagal Direktyvos 2002/24/EB 8 straipsnio reikalavimus EB tipo patvirtinimo žymeniu, papildytu šio priedo 2 ir 3 punktuose nurodyta informacija. EB tipo patvirtinimo žymuo turi būti tvirtinamas taip, kad tvirtinimo vietoje būtų įskaitomas, nenutrinamas ir (jeigu įmanoma) matomas.

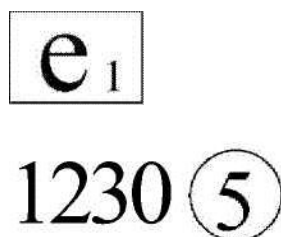
2. Vienos dalies keičiamas katalizinis konverteris, sudarytas iš katalizinio konverterio ir dujų išmetimo sistemos (duslintuvo), turi būti paženklintas papildomais skaičiais 5 ir 9, esančiais dviejuose apskritimuose.

3. Keičiamas katalizinis konverteris, atskirtas nuo dujų išmetimo sistemos (duslintuvo), turi būti paženklintas papildomu skaičiumi 5, esančiu apskritime.

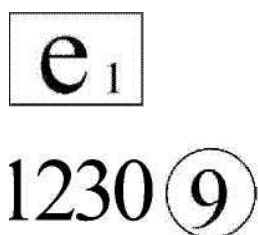
4. EB tipo patvirtinimo žymens „a“ matmenys turi būti ≥ 3 mm.



Tokiu EB tipo patvirtinimo žymeniu ženklina vienos dalies keičiamas katalizinis konverteris, sudarytas iš katalizinio konverterio ir dujų išmetimo sistemos (duslintuvo). EB tipo patvirtinimo žymuo buvo suteiktas Vokietijoje [e1], kuriam suteiktas numeris 1230.



Tokiu EB tipo patvirtinimo žymeniu ženklina keičiamas katalizinis konverteris, atskirtas nuo dujų išmetimo sistemos (duslintuvo). EB tipo patvirtinimo žymuo buvo suteiktas Vokietijoje [e1], kuriam suteiktas numeris 1230.



Tokiu EB tipo patvirtinimo žymeniu ženklina neoriginalioji dujų išmetimo sistema

(duslintuvas), atskirta nuo keičiamo katalizinio konverterio. EB tipo patvirtinimo žymuo buvo suteiktas Vokietijoje [e1], kuriam suteiktas numeris 1230.

Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinųjų dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių 10 priedas

INFORMACIJA APIE ORIGINALŲJĮ KEIČIAMĄ KATALIZINĮ KONVERTERĮ

1. Originalieji keičiami kataliziniai konverteriai turi būti paženklinėti ir nurodyta ši informacija:

- 1.1. transporto priemonės gamintojo pavadinimas ar prekių ženklas;
- 1.2. gamintojas ir sudėtinės dalies atpažinimo numeris.

2. Su originaliaisiais kečiamais kataliziniais konverteriais turi būti pateikiama informacija apie:

- 2.1. transporto priemonės ir kečiamo katalizinio konverterio gamintojo pavadinimą ar prekių ženklą;
- 2.2. gamintojo ir sudėtinės dalies atpažinimo numerį;
- 2.3. transporto priemonę, kurios originalusis kečiamas katalizinis konverteris yra tokio tipo, kaip nurodyta šių Taisyklių 2 priedo 5 punkte;
- 2.4. kečiamo katalizinio konverterio montavimo būdą, jei būtina.

3. Informacija nurodoma kartu su originaliuoju kečiamu kataliziniu konverteriu pateikiamame informaciniame lape, ant pakuotės, kurioje parduodamas originalus kečiamas katalizinis konverteris, arba kitais būdais.

TRANSPORTO PRIEMONĖS NEORIGINALIOSIOS DUJŲ IŠMETIMO SISTEMOS EB TIPO PATVIRTINIMO ŽENKLINIMAS

1. Ant neoriginaliosios dujų išmetimo sistemos ar jos sudėtinių dalių, išskyrus montavimo detales ir vamzdžius, turi būti nurodyta:

- 1.1. dujų išmetimo sistemos ir jos sudėtinių dalių prekių ženklas ar pavadinimas;
- 1.2. gamintojo suteiktas firminis žymuo;
- 1.3. transporto priemonės sudėtinės dalies EB tipo patvirtinimo žymuo, sudarytas ir pritvirtintas pagal Direktyvos 2002/24/EB 8 straipsnio reikalavimus bei papildytas šio priedo 7 punkte nurodyta informacija.

2. 1.1, 1.2 ir 1.3 punktuose nurodyti žymenys turi būti neištrinami ir aiškiai įskaitomi, kai dujų išmetimo sistema sumontuojama transporto priemonėje.

3. Ant transporto priemonės sudėtinės dalies gali būti keletas EB tipo patvirtinimo numerių, jeigu jos tipas buvo patvirtintas kaip keičiamų dujų išmetimo sistemų sudėtinė dalis.

4. EB tipo patvirtinimo žymens „a“ matmenys turi būti > 3 mm.

5. Keičiama dujų išmetimo sistema turi būti pateikiama su pakuote ar žymeniu, ant kurio nurodyti:

- 5.1. keičiamo duslintuvo ir jo sudėtinių dalių gamintojo prekių ženklas ar pavadinimas;
- 5.2. gamintojo ar gamintojo įgalioto atstovo adresas;
- 5.3. motociklų modelių, kuriems skirtas keičiamas duslintuvas, sąrašas.

6. Gamintojas turi pateikti šiuos dokumentus:

6.1. instrukcijas, kuriose smulkiai aprašyti teisingi neoriginalios dujų išmetimo sistemos montavimo motocikluose būdai;

6.2. instrukcijas, kuriose aprašyta, kaip duslintuvą reikia techniškai prižiūrėti;

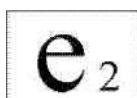
6.3. transporto priemonės sudėtinių dalių su atitinkamais jų numeriais, išskyrus montavimo detales, sąrašą.

7. Neoriginaliosios dujų išmetimo sistemos arba jos sudėtinės dalies EB tipo patvirtinimo žymenyje turi būti pateikiama papildoma informacija:

7.1. vienos dalies neoriginalioji dujų išmetimo sistema, sudaryta iš dujų išmetimo sistemos (duslintuvo) ir katalizinio konverterio, turi būti paženklinta papildomais skaičiais 5 ir 9, esančiais dviejuose apskritimuose;

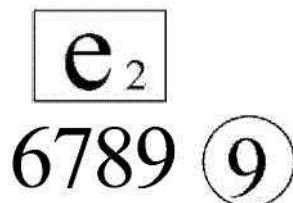
7.2. neoriginalioji dujų išmetimo sistema, atskirta nuo katalizinio konverterio, turi būti paženklinta papildomu skaičiumi 9, esančiu apskritime.

8. Po EB tipo patvirtinimo žymeniu, pritvirtintu prie dujų išmetimo sistemos (duslintuvo), nepateikiama jokia kita informacija, jei vienos dalies neoriginaliosios dujų išmetimo sistemos tipas nebuvo patvirtintas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus reikalavimus.

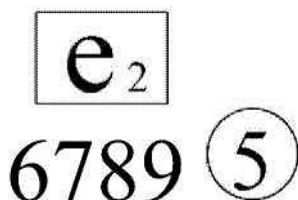




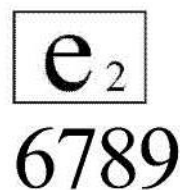
Tokiu EB tipo patvirtinimo žymeniu ženklinama vienos dalies neoriginalioji dujų išmetimo sistema, sudaryta iš dujų išmetimo sistemos ir katalizinio konverterio. EB tipo patvirtinimo žymuo buvo suteiktas Prancūzijoje [e2], kuriam suteiktas numeris 6789.



Tokiu EB tipo patvirtinimo žymeniu ženklinamas katalizinis konverteris, atskirtas nuo dujų išmetimo sistemos. EB tipo patvirtinimo žymuo buvo suteiktas Prancūzijoje [e2], kuriam suteiktas numeris 6789.



Tokiu EB tipo patvirtinimo žymeniu ženklinama dujų išmetimo sistema, atskirta nuo keičiamo katalizinio konverterio. EB tipo patvirtinimo žymuo buvo suteiktas Prancūzijoje [e2], kuriam suteiktas numeris 6789.



Tokiu EB tipo patvirtinimo žymeniu ženklinama vienos dalies neoriginalioji dujų išmetimo sistema, skirta sumontuoti transporto priemonėse, kurių tipas nebuvo patvirtintas pagal Direktyvos 97/24/EB 5 skyriaus reikalavimus. EB tipo patvirtinimo žymuo buvo suteiktas Prancūzijoje [e2], kuriam suteiktas numeris 6789.

STABDŽIŲ PATIKRA IR STABDŽIŲ SISTEMOS VEIKIMO CHARAKTERISTIKOS

I. STABDŽIŲ PATIKRA

1. Nustatant stabdžių sistemos veikimą atsižvelgiama į stabdymo kelią ir (arba) vidutinį pagreitį. Stabdžių sistemos veikimas tikrinamas išmatavus stabdymo kelią jį siejant su pradiniu transporto priemonės greičiu ir (arba) išmatavus vidutinį lėtėjimo pagreitį bandymo metu. Stabdžių sistemoje ar stabdžių sudėtinėse dalyse (antdeklai, trinkelės) neturi būti medžiagų iš asbesto.

2. Stabdymo kelias – tai atstumas, kurį transporto priemonė nuvažiuoja nuo to momento, kai vairuotojas įjungia stabdžių valdiklį, iki to momento, kai transporto priemonė sustoja. Pradinis transporto priemonės greitis (v_1) – tai greitis, kuriuo transporto priemonė važiuoja, kai vairuotojas įjungia stabdžių valdiklį. Pradinis greitis sudaro ne mažiau negu 98 proc. atitinkamam bandymui nustatyto važiavimo greičio. Vidutinis lėtėjimo greitis (d_m) apskaičiuojamas kaip vidutinis pagreitis, atsižvelgiant į intervalą nuo v_b iki v_e nuvažiuotą atstumą, pagal šią formulę:

$$d_m = v_b^2 \times v_e^2 / 25,92 \times (s_e - s_b) \text{ m/s}^2,$$

kai:

d_m = vidutinis lėtėjimo pagreitis;

v_1 = kaip nurodyta 2 punkte;

v_b = transporto priemonės greitis 0,8 v_1 km/val.;

v_e = transporto priemonės greitis 0,1 v_1 km/val.;

s_b = tarp v_1 ir v_b nuvažiuotas atstumas metrais;

s_e = tarp v_1 ir v_e nuvažiuotas atstumas metrais.

Greitis ir atstumas nustatomi prietaisais, kurių rodmenų tikslumas yra ± 1 proc., jeigu taikomas atitinkamam bandymui nustatytas greitis. d_m gali būti apskaičiuotas kitais būdais nei matuojant greitį ir atstumą, tokiu atveju d_m tikslumas yra ± 3 proc.

