Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības "Oficiālajā Vēstnesī" un ir pieejamas datubāzē "Eur-Lex". Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

►B

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) Nr. 44/2014

(2013. gada 21. novembris),

ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukcijas un vispārīgajām prasībām divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 25, 28.1.2014., 1. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►M1	Komisijas Deleģētā regula (ES) 2016/1824 (2016. gada 14. jūlijs)	L 279	1	15.10.2016.

Labota ar:

►C1	Kļūdu labojums, OV L 80, 25.3.2017., 46. lpp. (2016/1824)	

▼B

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) Nr. 44/2014

(2013. gada 21. novembris),

ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukcijas un vispārīgajām prasībām divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

I NODAĻA

PRIEKŠMETS UN DEFINĪCIJAS

1. pants

Priekšmets

1. Ar šo regulu nosaka sīki izstrādātas tehniskās prasības un testa procedūras attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukciju un vispārīgas prasības attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļu un šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 168/2013, kā arī izklāsta ANO EEK noteikumu un to grozījumu sarakstu.

2. Ar to nosaka arī tehnisko dienestu izpildes standartus un šo dienestu izvērtēšanas procedūru.

2. pants

Definīcijas

Ir piemērojamas Regulā (ES) Nr. 168/2013 noteiktās definīcijas. Papildus piemēro arī šādas definīcijas:

1) "pasākumi pret neatļautu tehnisko iejaukšanos" ir tādu tehnisko prasību un specifikāciju kopums, kuru mērķis ir, ciktāl iespējams, novērst neatļautu transportlīdzekļa spēka piedziņas pārveidošanu, kuras rezultātā var mazināties funkcionālais drošums, jo īpaši ja tiek palielināta transportlīdzekļa veiktspēja, un var rasties kaitējums videi un kura nav atļauta saskaņā ar II pielikuma nosacījumiem;

2) "ieplūdes vads" ir ieplūdes kanāla un iesūkšanas caurules kombinācija;

3) "ieplūdes kanāls" ir kanāls gaisa ieplūdei cilindrā, cilindra galvā vai karterī;

4) "iesūkšanas caurule" ir detaļa, kas savieno karburatoru vai gaisa pieplūdes kontroles sistēmu un cilindru, cilindra galvu vai karteri;

5) "ieplūdes sistēma" ir ieplūdes vada un ieplūdes klusinātāja kombinācija;

6) "izplūdes sistēma" ir izplūdes caurules, izplešanās kameras, izplūdes klusinātāja un piesārņojuma kontroles iekārtas(-u) kombinācija;

7) "speciāli darbarīki" ir darbarīki saistībā ar ierīcēm, attiecībā uz kurām nav atļauta tehniska iejaukšanās; tie ir pieejami tikai transportlīdzekļa izgatavotāja pilnvarotiem izplatītājiem, bet nav pieejami plašai sabiedrībai;

▼B

8) “aizdedzes sistēmas dzirksteļpadeve” ir visas īpašības, kas piemīt dzirkstelei, kura tiek radīta dzirksteļaizdedzes (*PI*) motorā un kuru izmanto gaisa un degvielas maisījuma aizdedzināšanai, tostarp laika grafiks, līmenis un stāvoklis;

9) “degvielas padeves sistēma” ir to sastāvdaļu kopums, kas atrodas starp degvielas uzglabāšanas ierīci un gaisa un degvielas sajaukšanas vai iesmidzināšanas ierīci(-ēm), to (tās) ieskaitot;

10) “ražošanas atbilstība” (*CoP*) ir spēja nodrošināt, ka katra izgatavoto ražojumu sērija atbilst tipa apstiprinājumā noteiktajām specifikācijas, veiktspējas un marķējuma prasībām;

11) “kvalitātes vadības sistēma” ir savstarpēji saistītu vai mijiedarbojošos elementu kopums, ko organizācijas izmanto, lai virzītu un kontrolētu kvalitātes politikas īstenošanu un kvalitātes mērķu sasniegšanu;

12) “revīzija” ir pierādījumu vākšanas process, ko izmanto, lai novērtētu, cik labi tiek piemēroti revīzijas kritēriji, kuri paredzēti kā objektīvi, taisnīgi un neatkarīgi un kuri apstrādājami sistemātiskā un dokumentētā revīzijas procesā;

13) “korektīvi pasākumi” ir problēmu risināšanas process kvalitātes vadības procesa ietvaros, arī turpmāki pasākumi, ko veic, lai novērstu neatbilstības vai nevēlamas situācijas cēloņus, un kas paredzēti, lai nepieļautu to atkārtošanos;

14) “sertifikācija” ir valsts akreditācijas struktūras apliecinājums, ka organizācija atbilst saskaņotajos standartos noteiktajām prasībām un – attiecīgā gadījumā – visām papildu prasībām, tostarp prasībām, kas noteiktas attiecīgajās nozaru shēmās, lai varētu veikt īpašas atbilstības novērtēšanas darbības;

15) “sakabes ierīce L kategorijas transportlīdzeklim” ir visas detaļas un ierīces, kuras piestiprinātas transportlīdzekļu rāmjiem, virsbūves nesošajām daļām un šasijām un ar kuru palīdzību tiek savienoti velkošie un velkamie transportlīdzekļi, tostarp fiksētās vai atkabināmās detaļas, kas paredzētas sakabes ierīču piestiprināšanai, noregulēšanai vai darbināšanai;

16) “jūgierīces lodgalva un velkošais balstenis” ir sakabes ierīce, kurā izmantots lodveida elements un kronšteins un kura uzstādīta L kategorijas transportlīdzeklim tā savienošanai ar piekabi, izmantojot savienotājgalviņu;

17) “savienotājgalviņa” ir mehāniska sakabes ierīce uz piekabju jūgstieņiem, kas paredzēta savienošanai ar L kategorijas transportlīdzekļa jūgierīces lodgalvu;

18) “sakabes punkts” ir uz velkošā transportlīdzekļa uzstādītās sakabes savienojuma centrs, kas atrodas velkošā transportlīdzekļa sakabē;

▼B

19) “sekundārā sakabe” ir savienotājs, kas galvenās sakabes ierīces atvienošanās gadījumā var nodrošināt, ka piekabe joprojām ir pievienota velkošajam transportlīdzeklim un ka notiek neliela stūrējoša iedarbība;

20) “plāksnes mala” ir tādas plāksnes ārmala, kurai kopumā ir četras skaidri identificējamas malas, ja tās forma ir plakana un taisnstūrveida, un kuras materiāla kopējais biezums nepārsniedz 10 mm;

21) “kāts” ir jebkurš izvirzījums vai detaļa, kas izskatās apaļa vai praktiski apaļa, tostarp bultskrūvju un skrūvju galvas, ar salīdzinoši nemainīgu kopējo diametru un brīvu galu, ar ko iespējama saskare;

22) “acs izmērs” ir atveru skaits uz vienu (lineāro) tīkla collu;

23) “kravas platforma” ir platforma, kas pievienota L kategorijas transportlīdzekļu konstrukcijai un paredzēta kravas pārvadāšanai;

24) “standartaprīkojums” ir tāda transportlīdzekļa pamata konfigurācija, kas aprīkots ar visiem elementiem, kuri vajadzīgi atbilstoši Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikumā minētajiem normatīvajiem aktiem, tostarp visi uzstādītie elementi, kam nav nepieciešamas nekādas papildu specifikācijas attiecībā uz konfigurāciju vai aprīkojuma līmeni;

25) “neobligātais aprīkojums” ir elementi, kas neietilpst standartaprīkojumā un par kuru uzstādīšanu transportlīdzeklī ir atbildīgs izgatavotājs;

26) “neobligātā aprīkojuma masa” ir tāda aprīkojuma masa, kuru drīkst uzstādīt transportlīdzeklī papildus standartaprīkojumam saskaņā ar izgatavotāja specifikāciju;

27) “sakabes ierīces masa” ir sakabes ierīces un to detaļu masa, kas nepieciešamas sakabes savienošanai ar transportlīdzekli;

28) “tehniski pieļaujamā maksimālā masa sakabes punktā” ir velkošā transportlīdzekļa masa, kas atbilst maksimālajai pieļaujamajai statiskajai vertikālajai slodzei uz sakabes punktu (“S” vai “U” vērtība), pamatojoties uz sakabes un velkošā transportlīdzekļa konstrukcijas raksturlielumiem;

29) “faktiskā masa” ir darba kārtībā esoša transportlīdzekļa masa, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 5. pantā, kopā ar vadītāja masu (75 kg), alternatīva dzinējspēka glabāšanas iekārtas (ja tāda ir) masu un atsevišķam transportlīdzeklim uzstādīta neobligātā aprīkojuma masu;

30) “tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa” (M) ir uz transportlīdzekli attiecinātā maksimālā masa, pamatojoties uz tā konstrukcijas raksturlielumiem un dizaina efektivitāti;

31) “tehniski pieļaujamā maksimālā vilces masa” (TM) ir maksimālā masa, ko var vilkt velkošais transportlīdzeklis;

▼B

32) “ass” ir kopējā rotācijas ass diviem vai vairākiem elektropiedziņas vai brīvi rotējošiem riteņiem, kas atrodas vienā vai vairākos segmentos, kuri izvietoti vienādā plaknē perpendikulāri transportlīdzekļa garenass līnijai;

33) “tehniski pieļaujamā maksimālā masa uz katru asi” ir masa, kas atbilst maksimālajai pieļaujamajai statiskajai vertikālajai slodzei, kuru uz ceļa virsmas rada ass riteņi un kuru nosaka, pamatojoties uz ass un transportlīdzekļa konstrukcijas raksturlielumiem un dizaina efektivitāti;

34) “lietderīgās slodzes masa” ir transportlīdzekļa tehniski pieļaujamās maksimālās pilnās masas un faktiskās masas starpība;

35) “garenplakne” ir vertikālā plakne paralēli transportlīdzeklim, kad tas brauc taisnā virzienā;

36) “emisiju kontroles sistēma” ir elektroniska motora vadības kontrolierīce un jebkādi ar emisijām saistīti komponenti izplūdes vai iztvaikošanas sistēmā, kas nodrošina ieplūdi vai saņem izplūdi no šīs kontrolierīces;

37) “nepareizas darbības indikators” (*MI*) ir redzams vai dzirdams indikators, kas skaidri informē transportlīdzekļa vadītāju nepareizu darbības gadījumā, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 21. pantā;

38) “nepareiza darbība” ir sastāvdaļas vai sistēmas defekts, kura rezultātā emisijas pārsniedz Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā norādītās *OBD* robežvērtības, vai tāda darbības režīma iedarbināšana, kas ievērojami samazina motora griezes momentu, vai *OBD* sistēmas nespēja izpildīt šīs regulas XII pielikumā noteiktās uzraudzības pamatprasības;

39) “sekundārais gaiss” ir gaiss, ko izplūdes sistēmā ievada ar sūkni vai iesūknēšanas vārstu, vai citiem līdzekļiem, kuri paredzēti izplūdes gāzes plūsmā esošā HC un CO oksidēšanas veicināšanai;

40) “motora aizdedzes izlaidums” ir degšanas traucējumi dzirksteļaizdedzes motora cilindrā dzirksteles trūkuma, vājas degvielas mērīšanas, vājas kompresijas vai citu iemeslu dēļ;

41) “I tipa tests” ir piemērojamais braukšanas cikls, ko izmanto emisiju apstiprināšanai;

42) “braukšanas cikls” ir testa cikls, kas sastāv no motora iedarbināšanas, braukšanas režīma, kurā tiek konstatēts darbības traucējums, ja tāds ir, un motora izslēgšanas;

43) “uzsildīšanas cikls” ir transportlīdzekļa darbināšana, kuras laikā dzesētāja temperatūra paaugstinās par vismaz 22 K no motora iedarbināšanas brīža līdz vismaz 343,2 K (70 °C);

44) “degvielas pielāgošana” attiecas uz automātiskiem pielāgojumiem pamata degvielas grafikā;

▼B

45) “īslaicīga degvielas pielāgošana” attiecas uz dinamiskiem vai momentāniem pielāgojumiem pamata degvielas grafikā;

46) “ilgtermiņa degvielas pielāgošana” attiecas uz daudz pakāpeniskākiem pielāgojumiem degvielas kalibrēšanas grafikā, kas kompensē transportlīdzekļa atšķirības un pakāpeniskās izmaiņas, kuras rodas laika gaitā;

47) “aprēķinātā slodzes vērtība” attiecas uz pašreizējās gaisa plūsmas rādījumu, kas dalīts ar maksimālo gaisa plūsmu, kur maksimālo gaisa plūsmu koriģē attiecībā pret augstumu, ja tas ir pieejams. Šī definīcija nodrošina bezdimensiju skaitli, kas nav attiecināms īpaši uz motoru, un sniedz dienesta speciālistam izmantojamās motora jaudas proporcijas rādījumu (ar pilnībā atvērtu droseli kā 100 %);

48) “pastāvīgo emisiju noklusējuma režīms” attiecas uz gadījumu, kad motora pārvaldes kontrolierīce pastāvīgi ieslēdzas iestatījumā, kurā nav nepieciešama pievade no bojāta komponenta vai sistēmas, ja šāds bojāts komponents vai sistēma radītu transportlīdzekļa emisiju palielināšanos līdz līmenim, kas pārsniedz ierobežojumus, kuri noteikti Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā;

49) “jaudas izvades ierīce” ir ar motoru darbināms izvades nodrošinājums, lai pievadītu enerģiju papildaprīkojumam, kas piemontēts transportlīdzeklim;

50) “piekļuve *OBD*” ir visas ar emisiju un drošumu saistītās iebūvēto diagnostikas sistēmu informācijas pieejamība, ieskaitot visus kļūdu kodus, kas nepieciešami ar funkcionālo drošumu saistīto transportlīdzekļu detaļu pārbaudei, diagnostikai, tehniskajai apkopei vai remontam, izmantojot standarta diagnostikas savienojuma sērijas saskarni saskaņā ar XII pielikuma 1. papildinājuma 3.12. punktu;

51) “neierobežota piekļuve *OBD* sistēmai” ir:

a) piekļuve, kas nav atkarīga no piekļuves koda, kuru var iegūt tikai no izgatavotāja, vai kādas līdzīgas sistēmas, vai

b) piekļuve, kas ļauj izvērtēt sagatavotos datus bez vajadzības izmantot unikālu atkodēšanas informāciju, izņemot gadījumus, kad pati informācija ir standartizēta;

52) “standartizēti dati” nozīmē, ka visa datu plūsmas informācija, ieskaitot visus izmantotos kļūdu kodus, tiek sagatavota tikai saskaņā ar nozares standartiem, kuri, ņemot vērā faktu, ka to formāts un atļautās iespējas ir skaidri definētas, nodrošina maksimālu saskaņotības līmeni L kategorijas transportlīdzekļu nozarē un kuru izmantošana ir skaidri atļauta ar šo regulu;

53) “nepilnība” attiecībā uz transportlīdzekļa *OBD* sistēmām ir situācija, kad ne vairāk kā divām pārraudzītām atsevišķām sastāvdaļām vai sistēmām ir pārejošas vai pastāvīgas darbības īpatnības, kas traucē citādi efektīvu *OBD* pārraudzību vai neatbilst visām pārējām sīki izstrādātajām prasībām attiecībā uz *OBD*;

▼B

54) “spēkiekārtas griezes momenta būtisks samazinājums” ir spēkiekārtas griezes moments, kura vērtība nepārsniedz 90 % no griezes momenta vērtības normālā darba režīmā;

55) “rakstā izveidota tīkla virsma” ir virsma, kas sastāv no formu raksta, piemēram, apļu, ovālu, rombu, taisnstūru vai kvadrātu caurumiem, kuri vienmērīgi izvietoti intervālos, kas nepārsniedz 15 mm;

56) “režģa virsma” ir virsma, kuru veido paralēli stienīši, kas izvietoti vienmērīgi un kas cits no cita atrodas ne vairāk kā 15 mm attālumā;

57) “nomināla virsma” ir teorētiski ģeometriski ideāla virsma, neņemot vērā tādus virsmas negludumus kā izvirzījumus vai ierobījumus;

58) “slīpums” ir leņķiskā novirze attiecībā pret vertikālo plakni;

59) “pircējpielāgojums” ir transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības pārveidojumi, kas veikti pēc pircēja īpaša pieprasījuma un kas ir jāapstiprina;

60) “pārņemta sistēma” ir Regulas (ES) Nr. 168/2013 3. panta 15. punktā definētā sistēma, kas jaunā tipa transportlīdzeklī ir pārņemta no vecā tipa transportlīdzekļa;

61) “balsta kāja” ir ierīce, kas ir stingri piestiprināta pie transportlīdzekļa un var noturēt transportlīdzekli stāvēšanai bez uzraudzības;

62) “vienpusējā balsta kāja” ir balsta kāja, kas, izstiepta vai pagriezta lietošanas pozīcijā, atbalsta transportlīdzekli tikai no vienas puses, atstājot abus riteņus saskarē ar zemi;

63) “centrālā balsta kāja” ir balsta kāja, kas, pagriezta lietošanas pozīcijā, atbalsta transportlīdzekli, nodrošinot vienu vai vairākas saskares vietas starp transportlīdzekli un zemi abās transportlīdzekļa gareniskās vidusplaknes pusēs;

64) “šķērsslīpums” ir procentuāli izteikts faktiskās atbalsta virsmas sānu slīpums, kur līnija, ko veido transportlīdzekļa gareniskās vidusplaknes un atbalsta virsmas krustojums, ir perpendikulāra maksimālā slīpuma līnijai;

65) “gareniskais slīpums” ir procentuāli izteikts faktiskās atbalsta virsmas slīpums, kad transportlīdzekļa gareniskā vidusplakne ir paralēli maksimālā slīpuma līnijai un tādējādi atbilst tai;

66) “lietošanas pozīcija” attiecībā uz balsta kāju ir stāvoklis, kad tā ir izvilkta vai atvērta un novietota transportlīdzekļa stāvēšanas pozīcijā;

67) “nelietošanas pozīcija” attiecībā uz balsta kāju ir stāvoklis, kad tā ir ievilkta vai aizvērta un novietota transportlīdzekļa pārvietošanai paredzētajā pozīcijā.