3. Suteikiant transporto priemonės EB tipo patvirtinimą, stabdymo charakteristikos turi būti nustatytos atliekant bandymus kelyje laikantis šių sąlygų:

3.1. Transporto priemonės būklė, atsižvelgiant į jos masę, turi būti tokia, kokia yra nustatyta kiekvieno tipo bandymui atlikti. Ši masė tiksliai nurodoma bandymo ataskaitoje.

3.2. Bandymas turi būti atliekamas kiekvieno tipo bandymo metu nustatytu greičiu ir nustatytu būdu. Jeigu didžiausias transporto priemonės greitis už nustatytą bandymo greitį yra mažesnis, toks bandymas turi būti atliekamas pagal numatytas tam tikras specialias sąlygas.

3.3. Nustatytos veikimo charakteristikos turi būti užtikrintos neužblokuojant rato(-ų), transporto priemonei nenukrypstant nuo jos važiavimo krypties ir be jokios neįprastos vibracijos.

3.4. Atliekant bandymus, jėga, kuria veikiamas stabdžių valdiklis, kad būtų užtikrintas nustatytas charakteristikas atitinkantis stabdžių suveikimas, turi būti ne didesnė kaip nurodytoji transporto priemonės, su kuria atliekamas bandymas, kategorijai.

4. Darbinio stabdžio bandymai turi būti atliekami laikantis šių sąlygų:

4.1. Prieš bandymo arba kiekvienos bandymų sekos pradžią padangos turi būti šaltos, o jų slėgis turi atitikti stovinės transporto priemonės ratus veikiančią nustatytą tikrąją apkrovą.

4.2. Jeigu transporto priemonė turi būti išbandyta pakrauta, ji turi būti pakrauta taip, kad krovinys pasiskirstytų pagal gamintojo nurodymus.

4.3. Atliekant visų 0 tipų bandymus, stabdžiai turi būti šalti. Laikoma, kad stabdys šaltas, jeigu disko arba būgno išorėje išmatuota temperatūra mažesnė kaip 100 °C.

4.4. Vairuotojas turi sėdėti ant sėdynės, įprastoje vairavimo padėtyje, ir per visą bandymą savo padėties neturi keisti.

4.5. Bandymo plotas turi būti lygus, sausas ir jo sukibimas su ratu turi atitikti nustatytus

reikalavimus.

4.6. Bandymas turi būti atliekamas tada, kai nepučia vėjas, kuris galėtų daryti įtaką bandymo rezultatams.

5. 0 tipo bandymas eksploatacinių charakteristikoms nustatyti turi būti atliekamas laikantis šių sąlygų:

5.1. Mažiausios eksploatacinių charakteristikų dydžių ribos turi būti nurodytos kiekvienai transporto priemonių kategorijai. Jei transporto priemonė atitinka nustatyto stabdymo kelio ir nustatyto vidutinio lėtėjimo greičio reikalavimus, tokių kategorijų transporto priemonėms nebūtina matuoti abiejų parametrų.

5.2. Kai transporto priemonė važiuoja su išjungta pavarą, bandymas turi būti atliekamas jai važiuojant nustatytu greičiu. Jei tai yra transporto priemonė, kurioje 2 darbinis stabdžius galima taikyti atskirai, stabdžių sistemos turi būti išbandytos atskirai. Kiekvienos kategorijos transporto priemonės stabdžių sistemos veikimo charakteristikos turi atitikti minimalius nustatytus reikalavimus.

5.3. Jei tai yra mechaninę arba automatinę pavarų dėžę, kurią galima atjungti ranka, turinti transporto priemonę, bandymas turi būti atliekamas pavarų dėžę atjungus ir (arba) variklį atjungus sankaba ar kitu būdu.

5.4. Jei tai yra kitų tipų automatinę pavarų dėžę turinti transporto priemonė, bandymas turi būti atliekamas įprastomis eksploatacinių sąlygomis.

5.5. Kai motociklas (su priekaba arba be jos) ar triratis motociklas važiuoja įjungta pavarą, bandymas turi būti atliekamas, kai transporto priemonė nepakrauta ir ji važiuoja skirtingais greičiais: mažiausiu – 30 proc. didžiausio transporto priemonės greičio ir didžiausiu – 80 proc. didžiausio transporto priemonės greičio arba 160 km/val. (taikomas mažesnis dydis).

Didžiausi faktišku veikimo charakteristikų dydžiai turi būti išmatuojami ir kartu su duomenimis apie transporto priemonės veiklą įrašomi bandymo ataskaitoje. Jeigu du darbinis stabdžius galima įjungti atskirai, abu nepakrautos transporto priemonės stabdžiai turi būti bandomi iš eilės vienu metu.

5.6. Kai transporto priemonė važiuoja išjungta pavarą ir šlapiais stabdžiais (taikant šio priedo 6.1 punkte nurodytą sąlygą), bandymas turi būti atliekamas su mopedais ir motociklais (tačiau ne su triračiais motociklais). Tokie patys 0 tipo bandymo metodai taikomi, kai transporto priemonė važiuoja išjungta pavarą, išskyrus šio priedo 6 punkte aprašytas bandymo šlapiais stabdžiais sąlygas.

6. Bandymas šlapiais stabdžiais turi būti atliekamas laikantis šių sąlygų:

6.1. Jei tai yra vandeniui nelaidūs stabdžiai (įprasti būgniniai arba visiškai vandeniui nelaidūs stabdžiai, į kuriuos normaliomis eksploatacinių sąlygomis vanduo neprasiskverbia), transporto priemonėmis 0 tipo bandymų atlikti nebūtina.

6.2. Bandymas šlapiais stabdžiais turi būti atliekamas tomis pačiomis sąlygomis kaip ir su sausais stabdžiais. Stabdžių sistema neturi būti reguliuojama arba kaip nors pakeičiama, išskyrus įrangą, kuri sumontuojama tam, kad stabdžius būtų galima sušlapinti.

6.3. Bandymo įranga kiekvieną stabdį, kai tik jis įjungiamas, turi nuolatos sušlapinti vandeniui, kurio srauto debitas yra 15 l/val. Du vieno rato diskiniai stabdžiai laikomi dviem stabdžiais.

6.4. Jei tai yra vandeniui apliejami arba vandeniui iš dalies apliejami diskiniai stabdžiai, nustatytas vandens kiekis į besisukantį diską turi būti nukreiptas taip, kad disko paviršiuje arba paviršiuose, prie kurio(-ių) liečiasi stabdžių trinkelė arba trinkelės, vanduo pasiskirstytų tolygiai.

6.5. Jei tai yra vandeniui visiškai laidūs stabdžiai, vanduo į disko paviršių(-ius), atsižvelgiant į stabdžių trinkelę(-es), nukreipiamas 45° kampų.

6.6. Jei tai yra vandeniui iš dalies nelaidūs stabdžiai, vanduo į disko paviršių(-ius), atsižvelgiant į stabdžio dangtelį arba pertvarėlę, nukreipiamas su 45° kampų.

6.7. Vanduo nenutrūkstama srove į disko(-ų) paviršių(-ius) tam(tiems) paviršiui(-iams) statmena kryptimi turi būti nukreiptas iš purkštuko, kuris nustatytas taip, kad būtų tarp vidinio tolimiausio tos disko dalies, prie kurios prisipaudžia stabdžių trinkelė (-ės) (šio priedo 1

paveikslas), taško ir 2/3 atstumu nuo kraštinio šios dalies esančio taško.

6.8. Jei tai yra vandeniui nelaidūs stabdžiai ir jeigu šio priedo 6.1 punkto nuostatos netaikomos, vanduo iš šio priedo 6.5 ir 6.7 punktuose aprašyto taško bei tuose punktuose aprašytu būdu turi būti nukreiptas į abi stabdžių dangtelio arba pertvarėlės puses. Jeigu purkštuko vieta su ventiliavimo arba apžiūros angų vietomis sutampa, vanduo turi būti nukreiptas į šią angą 45° kampu.

6.9. Jeigu 6.3 punkte nurodytomis sąlygomis ir 6.4–6.7 punktuose nurodytoje vietoje vandens tiekti neįmanoma dėl to, kad ten pritvirtintos kažkokios sudėtinės transporto priemonės dalys, vanduo turi būti tiekiamas tokiam taške, kuriame vandenį nenutrūkstamai galima tiekti jį nukreipus didesniu negu 45° kampu.

6.10. Jei tai yra būgniniai stabdžiai ir jeigu 6.1 punkto reikalavimai netaikomi, nustatytas vandens kiekis iš purkštukų, kurie nustatomi taip, kad būtų 2/3 to atstumo, kuris yra tarp išorinio besisukančio būgno apskritimo ir rato stebulės, turi būti vienodai tiekiamas iš abiejų stabdžio pusių (t. y. tarp nejudamos galinės plokštės ir besisukančio būgno).

6.11. Pagal 6.10 punkto reikalavimus ir atsižvelgiant į reikalavimą kad 15° kampu nuo nejudamos galinės plokštės ventiliavimo arba apžiūros angų nebūtų jokio purkštuko ar kad purkštukas su tomis angomis nesutaptų, būgninių stabdžių bandymo įranga turi būti išdėstyta taip, jog būtų užtikrintas optimalus nepertraukiamas vandens tiekimas.

6.12. Siekiant užtikrinti, kad stabdys(-džiai) būtų sušlapinamas(-i) pagal nustatytus reikalavimus, nedelsiant prieš bandymų pradžią transporto priemonė turi važiuoti:

6.12.1. su nuolat veikiančia stabdžio sušlapinimo įranga, kaip numatyta šiame priede;

6.12.2. nustatytu bandymo greičiu;

6.12.3. neįjungiant išbandytino(-ų) stabdžio(-ių);

6.12.4. ne trumpesnę kaip 500 m atstumą iki to taško, kuriame bandymas turi būti pradėtas.

6.13. Jei tai mopeduose, kurių didžiausias greitis yra 25 km/val. arba mažesnis, įrengtas ratlankį suspaudžiantis stabdys, vanduo į ratlankį turi būti nukreiptas taip, kaip nurodyta šio priedo 2 paveiksle.

7.1 tipo bandymas įšilusių stabdžių antdėklų veiksmingumo pokyčiui nustatyti turi būti atliekamas laikantis šių sąlygų:

7.1. Visų motociklų (su priekaba arba be jos) ir triračių motociklų darbiniai stabdžiai pagal toliau nustatytus reikalavimus, kai transporto priemonė pakrauta, turi būti išbandyti motociklus ir triračius motociklus iš eilės keletą kartą sustabdant. Jei tai yra kompleksinės stabdžių sistemos turinčios transporto priemonės, su darbiniais tų sistemų stabdžiais pakanka atlikti I tipo bandymą, susidedantį iš šių etapų:

7.1.1. Vienas 0 tipo bandymas atliekamas pagal šio priedo 9.2–9.4 arba 10.4 punktų reikalavimus.

7.1.2. Pagal šio priedo 7.2–7.7 punktų reikalavimus bandymai pakartotinai atliekami 10 kartų.

7.1.3. Užbaigus šio priedo 7.1.2 punkte nurodytą bandymą, kiek galima greičiau ir bet koku atveju per minutę nuo jo pabaigos, tomis pačiomis sąlygomis, kurios buvo taikomos atliekant šio priedo 7.1.1 punkte nurodytą bandymą, ypač siekiant, kad valdiklio valdymo jėga kuo tiksliau atitiktų vidutinį dydį, kuris neviršytų tame bandyme taikytos tikrosios jėgos dydžio vidurkio, atliekamas vienas 0 tipo bandymas.

7.2. Bandomos transporto priemonės stabdžiai turi būti sausi ir neįkaitę. Tariaama, kad stabdžiai nėra įkaitę, jeigu disko ar būgno išorėje išmatuota temperatūra mažesnė negu 100 °C;

7.3. Pradinis bandymo greitis turi būti:

7.3.1. išbandant priekinį(-ius) stabdį(-džius) – 70 proc. didžiausio transporto priemonės greičio arba 100 km/val. greitis (taikomas mažesnis greitis);

7.3.2. išbandant galinį(-ius) stabdį(-džius) – 70 proc. didžiausio transporto priemonės greičio arba 80 km/val. (taikomas mažesnis greitis);

7.3.3. išbandant kompleksinę stabdžių sistemą – 70 proc. didžiausio transporto priemonės greičio arba 100 km/val. (taikomas mažesnis greitis).

7.4. Atstumas nuo vietos, kurioje įjungiamas stabdys, iki kitos stabdžio įjungimo vietos turi būti 1000 metrų.

7.5. Pavarų dėžė ir (arba) sankaba bandymo metu turi būti naudojamos taip:

7.5.1. Jei tai yra mechaninę pavarų dėžę arba automatinę pavarų dėžę, kurią galima atjungti ranka, turinti transporto priemonę, stabdymo metu turi būti įjungta pradinį bandymo greitį atitinkanti aukščiausia pavana. Kai transporto priemonės greitis sumažėja iki 50 proc. pradinio bandymo greičio, pavara turi būti išjungta.

7.5.2. Jei tai yra visiškai automatinę pavarų dėžę turinti transporto priemonė, bandymas turi būti atliekamas taikant įprastas tokios įrangos eksploatavimo sąlygas. Privažiuojant prie stabdymo vietos turi būti įjungta pradinį bandymo greitį atitinkanti pavara.

7.6. Po kiekvieno sustojimo transporto priemonei nedelsiant turi būti suteiktas didžiausias greitėjimo pagreitis, kad jos greitis pasidarytų lygus pradiniam bandymo greičiui, ir tas greitis išlaikomas iki kito stabdymo pradžios. Jeigu reikia, prieš pradedant transporto priemonei suteikti greitėjimo pagreitį, bandymo kelyje ją galima apsukti.

7.7. Transporto priemonę stabdant pirmą kartą jėga, kuria veikiamas valdiklis, sureguliuojama taip, kad vidutinis lėtėjimo pagreitis būtų 3 m/s^2 arba didžiausias lėtėjimo pagreitis, kurį galima užtikrinti taikant stabdį (taikomas mažesnis pagreitis). Ši jėga pagal šio priedo 7.1.2 punkto reikalavimus, bandymą pakartotinai atliekant 10 kartų, turi išlikti pastovi.

8. I tipo bandymo pabaigoje tomis pačiomis sąlygomis (ypač siekiant, kad valdiklio valdymo jėga būtų kuo pastovesnė ir neviršytų vidutinės tikrosios taikytos jėgos vidurkio), kurios buvo taikytos atliekant 0 tipo bandymą, kai transporto priemonė važiuoja išjungta pavara (temperatūros sąlygos gali būti kitokios), turi būti išmatuotos liekamosios darbinio stabdžio stabdymo savybės laikantis šių sąlygų:

8.1. Liekamosios stabdymo savybės, jeigu jos apibūdinamos kaip lėtėjimo pagreitis, turi būti tokios, kad užtikrinamas lėtėjimo pagreitis būtų ne mažesnis kaip 60 proc. 0 tipo bandymo metu nustatyto lėtėjimo greičio.

8.2. Liekamosios stabdymo savybės, jeigu jos apibūdinamos kaip stabdymo kelias, turi būti tokios, kad užtikrinamas stabdymo kelias nebūtų didesnis už apskaičiuotąjį, pagal šią formulę:

$$S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 \text{ aV},$$

kai:

$S_1 = 0$ tipo bandymo metu nustatytas stabdymo kelias;

$S_2 =$ bandymo liekamųjų stabdymo savybių nustatymo metu užregistruotas stabdymo kelias;

$a = 0,1$;

$V =$ pradinis greitis stabdymo pradžioje, kaip apibrėžta šio priedo 9.1 arba 10.1 punktuose.

II. STABDŽIŲ SISTEMOS VEIKIMO CHARAKTERISTIKOS

9. Tik priekinės arba galinės ašies ratą ar ratus stabdančias stabdžių sistemas turinčių transporto priemonių veikimo charakteristikos nustatomos laikantis šių sąlygų:

9.1. Transporto priemonių greitis bandymo metu turi būti 40 km/val. (mopedams) arba 60 km/val. (motociklams su priekaba arba be jos bei triračiams motociklams).

9.2. Atliekant pakrautos transporto priemonės (motociklai su priekaba arba be jos) I tipo bandymą, norint nustatyti liekamąsias stabdymo savybes, turi būti užregistruojamos nustatytos veikimo charakteristikos, t. y. stabdymo kelias, vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis bei naudota valdiklio valdymo jėga.

9.3. Stabdant pakrautas transporto priemones tik priekinės ašies stabdžiais, turi būti gaunami šie dydžiai:

Transporto priemonė	Stabdymo kelias (S) (metrais)	Atitinkamas vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis (m/s^2)
Dviračiai mopedai	$S \leq 0,1 V + V^2/90$	3,4 ⁽¹⁾
Triračiai mopedai	$S \leq 0,1 V + V^2/70$	2,7 ⁽²⁾
Dviračiai motociklai	$S \leq 0,1 V + V^2/115$	4,4 ⁽²⁾
Motociklai su priekaba	$S \leq 0,1 V + V^2/95$	3,6

(¹) Jei tai yra mopedai, kurių didžiausias greitis 25 km/val. arba mažesnis ir kurių ratlankio plotis 45 mm ar mažesnis (kodas 1,75), tas dydis yra 2,8 arba $S \leq 0,1 + V^2/73$. Jeigu to dydžio, atsižvelgiant į ribotą sukibimą, kiekviena stabdžių sistema užtikrinti negali, atliekant bandymą su pakrauta transporto priemone, kai tuo pat metu įjungiami abu stabdžiai, turi būti taikomas 4,0 m/s² dydis.

(²) Jeigu tų dydžių viena stabdžių sistema, atsižvelgiant į ribotą sukibimą, užtikrinti negali, atliekant bandymą su pakrauta transporto priemone, kai stabdžiai įjungiami vienas po kito, taikomi šie dydžiai: triračiams mopedams – 4,4 m/s²; dviračiams motociklams – 5,8 m/s².

9.4. Stabdant pakrautas transporto priemones tik galinės ašies stabdžiais, turi būti gaunami šie dydžiai:

Transporto priemonė	Stabdymo kelias (S) (metrais)	Atitinkamas vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis (m/s ²)
Dviračiai mopedai	$S \leq 0,1 V + V^2/70$	2,7
Triračiai mopedai	$S \leq 0,1 V + V^2/70$	2,7 (¹)
Dviračiai motociklai	$S \leq 0,1 V + V^2/75$	2,9 (¹)
Motociklai su priekaba	$S \leq 0,1 V + V^2/95$	3,6

(¹) Jeigu tų dydžių viena stabdžių sistema, atsižvelgiant į ribotą sukibimą, užtikrinti negali, atliekant bandymą su pakrauta transporto priemone, kai stabdžiai įjungiami vienas po kito, taikomi šie dydžiai: triračiams mopedams – 4,4 m/s²; dviračiams motociklams – 5,8 m/s².

9.5. Kai transporto priemonė yra nepakrauta ir ja važiuoja tik vairuotojas, daryti bandymo nebūtina, jeigu iš atliktų apskaičiavimų paaiškėja, kad stabdomiems ratams tenka tokia masė, jog stabdant kiekvienos atskiros ašies stabdžiais, įmanoma užtikrinti, kad vidutinis lėtėjimo pagreitis būtų bent 2,5 m/s² arba stabdymo kelias $S \leq 0,1 V + V^2 / 65$.

10. Į vieną visumą sujungtos stabdžių sistemas turinčių transporto priemonių veikimo charakteristikos nustatomos laikantis šių sąlygų:

10.1. Transporto priemonių greitis bandymo metu turi būti 40 km/val. (mopedams) arba 60 km/val. (motociklams su priekaba arba be jos bei triračiams motociklams).

10.2. Atliekant motociklą (su priekaba arba be jos) ir triračių motociklą I tipo liekamųjų stabdymo savybių nustatymo bandymą su motociklais (su priekaba arba be jos) ir triračiais motociklais, turi būti užregistruojamos nustatytos veikimo charakteristikos, t. y. stabdymo kelias, vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis bei naudota valdiklio valdymo jėga.

10.3. Bandymai turi būti atliekami su pakrauta ir nepakrauta transporto priemone.

10.4. Stabdant tik į vieną visumą sujungta stabdžių sistema turinčias transporto priemones, turi būti gaunami šie dydžiai:

Transporto priemonė	Stabdymo kelias (S) (metrais)	Atitinkamas vidutinis sukurtas lėtėjimo pagreitis (m/s ²)
Mopedai	$S \leq 0,1 V + V^2/115$	4,4
Dviračiai motociklai	$S \leq 0,1 V + V^2/132$	5,1
Motociklai su priekaba	$S \leq 0,1 V + V^2/140$	5,4
Triračiai motociklai	$S \leq 0,1 V + V^2/130$	5,0

10.5. Stabdant antru darbinio arba avarinio stabdžiu, stabdymo kelias visoms transporto priemonėms turi būti $S \leq 0,1 V + V^2/65$ ir atitikti vidutinį 2,5 m/s² lėtėjimo pagreitį.

11. Stabdant stovėjimo stabdžiu, neatsižvelgiant į tai, ar su vienu iš kitų stabdžių jis sujungtas į vieną visumą ar ne, turi būti užtikrinama, kad 18 proc. įkalnėje arba nuokalnėje stovinti pakrauta transporto priemonė išliktų nejudanti.

12. Darbinio stabdžio valdikliams valdyti turi būti taikomos šios jėgos: rankiniam valdikliui ≤ 200 N; kojiniam valdikliui ≤ 350 N (mopedams ir motociklams su priekaba arba be jos); kojiniam valdikliui ≤ 500 N (triračiams motociklams).