▼B

II NODAĻA

IZGATAVOTĀJU PIENĀKUMI ATTIECĪBĀ UZ TRANSPORTLĪDZEKĻU KONSTRUKCIJU

3. pants

Uzstādīšanas un demonstrēšanas prasības saistībā ar transportlīdzekļu konstrukciju

1. Lai izpildītu transportlīdzekļu konstrukcijas prasības, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 18. pantā un II pielikumā, izgatavotāji L kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, kas ietekmē funkcionālo drošumu un vides aizsardzību un kas ir konstruētas, izgatavotas un samontētas tā, lai transportlīdzeklis, kas tiek izmantots normālā režīmā un uzturēts saskaņā ar izgatavotāja norādījumiem, atbilstu sīki izstrādātām tehniskajām prasībām un testēšanas procedūrām.

2. Saskaņā ar 6.–20. pantu izgatavotāji, izmantojot fiziskās demonstrēšanas testēšanu, pierāda apstiprinātājiestādei, ka tirgū pieejamie L kategorijas transportlīdzekļi, kas reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Savienībā, atbilst Regulas (ES) Nr. 168/2013 III nodaļā paredzētajām transportlīdzekļu konstrukcijas prasībām un sīki izstrādātām tehniskajām prasībām un testa procedūrām, kas noteiktas šīs regulas 6.–20. pantā.

3. ►M1 ►C1 Detaļu un aprīkojuma izgatavotāji ◄ ◄ nodrošina, ka rezerves detaļas un aprīkojums, kas tiek darīts pieejams tirgū vai nodots ekspluatācijā Savienībā, atbilst attiecīgajām Regulas (ES) Nr. 168/2013 prasībām, kā noteikts šajā regulā minētajās sīki izstrādātajās tehniskajās prasībās un testa procedūrās. Apstiprināts L kategorijas transportlīdzeklis, kas aprīkots ar šādu rezerves detaļu vai aprīkojumu, atbilst tām pašām testa prasībām un veiktspējas robežvērtībām kā transportlīdzeklis, kas aprīkots ar oriģinālo detaļu vai aprīkojumu, kurš atbilst noturīguma prasībām, tostarp tām, kas paredzētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 22. panta 2. punktā un 23. un 24. pantā.

4. Izgatavotāji arī nodrošina, ka tiek ievērotas tipa apstiprināšanas procedūras ražošanas atbilstības pārbaudei attiecībā uz sīki izstrādātajām transportlīdzekļu konstrukcijas prasībām, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 168/2013 33. pantā, un šajā regulā paredzētajām sīki izstrādātajām tehniskajām prasībām.

5. Attiecīgā gadījumā izgatavotāji iesniedz apstiprinātājiestādei to pasākumu aprakstu, kas veikti, lai novērstu manipulācijas ar spēka piedziņas pārvaldības sistēmu, ieskaitot emisijas un funkcionālā drošuma kontroles datorus.

4. pants

ANO EEK noteikumu piemērošana

1. Tipa apstiprināšanai ir piemērojami ANO EEK noteikumi un to grozījumi, kā paredzēts šīs regulas I pielikumā.

▼B

2. Transportlīdzekļi, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 25 km/h vai mazāks, atbilst visām attiecīgajām prasībām, kas paredzētas ANO EEK noteikumos, kuri attiecināmi uz transportlīdzekļiem ar maksimālo projektēto ātrumu lielāku par 25 km/h.

3. Atsauces uz transportlīdzekļu kategorijām L_1, L_2, L_3, L_4, L_5, L_6 un L_7 ANO EEK noteikumos saprot kā atsauces attiecīgi uz šajā regulā paredzētajām transportlīdzekļu kategorijām L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e un L7e, tostarp visām apakškategorijām.

5. pants

Transportlīdzekļu konstrukcijas prasību un testa procedūru tehniskās specifikācijas

1. Transportlīdzekļu konstrukcijas testa procedūras veic saskaņā ar šajā regulā noteiktajām testa prasībām.

2. Testa procedūras veic vai tajās piedalās apstiprinātājiestāde, vai arī tās veic tehniskais dienests, ja to atļauj apstiprinātājiestāde.

3. Par mērījumu metodēm un testa rezultātiem apstiprinātājiestādei ziņo testa ziņojuma formā, kas noteikta atbilstoši Regulas (ES) Nr. 168/2013 32. panta 1. punktam.

6. pants

Prasības, kas attiecas uz spēka piedziņas manipulāciju novēršanas pasākumiem (pasākumiem pret neatļautu tehnisko iejaukšanos)

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz spēka piedziņas manipulāciju novēršanas pasākumiem (pasākumiem pret neatļautu tehnisko iejaukšanos) un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 1. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

7. pants

Prasības, kas jāievēro, veicot tipa apstiprināšanas procedūrās paredzētos pasākumus

Testa procedūras un prasības, kas jāievēro, veicot tipa apstiprināšanas procedūrās paredzētos pasākumus, un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 2. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas III pielikumu.

8. pants

Prasības, kas attiecas uz ražošanas atbilstību

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz ražošanas atbilstību un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 3. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas IV pielikumu.

▼B

9. pants

Prasības, kas attiecas uz sakabes ierīcēm un to stiprinājumiem

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz sakabes ierīcēm un to stiprinājumiem un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 4. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas V pielikumu.

10. pants

Prasības, kas attiecas uz ierīcēm, lai novērstu neatļautu lietošanu

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz ierīcēm, lai novērstu neatļautu lietošanu, un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 5. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas VI pielikumu.

11. pants

Prasības, kas attiecas uz elektromagnētisko savietojamību

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz elektromagnētisko savietojamību (EMS) un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 6. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas VII pielikumu.

12. pants

Prasības, kas attiecas uz ārējiem izvirzījumiem

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz ārējiem izvirzījumiem un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 7. punktā), veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas VIII pielikumu.

13. pants

Prasības, kas attiecas uz degvielas tvertni

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz degvielas tvertnēm un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 8. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas IX pielikumu.

14. pants

Prasības, kas attiecas uz kravas platformām

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz kravas platformām un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 9. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas X pielikumu.

▼B

15. pants

Prasības, kas attiecas uz masām un gabarītiem

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz masām un gabarītiem un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 10. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas XI pielikumu.

16. pants

Prasības, kas attiecas uz funkcionālajām iebūvētām diagnostikas sistēmām

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz funkcionālajām iebūvētām diagnostikas sistēmām un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 11. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas XII pielikumu.

17. pants

Prasības, kas attiecas uz pasažieru rokturiem un kāju paliktņiem

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz pasažieru rokturiem un kāju paliktņiem un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 12. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas XIII pielikumu.

18. pants

Prasības, kas attiecas uz reģistrācijas numura zīmes vietu

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz reģistrācijas numura zīmes vietu un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 13. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas XIV pielikumu.

19. pants

Prasības, kas attiecas uz piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 14. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas XV pielikumu.

20. pants

Prasības, kas attiecas uz balsta kājām

Testa procedūras un prasības, kas attiecas uz balsta kājām un kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 15. punktā, veic un pārbauda saskaņā ar šīs regulas XVI pielikumu.

▼B

III NODAĻA

PIENĀKUMI UN PRASĪBAS, KAS ATTIECAS UZ TEHNISKAJIEM DIENESTIEM

21. pants

Tehnisko dienestu izpildes standarti un izvērtēšana

Tehniskajiem dienestiem jāievēro izpildes standarti un to izvērtēšanas procedūra, kas minēta Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 16. punktā un ko pārbauda saskaņā ar šīs regulas XVII pielikumu.

22. pants

Atļauja veikt paštestēšanu

Attiecībā uz paštestēšanu, ko veic Regulas (ES) Nr. 168/2013 64. panta 1. punktā minētie iekšējie tehniskie dienesti, šādus testus veic tikai tad, ja tie atļauti šīs regulas III pielikumā.

IV NODAĻA

DALĪBVALSTU PIENĀKUMI

23. pants

Transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprinājums

Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 18., 25. un 33. pantu un sākot no datumiem, kas noteikti Regulas (ES) Nr. 168/2013 IV pielikumā, valstu iestādes atbilstības sertifikātus Regulas (ES) Nr. 168/2013 43. panta 1. punkta mērķiem uzskata par spēkā neesošiem, ja jauni transportlīdzekļi neatbilst Regulai (ES) Nr. 168/2013 un šai regulai, un, pamatojoties uz apsvērumiem, kas saistīti ar emisijām, degvielas vai enerģijas patēriņu vai piemērojamajām funkcionālā drošuma vai transportlīdzekļa konstrukcijas prasībām, aizliedz šādu transportlīdzekļu laišanu tirgū, reģistrēšanu vai nodošana ekspluatācijā.

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

24. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2016. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

▼B

PIELIKUMU SARAKSTS

Pielikuma numurs	Pielikuma virsraksts
C1. Transportlīdzekļu konstrukcijas un vispārīgās tipa apstiprināšanas prasības	
I	Obligāti piemērojamo ANO EEK noteikumu saraksts
II	Prasības, kas attiecas uz spēka piedziņas manipulāciju novēršanas pasākumiem (pasākumiem pret neatļautu tehnisko iejaukšanos)
III	Prasības, kas jāievēro, veicot tipa apstiprināšanas procedūrās paredzētos pasākumus
IV	Prasības, kas attiecas uz ražošanas atbilstību
V	Prasības, kas attiecas uz sakabes ierīcēm un to stiprinājumiem
VI	Prasības, kas attiecas uz ierīcēm, lai novērstu neatļautu lietošanu
VII	Prasības, kas attiecas uz elektromagnētisko savietojamību (EMS)
VIII	Prasības, kas attiecas uz ārējiem izvirzījumiem
IX	Prasības, kas attiecas uz degvielas tvertni
X	Prasības, kas attiecas uz kravas platformām
XI	Prasības, kas attiecas uz masu un gabarītiem
XII	Prasības, kas attiecas uz iebūvēto diagnostikas sistēmu (*OBD*) funkcionalitāti
XIII	Prasības, kas attiecas uz pasažieru rokturiem un kāju paliktņiem
XIV	Prasības, kas attiecas uz reģistrācijas numura zīmes vietu
XV	Prasības, kas attiecas uz piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai
XVI	Prasības, kas attiecas uz balsta kājām
C2. Tehnisko dienestu prasības	
XVII	Tehnisko dienestu izpildes standarti un izvērtēšana

▼**M1**

I PIELIKUMS

Obligāti piemērojamo ANO EEK noteikumu saraksts

ANO EEK noteikumu Nr.	Tēma	Grozījumu sērija	OV atsauce	Piemērojamība
10	Elektromagnētiskā savietojamība (EMS)	04. grozījumu sērijas 1. papildinājums	OV L 254, 20.9.2012., 1. lpp.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e un L7e
62	Aizsardzība pret neatļautu lietošanu	00. grozījumu sērijas 2. papildinājums	OV L 89, 27.3.2013., 37. lpp.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e un L7e

Paskaidrojums. Tas, ka sastāvdaļa ir iekļauta šajā sarakstā, nenozīmē, ka tās uzstādīšana ir obligāta. Taču noteiktām sastāvdaļām obligātās uzstādīšanas prasības ir paredzētas citos šīs regulas pielikumos.

▼B

II PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz spēka piedziņas manipulāciju novēršanas pasākumiem (pasākumiem pret neatļautu tehnisko iejaukšanos)

1. **Mērķis un darbības joma**

1.1. Spēka piedziņas manipulāciju novēršanas pasākumi (pasākumi pret neatļautu tehnisko iejaukšanos) ir vērsti uz to, lai atturētu no tādu transportlīdzekļa spēka piedziņas izmaiņu veikšanas, kam ir negatīva ietekme uz funkcionālo drošumu un/vai vidi.

1.2. Šādi pasākumi ietver īpašas prasības par transportlīdzekļu marķējumiem – attiecībā uz maksimālo jaudu, maksimālo projektēto transportlīdzekļa ātrumu un stacionāro skaņas līmeni – obligātajā plāksnītē, kas minēta Regulas (ES) Nr. 168/2013 39. panta 1. punktā. Īpašais to oriģinālo un neoriģinālo sastāvdaļu, atsevišķu tehnisku vienību, detaļu un aprīkojuma marķējums, kas ietekmē ekoloģiskos raksturlielumus, spēkiekārtu veiktspēju un funkcionālo drošumu, atbilst Regulas (ES) Nr. 168/2013 39. panta 2. un 3. punkta prasībām, lai tiesībaizsardzības iestādes varētu pārbaudīt, vai lietošanā esošam transportlīdzeklim uzstādītās detaļas un aprīkojums ir atbilstošs apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam.

1.3. Darbības joma

Visi L kategorijas transportlīdzekļi, kas minēti Regulas (ES) Nr. 168/2013 2. pantā, izņemot L3e-A3, L4e-A3 un L5e (apakš-)kategoriju.

2. **Vispārīgās prasības**

2.1. Izgatavotājs gādā, lai apstiprinātājiestādei un tehniskajam dienestam būtu nodrošināta vajadzīgā informācija un – attiecīgā gadījumā – vajadzīgie transportlīdzekļi, spēkiekārtas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, lai tie varētu pārbaudīt, vai ir izpildītas šā pielikuma prasības.

2.2. Izgatavotājs tipa apstiprinājuma pieteikumā apliecina apņemšanos netirgot savstarpēji aizvietojamas sastāvdaļas, ar kurām varētu palielināt spēkiekārtas veiktspēju, kas piemērojama attiecīgajai (apakš-)kategorijai.

2.3. Neidentisku detaļu savstarpēja aizvietojamība starp apstiprinātiem transportlīdzekļu tipiem:

2.3.1. turpmāk norādīto detaļu savstarpēja aizvietojamība atsevišķi vai kombinētā veidā nepalielina spēkiekārtas veiktspēju tā, ka tā pārsniedz vērtības, kuras izmērītas un paziņotas tipa apstiprināšanas laikā; tas nozīmē, ka jebkurā gadījumā attiecīgās kategorijas maksimālajam projektētajam transportlīdzekļa ātrumam un/vai motora maksimālajai nepārtrauktajai nominālajai un/vai lietderīgajai jaudai ir jābūt ražošanas atbilstības robežās, kas noteiktas IV pielikuma 4.1.4. punktā:

2.3.1.1. transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar divtaktu motoru: ►**M1** cilindrs, virzulis ◄, karburators vai degvielas inžektors(-i), iesūkšanas caurule, izplūdes sistēma;

2.3.1.2. transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar četrtaktu motoru: cilindra galva, izciļņu vārpsta, ►**M1** cilindrs, virzulis ◄, karburators vai degvielas inžektors(-i), iesūkšanas caurule, izplūdes sistēmas.

▼B

2.4. Nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt attiecīgās (apakš-)kategorijas maksimālo projektēto transportlīdzekļa ātrumu un/vai maksimālo nepārtraukto nominālo un/vai lietderīgo motora jaudu, kas noteikta Regulas (ES) Nr. 168/2013 I pielikumā; tas nozīmē, ka jebkurā gadījumā transportlīdzekļa spēkiekārtas veiktspējai jābūt ražošanas atbilstības robežās, kas noteiktas IV pielikuma 4.1.4. punktā.

2.5. Ķēžu vai zobsiksnu gadījumā zobu skaitu norāda uz zobstieņiem.

2.6. Izgatavotājs apliecina, ka izgatavotāja veicināti turpmāk norādīto raksturlielumu pārveidojumi nepalielinās spēkiekārtas veiktspēju tā, ka tā pārsniegs IV pielikuma 4.1.4. punktā noteiktās ražošanas atbilstības robežas: aizdedzes sistēmas dzirksteļpadeve, ja piemērojams, degvielas padeves un piegādes sistēma, gaisa ieplūdes sistēma, tostarp gaisa filtrs(-i) (pārveidošana vai noņemšana), spēkiekārtas baterijas konfigurācija vai elektroenerģijas padeve elektromotoram(-iem), ja piemērojams, transmisija un vadības bloks(-i), kas kontrolē transportlīdzekļa spēka piedziņu.

2.7. Ja aizdedzes laiks ir regulējams, spēkiekārtas veiktspēju mēra ar aizdedzes apsteidzi, kas iestatīta ± 5° robežās no vērtības, pie kuras tiek sasniegta maksimālā motora jauda.

2.8. Izgatavotājs nodrošina, ka apstiprinātais transportlīdzeklis atbilst turpmāk uzskaitītajiem noteikumiem par elektronisko sistēmu drošību, kas ierobežo transportlīdzekļa ekoloģiskos raksturlielumus un spēkiekārtas veiktspēju.

2.8.1. Attiecībā uz transportlīdzekli, kurš aprīkots ar elektrisku(-ām)/elektronisku(-ām) ierīci(-ēm), kas ierobežo tā spēkiekārtas veiktspēju, transportlīdzekļa izgatavotājs iesniedz testēšanas iestādēm datus un pierādījumus, kas apliecina, ka ierīces vai tās vadojuma sistēmas pārveidošana vai atvienošana nepalielinās veiktspēju.

2.8.2. Ikvienā transportlīdzeklī, kas aprīkots ar elektronisko vadību, iekļauj elementus, kas neļauj veikt pārveidojumus, izņemot gadījumus, kad to atļauj izgatavotājs. Izgatavotājs atļauj pārveidojumus, kas vajadzīgi transportlīdzekļa diagnostikai, tehniskajai apkopei, pārbaudei, modernizēšanai vai remontam.

2.8.3. Visi atkārtoti ieprogrammējamie datorizētie kodi vai darbības parametri ir noturīgi pret manipulācijām un nodrošina vismaz tikpat augstu aizsardzības līmeni, kāds paredzēts ISO 15031-7:2001, ar nosacījumu, ka drošības informācijas apmaiņu veic, izmantojot protokolus un standartizētu diagnostikas savienojumu, kas paredzēts XII pielikuma 1. papildinājumā.

2.8.4. Lai novērstu spēkiekārtas veiktspējas palielināšanu, ar datoru kodētajiem spēkiekārtas darbības parametriem jābūt tādiem, ka tos nevar nomainīt, neizmantojot speciālus darbarīkus un procedūras, piemēram, jāizmanto pielodēti vai iespausti datora komponenti, aizplombēti vai aizlodēti datoru korpusi.

2.8.5. Jebkuriem noņemamiem kalibrēšanas atmiņas čipiem ir jābūt iespraustiem, ietvertiem aizplombētā tvertnē vai aizsargātiem ar elektroniskiem algoritmiem, un tie nedrīkst būt maināmi, ja neizmanto speciālus darbarīkus un procedūras.

▼B

2.8.6. Izgatavotājiem, kas izmanto programmējamas datora kodu sistēmas (piem., elektriski pārprogrammējamās lasāmatmiņas iekārtas ar dzēšanu, *EEPROM*), jānovērš neatļauta pārprogrammēšana. Tiem jāiekļauj uzlabotas stratēģijas aizsardzībai pret manipulācijām un ieraksta aizsardzības īpašības, kam nepieciešama elektroniska piekļuve izgatavotāja uzturētam datoram ārpus uzņēmuma un kam var arī piekļūt neatkarīgi operatori, izmantojot XV pielikumā paredzēto aizsardzību. Metodes, kas ļauj sasniegt pietiekamu līmeni aizsardzībai pret manipulācijām, piemēram, sēklas un atslēgas drošības piekļuvi atbilstoši protokolam *Keyword 2000*, apstiprina apstiprinātājiestāde.

2.8.7. Uzglabātos iebūvētos diagnostikas traucējumu kodus (*DTC*) spēka piedziņas vai motora vadības blokā(-os) nevar dzēst, atvienojot iebūvēto datoru no transportlīdzekļa barošanas avota vai ja notiek transportlīdzekļa akumulatora vai zemējuma atvienošana vai atteice.

3. **Īpašas papildprasības attiecībā uz L1e, L2e un L6e (apakš-)kategorijas transportlīdzekļiem**

3.1. Pieļaujamā pielaide attiecībā uz L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļu maksimālā ātruma un/vai jaudas ierobežojumu ir ± 5 % no maksimālā projektētā transportlīdzekļa ātruma un/vai lietderīgās un/vai nepārtrauktās nominālās jaudas klasifikācijas kritērijiem, kas minēti Regulas (ES) Nr. 168/2013 I pielikumā.

3.2. Prasības L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar iekšdedzes motoru

3.2.1. Ieplūdes sistēma

3.2.1.1. Katru iesūkšanas cauruli nostiprina ar cirpes skrūvēm vai skrūvēm, kuras var atskrūvēt tikai ar speciāliem darbarīkiem. Cauruļu iekšpusē atrodas norobežots segments, kas norādīts ārpusē; tajā vietā siena ir plānāka par 4 mm vai 5 mm, ja tā veidota no elastīga materiāla, piemēram, gumijas.

3.2.1.2. Jebkura iedarbība uz caurulēm nolūkā pārveidot norobežoto segmentu izraisa cauruļu sabojāšanu, vai motora pilnīgu un pastāvīgu nepareizu darbību, līdz tiek atjaunots to apstiprinātais stāvoklis.

▼M1

3.2.1.3. Uz caurulēm ir salasāms marķējums, kurā norādīta transportlīdzekļa (apakš)kategorija, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 2. un 4. pantā un I pielikumā.

▼B

3.2.2. Motors

3.2.2.1. Ja motors ir aprīkots ar pārplūdes vārstu(-iem), to(tos) nostiprina ar cirpes skrūvēm, kas novērš tā balsta otrreizēju izmantošanu, vai skrūvēm, ko var atskrūvēt tikai ar speciāliem darbarīkiem.

3.2.2.2. Pēc uzstādīšanas maksimālais cilindra galvas starplikas, ja tāda ir, biezums nepārsniedz 1,3 mm.

3.2.2.3. Virzulis divtaktu motoriem.

Kad virzulis atrodas augstākajā maiņas punktā, tas nedrīkst aizsegt ieplūdes atveri. Šī prasība neattiecas uz tām pārneses/izpūšanas atveru daļām, kas sakrīt ar ieplūdes atveri tiem transportlīdzekļiem, kā motors ir aprīkots ar indukcijas sistēmu, kurā iebūvēts pārplūdes vārsts(-i).

▼B

3.2.2.4. Divtaktu motoriem virzuļa pagriešana pa 180° nedrīkst palielināt motora veiktspēju.

▼M1

3.2.2.5. Divtaktu motoriem pēc uzstādīšanas maksimālais starplikas, ja tāda ir, biezums starp cilindru un karteri nepārsniedz 0,5 mm.

▼B

3.2.3. Izplūdes sistēma

3.2.3.1. Nav atļauti mākslīgi ierobežojumi izplūdes sistēmā. Par mākslīgiem ierobežojumiem neuzskata četrtaktu motora vārstu virzītājus.

3.2.3.2. Rezonatora caurulītes noņemšana, ja tāda ir uzstādīta, nedrīkst palielināt spēkiekārtas veiktspēju.

3.2.3.3. Izplūdes sistēmas detaļa(-as) klusinātāja(-u) iekšpusē, kas nosaka izplūdes caurules faktisko garumu, ir piestiprināta(-as) pie klusinātāja(-iem) vai izplešanās kameras(-ām) tā, lai to(-ās) nevarētu noņemt.

▼M1

3.3. Bezpakāpju variators (*CVT*)

3.3.1. *CVT* pārsegiem, ja tādi pieejami, jābūt piestiprinātiem ar vismaz divām cirpes skrūvēm vai nomontējamiem tikai ar speciāliem darbarīkiem.

3.3.2. *CVT* mehānismam, kas paredzēts, lai ierobežotu piedziņas pārnesumskaitli, ierobežojot faktisko attālumu starp diviem diskiem, jābūt pilnībā integrētam vienā vai abos diskos tā, ka nav iespējams mainīt faktisko attālumu, pārsniedzot robežvērtību, kā rezultātā maksimālais transportlīdzekļa ātrums palielinās par vairāk nekā 10 % no šā maksimālā pieļaujamā transportlīdzekļa ātruma, nesabojājot disku sistēmu. Ja izgatavotājs izmanto *CVT* savstarpēji aizvietojamus starpliku gredzenus, lai koriģētu maksimālo transportlīdzekļa ātrumu, tad, pilnīgi noņemot šos gredzenus, transportlīdzekļa maksimālais ātrums nepalielinās par vairāk kā 10 %.

———————

4. **Īpašas papildprasības attiecībā uz L3e-A1 un L4e-A1 (apakš)kategoriju**

4.1. L3e-A1 un L4e-A1 apakškategorijas transportlīdzekļi atbilst 4.2. līdz 4.2.3. punkta prasībām vai 4.3., 4.3.1. un 4.3.2. punkta prasībām, vai 4.4., 4.4.1. un 4.4.2. punkta prasībām un 4.5., 4.6. un 4.7. punkta prasībām. Papildus tie atbilst 3.2.2.1., 3.2.2.3., 3.2.2.4., 3.2.2.5., 3.2.3.1. un 3.2.3.3. punkta prasībām.

4.2. Ieplūdes vadā jābūt nenoņemamai uzmavai. Ja šāda uzmava atrodas iesūkšanas caurulē, tad caurule jāpiestiprina pie motora bloka ar cirpes skrūvēm vai skrūvēm, kuras var atskrūvēt tikai ar speciāliem darbarīkiem.

4.2.1. Uzmavas minimālā cietība ir 60 HRC. Norobežotajā segmentā tās biezums nepārsniedz 4 mm.

4.2.2. Jebkura iedarbība uz uzmavu nolūkā to noņemt vai pārveidot izraisa uzmavas un tās balsta sabojāšanu, vai motora pilnīgu un pastāvīgu darbības atteici, līdz tiek atjaunots tās apstiprinātais stāvoklis.

▼M1

4.2.3. Uz uzmavas virsmas vai tās tuvumā ir salasāms marķējums ar norādi uz transportlīdzekļa (apakš)kategoriju, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 2. un 4. pantā un I pielikumā.

_____

4.3. Katru iesūkšanas cauruli nostiprina ar cirpes skrūvēm vai skrūvēm, kuras var atskrūvēt tikai ar speciāliem darbarīkiem. Cauruļu iekšpusē atrodas ierobežots segments, kas norādīts ārpusē; tajā vietā sienas biezums ir mazāks par 4 mm vai 5 mm, ja tā veidota no elastīga materiāla, piemēram, gumijas.

4.3.1. Jebkura iedarbība uz caurulēm nolūkā pārveidot ierobežoto segmentu izraisa cauruļu sabojāšanu vai pilnīgu un pastāvīgu motora darbības atteici, līdz tiek atjaunots to apstiprinātais stāvoklis.

4.3.2. Uz caurulēm ir salasāms marķējums, kurā norādīta transportlīdzekļa (apakš)kategorija, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 2. un 4. pantā un I pielikumā.

4.4. Ieplūdes vada daļā, kas atrodas cilindra galvā, ir norobežots segments. Visā ieplūdes kanālā nedrīkst būt vairāk norobežots segments (izņemot vārsta ligzdas segmentu).

4.4.1. Jebkura iedarbība uz vadu nolūkā pārveidot norobežoto segmentu izraisa caurules sabojāšanu, vai pilnīgu un pastāvīgu motora darbības atteici, līdz tiek atjaunots tā apstiprinātais stāvoklis.

4.4.2. Uz cilindra galvas ir salasāms marķējums, kurā norādīta transportlīdzekļa kategorija, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 2. un 4. pantā un I pielikumā.

4.5. Iepriekš 4.2. punktā minēto ierobežoto segmentu diametrs var atšķirties atkarībā no attiecīgā transportlīdzekļa (apakš)kategorijas.

4.6. Izgatavotājs norāda ierobežotā(-o) segmenta(-u) diametru un apliecina apstiprinātājiestādei un tehniskajam dienestam, ka šis ierobežotais segments ir vissvarīgākais gāzu caurplūdei un ka nav neviena cita segmenta, kura pārveidošana varētu palielināt spēkiekārtas veiktspēju.

4.7. Pēc uzstādīšanas maksimālais cilindra galvas starplikas biezums nepārsniedz 1,6 mm.

▼B

5. **Īpašas papildprasības citām transportlīdzekļu (apakš-)kategorijām, uz kurām attiecas 1.3. punkta darbības joma**

▼M1

5.1. Nevienu viena un tā paša tipa L3e-A2 apakškategorijas vai L4e-A2 apakškategorijas variantu vai versiju, kas atbilst III pielikuma 4. punktā noteiktajām pārveidošanas prasībām, neiegūst no L3e-A3 vai L4e-A3 tipa, varianta vai versijas ar maksimālo lietderīgo jaudu un/vai maksimālo nepārtraukto nominālo jaudu, kas vairāk nekā divas reizes pārsniedz Regulas (ES) Nr. 168/2013 I pielikumā noteikto attiecībā uz L3e-A2 vai L4e-A2 apakškategorijas transportlīdzekļu klasifikāciju (piemēram, 70 kW līdz 35 kW vai zemāka, 50 kW līdz 35 kW vai zemāka).

▼B

5.2. Izgatavotājs paziņo, ka turpmāk norādīto raksturlielumu un sastāvdaļu pārveidojumi un savstarpēja aizstājamība neizraisa:

— L3e-A2 un L4e-A2 apakškategorijas transportlīdzekļiem – divkāršas motora lietderīgās jaudas vai maksimālās nepārtrauktās nominālās jaudas pārsniegšanu, vai

▼B

— L7e kategorijas transportlīdzekļiem – apstiprinātās spēkiekārtas veiktspējas pārsniegšanu;

5.2.1. aizdedzes sistēmas dzirksteļpadeve, ja piemērojams;

▼M1

5.2.2. degvielas padeves un piegādes sistēma;

5.2.3. gaisa ieplūdes sistēma, tostarp gaisa filtrs(-i) (pārveidošana vai noņemšana);

5.2.4. transmisija;

5.2.5. vadības bloks(-i), kas kontrolē spēkiekārtas dzinējspēka raksturlielumus;

5.2.6. jebkuras tādas (mehāniskas, elektriskas, konstruktīvas u. c.) sastāvdaļas noņemšana, kas ierobežo pilno motora slodzi, izraisot izmaiņas spēkiekārtas veiktspējā, kas apstiprināta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma A daļu.

———————

6. **Papildu prasības L1e, L2e, L3e-A1, L4e-A1 un L6e (apakš)kategorijām**

6.1. Turpmāk uzskaitītās detaļas, aprīkojums un sastāvdaļas noturīgi un neizdzēšami marķē ar koda numuru(-iem) un simboliem, kurus šādu (rezerves) detaļu, aprīkojuma vai sastāvdaļu identifikācijai piešķir transportlīdzekļa izgatavotājs vai minēto (rezerves) detaļu, aprīkojuma vai sastāvdaļu izgatavotājs. Marķējums var būt etiķetes veidā, ar noteikumu, ka tā paliek salasāma normālas lietošanas režīmā un to nevar noņemt bez sabojāšanas.

6.2. Marķējumam, kas minēts 6.1. punktā, jābūt saredzamam bez vajadzības izjaukt attiecīgo detaļu vai citas transportlīdzekļa detaļas. Ja virsbūve vai citas transportlīdzekļa detaļas aizsedz marķējumu, transportlīdzekļa izgatavotājs sniedz kompetentajām iestādēm norādījumus par attiecīgo detaļu atvēršanu vai demontēšanu un marķējuma novietojumu.

6.3. Izmantotās rakstzīmes, skaitļi vai simboli ir vismaz 2,5 mm augsti un viegli salasāmi.

6.4. Detaļas, aprīkojums un sastāvdaļas, kas minētas 6.1. punktā, visām (apakš)kategorijām ir šādas:

6.4.1. jebkāda elektriska/elektroniska ierīce iekšdedzes dzinēja vai elektrodzinēja vadībai (ECU aizdedzes modulis, iesmidzinātāji, ieplūdes gaisa temperatūra u. c.);

6.4.2. karburators vai līdzvērtīga ierīce;

6.4.3. katalītiskais neitralizators(-i) (tikai gadījumā, ja nav integrēts klusinātājā);

6.4.4. karteris;

6.4.5. cilindrs;

6.4.6. cilindra galva;

6.4.7. izplūdes caurule(-s) (ja atdalīta(-s) no klusinātāja);

6.4.8. ieplūdes caurule (ja izlieta atsevišķi no karburatora vai cilindra, vai kartera);

▼**M1**

6.4.9. ieplūdes klusinātājs (gaisa filtrs);

6.4.10. ierobežotā daļa (ieliktnis vai cita);

6.4.11. trokšņa mazināšanas ierīces (klusinātājs(-i));

6.4.12. transmisijas piedzenamā daļa (aizmugures ķēdes rats (ķēdesrats) vai skriemelis),

6.4.13. transmisijas piedziņas daļa (priekšējais ķēdes rats (ķēdesrats) vai skriemelis).

6.5. Turklāt L1e, L2e un L6e kategorijai saskaņā ar 6.1. punktu marķē šādas detaļas, aprīkojumu un sastāvdaļas:

6.5.1. *CVT* transmisija,

6.5.2. transmisijas kontrolleris.

▼B

III PIELIKUMS

Prasības, kas jāievēro, veicot tipa apstiprināšanas procedūrās paredzētos pasākumus

1. **Tipa apstiprināšanas process**

1.1. Saņemot transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma pieteikumu, apstiprinātājiestāde veic šādas darbības:

1.1.1. pārliecinās, vai visi ES tipa apstiprinājuma sertifikāti, kas izsniegti saskaņā ar normatīvajiem aktiem, kuri attiecas uz transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu, attiecas uz konkrētā tipa transportlīdzekli un atbilst paredzētajām prasībām;

1.1.2. salīdzinot dokumentus, pārliecinās, vai transportlīdzekļa specifikācijas un dati, kas iekļauti transportlīdzekļa informācijas dokumentā, ir iekļauti informācijas pakešu datos un attiecīgo normatīvo aktu ES tipa apstiprinājumu sertifikātos;

1.1.3. ja kāda šā informācijas dokumenta punkta numurs nav iekļauts kāda atsevišķa normatīvā akta informācijas paketē, apstiprina, ka attiecīgā daļa vai raksturlielums atbilst informācijas mapes norādēm;

1.1.4. izmantojot atlasītu apstiprināmā tipa transportlīdzekļu paraugu, veic vai organizē transportlīdzekļa detaļu un sistēmu pārbaudes, lai pārliecinātos, ka transportlīdzeklis(-ļi) ir izgatavots(-i) saskaņā ar informācijas paketē ietvertajiem attiecīgajiem datiem, kuru autentiskums ir apstiprināts attiecībā uz attiecīgajiem ES tipa apstiprinājuma sertifikātiem;

1.1.5. vajadzības gadījumā atsevišķām tehniskām vienībām veic vai nodrošina attiecīgas uzstādīšanas pārbaudes;

1.1.6. veic vai nodrošina vajadzīgās pārbaudes attiecībā uz to, vai ir uzstādītas ierīces, kas paredzētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikumā;

1.1.7. veic vai nodrošina vajadzīgās pārbaudes, lai nodrošinātu, ka tiek izpildītas prasības attiecībā uz gāzveida degvielas sistēmām, ja piemērojams.

2. **Tehnisko specifikāciju kombinēšana**

2.1. Iesniedzamo transportlīdzekļu skaits ir pietiekams, lai varētu pienācīgi pārbaudīt dažādās kombinācijas, kam ir vajadzīgs tipa apstiprinājums, ievērojot šādus kritērijus:

2.1.1. transportlīdzekļa tips, varianti un versijas;

2.1.2. transportlīdzekļa un spēkiekārtas saime;

2.1.3. transmisija;

2.1.4. virsbūves veids;

2.1.5. durvju skaits;

2.1.6. sēdvietu skaits.