Stovėjimo stabdžio valdikliui valdyti (jeigu yra toks) turi būti taikomos šios jėgos: jei tai rankinis valdiklis ≤ 400 N; jei tai kojinis valdiklis ≤ 500 N.

Jei tai yra rankinio stabdžio svirtis, laikoma, kad ranka veikiamas taškas yra 50 mm atstumu nuo išorinio svirties taško.

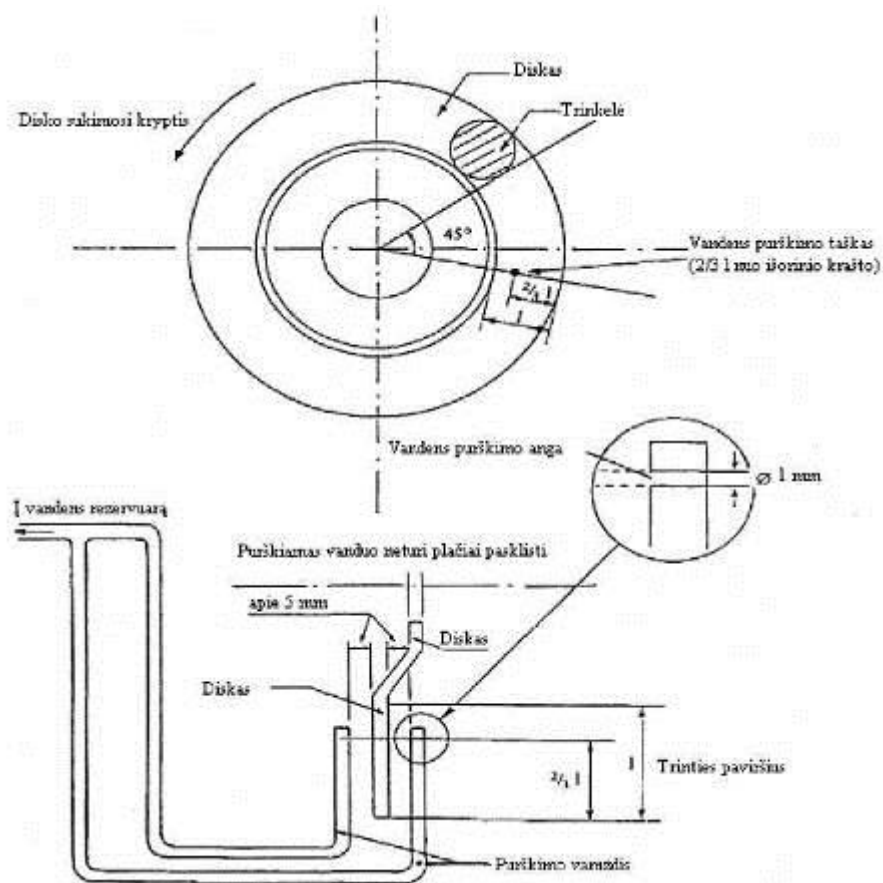
13. Šlapių stabdžių veikimo užtikrinimo charakteristikos nustatomos laikantis šių sąlygų:

13.1. Vidutinis lėtėjimo pagreitis, kuris turi būti užtikrintas stabdant šlapio(-iais) stabdžiu(-iais) po 0,5–1,0 sekundės nuo stabdžio įjungimo pradžios, turi būti bent 60 proc. (jei tai yra mopedai, kurių didžiausias greitis 25 km/val. arba mažesnis, tas dydis 40 proc.) to lėtėjimo pagreičio, kuris per tą patį laiką ir valdiklį veikiant tokia pačia jėga buvo nustatytas stabdant sausu(-ais) stabdžiu(-iais).

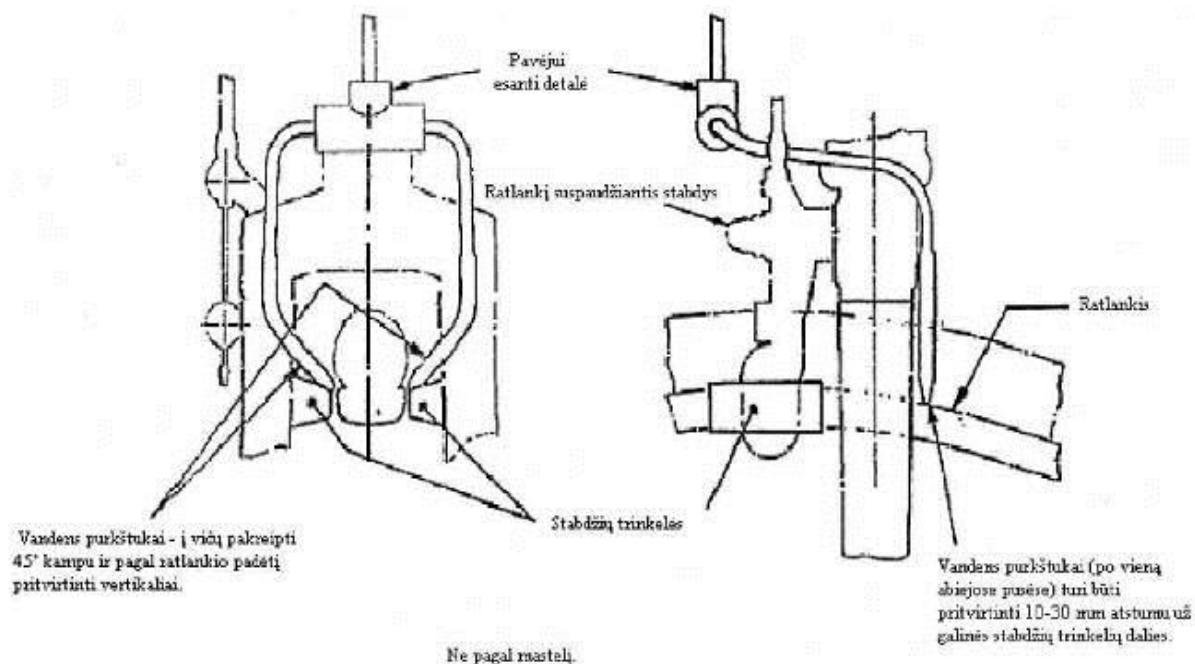
13.2. Jėga valdikliui valdyti, kuri turi būti veikama kuo staigiau, turi būti lygiavertė tai jėgai, kuri būtina siekiant, kad vidutinis lėtėjimo pagreitis būtų $2,5 \text{ m/s}^2$, kai stabdoma sausais stabdžiais.

13.3. Jokių šlapio(-ių) stabdžio(-ių) 0 tipo bandymo metu lėtėjimo pagreitis neturi viršyti 120 proc. lėtėjimo pagreičio, kuris buvo nustatytas bandymą atliekant su sausu(-ais) stabdžiais.

1 paveikslas. Vandens tiekimas diskiniams stabdžiams



2 paveikslas. Vandens tiekimas ratlankį suspaudžiantiems stabdžiams



Pastaba. Parodytas priekinis ratlankį suspaudžiamasis stabdys. Tokia pati konstrukcija sumontuota ir galiniame ratlankyje.

Papildyta priedu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, Žin., 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

DVIRAČIŲ IR TRIRAČIŲ MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ ŽENKLINIMO REIKALAVIMAI

I. GAMYKLINĖS LENTELĖS REIKALAVIMAI

1. Visos transporto priemonės turi turėti paženklintą gamyklinę lentelę. Gamyklinę lentelę transporto priemonėje tvirtina gamintojas arba jo įgaliotas atstovas.

2. Gamyklinė lentelė, kurios pavyzdys pateiktas šio priedo paveiksle, turi būti gerai pritvirtinta ir lengvai prieinamoje vietoje. Gamyklinė lentelė tvirtinama prie tos dalies, kurios transporto priemonės eksploatacijos metu paprastai keisti nereikia.

3. Gamyklinė lentelė turi būti lengvai įskaitoma ir duomenų joje negalima nutrinti.

4. Gamyklinėje lentelėje turi būti šie duomenys:

4.1. gamintojo pavadinimas;

4.2. tipo patvirtinimo žymuo, kaip nurodyta 1992 m. birželio 30 d. Tarybos direktyvos 92/61/EEB dėl dviračių arba triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo (OL 1992 L 225, p. 72–100) 8 straipsnyje;

4.3. transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN);

4.4. pastovaus garso lygis:..... dB (A)..... aps./min.

5. Po aiškiai apibrėžtu stačiakampiu, kuriame surašyta 4.1–4.4 šio priedo punktuose nurodyta informacija, arba šalia to stačiakampio (šio priedo paveikslas) gamintojas gali nurodyti papildomą informaciją.

II. TRANSPORTO PRIEMONĖS IDENTIFIKAVIMO NUMERIO REIKALAVIMAI

6. Transporto priemonės identifikavimo numeris sudarytas iš struktūrizuoto ženklų derinio, kurį transporto priemonei suteikia gamintojas. Šiuo deriniu siekiama 30 metų užtikrinti galimybę vienareikšmiškai identifikuoti transporto priemonę, naudojant vien tik gamintojo informaciją (t. y. be jokios būtinybės ieškoti bet kurios kitos informacijos). Transporto priemonės identifikavimo numeris turi atitikti šiuos reikalavimus:

6.1. Transporto priemonės identifikavimo numeris turi būti iškaltas arba įspaustas gamyklinėje lentelėje taip, kad jis nenusitrintų ir nepasikeistų, ir užrašytas ant važiuoklės arba rėmo lengvai prieinamoje vietoje dešinėje transporto priemonės pusėje.

6.2. Transporto priemonės identifikavimo numeris turi būti sudarytas iš trijų dalių:

6.2.1. Pirmoji dalis yra transporto priemonės gamintojui suteiktas kodas, kuris leidžia tą gamintoją identifikuoti. Kodą sudaro trys žymos (raidės arba skaičiai), kuriuos suteikia šalies, kurioje gamintojas turi registruotą adresą kompetentinga institucija pagal tarptautinės agentūros, veikiančios Tarptautinės standartizacijos organizacijos (ISO) leidimu, praktiką. Pirmasis žymuo nurodo geografinę zoną antrasis – toje geografinėje zonoje esančią šalį, o trečiasis – konkretų gamintoją. Jei gamintojas pagamina mažiau kaip 500 transporto priemonių per metus, trečia žyma visada turi būti pažymėta 9. Konkrečiam gamintojui identifikuoti kompetentinga institucija suteikia trečiąjį, ketvirtąjį ir penktąjį trečiosios kodo dalies ženklą.

6.2.2. Antroji dalis sudaryta iš šešių ženklų (raidės arba skaičiai), kurie apibūdina bendras transporto priemonės charakteristikas (tipas, variantas ir, jei tai mopedas, versija). Kiekviena charakteristika gali būti pažymėta keliais ženklais. Jei gamintojas nepanaudoja vieno arba daugiau tų ženklų, tuščiose vietose jis pasirinktinai įrašo raides arba skaičius.

6.2.3. Trečioji dalis sudaryta iš aštuonių ženklų, keturi paskutiniai būtinai turi būti skaičiai, o kitos dvi dalys turi leisti aiškiai identifikuoti transporto priemonę. Vietoje nepanaudotų ženklų

įrašomas 0, kad bendras ženklų skaičius atitiktų reikalavimus.

6.3. Visais atvejais, kai tai yra įmanoma, transporto priemonės identifikavimo numeris turi tilpti į vieną eilutę. Išimties tvarka ir dėl techninių priežasčių jis gali užimti dvi eilutes. Tokiais atvejais tarp trijų dalių neturi būti tarpų. Kiekvienos eilutės pradžia ir pabaiga turi būti pažymėta simboliu, kuris nėra nei arabiškas skaitmuo, nei didžioji lotyniška raidė ir kurio negalima supainioti su koku nors iš šių ženklų. Išimtis gali būti taikoma tada, kai gamyklinėje lentelėje šis numeris pateikiamas vienoje eilutėje. Taip pat leidžiama įterpti minėtą simbolį į eilutę tarp trijų kodo dalių (šio priedo 6.2.1 punktas). Tarp ženklų neturi būti tarpų.

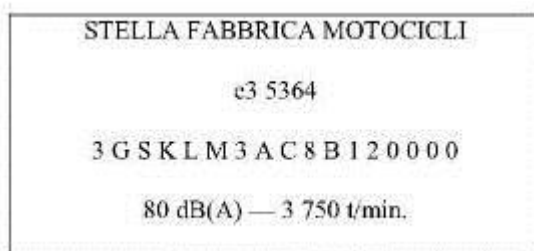
III. ŽENKLINIMO REIKALAVIMAI

7. Visiems šiame priede nurodytiems ženklinimams naudojamos lotyniškos raidės arba arabiški skaitmenys. Jei gamintojo pavadinimui, transporto priemonės identifikavimo numeriui ir šio priedo II skyriuje nurodytai informacijai žymėti naudojamos lotyniškos raidės, tuomet reikia naudoti didžiąsias lotyniškas raides.

8. Transporto priemonės identifikavimo numeryje draudžiama naudoti raides I, O ir Q, taip pat brūkšnelius, žvaigždutes ir kitus specialius ženklus.

9. Minimalus raidžių ir skaičių aukštis turi būti 4 mm, jei ženkilai rašomi tiesiai ant važiuoklės arba rėmo, ar kitose transporto priemonės lygiavertėse dalyse, arba 3 mm, jei ženkilai rašomi į gamyklinę lentelę.

Paveikslas



Šiame gamyklinės lentelės pavyzdyje nurodyta, kad transporto priemonės gamintojas yra „Stella Fabbrica Motocicli“ ir kad tipo patvirtinimas suteiktas Italijoje (e3), Nr. 5364. Transporto priemonės identifikavimo numeris (3GSKLM3AC8B120000) nurodo šią informaciją:

1. pirmoji dalis (3GS):
 - 1.1. 3 – geografinė zona (Europa);
 - 1.2. G – geografinėje zonoje esanti šalis (Vokietija);
 - 1.3. S – gamintojas „Stella Fabbrica Motocicli“;
2. antroji dalis (KLM3AC):
 - 2.1. KL – transporto priemonės tipas;
 - 2.2. M3 – variantas (transporto priemonės kėbulas);
 - 2.3. AC – versija (transporto priemonės variklis);
3. trečioji dalis (8B120000):
 - 3.1. 8B12 – transporto priemonės identifikavimas ir kitų dviejų identifikavimo numerio dalių derinys;
 - 3.2. 0000 – nepanaudotos vietos, kuriose įrašytas 0, kad bendras ženklų skaičius atitiktų nustatytus reikalavimus.
4. Pastovaus garso lygis yra 80 dB(A), kai apsisukimų skaičius yra 3 750 kartų per minutę.

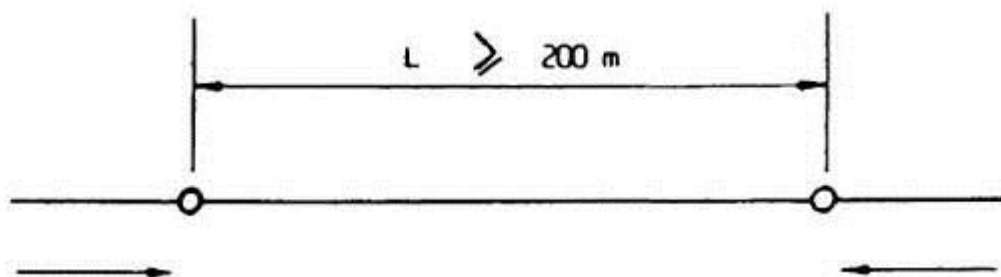
Papildyta priedu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, Žin., 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

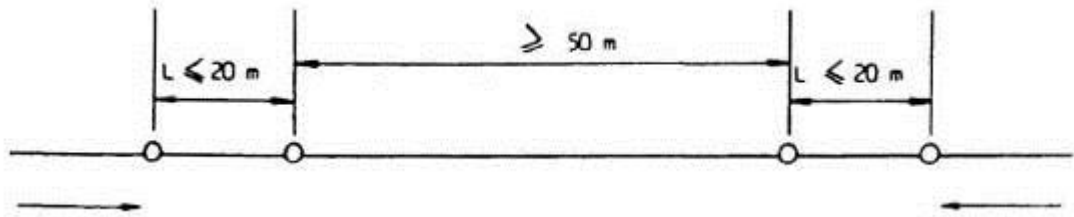
TRANSPORTO PRIEMONIŲ DIDŽIAUSIO KONSTRUKCINIO GREIČIO MATAVIMO REIKALAVIMAI

1. Transporto priemonės didžiausias konstrukcinis greitis matuojamas laikantis šiame priede nustatytų reikalavimų.
2. Transporto priemonė turi būti švari ir turi veikti tik tie priedai, kurie yra reikalingi, kad transporto priemonė galėtų būti išbandyta.
3. Kuro tiekimas ir uždegimo nustatymas, judamasis dalis tepančių tepalų klampis ir padangų slėgis turi būti tokie, kokių reikalauja gamintojas.
4. Variklis, transmisija ir padangos turi būti tinkamai eksploatuojamos, laikantis gamintojo reikalavimų.
5. Prieš atliekant bandymą visos transporto priemonės dalys turi būti termiškai stabilios būsenos, normalios darbinės temperatūros.
6. Turi būti nurodyta pateikiamos transporto priemonės eksploatavimo masė.
7. Apkrovų paskirstymas tarp ratų turi būti toks, kokį numatė gamintojas.
8. Jei tai transporto priemonė be kabinos, vairuotojo masė turi būti $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$, ūgis $1,75 \text{ m} \pm 0,05 \text{ m}$, mopedams šie leistinieji nuokrypiai sumažinami atitinkamai iki $\pm 2 \text{ kg}$ ir $\pm 0,02 \text{ m}$.
- 8.1. Vairuotojas turi dėvėti bandymui pritaikytą vientisą kostiumą ar jam lygiavertį drabužį.
- 8.2. Vairuotojas turi sėdėti vairuotojo sėdynėje, jo kojos turi būti ant pedalų ar ant pėdų atramos, o rankos ištiestos. Jei transporto priemonė pasiekia didesnę kaip 120 km/val. greitį motociklininkui sėdint, motociklininkas turi būti aprengtas taip ir sėdėti tokioje padėtyje, kaip rekomendavo gamintojas. Tačiau tokia padėtis turi leisti vairuotojui valdyti transporto priemonę ir nesikeisti per visą bandymo laiką. Šios padėties aprašymas arba vairuotojo padėties fotografijos turi būti pateiktos bandymo ataskaitoje.
9. Jei tai transporto priemonė su kabina, vairuotojo masė turi būti $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$, mopedams šis leistinasis nuokrypis sumažinamas iki $\pm 2 \text{ kg}$.
10. Bandymas turi būti atliekamas kelyje:
 - 10.1. kuris leistų didžiausiu greičiu važiuoti matuojamą atstumą, kaip numatyta šio priedo 11 punkte; greitėjimo kelias prieš matuojamą atstumą turi būti tokio pat tipo (paviršius ir išilginis profilis) ir pakankamai ilgas, kad transporto priemonė galėtų pasiekti didžiausią greitį;
 - 10.2. kuris būtų švarus, lygus, sausas, asfaltuotas ar padengtas lygiaverčiu būdu;
 - 10.3. turinčiame ne didesnę kaip 1 proc. išilginį nuolydį ir ne didesnę kaip 3 proc. posūkio laipsnį; aukščio skirtumas tarp bet kurių dviejų atstumo taškų turi būti ne didesnis kaip 1 m.
11. Galimos matuojamo atstumo konfigūracijos yra pavaizduotos šio priedo 1, 2 ir 3 paveiksluose.

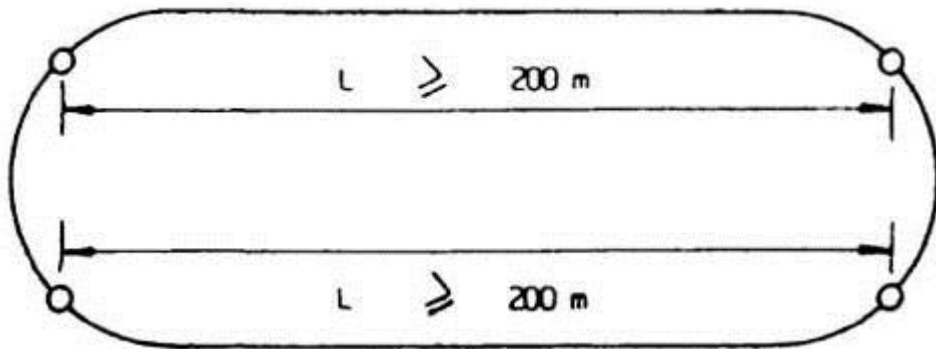
1 paveikslas. 1 tipo bandymas



2 paveikslas. 2 tipo bandymas



3 paveikslas. 3 tipo bandymas



Du matuojami atstumai L turi būti vienodo ilgio ir lygiagretūs. Jei abu matuojami atstumai yra kreivinės formos, išcentrinės jėgos veikimą turi kompensuoti posūkių profilis.

Vietoj dviejų matuojamų atstumų L , matuojamas atstumas gali atitikti žiedinio bandymo tako ilgį. Šiuo atveju mažiausias posūkių spindulys turi būti 200 m ir išcentrinės jėgos veikimą turi kompensuoti posūkių profilis.