3. **Īpaši noteikumi**

3.1. Ja nav apstiprinājuma sertifikātu, kas attiecas uz kādu no attiecīgajiem normatīvajiem aktiem, apstiprinātājiestāde veic šādas darbības:

3.1.1. nodrošina vajadzīgos testus un pārbaudes, kas vajadzīgas saskaņā ar katru attiecīgo normatīvo aktu;

▼B

3.1.2. pārliecinās, vai konkrētais transportlīdzeklis atbilst parametriem transportlīdzekļa informācijas mapē, kā arī katra attiecīgā normatīvā akta tehniskajām prasībām;

3.1.3. vajadzības gadījumā atsevišķām tehniskām vienībām veic vai nodrošina attiecīgas uzstādīšanas pārbaudes;

3.1.4. veic vai nodrošina vajadzīgās pārbaudes attiecībā uz to, vai ir uzstādītas ierīces, kas paredzētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikumā, ja piemērojams;

3.1.5. veic vai nodrošina vajadzīgās pārbaudes, lai nodrošinātu, ka tiek izpildītas prasības attiecībā uz gāzveida degvielas sistēmām, ja piemērojams.

4. **Noteikumi par (L3e/L4e)-A2 un (L3e/L4e)-A3 apakškategorijas motociklu pārbūvi**

4.1. Vispārīgi

Noteikumus par pārbūvi attiecina tikai uz (L3e/L4e)-A2 un (L3e/L4e)-A3 apakškategorijas motociklu ar blakusvāģi pārveidošanu par motocikliem bez blakusvāģa, un otrādi.

4.2. (L3e/L4e)-A2 apakškategorijas motocikla pārbūve par (L3e/L4e)-A3 apakškategorijas motociklu un otrādi ir atļauta, ievērojot turpmāk izklāstītos nosacījumus.

4.2.1. Tipa apstiprināšana

Izgatavotājs tipa apstiprināšanas ietvaros veic atsevišķus testus (L3e/L4e)-A2 un (L3e/L4e)-A3 apakškategorijas motociklu konfigurācijām un apliecina tehniskajam dienestam un apstiprinātājiestādei L3e kategorijas motocikla atbilstību 4. punkta noteikumiem, un atsevišķi ziņo par šādām prasībām:

4.2.2. ekoloģisko raksturlielumu un spēkiekārtas veiktspējas prasības, kas izklāstītas Regulas (ES) Nr. 168/2013 III nodaļā, un testi, kas minēti Regulas (ES) Nr. 168/2013 II, V, VI un VII pielikumā:

4.2.2.1. vides testa tipi I, II, V, VII, VIII un IX, kas minēti Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikumā;

4.2.2.2. spēkiekārtas veiktspējas prasības un testi, kas minēti Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma A daļas 2. punktā;

4.2.2.3. transportlīdzekļa/spēkiekārtas saimes definīcijas nosaka un paziņo atsevišķi par (L3e/L4e)-A2 un (L3e/L4e)-A3 apakškategorijas motociklu konfigurācijām.

4.2.3. Funkcionālā drošuma prasības: testus veic un saistītās prasības izpilda saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma B daļas 2., 4., 14., 17. un 18. punktu.

4.2.4. Transportlīdzekļa konstrukcijas testus veic un saistītās prasības izpilda saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma C daļas 1. un 10. punktu (L3e/ L4e)-A2 konfigurācijā.

▼M1

4.2.5. Visas pārējās tipa apstiprināšanas prasības, kas nav uzskaitītas 4.2.2., 4.2.3 un 4.2.4. punktā un kuras ir noteiktas Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikumā, uzskata par kopējām un līdzvērtīgām starp (L3e/L4e)-A2 un (L3e/L4e)-A3 motociklu konfigurācijām, un tāpēc testēšanu veic un ziņojumu sagatavo tikai vienreiz attiecībā uz abām veiktspējas konfigurācijām. Turklāt testa ziņojumus saistībā ar tāda transportlīdzekļa sistēmām, sastāvdaļām, atsevišķām tehniskām vienībām, detaļām vai aprīkojumu, kas atbilst tām pašām tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz abām konfigurācijām, pieņem jebkuras minētās konfigurācijas tipa apstiprināšanai.;

▼M1

4.2.6. Vienu gatava transportlīdzekļa ES tipa apstiprinājumu (*WVTA*) izdod par (L3e/L4e)-A2 kategorijas konfigurācijas motociklu, kam ir unikāls tipa apstiprinājuma numurs.

4.2.7. Vienu gatava transportlīdzekļa ES tipa apstiprinājumu (*WVTA*) izdod par (L3e/L4e)-A3 kategorijas konfigurācijas motociklu, kam ir unikāls tipa apstiprinājuma numurs. Abus 4.2.6. punktā un šajā punktā minētos tipa apstiprinājuma numurus iespiež normatīvajā plāksnītē saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 39. pantu un Regulas (ES) Nr. 901/2014 V pielikumu. Lai atvieglotu apakškategoriju (L3e/L4e)-A2 pārveidošanu par (L3e/L4e)-A3 apakškategorijas konfigurācijas motociklu un otrādi, informācijas mapei pievieno attiecīgo transportlīdzekļa izgatavotāja paziņojuma paraugu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 901/2014 I pielikuma B daļas 24. papildinājumu. Turklāt ierakstus atbilstības sertifikātā īpaši attiecībā uz L3e-A2 un L3e-A3 konfigurācijām nodrošina transportlīdzekļa izgatavotājs saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 901/2014 IV pielikumā noteikto paraugu.

▼B

4.2.8. Ja tipa apstiprināšanas laikā nav pieejama pilnīga informācija par pārbūvi, pilnīgo informāciju var iekļaut *EU–WVTA* pagarinājumā. Ja trūkst tikai *EU–WVTA* numura, to var pievienot *EU–WVTA* pārskatītajai versijai.

4.2.9. (L3e/L4e)-A2 vai A3 kategorijas motocikla elektroniskā informācija

Izgatavotājs ieprogrammē piemērojamo motocikla apakškategoriju "L3e-A2" vai "L3e-A3" motocikla *PCU/ECU* atmiņā, kad tas tiek pārbūvēts no (L3e/L4e)-A2 konfigurācijas par (L3e/L4e)-A3 konfigurāciju vai otrādi.

4.2.9.1. Šo elektronisko informāciju dara pieejamu lasāmā formātā pēc pieprasījuma pēc universāla skenera pieprasījuma, ievērojot XII pielikumā paredzētos noteikumus.

4.2.9.2. Šo elektronisko informāciju aizsargā pret manipulācijām saskaņā ar II pielikuma 2.8. punktu.

4.2.9.3. Pēc motocikla izgatavotāja pieprasījuma transportlīdzeklis līdz 2020. gada 1. janvārim var būt atbrīvots no prasības izpildīt 4.2.9.1. un 4.2.9.2. punktā noteiktās prasības, ar nosacījumu, ka informācijas mapei tiek pievienots visaptverošs tehniskais pamatojums.

▼M1

4.2.10. Atbilstības sertifikātu aizpilda saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 901/2014 IV pielikuma 1.7. punktā noteiktajām prasībām.

4.2.11. Motocikliem, ko var pārbūvēt no (L3e/L4e)-A2 apakškategorijas par (L3e/L4e)-A3 apakškategoriju vai otrādi, piešķir tikai vienu (L3e/L4e)-A2 un A3 kategorijas motociklu konfigurācijas transportlīdzekļa identifikācijas numuru (*VIN*). Normatīvajā plāksnītē, kas piestiprināta transportlīdzeklim, norāda šo transportlīdzekļa identifikācijas numuru, skaidri norādot stacionārā trokšņa līmeņus abās konfigurācijās, kā arī maksimālo lietderīgo jaudu vai maksimālo nepārtraukto nominālo jaudu (L3e/L4e)-A2 konfigurācijā.

▼B

4.3. Pārbūve

(L3e/L4e)-A2 pārbūvi par (L3e/L4e)-A3 konfigurāciju vai otrādi veic un kontrolē tikai motocikla izgatavotājs.

▼B

4.3.1. Izgatavotājs pēc transportlīdzekļa īpašnieka pieprasījuma izsniedz deklarāciju, kurā norādīta pārbūvei nepieciešamā informācija un kurā transportlīdzekļa identifikācijas numurs sasaistīts ar atbilstības sertifikātu saskaņā ar paraugu, kas iekļauts atbilstības sertifikāta pielikumā, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 38. panta 2. punktā, un paziņo, ka no tehniskā viedokļa apstiprināto L3e kategorijas motociklu drīkst pārbūvēt par (L3e/L4e)-A2 vai (L3e/L4e)-A3 apakškategorijas veiktspējas līmeņa motociklu.

4.3.2. Šādā izgatavotāja deklarācijā iekļauj gatava transportlīdzekļa ES tipa apstiprinājuma (“*WVTA*”) numurus, mainītos datus (ar atsauci uz atbilstības sertifikātā norādītajiem attiecīgajiem tipa apstiprinājuma numuriem), īsu aprakstu par maināmajām detaļām vai aprīkojumu un programmatūras identifikāciju, kā arī abu konfigurāciju graduēšanas verificēšanas numurus. Informācijas mapē iekļauj aizpildītas izgatavotāja deklarācijas paraugu.

4.4. Pirmreizējā reģistrācija

Dalībvalsts nedrīkst atteikt pirmreizējo reģistrāciju un nedrīkst pieprasīt papildu testēšanu jauna (L3e/L4e)-A2 vai (L3e/L4e)-A3 motocikla pirmreizējās reģistrācijas nolūkiem, ja jaunais motocikls (L3e/L4e)-A2 ir pārbūvēts par (L3e/L4e)-A3 veiktspējas līmeņa motociklu vai otrādi, ar šādiem nosacījumiem:

4.4.1. 4.2.9. punktā minētā universālā skenera rādījums liecina par atbilstošo (L3e/L4e)-A2 vai (L3e/L4e)-A3 konfigurāciju, un vizuālajā pārbaudē tiek secināts, ka ir nomainītas un/vai uzmontētas visas pārbūvei vajadzīgās motocikla detaļas.

▼M1

_____

▼B

5. **Procedūras, kas jāievēro vairākposmu ES tipa apstiprinājuma laikā**

5.1. Vispārīgi

5.1.1. Lai vairākposmu ES tipa apstiprināšanas process būtu sekmīgs, ir vajadzīga visu attiecīgo izgatavotāju kopēja rīcība. Šajā nolūkā tipa apstiprinātājiestādes pirms pirmā un turpmāko posmu apstiprinājuma piešķiršanas pārliecinās, ka pastāv pienācīgi pasākumi, kas saista attiecīgos izgatavotājus, kad tie piegādā dokumentus un informāciju un apmainās ar to, lai nokomplektētā transportlīdzekļa tips atbilstu visu Regulas (ES) Nr. 168/2013 noteikumu tehniskajām prasībām. Šāda informācija ietver sīkas ziņas par atbilstošajiem sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprinājumiem, kā arī par tām transportlīdzekļa detaļām, kuras ietilpst nepabeigtajā transportlīdzeklī, bet vēl nav apstiprinātas.

5.1.2. Tipa apstiprinājumus saskaņā ar 5. punktu piešķir, ņemot vērā pašreizējo transportlīdzekļa tipa pabeigtības pakāpi, un tajos iekļauj visus apstiprinājumus, kas piešķirti agrākos posmos.

5.1.3. Katrs izgatavotājs vairākposmu ES tipa apstiprināšanas procesā ir atbildīgs par visu to sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un ražošanas atbilstību, kuras viņš ir izgatavojis vai pievienojis iepriekš sagatavotam konstrukcijas posmam. Viņš nav atbildīgs par tām sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām, kas apstiprinātas kādā iepriekšējā posmā, izņemot gadījumus, kad viņš tās pārveido tik lielā mērā, ka iepriekš piešķirtais apstiprinājums kļūst nederīgs.

▼B

5.2. Procedūras

Apstiprinātājiestāde:

5.2.1. pārliecinās, ka visi ES tipa apstiprinājuma sertifikāti, kas izsniegti saskaņā ar normatīvajiem aktiem, kuri attiecas uz transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu, attiecas uz konkrēto transportlīdzekļa tipu tā pabeigtības pakāpē un atbilst paredzētajām prasībām;

5.2.2. saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 25. panta 6. punktu pārliecinās, ka pēdējā posmā apstiprinātais transportlīdzekļa tips atbilst visām tehniskajām prasībām, kas bija piemērojamas apstiprināšanas laikā. Tas ietver dokumentu pārbaudi attiecībā uz visām prasībām, kas paredzētas nepabeigta transportlīdzekļa tipa apstiprinājumā, kurš piešķirts vairākposmu tipa apstiprināšanas gaitā, pat ja tas ir piešķirts citai transportlīdzekļu (apakš-)kategorijai;

5.2.3. saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 25. panta 7. punktu nodrošina, lai apstiprināšanas procedūras izvēle neietekmētu piemērojamās pamatprasības, kurām apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam jāatbilst laikā, kad izsniedz gatava transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu;

5.2.4. nodrošina, lai visi attiecīgie dati, ņemot vērā transportlīdzekļa pabeigtības pakāpi, būtu iekļauti informācijas mapē;

5.2.5. salīdzinot dokumentus, pārliecinās, vai visas transportlīdzekļa specifikācijas un dati, kas iekļauti transportlīdzekļa informācijas dokumenta I daļā, ir iekļauti informācijas paketes datos un/vai attiecīgo normatīvo aktu ES tipa apstiprinājumu sertifikātos, un saistībā ar nokomplektētu transportlīdzekli, ja kāda šā informācijas dokumenta I daļas punkta numurs nav iekļauts kāda atsevišķa normatīvā akta informācijas paketē, apstiprina, ka attiecīgā detaļa vai raksturlielums atbilst informācijas mapes norādēm;

5.2.6. izmantojot atlasītu apstiprināmā tipa transportlīdzekļa paraugu, veic vai organizē transportlīdzekļa detaļu un sistēmu pārbaudes, lai pārliecinātos, ka transportlīdzeklis(-ļi) ir izgatavots(-i) saskaņā ar informācijas paketē ietvertajiem attiecīgajiem datiem, kuru autentiskums ir apstiprināts attiecībā uz visiem attiecīgajiem normatīvajiem aktiem;

5.2.7. attiecīgā gadījumā veic vai organizē attiecīgas atsevišķu tehnisku vienību pārbaudes attiecībā uz to uzstādīšanu.

5.3. Pārbaudāmo transportlīdzekļu skaitam 4.2.4. punkta nolūkos ir jābūt tik lielam, lai varētu pienācīgi pārbaudīt dažādās kombinācijas, kurām ir vajadzīgs ES tipa apstiprinājums, ievērojot transportlīdzekļa pabeigtības pakāpi un 2.1. punktā noteiktos kritērijus.

6. **Īpaši nosacījumi, kas paredzēti virtuālās testēšanas metodēs un normatīvajos aktos, kuriem izgatavotājs vai tehniskais dienests var izmantot virtuālas testēšanas metodes**

6.0. Mērķi un darbības joma

6.0.1. Šajā 6. punktā ir izklāstīti pienācīgi noteikumi par virtuālo testēšanu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 32. panta 6. punktu. Tas neattiecas uz minētās regulas 32. panta 3. punkta otro daļu.

▼B

6.0.2. Šajā 6. punktā ir arī izklāstīti temati paštestēšanai saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 64. panta 1. punkta prasībām.

6.1. Deleģēto aktu un to pielikumu saraksts

3.1. tabula

Regulā (ES) Nr. 168/2013 uzskaitīto prasību pārskats attiecībā uz virtuālo testēšanu un paštestēšanu

Regulā (ES) Nr. 168/2013 uzskaitītās prasības	Ir vai nav piemērojama virtuālā testēšana un/vai paštestēšana	Temats	Ierobežojumi/piezīmes
▼M1 II pielikuma A daļas 2. punkts.	Paštestēšana	Testēšanas procedūras attiecībā uz transportlīdzekļa maksimālo projektēto ātrumu	Tikai L3e, L4e un L5e apakškategorijai un neietver nekādu citu spēkiekārtas veiktspējas testēšanu
▼B II pielikuma B daļas 1. punkts	Paštestēšana	Skaņas signālierīces	Tikai uzstādīšana
II pielikuma B daļas 7. punkts	Paštestēšana	Vadītāja darbināmas vadības ierīces, tostarp vadības ierīču, signalizatoru un indikatoru identifikācija	Tikai spidometrs
II pielikuma B daļas 8. punkts	Virtuālā testēšana	Apgaismes un gaismas signalizācijas ierīču uzstādīšana	Tikai gabarīti
II pielikuma B daļas 9. punkts	Virtuālā testēšana	Atpakaļskata redzamība	Tikai uzstādīšana; tikai saskaņā ar ANO EEK Noteikumiem Nr. 81
II pielikuma B daļas 14. punkts	Virtuālā testēšana	Riepu uzstādīšana	Tikai tad, ja atstatums pārsniedz 10 mm
II pielikuma C daļas 13. punkts	Paštestēšana un virtuālā testēšana	Reģistrācijas numura zīmes vieta	
II pielikuma C daļas 15. punkts	Paštestēšana	Balsta kājas	Tikai 2.5. punktā minētās balsta kāju aiztures sistēmas
Regulas (ES) Nr. 168/2013 39. pants	Paštestēšana	Obligātā plāksnīte un ES tipa apstiprinājuma marķējums	

▼B

7. **Vispārīgi nosacījumi, kas jāievēro, izmantojot virtuālās testēšanas metodes**

7.1. Virtuālo testu shēma

Kā pamatstruktūru virtuālās testēšanas aprakstīšanai un veikšanai izmanto šādu shēmu:

7.1.1. mērķis;

7.1.2. struktūras modelis;

7.1.3. robežnosacījumi;

7.1.4. pieņēmumi par slodzi;

7.1.5. aprēķins;

7.1.6. novērtējums;

7.1.7. dokumentācija.

7.2. Datorsimulāciju un aprēķinu pamati

7.2.1. Matemātiskais modelis

Izgatavotājs iesniedz matemātisko modeli. Tajā atspoguļo testējamā transportlīdzekļa, sistēmu un sastāvdaļu struktūras sarežģītību, ņemot vērā normatīvā akta prasības un tā robežnosacījumus. Tos pašus noteikumus *mutatis mutandis* piemēro, lai testētu sastāvdaļas vai tehniskas vienības neatkarīgi no transportlīdzekļa.