12. Matuojamas atstumas L turi būti parinktas pagal tai, koks yra bandymo laiką t matuoti naudojamos įrangos ir metodų tikslumas, ir taip, kad tikrojo greičio dydis galėtų būti grafiškai pažymėtas ± 1 proc. tikslumu. Jei matavimo įranga yra rankinio valdymo tipo, matuojamas atstumas L turi būti ne mažesnis kaip 500 m. Jei buvo pasirinkta matuoti atstumą L pagal 2 tipo bandymą, tai norint išmatuoti laiką t , būtina naudoti elektroninę matavimo įrangą.

13. Atliekant bandymą turi būti įvykdytos šios sąlygos: atmosferos slėgis – 97 ± 10 kPa, oro temperatūra – nuo 278 K iki 308 K, santykinis drėgnumas – nuo 30 proc. iki 90 proc., vidutinis vėjo greitis, matuojamas 1 m virš žemės paviršiaus, < 3 m/s, leidžiami gūsiai < 5 m/s.

14. Bandymo metu naudojama pavara turi būti tokia, kad transporto priemonė horizontaliame kelyje galėtų pasiekti didžiausią greitį. Droselio sklendė visą laiką turi būti visiškai atidaryta, o kuro riebinimo įtaisai turi neveikti.

15. Jei tai transporto priemonė be kabinos, vairuotojai turi vairuoti būdami šio priedo 8.2 punkte nurodytoje padėtyje.

16. Transporto priemonė prie matuojamo atstumo L turi privažiuoti pastoviu greičiu. Atliekant 1 ir 2 tipo bandymus, reikia važiuoti iš eilės abiem kryptimis.

17. Bandymas viena kryptimi gali būti priimtinas atliekant 2 tipo bandymą, jei dėl trasos savybių neįmanoma pasiekti didžiausio transporto priemonės greičio abiem kryptimis. Šiuo atveju bandomasis važiavimas turi būti pakartotas penkis kartus paeiliui be pertraukos, o vėjo greičio išilginė dedamoji turi būti ne didesnė kaip 1 m/s.

18. Atliekant 3 tipo bandymą, abiem atstumais L turi būti važiuojama iš eilės viena kryptimi be pertraukos.

19. Jei matuojamas atstumas sutampa su visu trasos atstumu, viena kryptimi trasa reikia važiuoti bent du kartus. Kraštinių išmatuoto laiko dydžių skirtumas turi būti ne didesnis kaip 3 proc.

20. Atliekant bandymą turi būti naudojamas gamintojo rekomenduoti kuras ir tepalas.

21. Bendras bandymo laikas t , per kurį nuvažiuojama matuojamą atstumą L abiem

kryptimis, turi būti išmatuotas 0,7 proc. tikslumu.

22. Vidutinis greitis V (km/val.) bandymo metu yra nustatomas tokiu būdu:

$$22.1. \text{ Atliekant 1 ir 2 tipo bandymus, } V = \frac{3,6 \times 2L}{t} = \frac{7,2L}{t},$$

kai:

L = matuojamas atstumas (m);

t = bandymo laikas (s), per kurį buvo nuvažiuotas atstumas, lygus matuojamam atstumui — L (m).

22.2. Atliekant 2 tipo bandymą, važiuojant viena kryptimi, $V = V_a$,

kai:

$$V_a = \text{greitis, išmatuotas kiekvienam bandymui (km/val.)}, V_a = \frac{3,6L}{t};$$

t = laikas (s), per kurį buvo nuvažiuotas atstumas, lygus matuojamam atstumui — L (m).

$$22.3. \text{ Atliekant 3 tipo bandymą, matuojant abu atstumus } L \text{ (m), } V = \frac{3,6 \times 2L}{t} = \frac{7,2L}{t},$$

kai:

L = matuojamas atstumas (m);

t = bendras laikas (s), reikalingas nuvažiuoti atstumą, lygų dviem matuojamiems atstumams — L (m).

Matuojant atstumą, atitinkantį visą žiedinio bandymų kelio ilgį, $V = V_a \times k$,

kai:

$$V_a = \text{išmatuotas greitis (km/val.) } V_a = \frac{3,6L}{t};$$

L = matuojamas atstumas, kai važiuojama žiediniu bandymo taku, (m);

t = laikas (s), reikalingas važiuoti visą ratą;

$$t = \frac{1}{n} \times \sum_{i=1}^n t_i,$$

kai:

n = ratų skaičius;

t_i = laikas (s), per kurį važiuojamas kiekvienas ratas;

k = pataisos faktorius ($1,00 \leq k < 1,05$); šis faktorius yra specifiskas naudojamam žiediniam bandymų keliui ir yra nustatomas eksperimentiškai.

23. Vidutinis greitis turi būti matuojamas bent dviejuose paeiliui atliekamuose bandymuose.

24. Transporto priemonės didžiausias greitis išreiškiamas kilometrais per valandą, nurodant skaičių, atitinkantį dviejuose iš eilės bandymuose išmatuotų greičio dydžių, kurie neturi skirtis daugiau kaip 3 proc., aritmetinio vidurkio artimiausią sveiką skaičių. Kai šis aritmetinis vidurkis yra tiksliai tarp dviejų sveikų skaičių, jis apvalinamas iki gretimo didesnio skaičiaus. Jei transporto priemonės didžiausias greitis nėra ribojamas pagal atitinkamą direktyvos 2002/24/EB 1 straipsnio 2 ir 3 dalyse pateiktą apibrėžimą, nebūtina atlikti tipo patvirtinimo bandymo, o didžiausiu greičiu laikomas direktyvos 2002/24/EB II priede gamintojo nurodytas transporto priemonės greitis.

25. Bandymus atliekančios institucijos nustatytas didžiausias greičio dydis ir gamintojo nurodytas dydis gali skirtis ne daugiau kaip ± 5 proc.

26. Gaminių atitikties bandymo metu gautas didžiausio greičio dydis ir sudėtinės dalies tipo patvirtinimo bandymo metu gautas dydis gali skirtis ± 5 proc. Mopedų, kurių didžiausias konstrukcinis greitis yra < 30 km/val., šis dydis yra ± 10 proc.

Papildyta priedu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, Žin., 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

Į IŠORĘ IŠSIKIUŠUSIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ DALIŲ REIKALAVIMAI

I. Į IŠORĘ IŠSIKIUŠUSIŲ DVIRAČIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ DALIŲ REIKALAVIMAI

1. Visų tipų transporto priemonėse neturi būti į išorę išsikišusių dalių, kurios yra smailios, aštrios, kietos ar turinčios tokią formą, dydį, pokrypį kampą, kad avarijos atveju dėl jų padidėtų rizika su transporto priemone susidūrusiam ar jos užkliudytam asmeniui patirti kūno sužalojimų arba dėl jų sužalojimai būtų gerokai didesni. Reikalavimai netaikomi erdvei tarp priekabos ir motociklo motocikluose su priekaba.

2. Transporto priemonės turi būti konstruojamos taip, kad dalys, su kuriomis kiti eismo dalyviai gali susiliesti, atitiktų šio priedo 8–13 punktų reikalavimus.

3. Laikoma, kad visos į išorę išsikišusios dalys, kurioms taikomas šis priedas, pagamintos iš ar padengtos minkšta guma arba plastmase, kurios kietumas mažesnis negu 60 pagal Šoro A skalę, atitinka šio priedo 8–13 punktuose išdėstytus reikalavimus.

4. Mopeduose montuojamiems pedalams neprivaloma laikytis visų reikalavimų, išdėstytų šiame priede. Jei reikalavimai neatitinka nustatytų, gamintojai turi informuoti apie tai kompetentingas institucijas, gaunančias prašymą tipinės transporto priemonės į išorę išsikišusių sudėtinių dalių tipo patvirtinimui, ir tuo pačiu nurodyti priemones, kurių buvo imtasi saugumui užtikrinti.

5. Jei dviratė transporto priemonė turi tam tikrą konstrukciją ar plokštes, kurios skirtos pridengti arba iš dalies pridengti vairuotoją ar keleivius, arba pridengti transporto priemonės dalis, Inspekcija arba techninė tarnyba (laboratorija), pasikonsultavusi su transporto priemonės gamintoju, gali visai transporto priemonei ar jos daliai taikyti šio priedo reikalavimus, remdamasi problematiškiausio atvejo sąlyga.

6. Bandomoji transporto priemonė įtvirtinama išilgai tiesiosios vertikalioje padėtyje taip, kad abu ratai liestų žemę. Vairo mechanizmui niekas neturi trukdyti laisvai sukotis iki kraštinių padėčių. 50 procentų antropomorfinis manekenas arba panašių fizinių duomenų asmuo pasodinamas ant bandomosios transporto priemonės taip, kaip normaliomis sąlygomis sėdi vairuotojas. Jis turi netrukdyti laisvai judėti vairo mechanizmui.

7. Bandymų įrenginys (šio priedo 1 paveikslas) stumiamas nuo bandomosios transporto priemonės priekio iki galo ir, jeigu transporto priemonė atsitrenkia į bandomąjį įrenginį, vairas pasukamas į tokią padėtį, kurioje jis užsirakina.

Bandymų įrenginys turi likti susilietęs su transporto priemone (šio priedo 2 paveikslas). Bandymas atliekamas abiejose transporto priemonės pusėse.

Laikoma, kad transporto priemonės dalys, kurias tas įrenginys paliečia, priskiriamos 1 grupei, jeigu transporto priemonės dalys kliudo bandymo įrenginį, arba 2 grupei, jeigu transporto priemonės dalys susiduria su bandymo įrenginiu.

7.1. 1 grupės dalims taikomi šie minimalūs reikalavimai:

7.1.1. atskiri lakšto kampai turi turėti mažiausiai 3 mm suapvalinimo spindulį;

7.1.2. atskiros plokštelės briaunos turi turėti mažiausiai 0,5 mm suapvalinimo spindulį;

7.1.3. kojelių skersmuo turi būti mažiausiai 10 mm;

7.1.4. kojelių galo briaunos turi turėti mažiausiai 2 mm suapvalinimo spindulį.

7.2. 2 grupės dalims taikomi šie minimalūs reikalavimai:

7.2.1. briaunos ir kampai turi turėti mažiausiai 2 mm suapvalinimo spindulį;

7.2.2. atramos neturi būti ilgesnės negu pusė atramos skersmens, jeigu tas skersmuo mažesnis negu 20 mm;

7.2.3. briaunų suapvalinimo spindulys kojelės gale turi būti mažiausiai 2 mm, jeigu kojelės skersmuo yra ne mažesnis negu 20 mm.

8. Šio priedo 7.1 ir 7.2 punktuose nustatyti minimalūs reikalavimai netaikomi dalims, kurioms taikomi šio priedo 9–13 punktuose išdėstyti reikalavimai.

9. Viršutinės aptakaus priekinio stiklo briaunos suapvalinimo spindulys turi būti mažiausiai 2 mm, kitu atveju briauna turi būti padengta apsaugine medžiaga, kaip numatyta šio priedo 3 punkte.

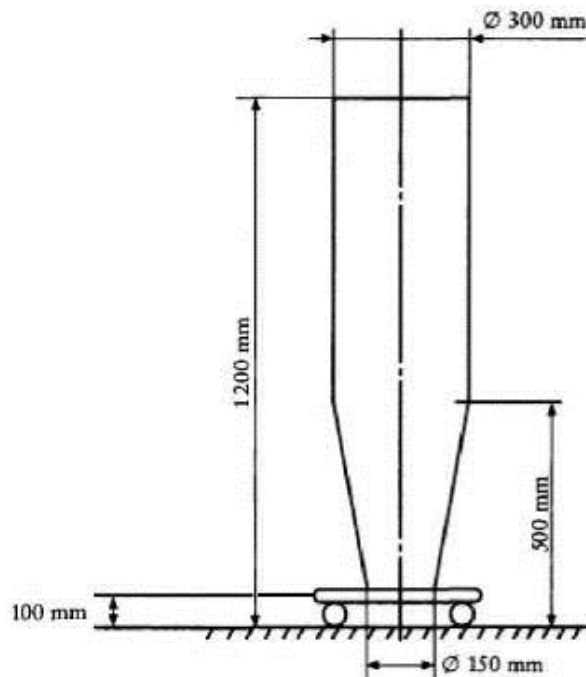
10. Sankabos ir stabdžių svirčių galai turi būti apčiuopiamai apvalūs, jų suapvalinimo spindulys turi būti ne mažesnis negu 7 mm. Šių svirčių išorinių briaunų suapvalinimo spindulys turi būti ne mažesnis negu 2 mm. Patikrinimas atliekamas, kai svirtys neįjungtos.

11. Priekinio sparno priešakinės briaunos suapvalinimo spindulys turi būti mažiausiai 2 mm.

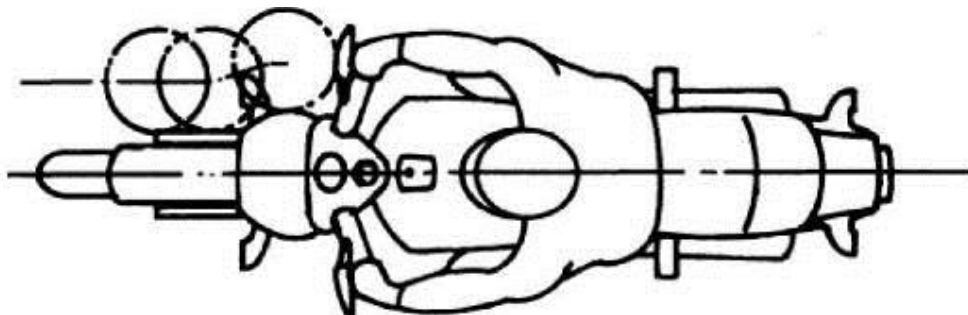
12. Bet koks degalų bako dangtelis, esantis ant viršutinio degalų bako paviršiaus ir dėl to susidūrimo atveju gali būti kliudomas vairuotojo, neturi iškilti virš pagrindo aukščiau kaip 15 mm. Bet kokia jungtis su pagrindu turi būti glotni arba juntamai sferiška. Jei 15 mm reikalavimas negali būti įvykdytas, reikia imtis kitų priemonių, pvz., įrengti apsauginį įtaisą aplink dangtelį (šio priedo 3 paveikslas).

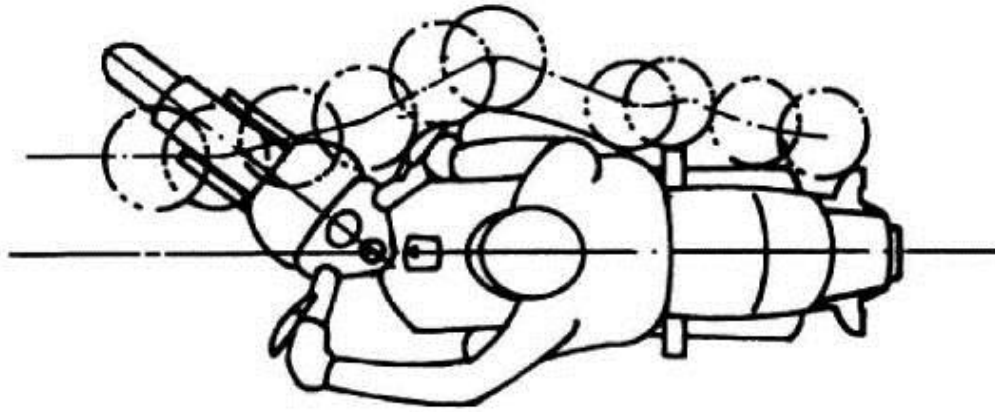
13. Uždegimo rakteliai turi turėti apsauginį dangtelį. Šis reikalavimas netaikomas suvertiniams rakteliams arba tokiems rakteliams, kurie įlenda lygiai sulig paviršiumi.

1 paveikslas. Bandymo įrenginys

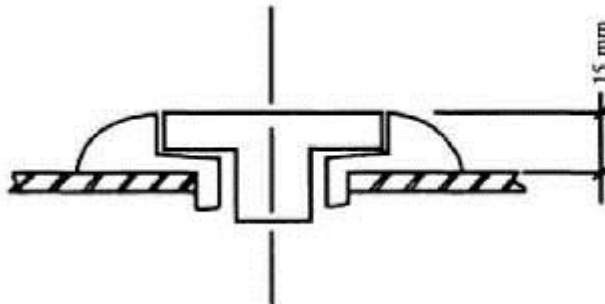


2 paveikslas. Bandymų įrenginio sąveika su transporto priemone





3 paveikslas. Apsauginis įtaisas aplink dangtelį



II. Į IŠORĘ IŠSIKIŠUSIŲ TRIRAČIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ, LENGVŲJŲ KETURRAČIŲ MOTOCIKLŲ IR KETURRAČIŲ MOTOCIKLŲ DALIŲ REIKALAVIMAI

14. 1974 m. rugsėjo 17 d. Tarybos direktyvoje 74/483/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių išorinius elementus, suderinimo (OL 1974 L 266, p. 4–13), nustatyti reikalavimai (susiję su į išorę išsikišusiomis motorinių transporto priemonių (M1 kategorija) dalimis), taikomi ir triratėms motorinėms transporto priemonėms, skirtoms vežti keleivius.

15. Atsižvelgdama į tokių transporto priemonių konstrukcijų įvairovę, Inspekcija arba techninė tarnyba (laboratorija), pasikonsultavusi su transporto priemonės gamintoju, gali visai transporto priemonei ar jos daliai taikyti šio priedo reikalavimus, remdamasi problematiškiausio atvejo sąlyga.

16. Šiame skyriuje nurodyti reikalavimai taikomi motorinėms triratėms transporto priemonėms, lengviesiems keturračiams motociklams ir keturračiams motociklams, skirtiems vežti krovinius.

17. Šio skyriaus sąlygos netaikomos toms transporto priemonės išorinio paviršiaus dalims, kurios, kai transporto priemonė nepakrauta, o kabinos durelės, langai ir angos ir t. t. uždaryti, yra kitoje vietoje negu vidinė ertmė:

17.1. kuri nepatenka į zoną; zonos viršutinė riba yra horizontali plokštuma, esanti virš žemės paviršiaus, o apatinė riba, gamintojo nuožiūra, yra arba atskaitos plokštuma, arba dugno linija;

17.2. kur jų, kai niekas nejuda, negali paliesti 100 mm skersmens rutulys;

17.3. kai apatinė ertmės riba yra atskaitos plokštuma, taip pat atsižvelgiama į žemiau atskaitos plokštumos esančias transporto priemonės dalis, patenkančias tarp dviejų vertikalių plokštumų – viena liečia išorinį transporto priemonės paviršių, o kita jai lygiagreti ir yra 80 mm toliau į transporto priemonės vidų nuo taško, kuriame atskaitos plokštuma liečia transporto priemonės kėbulą.

18. Transporto priemonės išoriniame paviršiuje neturi būti jokios į išorę išsikišusios dalies,

kuri galėtų užkabinti pėsčiuosius, dviratininkus ar motociklininkus.

19. Nė viena iš sudėtinių dalių, nurodytų šio priedo 22–40 punktuose, negali turėti jokių į išorę išsikišusių dalių, kurios yra smailios, aštrios, kietos ar turinčios tokią formą, dydį, pokrypį kampą, kad avarijos atveju dėl jų padidėtų rizika su transporto priemone susidūrusiam ar jos užkliudytam asmeniui patirti kūno sužalojimų arba dėl jų sužalojimai būtų gerokai didesni.

20. Į išorę išsikišusių dalių, kurių kietumas mažesnis negu 60 pagal Šoro A skalę, gali turėti mažesnius suapvalinimo spindulius, negu reikalaujama šio priedo 22–40 punktuose.

21. Jei, priešingai šio priedo 22–40 punktų reikalavimams, bet kurios į išorę išsikišusios dalies suapvalinimo spindulys trumpesnis negu 2,5 mm, ta į išorę išsikišusi dalis turi būti padengta apsaugine priemone, turinčia šio priedo 20 punkte nurodytas charakteristikas.

22. Dekoratyvinių dalių, prekių ženklų, firmos emblemų raidžių ir skaitmenų suapvalinimo spinduliai neturi būti mažesni negu 2,5 mm. Šis reikalavimas netaikomas sudėtinėms dalims, kurios virš gretutinio paviršiaus iškyla ne daugiau kaip 5 mm, jeigu jos neturi į išorę išsikišusios aštrios briaunos dalies.

23. Dekoratyvinės detalės, prekių ženklai, firmos emblemos raidės ir skaitmenys, virš aplinkinio paviršiaus iškylantys daugiau kaip 10 mm, turi įsispauti, atsiskirti arba atsilenkti, kai labiausiai išsikišusių jų dalių bet kuria kryptimi plokštumoje, apytikriai lygiagrečioje paviršiui, kuriame jie yra, veikia 10 dN jėga. 10 dN jėga sukelia panaudojant plokščią pramuštuvą, kurio skersmuo neviršija 50 mm. Jeigu nėra pramuštuvo, reikia naudoti lygiavertį būdą. Kai visos dekoratyvinės detalės įsispaudė, atsiskyrė ar susiglaudė, likusios dalys neturi išsikišti daugiau kaip 10 mm ar turėti kokių nors nors smailių, aštrių ar pjaunančių briaunų.

24. Priekinių žibintų išsikišančios smailumos ir apvadai leistini, jeigu jie neišsikiša daugiau kaip 30 mm nuo išorinio permatomo priekinio žibinto paviršiaus ir jeigu jų suapvalinimo spindulys niekur nėra mažesnis kaip 2,5 mm. Iš korpuso iškylantys priekiniai žibintai turi atitikti šį reikalavimą būdami abiejose padėtyse – darbinėje ir nedarbinėje. Šis reikalavimas netaikomas tiems priekiniams žibintams, kurie įmontuoti arba atitraukti į kėbulo gilumą.