7.2.2. Matemātiskā modeļa validēšanas process

Matemātisko modeli validē, to salīdzinot ar reāliem testa apstākļiem. Veic fizisku testu, lai rezultātus, kas iegūti, izmantojot matemātisko modeli, salīdzinātu ar fiziskā testa rezultātiem. Pārliecinās par testa rezultātu salīdzināmību. Izgatavotājs vai tehniskais dienests izstrādā validēšanas ziņojumu un to iesniedz apstiprinātājiestādei. Par visām matemātiskā modeļa vai programmatūras izmaiņām, kuru dēļ validēšanas ziņojums varētu kļūt nederīgs, informē apstiprinātājiestādi, kas var pieprasīt, lai tiktu veikts jauns validēšanas process. Validēšanas procesa shēma ir attēlota 3. papildinājumā.

7.2.3. Dokumentācija

Izgatavotājs dara pieejamus simulācijā un aprēķinos izmantotos datus un palīglīdzekļus un tos attiecīgi dokumentē.

7.2.4. Instrumenti un atbalsts

Pēc tehniskā dienesta pieprasījuma izgatavotājs nodrošina vajadzīgos instrumentus, tostarp atbilstošu programmatūru, vai nodrošina piekļuvi tiem.

7.2.5. Turklāt izgatavotājs sniedz pienācīgu atbalstu tehniskajam dienestam.

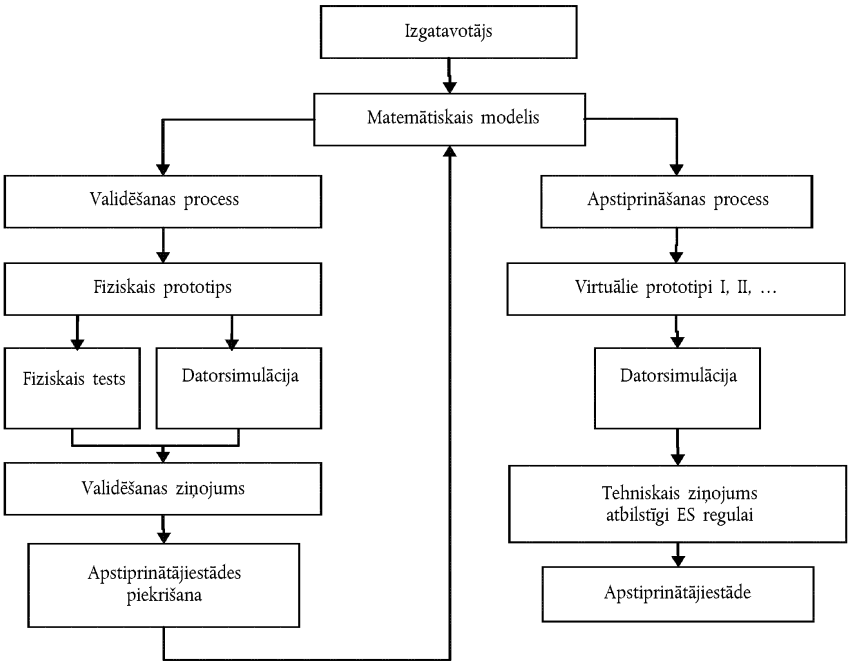
7.2.6. Piekļuves un atbalsta nodrošināšana tehniskajam dienestam neatceļ tehniskā dienesta pienākumus saistībā ar darbinieku iemaņām, licences tiesību apmaksu un konfidencialitātes ievērošanu.

▼B

8. **Virtuālās testēšanas validēšanas process**

8.1. *3.1. attēls*

Virtuālās testēšanas validēšanas procesa plūsmkarte



▼B

IV PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz ražošanas atbilstību

0. **Mērķi**

0.1. Ražošanas atbilstības procedūras ir paredzētas tam, lai nodrošinātu, ka ikviens izgatavotais transportlīdzeklis, sistēma, sastāvdaļa, atsevišķa tehniska vienība, detaļa vai aprīkojums atbilst apstiprinātajam tipam.

0.2. Procedūrās ir nešķirami iekļauts kvalitātes nodrošināšanas un vadības sistēmu izvērtējums, turpmāk "pirmais izvērtējums", kā arī verificēšana un ar ražošanu saistīti kontroles pasākumi, turpmāk "ražojumu atbilstības pasākumi".

1. **Pirmais izvērtējums**

1.1. Pirms tipa apstiprinājuma piešķiršanas apstiprinātājiestāde verificē, vai izgatavotājs ir ieviesis pietiekamus mehānismus un procedūras, lai nodrošinātu efektīvu kontroli attiecībā uz to, vai izgatavotie transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības atbilst apstiprinātajam tipam.

1.2. Vadlīnijas par izvērtējumu veikšanu atrodamas standartā EN ISO 19011:2011 "Vadlīnijas kvalitātes un/vai vides pārvaldības sistēmu auditēšanai".

1.3. Apstiprinātājiestāde, kas piešķir tipa apstiprinājumu, pārbauda, vai ir izpildīta 1.1. punktā minētā prasība. Apstiprinātājiestāde pieņem pirmo izvērtējumu un turpmāk 2. punktā izklāstītos ražojumu atbilstības pasākumus, atbilstīgi situācijai ņemot vērā vienu no 1.3.1.–1.3.3. punktā izklāstītajiem pasākumiem vai vajadzības gadījumā to pilnīgu vai daļēju kombināciju.

1.3.1. Pirmo izvērtējumu un/vai ražojumu atbilstības pasākumu verificēšanu veic apstiprinātājiestāde, kas piešķir apstiprinājumu, vai tehniskais dienests, kas iecelts rīkoties minētās iestādes vārdā.

1.3.1.1. Apsverot veicamā pirmā izvērtējuma apjomu, apstiprinātājiestāde var ņemt vērā pieejamo informāciju:

1.3.1.1.1. par izgatavotāja sertifikāciju, kas minēta turpmāk 1.3.3. punktā un nav kvalificēta vai atzīta saskaņā ar minēto punktu;

1.3.1.1.2. sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprinājuma gadījumā – par kvalitātes nodrošināšanas sistēmu izvērtējumiem, ko veic transportlīdzekļa izgatavotājs(-i) sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķās tehniskās vienības izgatavotāja uzņēmumā, saskaņā ar vienu vai vairākām rūpniecības nozares specifikācijām, kas atbilst EN ISO 9001:2008 vai ISO/TS16949:2009 standarta prasībām.

1.3.2. Pirmo izvērtējumu un/vai ražojumu atbilstības pasākumu verificēšanu var veikt citas dalībvalsts apstiprinātājiestāde vai tehniskais dienests, kuru šim mērķim iecēlusi minētā iestāde.

▼B

1.3.2.1. Šajā gadījumā citas dalībvalsts apstiprinātājiestāde sagatavo atbilstības paziņojumu, kurā raksturo tās jomas un ražošanas iekārtas, kuras tā uzskatījusi par būtiskām saistībā ar ražojumu(-iem), kam jāsaņem tipa apstiprinājums, un ES regulām, saskaņā ar kurām minētajiem ražojumiem jāpiešķir tipa apstiprinājums.

1.3.2.2. Saņemot apstiprinātājiestādes, kas piešķir tipa apstiprinājumu, pieteikumu par atbilstības paziņojumu, citas dalībvalsts apstiprinātājiestāde uzreiz nosūta tai atbilstības paziņojumu vai paziņo, ka tā nevar sniegt šādu paziņojumu.

1.3.2.3. Atbilstības paziņojumā ietver vismaz šādu informāciju:

1.3.2.3.1. grupa vai uzņēmums (piem., XYZ automobiļu rūpnīca);

1.3.2.3.2. konkrētā organizācija (piem., reģionālā nodaļa);

1.3.2.3.3. rūpnīcas/atrašanās vietas (piem., 1. motoru rūpnīca (valstī A) – 2. transportlīdzekļu rūpnīca (valstī B));

1.3.2.3.4. transportlīdzekļu/sastāvdaļu klāsts (piem., visu kategoriju LXe modeļi);

1.3.2.3.5. izvērtētās jomas (piem., motoru montāža, korpusu štancēšana un montāža, transportlīdzekļu montāža);

1.3.2.3.6. pārbaudītie dokumenti (piem., uzņēmuma un objekta kvalitātes rokasgrāmata un procedūras);

1.3.2.3.7. izvērtēšanas datums (piem., revīzija veikta no dd/mm/gggg līdz dd/mm/gggg);

1.3.2.3.8. plānots uzraudzības apmeklējums (piem., mm/gggg).

1.3.3. Apstiprinātājiestāde var arī akceptēt izgatavotāja sertifikāciju atbilstoši starptautiskajam standartam EN ISO 9001:2008 vai ISO/TS16949:2009 (šādas sertifikācijas darbības joma tādā gadījumā attiecas uz ražojumu(-iem), kas jāapstiprina) vai līdzvērtīgam sertifikācijas standartam, kas atbilst 1.1. punktā minētajām pirmā izvērtējuma prasībām, ar nosacījumu, ka uz ražošanas atbilstību patiešām attiecas kvalitātes vadības sistēma. Izgatavotājs iesniedz sertifikācijas datus un apņemas informēt apstiprinātājiestādi par visiem sertifikācijas derīguma vai darbības jomas grozījumiem.

1.4. Veicot transportlīdzekļa tipa apstiprināšanu, pirmie izvērtējumi, kas jau veikti, piešķirot apstiprinājumus transportlīdzekļa sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, nav jāatkārto; tos papildina ar izvērtējumu, kas attiecas uz gatavā transportlīdzekļa montāžas vietu un darbiem, par kuriem nebija informācijas iepriekšējos izvērtējumos.

2. **Ražojumu atbilstības pasākumi**

2.1. Katrs transportlīdzeklis, sistēma, sastāvdaļa, atsevišķa tehniska vienība, detaļa vai aprīkojuma elements saskaņā ar ANO EEK noteikumiem, kas pievienoti Pārskatītajam 1958. gada Nolīgumam, un Regulu (ES) Nr. 168/2013 ir izgatavots tā, lai tas atbilstu tipam, kas apstiprināts, ievērojot šā pielikuma, minēto ANO EEK noteikumu un Regulas (ES) Nr. 168/2013 prasības.

▼B

2.2. Pirms tipa apstiprinājuma piešķiršanas saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 168/2013 un ANO EEK noteikumiem, kas pievienoti Pārskatītajam 1958. gada nolīgumam, apstiprinātājiestāde pārliecinās par tādu pienācīgu pasākumu un dokumentētu pārbaužu plānu esību, kurus saskaņo ar izgatavotāju saistībā ar katru apstiprinājumu, lai noteiktos intervālos varētu veikt tos testus vai ar tiem saistītās pārbaudes, kas vajadzīgas, lai pārliecinātos par pastāvīgu atbilstību apstiprinātajam tipam, tostarp vajadzības gadījumā jo īpaši ietverot testus, kas noteikti Regulā (ES) Nr. 168/2013 un minētajos ANO EEK noteikumos.

2.3. Konkrēti tipa apstiprinājuma turētājs rīkojas šādi:

2.3.1. nodrošina, ka pastāv un tiek piemērotas procedūras, ar ko efektīvi uzraudzīt ražojumu (transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu, atsevišķu tehnisku vienību, detaļu vai aprīkojuma) atbilstību apstiprinātajam tipam;

2.3.2. tam ir pieejams testēšanas aprīkojums vai cits piemērots aprīkojums, kas vajadzīgs katra apstiprinātā tipa atbilstības pārbaudei;

2.3.3. nodrošina, ka testu vai pārbaužu rezultātus reģistrē un ka pievienotie dokumenti ir pieejami laikposmā, kas nepārsniedz 10 gadus un ko nosaka, vienojoties ar apstiprinātājiestādi;

2.3.4. analizē visu testu vai pārbaužu rezultātus, lai pārbaudītu un ar rūpnieciskajai ražošanai atbilstīgām pielaidēm nodrošinātu stabilitāti attiecībā uz ražojumu parametriem;

2.3.5. nodrošina, ka ikvienam ražojuma tipam tiek veiktas vismaz tās pārbaudes un testi, kas paredzēti Regulā (ES) Nr. 168/2013 un tās deleģētajos un īstenošanas aktos, kā arī aprakstīti tajos norādītajos piemērojamajos ANO EEK noteikumos;

2.3.6. nodrošina, ka jebkurš paraugu vai pārbaudes priekšmetu kopums, kas liecina par neatbilstību attiecīgajam testa veidam, ir pamats turpmākai paraugu ņemšanai un testiem. Tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai atjaunotu ražošanas procesu nolūkā nodrošināt atbilstību apstiprinātajam tipam.

2.4. Pakāpenisku, jauktu vai vairākposmu tipa apstiprinājumu gadījumā apstiprinātājiestāde, kas piešķir gatava transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, var pieprasīt sīkāku informāciju par atbilstību ražošanas atbilstības prasībām, kas izklāstītas šajā pielikumā, no jebkuras apstiprinātājiestādes, kas piešķīrusi tipa apstiprinājumu jebkurai attiecīgajai sistēmai, sastāvdaļai vai atsevišķai tehniskai vienībai.

2.5. Ja apstiprinātājiestāde, kas piešķir gatava transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, nav apmierināta ar 2.4. punktā minēto paziņoto informāciju un ir darījusi to rakstiski zināmu attiecīgajam izgatavotājam un apstiprinātājiestādei, kas piešķīrusi tipa apstiprinājumu sistēmai, sastāvdaļai vai atsevišķai tehniskai vienībai, tad apstiprinātājiestāde, kas piešķir gatava transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, pieprasa veikt papildu ražošanas atbilstības revīziju vai pārbaudes uz vietas attiecīgo sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību izgatavotāja(-u) uzņēmumā, un rezultātus nekavējoties dara pieejamus attiecīgajai apstiprinātājiestādei.

▼B

2.6. Ja piemēro 2.4. un 2.5. punktu un apstiprinātājiestāde, kas piešķir gatava transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, papildu revīzijas vai pārbaudes rezultātus uzskata par neapmierinošiem, tad izgatavotājs nodrošina, ka ražošanas atbilstība tiek atjaunota iespējami drīz, veicot tādus korektīvus pasākumus, kurus par pietiekamiem uzskata apstiprinātājiestāde, kas piešķir gatava transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, un apstiprinātājiestāde, kas piešķir sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tipa apstiprinājumu.

3. **Pastāvīgi verificēšanas pasākumi**

3.1 Iestāde, kas piešķīrusi tipa apstiprinājumu, jebkurā laikā var pārbaudīt katrā ražotnē piemērojamās ražošanas atbilstības kontroles metodes, veicot periodisku revīziju. Šajā nolūkā izgatavotājs ļauj piekļūt izgatavošanas, pārbaudes, testēšanas, uzglabāšanas un izplatīšanas telpām un sniedz visu vajadzīgo informāciju, kas attiecas uz kvalitātes pārvaldības sistēmas dokumentāciju un ierakstiem.

3.1.1. Parastā pieeja attiecībā uz šādu periodisku revīziju ir uzraudzīt 1. un 2. sadaļā (pirmais izvērtējums un ražojumu atbilstības pasākumi) noteikto procedūru pastāvīgo efektivitāti.

3.1.1.1. Tiek pieņemts, ka uzraudzības pasākumi, kurus veic tehniskie dienesti (kas ir kvalificēti vai atzīti saskaņā ar 1.3.3. punktu), atbilst 3.1.1. punkta prasībām saistībā ar procedūrām, kuras noteiktas pirmās izvērtēšanas laikā.

3.1.1.2. Parasti šīs verifikācijas (izņemot 3.1.1.1. punktā minētās) apstiprinātājiestāde veic tik bieži, lai nodrošinātu to, ka attiecīgie ražošanas atbilstības kontroles pasākumi, ko piemēro saskaņā ar 1. un 2. sadaļu, tiek pārskatīti laika posmā, kurš atbilst apstiprinātājiestādes radītajai uzticamībai.

3.2. Testu un pārbaužu uzskaites dati un ražošanas uzskaite, jo īpaši testu vai pārbaužu uzskaite, kas reģistrēta saskaņa ar 2.2. punktu, katrā pārbaudes reizē ir pieejama inspektoram.

3.3. Inspektors drīkst atlasīt paraugus izlases kārtā testēšanai izgatavotāja laboratorijā vai tehniskajā dienestā – tādā gadījumā veic tikai fiziskos testus. Minimālo paraugu skaitu var noteikt atkarībā no izgatavotāja veiktās verifikācijas rezultātiem.

3.4. Ja kontroles līmenis izrādās neapmierinošs vai ja konstatēta nepieciešamība pārbaudīt to testu derīgumu, kuri veikti, piemērojot 3.2. punktu, inspektors atlasa paraugus, kuri tiks nosūtīti tehniskajam dienestam fizisko testu veikšanai saskaņā ar prasībām, kas attiecas uz ražošanas atbilstību un noteiktas 4. sadaļā un ANO EEK noteikumos, kuri minēti Regulā (ES) Nr. 168/2013 vai tās deleģētajos aktos.

3.5. Ja pārbaudē vai uzraudzības pārskatīšanā tiek konstatēti neapmierinoši rezultāti, apstiprinātājiestāde nodrošina, ka tiek veikti visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai cik vien iespējams drīz atjaunotu ražošanas atbilstību.

▼B

3.6. Ja Regulā (ES) Nr. 168/2013 vai tās deleģētajos aktos ir noteikts, ka jāievēro ANO EEK noteikumi, izgatavotājs var izvēlēties piemērot šā pielikuma noteikumus kā līdzvērtīgu alternatīvu ražošanas atbilstības prasībām, kas paredzētas attiecīgajos ANO EEK noteikumos. Tomēr, ja piemēro 3.5. vai 3.6. punktu, jāizpilda visas atsevišķās ražošanas atbilstības prasības, kas paredzētas ANO EEK noteikumos, lai apmierinātu apstiprinātājiestādi, līdz tā nolemj, ka ražošanas atbilstība ir atjaunota.

4. **Ražošanas atbilstības testu prasības gadījumos, kad 3.4. punktā minētās ražojumu atbilstības kontroles līmenis ir neapmierinošs**

4.1. Vides raksturlielumu un spēkiekārtu veiktspējas prasības

4.1.1 I tipa tests attiecībā uz emisijām pēc aukstās iedarbināšanas, II tipa tests attiecībā uz palielinātām tukšgaitas emisijām un VII tipa tests attiecībā uz CO_2 emisiju, degvielas patēriņa, elektroenerģijas patēriņa un elektriskā diapazona noteikšanas mērījumiem

4.1.1.1. Transportlīdzekļi ir izgatavoti atbilstoši apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam.

4.1.1.2. Lai pārbaudītu atbilstību 4.1.1.1. punktā minētajiem nosacījumiem, veic attiecīgas ražošanas atbilstības pārbaudes.

4.1.1.3. Transportlīdzekļi, ko darbina tikai iekšdedzes motors

4.1.1.3.1. Mērījumi, kas pierāda ražošanas atbilstību attiecībā uz transportlīdzekļu ►**M1** izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijām ◄, parasti jāpārbauda, pamatojoties uz aprakstu tipa apstiprinājuma sertifikātā, kas atbilst Regulas (ES) Nr. 168/2013 30. panta 2. punktā noteiktajam paraugam.

Ražošanas atbilstības kontroles pamatā ir apstiprinātājiestādes veikts izgatavotāja revīzijas procedūras novērtējums, lai nodrošinātu izgatavotā transportlīdzekļa atbilstību attiecībā uz ►**M1** izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijām ◄.

Ja apstiprinātājiestāde nav apmierināta ar izgatavotāja revīzijas procedūras standartu, tā var pieprasīt veikt pārbaudes testus ražošanā esošajiem transportlīdzekļiem.

4.1.1.3.1.1. ►**M1** Izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijām ◄ mērījumus transportlīdzekļa tipam, kurš attiecināts uz vienu vai vairākiem citiem tipiem, veic testa laikā pieejamajam(-iem) transportlīdzeklim(-ļiem) (transportlīdzeklis(-ļi) ir aprakstīts(-i) sākotnējā dokumentā vai turpmākos tipa attiecinājumos).

4.1.1.3.1.1.1. Transportlīdzekļa atbilstība I tipa testam (izplūdes gāzu emisijas pēc aukstās iedarbināšanas) un VII tipa testam (CO_2 emisijas)

▼B

4.1.1.3.1.1.1.1. No sērijas nejauši izvēlas trīs transportlīdzekļus, kurus testē saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. un 24. pantā noteiktajām prasībām. I tipa testa, kas attiecas uz piesārņotāju emisijām, vidējam rezultātam nolietošanās koeficientus piemēro šādi.

4.1.1.3.1.1.1.1.1. ►**M1** Ja ir piemērojama noturības metode, kas noteikta Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta a) apakšpunktā, nolietošanās koeficientus aprēķina no I tipa emisiju testa rezultātiem līdz pilnam nobraukumam (ieskaitot), kas minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma A daļā, un saskaņā ar lineāro aprēķina metodi, kas minēta 4.1.1.3.1.1.1.1.2. punktā, rezultātā iegūstot slīpuma un kompensācijas vērtības uz vienu emisijas komponentu. *CoP* piesārņotāju emisiju rezultātus aprēķina, izmantojot šādu formulu:

4.1. vienādojums:

$$\text{ja } x \leq b, \text{ tad } y = a \cdot x + b;$$

$$\text{ja } x > b, \text{ tad } y = x$$

kur:

a = slīpuma vērtība, ko nosaka saskaņā ar V tipa testu atbilstoši Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikuma A daļai;

b = kompensācijas vērtība, ko nosaka saskaņā ar V tipa testu atbilstoši Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikuma A daļai;

x = piesārņotāju emisijas (HC, CO, NO_x, NMHC un PM, ja piemērojams) testa rezultāts uz vienu "atzaļotā" transportlīdzekļa emisijas komponentu (maksimāli uzkrāti 100 km pēc pirmās palaišanas ražošanas līnijā), izsakot mg/km;

y = *CoP* emisijas rezultāts uz vienu piesārņotāju emisijas komponentu, izsakot mg/km. Vidējiem *CoP* rezultātiem jābūt zemākiem nekā piesārņotāju emisijas robežvērtībām, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma A daļā. ◄

4.1.1.3.1.1.1.1.2. Ja ir piemērojama noturības metode, kas noteikta Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta b) apakšpunktā, nolietošanās koeficients sastāv no slīpuma un kompensācijas vērtības uz vienu emisijas komponentu, ko aprēķina, lai izpildītu V tipa testu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikuma A daļu. Lai aprēķinātu *CoP* emisijas rezultātus uz vienu piesārņotāju emisijas komponentu (y), izmanto 4.1. vienādojumu.

4.1.1.3.1.1.1.1.3. Ja ir piemērojama noturības metode, kas noteikta Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta c) apakšpunktā, kā slīpuma vērtības izmanto fiksētus nolietošanās koeficientus, kas noteikti Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma A daļā, kompensācijas vērtību nosakot kā 0. Lai aprēķinātu vidējos *CoP* emisijas rezultātus uz vienu piesārņotāju emisijas komponentu (y), izmanto 4.1. vienādojumu.

4.1.1.3.1.1.1.1.4. Vidējiem VII tipa testa rezultātiem (CO_2 emisijas, degvielas/elektroenerģijas patēriņš un elektriskais diapazons, ja piemērojams) un jābūt zemākiem par vērtībām, ko izgatavotājs deklarējis tipa apstiprināšanas laikā, vai vienādiem ar tām.

▼**B**

4.1.1.3.1.1.1.1.5. Ja pirmo divu transportlīdzekļu vidējās emisijas atbilst 4.1.1.3.1.1.1.1. punkta prasībām, ražošanas atbilstību uzskata par apmierinošu.

4.1.1.3.1.1.1.2. Ja pirmo divu transportlīdzekļu vidējās emisijas nav atbilstošas, ražošanas atbilstības procedūru turpina šādi.

4.1.1.3.1.1.1.2.1. Ja iestādi apmierina izgatavotāja noteiktā ražošanas standarta pielaide, testus veic saskaņā ar 4.1.1.3.2. punktu.

4.1.1.3.1.1.1.2.2. Ja iestādi neapmierina izgatavotāja noteiktā ražošanas standarta pielaide, testus veic saskaņā ar 4.1.1.3.3. punktu.

4.1.1.3.1.1.1.3. Sērijas ražošanu uzskata par atbilstošu vai neatbilstošu, pamatojoties uz testiem, kas veikti trim atlasītajiem transportlīdzekļiem pēc tam, kad saskaņā ar izmantotajiem testa kritērijiem, kas ir atbilstošajā tabulā, ir pieņemts lēmums par testa izturēšanu vai neizturēšanu attiecībā uz ►**M1** izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijām ◄.

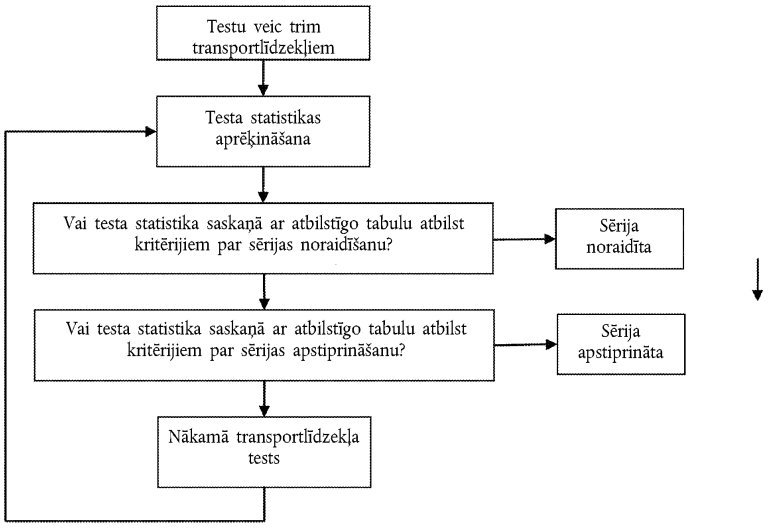
Ja attiecībā uz ►**M1** izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijām ◄ nav pieņemts lēmums par to, vai tests ir vai nav izturēts, veic testu vēl vienam transportlīdzeklim (sk. 4.1. attēlu)

4.1.1.3.1.1.1.4. Periodiski reģenerējošu sistēmu gadījumā rezultātus reizina ar koeficientu K_i, kas iegūts tipa apstiprinājuma piešķiršanas laikā.

Pēc izgatavotāja pieprasījuma testēšanu var veikt uzreiz pēc reģenerācijas pabeigšanas.

4.1. attēls

Atbilstības/neatbilstības kritēriji attiecībā uz I, II un VII tipa testiem



4.1.1.3.1.1.2. Neskarot vides prasības, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. un 24. pantā, testus veic transportlīdzekļiem, kas pēc pirmās iedarbināšanas ražošanas līnijā nobraukuši ne vairāk kā 100 km.

▼B

4.1.1.3.1.1.2.1. Tomēr, ja to pieprasa izgatavotājs, testus veic iebrauktiem transportlīdzekļiem, kuru nobraukums nepārsniedz 1 000 km.

Šajā gadījumā iebraukuma procedūru izpilda izgatavotājs, kas apņemas neveikt nekādus pielāgojumus minētajiem transportlīdzekļiem.

4.1.1.3.1.1.2.2. Ja izgatavotājs pieprasa, lai tam atļauj veikt iebraukšanas procedūru (x km, kur x ≤ 1 000 km), to var veikt turpmāk aprakstītajā kārtībā.

Pirmajam transportlīdzeklim (tas var būt tipa apstiprinājuma transportlīdzeklis), kuram veic testu, ►**M1** izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijas ◄ mēra pie nobraukuma, kas ir ne vairāk kā 100 km pēc pirmās iedarbināšanas ražošanas līnijā, un pēc x km.

Emisiju izmaiņu koeficientu (IK) starp 100 km un x km nobraukumu aprēķina šādi:

4.1. vienādojums

$$EC = \frac{Emisijas_pēc_x_km}{Emisijas_pēc_ne_vairāk_kā_100_km}$$

IK vērtība var būt mazāka par 1.

Turpmāk testējamajiem transportlīdzekļiem neveic iebraukšanas procedūru, bet to 100 km emisijas koriģē ar IK.

Šajā gadījumā izmantojamās vērtības ir:

pirmajam transportlīdzeklim – vērtība, ja nobraukums ir x km;

pārējiem transportlīdzekļiem – vērtības, ja nobraukums ir 100 km, ko reizina ar izmaiņu koeficientu (IK).

4.1.1.3.1.1.2.3. Kā alternatīvu šai procedūrai transportlīdzekļa izgatavotājs var izmantot fiksētu IK = 0,92, reizinot ar to visām ►**M1** izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijām ◄, kas mērītas, ja nobraukums ir 0 km.

4.1.1.3.1.1.2.4. Ražošanas atbilstības testus var veikt ar komerciālu degvielu, kuras C3/C4 attiecība ir Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma A daļas 1. punktā minēto standartdegvielu robežās *LPG* gadījumā vai kuras *Wobbe* indekss ir galējo standartdegvielu indeksu robežās *NG* vai *H2NG* gadījumā. Šādā gadījumā degvielas analīzi iesniedz apstiprinātājiestādei.

4.1.1.3.2. Ražošanas atbilstība, ja izgatavotāja statistikas dati ir pieejami

4.1.1.3.2.1. Turpmākajos punktos aprakstīta procedūra, ko izmanto, lai pārbaudītu ►**M1** izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisiju ◄ atbilstību ražošanas prasībām, ja izgatavotāja ražošanas standarta pielaide ir apmierinoša.

▼B

4.1.1.3.2.2. Ja minimālais paraugu skaits ir trīs, tad paraugu ņemšanas procedūra ir noteikta tā, ka iespējamība, ka partija izturēs testu ar 40 % neatbilstīgu ražojumu, ir 0,95 (ražotāja risks = 5 %), vienlaikus iespējamība, ka partiju pieņems ar 65 % neatbilstīgu ražojumu, ir 0,1 (patērētāja risks = 10 %).

4.1.1.3.2.3. Izmanto šādu procedūru (sk. 4.1. attēlu):

L ir Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma A daļā noteikto ►M1 izplūdes piesārņotāju emisiju robežvērtību ◄ un deklarētās tipa apstiprinājuma CO_2 vērtības naturāllogaritms:

x_i = mērījuma naturāllogaritms parauga "i" (kārtas numurs) transportlīdzeklim;

s = novērtētā ražošanas standarta pielaide (pēc mērījumu naturāllogaritma aprēķināšanas);

n = esošais parauga numurs.

4.1.1.3.2.4. Paraugam aprēķina testa statistiku, turklāt standarta pielaižu summa līdz robežvērtībai tiek aprēķināta, izmantojot šādu formulu:

►M1 *4.3. vienādojums* ◄

$$\frac{1}{s}\sum_{i=1}^{n}(L - x_i)$$

4.1.1.3.2.5. Pēc tam rīkojas šādi:

4.1.1.3.2.5.1. ja testa statistikas rezultāts ir lielāks par apstiprināšanas lēmuma skaitli attiecībā uz 4.1. tabulā norādīto paraugu, tad pieņem lēmumu par apstiprināšanu;

4.1.1.3.2.5.2. ja testa statistikas rezultāts ir mazāks par noraidīšanas lēmuma skaitli attiecībā uz 4.1. tabulā norādīto paraugu skaitu, tad pieņem lēmumu par noraidīšanu;

4.1.1.3.2.5.3. citos gadījumos testē papildu transportlīdzekli saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma A daļu, un šo procedūru piemēro paraugam ar vienu papildu vienību.

4.1.1.3.2.5.4. *4.1. tabula*

Apstiprināšanas/noraidīšanas lēmums atkarībā no paraugu skaita; ražošanas atbilstība, ja izgatavotāja statistikas dati ir pieejami

Paraugu skaits (testēto transportlīdzekļu kopskaits)	Apstiprināšanas lēmuma skaitlis	Noraidīšanas lēmuma skaitlis
(a)	(b)	(c)
3	3,327	– 4,724
4	3,261	– 4,79
5	3,195	– 4,856

▼B

(a)	(b)	(c)
6	3,129	– 4,922
7	3,063	– 4,988
8	2,997	– 5,054
9	2,931	– 5,12
10	2,865	– 5,185
11	2,799	– 5,251
12	2,733	– 5,317
13	2,667	– 5,383
14	2,601	– 5,449
15	2,535	– 5,515
16	2,469	– 5,581
17	2,403	– 5,647
18	2,337	– 5,713
19	2,271	– 5,779
20	2,205	– 5,845
21	2,139	– 5,911
22	2,073	– 5,977
23	2,007	– 6,043
24	1,941	– 6,109
25	1,875	– 6,175
26	1,809	– 6,241
27	1,743	– 6,307
28	1,677	– 6,373
29	1,611	– 6,439
30	1,545	– 6,505
31	1,479	– 6,571
32	– 2,112	– 2,112

4.1.1.3.3. Ražošanas atbilstība, ja izgatavotāja statistikas dati ir neapmierinoši vai nav pieejami

4.1.1.3.3.1. Turpmākajos punktos aprakstīta procedūra, ko izmanto, lai pārbaudītu ►M1 izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisiju ◄ atbilstību ražošanas prasībām, ja izgatavotāja pierādījumi par ražošanas standarta pielaidi ir neapmierinoši vai nav pieejami.

▼B

4.1.1.3.3.2. Ja minimālais paraugu skaits ir trīs, tad paraugu ņemšanas procedūra ir noteikta tā, ka iespējamība, ka partija izturēs testu ar 40 % neatbilstīgu ražojumu, ir 0,95 (ražotāja risks = 5 %), vienlaikus iespējamība, ka partiju pieņems ar 65 % neatbilstīgu ražojumu, ir 0,1 (patērētāja risks = 10 %).

4.1.1.3.3.3. Pieņem, ka ►M1 izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisiju ◄ mērījumi reģistrējami, normāli sadalot, un tie vispirms jāpārveido, izmantojot naturāllogaritmus. Ar "mo" un "m" attiecīgi apzīmē minimālo un maksimālo paraugu skaitu (m_o = 3, un m = 32) un ar "n" apzīmē faktisko paraugu skaitu.