25. Grotelių sudėtinės dalys turi turėti šiuos suapvalinimo spindulius:

25.1. mažiausiai 2,5 mm, jeigu atstumas tarp iš eilės einančių sudėtinių dalių didesnis negu 40 mm;

25.2. mažiausiai 1 mm, jeigu tas atstumas yra nuo 25 mm iki 40 mm;

25.3. mažiausiai 0,5 mm, jeigu tas atstumas mažesnis negu 25 mm.

26. Priekinio stiklo ir priekinių žibintų plovimo-valymo įrenginiai turi būti montuojami taip, kad valytuvo ašelę dengtų apsauginis dangtelis, kurio suapvalinimo spindulys būtų ne mažesnis kaip 2,5 mm, o minimalus plotas, ribojamas virš pjūvio, nutolusio ne daugiau kaip 6,5 mm nuo aukščiausio taško, išsikišančios dalies formos – 150 mm². ⁽¹⁾

27. Priekinio stiklo ir priekinių žibintų plovimo purkštukai turi turėti savo briaunų suapvalinimo spindulį, ne mažesnę kaip 2,5 mm. Jei jie išsikiša mažiau negu 5 mm, į išorę išsikišusios aštrios briaunos turi būti glotniai nupoliruotos. ⁽¹⁾

Pastaba. ⁽¹⁾ Visos transporto priemonės turi turėti priekinio stiklo ledo tirpdiklį ir aprasojimo šalintuvą, galinčius pašalinti ledą arba šerkšną nuo priekinio stiklo bei aprasojimą nuo priekinio stiklo vidinio paviršiaus. Šie įtaisai nereikalingi kėbulą turintiems triračiams mopedams, kurių variklio galia ne didesnė nei 4 kW, arba transporto priemonėms, kurių priekinis langas nėra pritvirtintas prie jokio pagrindo ar kitos konstrukcijos ar plokštės, kuri būtų atgal išsikišusi daugiau nei 100 mm. Šis įtaisas būtinas visoms transporto priemonėms, turinčioms stogą, kuris yra stacionariai pritvirtinamas, nuimamas arba sutraukiamas.

28. Jei sparnas yra toliausiai į priekį nuo kabinos esanti transporto priemonės dalis, jo sudedamosios dalys turi būti konstruojamos taip, kad visos standžios išorinės dalys turėtų suapvalinimo spindulį, ne mažesnę kaip 5 mm.

29. Didžiausios priekinio apsauginio įrenginio (buferio) dalys turi būti į išsikišusios į išorinį kėbulo paviršių.

30. Priekinio apsauginio įrenginio (buferio) dalys turi būti sukonstruotos taip, kad visi standūs paviršiai, išsikišę į išorę, turėtų suapvalinimo spindulį, ne mažesnę kaip 5 mm.

31. Pridėtiniai įtaisai, pvz., vilkimo kabliai ir suktuvai, neturi išsikišti toliau už buferio paviršių. Tačiau suktuvai gali išsikišti toliau už tolimiausią buferio paviršių, jeigu, kai nenaudojami, yra uždengti tinkamu dangčiu, kurio kraštų suapvalinimo spindulys ne mažesnis kaip 2,5 mm.

32. Reikalavimas, išdėstytas šio priedo 30 punkte, netaikomas sudėtinėms dalims, susijusioms su buferiais arba esančiais jų dalimi, arba į juos įmontuotiems ir neišsikišantiems daugiau kaip 5 mm. Į išorę išsikišusios briaunos mažiau kaip 5 mm turi būti glotniai nupoliruotos.

33. Mygtukai neturi išsikišti daugiau kaip 30 mm, rankenėlės ir variklio dangčio laikikliai – daugiau kaip 70 mm, visos kitos sudėtinės dalys – daugiau kaip 50 mm. Jų briaunų suapvalinimo spindulys turi būti ne mažesnis kaip 2,5 mm.

34. Jei šoninių durelių rankenėlės yra sukiojamos, jos turi atitikti vieną iš šių dviejų sąlygų:

34.1. Kai rankenėlės sukasi lygiagrečiai durelių plokštumai, iki galo nulenкта rankenėlė turi būti nukreipta atgal. Tokioje padėtyje rankenėlė turi priglusti prie durelių plokštumos ir būti įtaisyta apsauginėje išėmoje ar nišoje.

34.2. Rankenėlės, atsilenkiančios į išorę kryptimi, kuri nėra lygiagreti durelių plokštumai, neatlenktoje padėtyje turi būti įtaisytos apsauginėje išėmoje ar nišoje. Iki galo atlenкта rankenėlė turi būti nukreipta arba atgal, arba žemyn. Tačiau rankenėlės, kurios neatitinka šio reikalavimo, gali būti naudojamos, jeigu:

34.2.1. jos turi nepriklausomą grąžinimo mechanizmą;

34.2.2. jos neišsikiša daugiau kaip 15 mm, kai grąžinimo mechanizmai neveikia;

34.2.3. atlenktų rankenėlių kraštų suapvalinimo spindulys ne mažesnis kaip 2,5 mm (ši sąlyga netaikoma, jeigu visiškai atlenktos rankenėlės išsikiša ne daugiau kaip 5 mm – šiuo atveju į išorę atgręžtos dalys turi būti glotniai nupoliruotos).

34.2.4. jų laisvojo galo plotas, matuojamas ne toliau kaip 6,5 mm nuo toliausiai išsikišusio taško, ne mažesnis kaip 150 mm².

35. Šoninės oro ir lietaus sklendžių ir langų purvo kreiptuvų briaunos, kurios gali būti išsikišusios į išorę, turi turėti ne mažesnę kaip 1 mm suapvalinimo spindulį.

36. Skardos lakštų briaunų, jeigu jos padengtos apsaugine danga, suapvalinimo spindulys turi būti ne mažesnis kaip 2,5 mm arba medžiaga, kuri atitinka šio priedo 20 punkte išdėstytus reikalavimus.

37. Ratų veržlėse, stebulės gaubtuose ir apsauginėse priemonėse neturi būti jokių išsikišusių briaunų.

38. Kai transporto priemonė juda tiesia linija, nė viena rato dalis, esanti virš horizontalios plokštumos, išvestos per jų sukimosi ašį, išskyrus padangas, neturi išsikišti už kėbulo sienelės krašto virš rato vertikalios projekcijos horizontalioje plokštumoje. Tačiau, jei yra nustatyti eksploataciniai reikalavimai, apsauginės priemonės, dengiančios rato veržles ir stebulę, gali išsikišti už to krašto vertikalios projekcijos, jeigu išsikišusio paviršiaus suapvalinimo spindulys ne mažesnis negu 5 mm ir jeigu matuojant nuo kėbulo sienelės vertikalios projekcijos sudėtinė dalis neišsikiša daugiau kaip 30 mm.

39. Kai veržlės ir varžtai išsikiša už padangų (tos padangų dalies, kuri yra virš horizontalios plokštumos, išvestos per rato sukimosi ašį) išorinio paviršiaus projekcijos plokštumoje, turi būti tvirtinamas apsauginis skydas ar kitokia apsauginė priemonė, kaip numatyta šio priedo 38 punkte.

40. Atramos domkratams ir išmetimo vamzdžiui(-iams), jei tokių yra, neturi išsikišti daugiau kaip 10 mm arba už dugno linijos vertikalios projekcijos, arba už atskaitos plokštumos ir išorinio transporto priemonės paviršiaus susikirtimo linijos vertikalios projekcijos. Jei išmetimo vamzdis išsikišęs daugiau kaip 10 mm, aštrūs galai turi būti suapvalinti, o jų suapvalinimo spindulys ne mažesnis kaip 2,5 mm.

Papildyta priedu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, *Žin.*, 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

Dviračių ar triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių
16 priedas

TRIRAČIŲ MOPEDŲ, TRIRAČIŲ IR KETURRAČIŲ MOTOCIKLŲ SAUGOS DIRŽŲ TVIRTINIMO ĮTAISŲ IR SAUGOS DIRŽŲ REIKALAVIMAI

1. Saugos diržų tvirtinimo įtaisai, jei jie pritvirtinami, turi atitikti šiame priede nustatytus reikalavimus.
2. Saugos diržų tvirtinimo įtaisai turi būti pritvirtinami visose triračių mopedų, triračių, lengvųjų keturračių ir keturračių motociklų sėdynėse.
3. Trijų taškų saugos diržams tinkamos įtvirtinimo vietos turi būti įrengtos visose sėdynėse, kurios atitinka šias sąlygas:
 - 3.1. Jei sėdynė turi atlošą arba jei atrama padeda nustatyti manekeno atsilenkimo kampą ir jeigu tą atlošą galima laikyti atlošu.
 - 3.2. Jei už taško H yra šoninis arba skersinis konstrukcijos elementas, kurio aukštis didesnis negu 450 mm matuojant nuo H taško vertikaliosios plokštumos.
4. Visoms kitoms sėdynėms tinka juosmens diržų tvirtinimo įtaisai.
5. Saugos diržų tvirtinimo įtaisai nėra privalomi triračiams mopedams arba keturračiams motociklams, kurių masė be krovinio yra ne didesnė kaip 250 kg.
6. Priekinėms sėdynėms turi būti skiriami du žemutiniai ir vienas viršutinis įtvirtinimo įtaisai.
7. Šoninėms sėdynėms turi būti skiriami du žemutiniai ir vienas viršutinis įtvirtinimo įtaisai.
8. Išskyrus atverčiamąją sėdynę, kuriai įtvirtinimai nebūtini, visoms kitoms į priekį nukreiptoms sėdynėms turi būti skiriami mažiausiai du žemutiniai įtvirtinimo įtaisai.“

INSPEKCIJOS VIRŠININKAS

VIDMANTAS ŽUKAUSKAS

Papildyta priedu:

Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, Žin., 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352

Pakeitimai:

1.
Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos, Įsakymas Nr. [2B-352](#), 2006-11-30, Žin., 2006, Nr. 136-5190 (2006-12-14), i. k. 1062213ISAK002B-352
Dėl Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2006 m. balandžio 28 d. įsakymo Nr. 2B-143 "Dėl Dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių" pakeitimo
2.
Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos, Įsakymas Nr. [2B-192](#), 2007-05-18, Žin., 2007, Nr. 58-2271 (2007-05-26), i. k. 1072213ISAK002B-192
Dėl Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2006 m. balandžio 28 d. įsakymo Nr. 2B-143 "Dėl Dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių" pakeitimo
3.
Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos, Įsakymas Nr. [2B-160](#), 2010-03-26, Žin., 2010, Nr. 39-1888 (2010-04-07), i. k. 1102213ISAK002B-160

Dėl Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2006 m. balandžio 28 d. įsakymo Nr. 2B-143 "Dėl Dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tam tikrų sudėtinių dalių ir jų charakteristikų tipo patvirtinimo taisyklių" pakeitimo