4.1.1.3.3.4. Ja mērījumu naturāllogaritmi pēc kārtas ir x1, x2, (..), xj un L ir Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma A daļā noteikto piesārņotāju emisiju robežvērtību un deklarētās tipa apstiprinājuma CO_2 vērtības naturāllogaritms, tad izsaka:

►M1 *4.4. vienādojums* ◄

$$d_j = x_j - L$$

$$\overline{d}_n = \frac{1}{n}\sum_{j=1}^{n} d_j$$

$$v_n^2 = \frac{1}{n}\sum_{j=1}^{n}(d_j - \overline{d}_n)^2$$

4.1.1.3.3.5. Turpmāk 4.2. tabulā dotas apstiprināšanas (A_n) un noraidīšanas (B_n) lēmuma skaitļu vērtības attiecībā pret faktisko paraugu skaitu. Testa statistiskais rezultāts ir $\overline{d}_n/v_n$ attiecība, un, lai noteiktu, vai sērija ir apstiprināta vai noraidīta, šo rezultātu izmanto šādi:

ja $m_o \leq n \leq m$:

4.1.1.3.3.5.1. sēriju apstiprina, ja $\overline{d}_n/v_n \leq A_n$;

4.1.1.3.3.5.2. sēriju noraida, ja $\overline{d}_n/v_n \rightleftharpoons B_n$;

4.1.1.3.3.5.3. veic vēl vienu mērījumu, ja $A_n \leq \overline{d}_n/v_n \leq B_n$

4.2. tabula

Apstiprināšanas/noraidīšanas lēmums atkarībā no paraugu skaita; ražošanas atbilstība, ja izgatavotāja statistikas dati ir neapmierinoši vai nav pieejami

Paraugu skaits (testēto transportlīdzekļu kopskaits)	Apstiprināšanas lēmuma skaitlis A_n	Noraidīšanas lēmuma skaitlis B_n
(a)	(b)	(c)
3	– 0,80380	16,64743
4	– 0,76339	7,68627
5	– 0,72982	4,67136
6	– 0,69962	3,25573

▼B

(a)	(b)	(c)
7	– 0,67129	2,45431
8	– 0,64406	1,94369
9	– 0,61750	1,59105
10	– 0,59135	1,33295
11	– 0,56542	1,13566
12	– 0,53960	0,97970
13	– 0,51379	0,85307
14	– 0,48791	0,74801
15	– 0,46191	0,65928
16	– 0,43573	0,58321
17	– 0,40933	0,51718
18	– 0,38266	0,45922
19	– 0,35570	0,40788
20	– 0,32840	0,36203
21	– 0,30072	0,32078
22	– 0,27263	0,28343
23	– 0,24410	0,24943
24	– 0,21509	0,21831
25	– 0,18557	0,18970
26	– 0,15550	0,16328
27	– 0,12483	0,13880
28	– 0,09354	0,11603
29	– 0,06159	0,09480
30	– 0,02892	0,07493
31	0,00449	0,05629
32	0,03876	0,03876

4.1.1.3.3.6. Piezīmes

Testa statistikas secīgo vērtību uzskaitei var izmantot šādas rekursīvas formulas:

▼B

►M1 *4.5. vienādojums* ◄

$$\overline{d}_n = \left(1 - \frac{1}{n}\right)\overline{d}_{n-1} + \frac{1}{n}d_n$$

$$v_n^2 = \left(1 - \frac{1}{n}\right)v_{n-1}^2 + \frac{(\overline{d}_n - d_n)^2}{n-1}$$

$$(n = 2, 3, \ldots; \overline{d}_1 = d_1; v_1 = 0)$$

4.1.1.3.4. Tipa apstiprinātājiestādes, kas piešķir apstiprinājumu, jebkurā laikā var pārbaudīt katrā ražošanas nodaļā izmantotās metodes.

4.1.1.3.5 Katrā pārbaudē inspektoram, kas ieradies ražošanas objektā, uzrāda testu veikšanas un ražošanas uzraudzības aprakstus.

4.1.1.3.6. Inspektors izlases veidā var izvēlēties paraugus testēšanai izgatavotāja laboratorijā. Obligāto paraugu skaitu var noteikt, ņemot vērā izgatavotāja veikto pārbaužu rezultātus.

4.1.1.3.7. Ja kvalitātes standarts šķiet nepietiekams vai ja šķiet lietderīgi pārbaudīt saskaņā ar 9.4.2.2. punktu veikto testu ticamību, inspektors atlasa paraugus nosūtīšanai tehniskajam dienestam, kas veicis apstiprinājuma testus.

4.1.1.3.8. Tipa apstiprinātājiestādes var veikt visus šajā pielikumā paredzētos testus.

4.1.1.4. Transportlīdzekļi, ko darbina hibrīds elektrisks spēka piedziņas bloks

Mērījumi, kas pierāda ražošanas atbilstību attiecībā uz hibrīdu elektrisku transportlīdzekļu ►M1 izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijas ◄ un attiecībā uz elektroenerģijas patēriņu un elektrisko diapazonu, parasti tiek pārbaudīti, pamatojoties uz aprakstu tipa apstiprinājuma sertifikātā, kas atbilst Regulas (ES) Nr. 168/2013 30. panta 2. punktā minētajam paraugam.

Ražošanas atbilstības pārbaužu pamatā ir apstiprinātājiestādes veikts izgatavotāja revīzijas procedūras novērtējums, lai nodrošinātu transportlīdzekļa tipa atbilstību attiecībā uz ►M1 izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijas ◄, elektroenerģijas patēriņu un elektrisko diapazonu.

Ja iestāde nav apmierināta ar izgatavotāja revīzijas procedūras standartu, tā var pieprasīt veikt pārbaudes testus ražošanā esošajiem transportlīdzekļiem.

►M1 izplūdes piesārņotāju un CO_2 emisijas ◄ atbilstību pārbauda, izmantojot 4.1.1.3.1.–4.1.1.3.3. punktā aprakstītās statistiskās procedūras. Testus transportlīdzekļiem veic saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma A daļā aprakstīto procedūru.

4.1.1.5. Piesārņojuma kontroles rezerves iekārtas

4.1.1.5.1. Lai testētu atbilstību, kā noteikts iepriekš, no apstiprinātā transportlīdzekļa tipa ražošanas līnijas paņem piesārņojuma kontroles rezerves iekārtas paraugu.

▼B

4.1.1.5.2. Ražošanu uzskata par atbilstīgu šā pielikuma noteikumiem, ja reprezentatīvs cilmes transportlīdzeklis, kas aprīkots ar piesārņojuma kontroles iekārtu un pēc nejaušības principa atlasīts no ražošanas līnijas, atbilst piemērojamajām prasībām, kas izklāstītas Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. pantā "Prasības par ekoloģiskajiem raksturlielumiem". Reprezentatīvajam cilmes transportlīdzeklim uzstādītās spēkiekārtas veiktspēju mēra saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma A daļu, un tā nepārsniedz spēkiekārtas veiktspēju, kāda ir oriģinālajai piesārņojuma kontroles ierīcei, kuru tā aizstāj.

4.1.1.6. Pasākumi, kas jāveic ražošanas neatbilstības gadījumā

Ja, veicot pārbaudes, tiek konstatēta neatbilstība, apstiprinātājiestāde nodrošina, ka tiek veikti visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai iespējami drīz atjaunotu ražošanas atbilstību.

4.1.1.7. Sankcijas par ražošanas neatbilstību

4.1.1.7.1. Apstiprinājumu, kas piešķirts attiecībā uz transportlīdzekļa tipu, var anulēt, ja netiek izpildītas 4.1.1.1. punktā noteiktās prasības.

4.1.1.7.2. Ja dalībvalsts anulē apstiprinājumu, kuru tā iepriekš piešķīrusi, tā nekavējoties par to informē pārējās dalībvalstis.

4.1.2. Ražošanas atbilstība IV tipa testam (iztvaikošanas emisijas)

Veicot kārtējo saražotās produkcijas testēšanu, izgatavotājs var pierādīt atbilstību, veicot pārbaudi atlasītajiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst turpmāk izklāstītajām prasībām, vai arī – tiek veikta pilna testa procedūra, kas aprakstīta šajā pielikumā. Pēc izgatavotāja pieprasījuma var izmantot alternatīvu testa procedūru, ja tehniskais dienests ir iepazīstinājis ar to apstiprinātājiestādi, kura to ir atzinusi tipa apstiprināšanas procedūras laikā.

4.1.2.1. Noplūdes tests

4.1.2.1.1. Ventilācijas ejas no emisiju kontroles sistēmas uz atmosfēru ir izolētas.

4.1.2.1.2. Degvielas sistēmu pakļauj 3,7 kPa ± 0,1 kPa (370 ± 10 mm H_2O) spiedienam.

4.1.2.1.3. Spiedienam ļauj nostabilizēties pirms degvielas sistēmas izolēšanas no spiediena avota.

4.1.2.1.4. Pēc degvielas sistēmas izolēšanas spiediens nedrīkst samazināties par vairāk nekā 0,5 kPa (50 mm H_2O) piecās minūtēs.

4.1.2.2. Ventilēšanas tests

4.1.2.2.1. Ventilācijas ejas no emisiju kontroles sistēmas uz atmosfēru ir izolētas.

4.1.2.2.2. Degvielas sistēmu pakļauj 3,7 kPa ± 0,1 kPa (370 ± 10 mm H_2O) spiedienam.

▼B

4.1.2.2.3. Spiedienam pirms degvielas sistēmas izolēšanas no spiediena avota ļauj nostabilizēties.

4.1.2.2.4. Ventilācijas ejas no emisijas kontroles sistēmas uz atmosfēru atjauno ražošanas stāvoklī.

4.1.2.2.5. Degvielas sistēmas spiedienam jānokrītas zem 1,0 kPa (100 mm H_2O) ne ilgāk kā divās minūtēs.

4.1.2.3. Skalošanas tests

4.1.2.3.1. Aprīkojumu, ar kuru var noteikt gaisa plūsmas ātrumu 0,25 litri minūtē, pievieno skalošanas ieplūdei un caur skalošanas ieplūdes vārstu pievieno spiediena trauku ar tādu tilpumu, kas rada nelielu ietekmi uz skalošanas sistēmu, vai arī –

4.1.2.3.2. izgatavotājs var izmantot paša izvēlētu plūsmas mērierīci, ja to ir apstiprinājusi apstiprinātājiestāde.

4.1.2.3.3. Transportlīdzekli darbina tā, lai var noteikt skalošanas sistēmas konstrukcijas īpašības, kas varētu ierobežot skalošanas darbību, un atzīmēt apstākļus.

4.1.2.3.4. Kamēr motoru darbina šajā punktā minētajās robežās, gaisa plūsmu nosaka ar:

4.1.2.3.4.1. ierīci, to ieslēdzot. Ir jānovēro spiediena samazinājums no atmosfēras spiediena līmeņa līdz līmenim, kas norāda, ka 0,25 litru tilpums gaisa ir ieplūdis iztvaikošanas emisiju kontroles sistēmā vienas minūtes laikā, vai

4.1.2.3.4.2. alternatīvu plūsmas mērierīci, ar nosakāmu rādījumu, kas nav mazāks par 0,25 litriem minūtē.

4.1.2.3.4.3. Pēc izgatavotāja pieprasījuma var izmantot alternatīvu skalošanas testa procedūru, ja šī procedūra ir nodemonstrēta tehniskajam dienestam, kurš to ir atzinis tipa apstiprināšanas procedūras laikā.

4.1.2.4. Kontroles metodes

4.1.2.4.1. Apstiprinātājiestāde, kas piešķīrusi tipa apstiprinājumu, jebkurā laikā var pārbaudīt katrai ražošanas vienībai piemērojamo kontroles metožu atbilstību.

4.1.3. VIII tipa tests attiecībā uz trokšņa līmeni

4.1.3.1. Transportlīdzekļa atbilstība attiecībā uz trokšņa līmeni

Ikviens izgatavotais transportlīdzeklis atbilst apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam, ir aprīkots ar klusinātāju, kāds tam bija tipa apstiprināšanas laikā un atbilst Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta un VI pielikuma D daļas prasībām par attiecīgā transportlīdzekļa tipu.

4.1.3.1.1. Lai pārbaudītu atbilstību, kā norādīts iepriekš, ņem transportlīdzekļa paraugu no tā tipa ražošanas līnijas, kas apstiprināts atbilstoši šim 4.1.3. punktam. Ražošanu uzskata par atbilstošu šā punkta noteikumiem, ja trokšņa līmenis, kas izmērīts, izmantojot Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma D daļā minēto testa metodi, nepārsniedz par vairāk kā 3 dB(A) vērtību, kas izmērīta tipa apstiprināšanas laikā, kā arī nepārsniedz par vairāk kā 1 dB(A) robežvērtības, kas noteiktas šajā punktā.

▼B

4.1.3.2. Ražošanas atbilstība neoriģinālai rezerves izplūdes sistēmai

4.1.3.2.1. Ikviena izgatavotā izplūdes sistēma atbilst tipam, kas apstiprināts atbilstoši šim punktam, un Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma D daļas prasībām attiecībā uz to transportlīdzekļa tipu, kuram tas paredzēts.

4.1.3.2.2. Lai pārbaudītu atbilstību, kā norādīts iepriekš, ņem izplūdes sistēmas paraugu no tā tipa ražošanas līnijas, kas apstiprināts atbilstoši šim 4.1.3. punktam.

4.1.3.2.3. Ražošanu uzskata par atbilstošu šim 4.1.3. punktam, ja ir izpildītas Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma D daļas prasības un ja trokšņa līmenis, kas izmērīts, izmantojot minētajā pielikumā paredzēto testa metodi, nepārsniedz par vairāk kā 3 dB(A) vērtību, kas izmērīta tipa apstiprināšanas laikā.

4.1.4. Ražošanas atbilstības prasības attiecībā uz maksimālo projektēto transportlīdzekļa ātrumu, maksimālo griezes momentu, maksimālo nepārtraukto nominālo jaudu un maksimālo pīķa jaudu

4.1.4.1. Maksimālā transportlīdzekļa ātruma mērījumu pielaides ražošanas atbilstības testēšanas laikā

Ražošanas atbilstības pārbaudes laikā maksimālais projektētais transportlīdzekļa ātrums drīkst atšķirties par ± 5 % no vērtības, kas noteikta tipa apstiprināšanas testa laikā.

4.1.4.2. Maksimālā griezes momenta, maksimālās nepārtrauktās nominālās jaudas, maksimālās lietderīgās jaudas un maksimālās pīķa jaudas pielaides ražošanas atbilstības testēšanas laikā

4.3. tabula

Mērījumu pielaide maksimālajam griezes momentam, maksimālajai nepārtrauktajai nominālajai jaudai, maksimālajai lietderīgajai jaudai un maksimālajai pīķa jaudai

Izmērītā jauda	Pieņemamā pielaide maksimālajam griezes momentam, maksimālajai nepārtrauktajai nominālajai jaudai, maksimālajai lietderīgajai jaudai un maksimālajai pīķa jaudai
< 1 kW	≤ 20 %
1 kW ≤ izmērītā jauda < 11 kW	≤ 10 %
> 11 kW	≤ 5 %

4.1.5. Ražošanas atbilstības prasības attiecībā uz darba kārtībā esoša transportlīdzekļa masu

Darba kārtībā esoša L kategorijas transportlīdzekļa masa var atšķirties no nominālvērtības ne vairāk kā par 8 % attiecībā uz pieļaujamām zemākajām un augstākajām novirzēm, kas ir attiecīgi pozitīva un negatīva novirze no deklarētās nominālās vērtības līdz darba kārtībā esoša transportlīdzekļa masas robežvērtībām (ieskaitot), kuras minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 I pielikumā.

▼B

5. Darba kārtībā esoša transportlīdzekļa masas pieļaujamās pielaides pārskatīšana

Neatkarīgi no tā, vai ir vai nav piemērojams 4. punkts, dalībvalstis līdz 2019. gada 31. decembrim iesniedz Komisijai statistikas datus par faktiskajām darba kārtībā esoša transportlīdzekļa masas pielaidēm, kas konstatētas ražošanas atbilstības uzraudzības laikā. Minētajos statistikas datos iekļauj darba kārtībā esoša transportlīdzekļa masu, kas izmērīta tipa apstiprināšanas laikā, un jebkuras izmērītas pozitīvas vai negatīvas izmaiņas, kas norādītas kā procentuālā daļa no šim tipam apstiprinātās masas darba kārtībā, kas konstatēta, veicot ražošanas atbilstības izvērtēšanu uz ražošanas līnijas. Komisija, pamatojoties uz šiem datiem, izvērtēs, vai ir nepieciešama 4.1.5. punktā noteiktās maksimālās pieļaujamās pielaides procentuālās daļas pārskatīšana.

▼B

V PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz sakabes ierīcēm un to stiprinājumiem

1. **Darbības joma**

1.1. Šis pielikums attiecas uz L kategorijas transportlīdzekļu sakabes ierīcēm un to stiprinājumiem, ja tādi ir.

1.2. Šajā pielikumā ir noteiktas prasības, kurām jāatbilst L kategorijas transportlīdzekļu sakabes ierīcēm, lai:

1.2.1. nodrošinātu savietojamību, L kategorijas transportlīdzekļus apvienojot ar dažādu veidu piekabēm;

1.2.2. nodrošinātu transportlīdzekļa un piekabes sakabes drošumu visos lietošanas apstākļos;

1.2.3. nodrošinātu drošas sakabināšanas un atkabināšanas procedūras.

2. **Vispārīgas prasības**

2.1. L kategorijas transportlīdzekļu sakabes ierīces ir izgatavotas un piestiprinātas saskaņā ar labu inženiertehnisko praksi un ir drošas darbībā. Tās var būt apstiprinātas kā atsevišķas tehniskas vienības saskaņā ar šo regulu vai apstiprinātas saskaņā ar ANO EEK Noteikumiem Nr. 55 ([1]).

2.2. Sakabes ierīces ir projektētas un izgatavotas tā, lai, normāli ekspluatējot, atbilstoši apkopjot un savlaicīgi nomainot nolietojušās detaļas, tās turpinātu apmierinoši darboties.

2.3. Katrai sakabes ierīcei ir uzstādīšanas un ekspluatācijas instrukcija, kurā sniegta pietiekama informācija, lai kompetenta persona varētu to uzstādīt transportlīdzeklī un pienācīgi darbināt. Instrukcijas ir sagatavotas tās dalībvalsts oficiālajā valodā vai valodās, kurā sakabes ierīce tiks piedāvāta pārdošanai.

2.4. Drīkst izmantot materiālus, kuru parametri, kas ir būtiski pieteikuma saņemšanai, ir noteikti standartā vai kuru īpašības ir minētas pieteikuma dokumentācijā.

2.5. Visas sakabes ierīces detaļas, kuru bojājuma gadījumā transportlīdzekļi var atdalīties viens no otra, ir izgatavotas no tērauda. Citus materiālus drīkst izmantot tikai tad, ja izgatavotājs ir pierādījis tehniskajam dienestam to līdzvērtīgumu.

2.6. Visas sakabes ierīces ir projektētas tā, lai nodrošinātu pilnīgu mehānisko saslēgšanos, un slēgto pozīciju nostiprina vismaz vienreiz ar pilnīgu mehānisko saslēgšanos.

2.7. Ja L kategorijas transportlīdzeklis ir aprīkots ar sakabes ierīci, tam izmanto jūgierīces lodgalvu, kā precizēts saskaņā ar 1. papildinājuma Ap1.1. attēlu. Sakabes ierīci izvēlas un izvieto tā, lai nodrošinātu maksimālu savietojamību ar dažādiem piekabju veidiem. Tomēr var izmantot ierīci, kas nav šāda jūgierīces lodgalva, ar nosacījumu, ka ir izpildītas 2.8. punkta prasības un ka piekabju savietojamība un savstarpēja aizvietojamība nav ne nepieciešama, ne iespējama (speciālas kombinācijas).

([1]) OV L 227, 28.8.2010., 1. lpp.

▼B

2.8. Sakabes ierīces ir projektētas tā, lai izpildītu prasības attiecībā uz ekspluatāciju, novietojumu, kustīgumu un stiprību saskaņā ar 2.9., 2.10., 2.11. un 3., 4. un 5. punktu.

2.9. Sakabes ierīces ir projektētas un piestiprinātas tā, lai sasniegtu maksimālu drošību atbilstoši labai inženiertehniskajai praksei; tas attiecas arī uz sakabes darbību.

2.10. Jānodrošina iespēja, lai viena persona varētu droši sakabināt un atkabināt transportlīdzekļus, neizmantojot instrumentus.

2.11. Jānodrošina iespēja, lai atkabināmās sakabes ierīces varētu viegli atkabināt ar rokām, neizmantojot instrumentus.

2.12. Laižot produktus tirgū, sakabes ierīču vai transportlīdzekļu izgatavotāji nodrošina patērētājam pamatnostādnes un informāciju visās oficiālajās valodās par to, kā L kategorijas transportlīdzekļa ar piekabi vadīšana ietekmē vadāmību.

3. **Prasības attiecībā uz novietojumu**

3.1. Sakabes ierīces, kas piestiprinātas pie transportlīdzekļiem, nodrošina netraucētu un drošu darbību.

3.2. Jūgierīču lodgalvas, kas piestiprinātas pie transportlīdzekļiem, atbilst 1. papildinājuma Ap1.2. attēlā norādītajiem ģeometriskajiem nosacījumiem.

3.3. Tādas sakabes ierīces savienojuma punkta augstums, kas nav jūgierīces lodgalva, atbilst piekabes jūgstieņa sakabes punkta augstumam ± 35 mm diapazonā ar nosacījumu, ka piekabe atrodas horizontālā stāvoklī.

3.4. Velkošo balsteņu forma un izmēri atbilst transportlīdzekļa izgatavotāja prasībām attiecībā uz stiprinājuma punktiem un visām vajadzīgajām papildu stiprinājuma ierīcēm.

3.5. Ievēro transportlīdzekļa izgatavotāja prasības attiecībā uz sakabes ierīces veidu, piekabes pieļaujamo masu un pieļaujamo statisko vertikālo slodzi uz sakabes punktu.

3.6. Uzmontētā sakabes ierīce nedrīkst aizsegt aizmugurējās numura zīmes un/vai apgaismojuma sastāvdaļu redzamību; citos gadījumos izmanto sakabes ierīci, ko var nomontēt bez īpašiem instrumentiem.

3.7. Velkošo balsteņu izgatavotāji ierīko stiprinājuma punktus, uz kuriem iespējams uzstādīt rezerves sakabes ierīces vai ierīces, kas nodrošina piekabes automātisku apstāšanos galvenās sakabes ierīces atvēršanās gadījumā.

3.7.1. Rezerves sakabes ierīces un/vai atkabināšanās bremzēšanas troses stiprinājuma punkti ir novieto tā, lai ekspluatācijas apstākļos rezerves sakabes ierīce vai atkabināšanās bremzēšanas trose neierobežotu normālu šarnīrsavienojumu vai netraucē normālai inerces bremzēšanas sistēmas darbībai.

3.7.2. Vienu atsevišķu stiprinājuma punktu izvieto 100 mm no vertikālās plaknes, kas šķērso sakabes šarnīrsavienojuma centru. Ja tas nav iespējams, vajadzīgi divi stiprinājuma punkti – katrs savā vertikālās centra līnijas pusē, vienādā attālumā no tās, bet ne tālāk par 250 mm. Stiprinājuma punktu(-us) izvieto tik tālu uz aizmuguri un tik augstu, cik iespējams.

▼B

4. **Prasības attiecībā uz šarnīrsavienojumiem**

4.1. Ja sakabes ierīce nav pievienota transportlīdzeklim, ir iespējams šāds šarnīrsavienojums:

4.1.1. brīvā vertikālā soļa leņķis ir 20° virs horizontālās centra līnijas un zem tās visos horizontālās rotācijas leņķos līdz vismaz 90° katrā sakabes ierīces gareniskās centra līnijas pusē;

4.1.2. visos horizontālās rotācijas leņķos līdz 90° katrā ierīces gareniskās centra līnijas pusē ir vertikālās centra līnijas brīvās aksiālās rotācijas 25° leņķis triju un četru riteņu transportlīdzekļu gadījumā vai 40° leņķis divriteņu transportlīdzekļu gadījumā.

4.2. Visos horizontālās rotācijas leņķos ir iespējamas šādas šarnīrsavienojumu kombinācijas:

4.2.1. divriteņu transportlīdzekļu gadījumā, izņemot, ja sakabes ierīci lieto ar vienriteņa piekabēm, kas sasveras kopā ar divriteņu transportlīdzekli:

4.2.1.1. ± 15° vertikālais solis ar ± 40° aksiālo rotāciju;

4.2.1.2. ± 30° aksiālā rotācija ar ± 20° vertikālo soli;

4.2.2. trīsriteņu transportlīdzekļu vai kvadriciklu gadījumā:

4.2.2.1. ± 15° vertikālais solis ar ± 25° aksiālo rotāciju;

4.2.2.2. ± 10° aksiālā rotācija ar ± 20° vertikālo soli.

4.3. Jānodrošina iespēja sakabināt un atkabināt jūgierīces lodgalvas savienojumus, kad lodgalvas savienojuma garenvirziena ass attiecībā pret lodgalvas centra līniju un stiprinājumu:

4.3.1. horizontāli ir $\beta = 60°$ pa labi vai pa kreisi;

4.3.2. vertikāli ir $\alpha = 10°$ uz augšu vai uz leju;

4.3.3. aksiāli pagriezts ir 10° pa labi vai pa kreisi.

5. **Prasības attiecībā uz stiprību**

5.1. Veic dinamiskās stiprības testu (noturīguma testu).

5.1.1. Noturīguma testu veic ar mainīgu aptuveni sinusoidālu slodzi ar slodzes ciklu skaitu, kas atkarīgs no materiāla. Veicot testu, nedrīkst rasties plaisas, lūzumi vai citi ārēji redzami bojājumi, vai jebkādas pārmērīgas pastāvīgas deformācijas, kas varētu ietekmēt sakabes ierīces apmierinošu darbību.

5.1.2. Dinamiskā testa slodzes bāze ir turpmāk minētā D vērtība. Statisko vertikālo slodzi ņem vērā testa slodzes virziena attiecībā pret horizontālo plakni gadījumā, kas atkarīgs no savienojuma punkta novietojuma un pieļaujamās statiskās vertikālās slodzes uz šo punktu.

3.1. vienādojums

$$D = g \cdot \frac{T \cdot R}{T + R}(kN)$$

kur:

T = tehniski pieļaujamā velkošā transportlīdzekļa maksimālā masa (tonnās),

R = tehniski pieļaujamā piekabes maksimālā masa (tonnās),

g = paātrinājums gravitācijas ietekmē (tiek pieņemts, ka $g = 9{,}81\ m/s^2$).

▼B

5.1.3. D un S raksturīgākās vērtības, kuras jāņem par pamatu testam, ir norādītas izgatavotāja tipa apstiprinājuma pieteikumā, kur S ir pieļaujamā maksimālā statiskā vertikālā slodze (kg) uz sakabes punktu.

5.2. Testa procedūra

5.2.1. Dinamiskajos testos sakabes ierīces eksemplārs jānovieto atbilstošā izmēģinājumu iekārtā ar atbilstošām spēka pielikšanas iespējām tā, lai tas netiktu pakļauts citiem papildu spēkiem vai kustībām, kas nav konkrētais testa spēks. Mainīgu testu gadījumā pieliktā spēka virziens nedrīkst atšķirties vairāk par ± 10° no norādītā virziena. Lai izvairītos no citu spēku un momentu iedarbības uz eksemplāru, var būt nepieciešams pielietot vienu savienojumu spēka pielikšanas punktā un otru savienojumu atbilstošā attālumā.

5.2.2. Testa frekvence nepārsniedz 35 Hz. Izvēlētajai frekvencei jābūt labi nodalītai no veicamās testa rezonanses frekvencēm, ieskaitot pašas testējamās ierīces frekvenci. Slodzes ciklu skaits uz sakabes ierīcēm, kas izgatavotas no tērauda, ir 2×10^6. Lielāks slodzes ciklu skaits var būt nepieciešams tādu sakabes ierīču testam, kuras izgatavotas no citiem materiāliem. Parasti plaisu tests jāveic saskaņā ar krāsu caurlaidības metodi; ir pieļaujamas arī citas līdzvērtīgas procedūras.

5.2.3. Testējamās sakabes ierīces parasti piestiprina izmēģinājumu iekārtai cik vien iespējams stingri tādā pozīcijā, kādā tās tiks piestiprinātas transportlīdzeklim. Izmanto stiprinājuma ierīces, kuras norādījis izgatavotājs vai pieteikuma iesniedzējs un kuras paredzētas piestiprināšanai transportlīdzeklim un/vai tām ir identiski mehāniskie parametri.

5.2.4. Testa apstākļi

5.2.4.1. Sakabes ierīces vēlams testēt reālos apstākļos, kādos tās paredzēts lietot uz ceļa. Pēc izgatavotāja ieskata un vienojoties ar tehnisko dienestu, elastīgās detaļas var tikt neitralizētas, ja tas ir nepieciešams testa procedūras vajadzībām un ja nepastāv iespēja, ka testa rezultāts tiks pārmērīgi ietekmēts.

5.2.4.2. Elastīgās detaļas, kuras ir acīmredzami pārkarsētas šīs paātrinātās testa procedūras laikā, testa laikā drīkst nomainīt.

5.2.4.3. Testa slodzes var piemērot ar īpašām bezatsperu ierīcēm.

5.2.4.4. Sakabes ierīces, kas iesniegtas testam, papildina ar visu to informāciju par šo ierīču konstrukciju īpatnībām, kas var ietekmēt stiprības kritērijus (piem., elektrisko kabeļu spraudligzdas, visi marķējumi utt.). Tests beidzas pie stiprinājuma vai montāžas punktiem. Transportlīdzekļa izgatavotājam jāparāda testa ziņojumā un jānodrošina jūgierīces lodgalvas ģeometriskais novietojums un sakabes ierīces stiprinājuma punkti attiecībā pret atskaites līniju.

5.2.4.5. Izmēģinājumu stendā jāatkārto to stiprinājuma punktu visas relatīvās pozīcijas attiecībā pret atskaites līniju, kā parādīts 2. papildinājumā, par kuriem velkošā transportlīdzekļa izgatavotājs sniedz visu nepieciešamo informāciju jūgierīces izgatavotājam.

▼B

5.3. Jūgierīču lodgalvu un velkošo balsteņu tests

5.3.1. Izmēģinājumu stendam piestiprinātā ierīce ir pakļauta dinamiskajam testam ar mainīga sprieguma stiepes pārbaudes mehānismu (piem., ar rezonanses impulsģeneratoru). Šajā testā:

5.3.1.1. testa slodzei jābūt ar mainīgu spēku, un tā jāpieliek jūgierīces lodgalvai 15°± 1° leņķī, kā parādīts 2. papildinājuma Ap2-1. un Ap2-2. attēlā;

5.3.1.2. ja lodgalvas centrs atrodas virs līnijas, kura ir paralēla atskaites līnijai, kā parādīts 2. papildinājuma Ap2-3. attēlā, un uz kuras atrodas augstākais no tuvākajiem sakabes ierīces stiprinājuma punktiem, tests jāveic $\alpha = -15 \pm 1°$ leņķī (2. papildinājuma Ap2-1. attēls);

5.3.1.3. ja lodgalvas centrs atrodas zem līnijas, kura ir paralēla atskaites līnijai, kā parādīts 2. papildinājuma Ap2-3. attēlā, un uz kuras atrodas augstākais no tuvākajiem sakabes ierīces stiprinājuma punktiem, tests jāveic $\alpha = +15 \pm 1°$ leņķī (2. papildinājuma Ap2-2. attēls). Šis leņķis ir izvēlēts, lai ņemtu vērā vertikālo statisko un dinamisko slodzi. Šī testa metode ir piemērojama tikai pieļaujamās statiskās slodzes gadījumā, kas ir ne vairāk kā:

3.2. vienādojums

$$S = \frac{120 \cdot D}{g}$$

5.3.1.4. Ja tiek prasīta lielāka statiskā slodze, tad testa leņķi palielina līdz 20°. Dinamisko testu veic ar šādu testa spēku:

3.3. vienādojums

$$F_{res} = \pm 0{,}6\ D$$

5.3.2. Viengabala jūgierīču lodgalvas, ieskaitot ierīces ar savstarpēji neaizvietojamām nomontējamām lodgalvām un velkošajiem balsteņiem ar savstarpēji aizvietojamām lodgalvām, kuras var nomontēt (izņemot lodgalvas uz vienota balsta), testē saskaņā ar 5.3.1. punktu.

5.3.3. Velkošā balsteņa, kuru var lietot kopā ar dažādām lodgalvām, testu veic atbilstīgi ANO EEK Noteikumu Nr. 55 testa prasībām.

5.4. Testēšanas prasības, kas minētas 5.3.1. punktā, ir piemērojamas arī citām sakabes ierīcēm, kuras nav sakabes ierīču lodgalvas.

6. **Savienotājgalviņas**

6.1. Savienotājgalviņas konstruē tā, lai tās varētu droši izmantot kopā ar jūgierīču lodgalvām, kas aprakstītas 1. papildinājuma Ap1-1. attēlā.

6.2. Savienotājgalviņas, ko paredzēts uzstādīt nenobremzētām piekabēm, ir aprīkotas ar papildu sakabes ierīci vai vismaz stiprinājuma punktu(-iem), lai varētu pieslēgt papildu sakabes ierīci(-es). Stiprinājuma punktu(-us) novieto tā, lai ekspluatācijas apstākļos papildu sakabes ierīce(-es) neierobežotu normālu šarnīrsavienojumu.

6.3. Katram ierīces eksemplāram veic noturīguma testu ar mainīgu testa spēku un statisko testu (celšanas testu).

▼B

6.4. Dinamisko testu veic, izmantojot atbilstošu, pietiekami stipru jūgierīces lodgalvu. Savienotājgalviņu un lodveida šarnīrsavienojumu uz izmēģinājumu iekārtas novieto tā, kā norādījis izgatavotājs un tādā veidā, kas atbilst to stiprinājumam pie transportlīdzekļa. Jānovērš iespēja, ka uz ierīces eksemplāru papildus testa spēkam iedarbojas arī citi spēki. Testa spēku pieliek tās līnijas virzienā, kas iet caur lodgalvas centru, un sagāž slīpi uz leju un atpakaļ 15° leņķī (sk. 3. papildinājuma Ap3-1. attēlu). Ierīces eksemplāra noturīguma testu veic ar šādu testa spēku:

3.3. vienādojums

$$F_{res} = \pm 0,6\ D.$$

6.5. Testā izmanto jūgierīces lodgalvu, kuras diametrs ir $49 - 0^{+0;13}$, lai imitētu nodilušu jūgierīces lodgalvu. Cēlējspēku F_A ātri un laideni palielina līdz šādai vērtībai:

3.4. vienādojums

$$F_A = g \cdot \left(C + \frac{S}{1\ 000} \right)$$

un jāsaglabā 10 sekundes, kur:

C = piekabes masa tonnās (slodžu uz piekabes asīm summa, kad piekabe pārvadā maksimālo pieļaujamo kravu).

6.6. Ja lieto sakabes ierīces, kas nav jūgierīces lodgalvas, testē savienotājgalviņu atbilstīgi attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 55 prasībām.

▼B

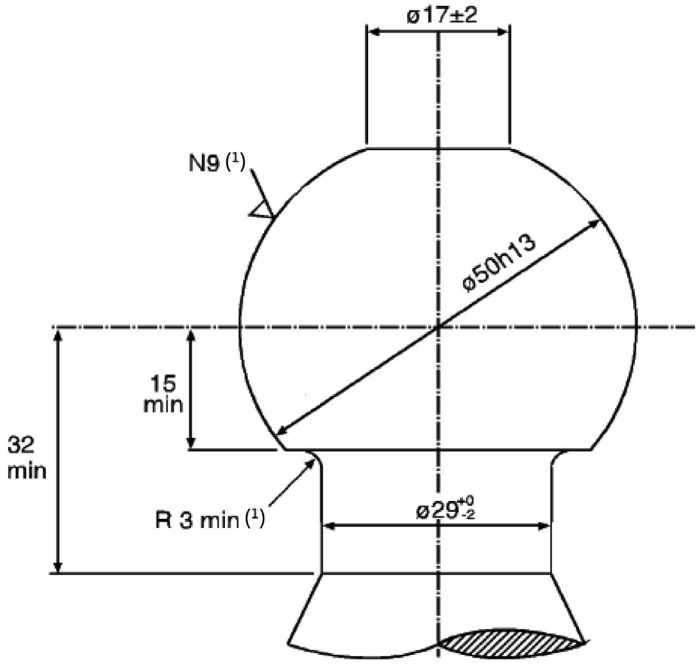
1. papildinājums

Specifikācija attiecībā uz jūgierīces lodgalvas izmēriem, ja tāda uzstādīta L kategorijas transportlīdzekļos

1. Jūgierīces lodgalvas sistēma piekabēm neliedz izmantot citas sistēmas (piem., kardānsavienojumus). Ja tomēr izmanto lodes sakabes sistēmu, tai jāatbilst Ap1-1. attēlā noteiktajai specifikācijai.

1.1. *Ap1-1. **attēls***

Lodes sakabes izmēri



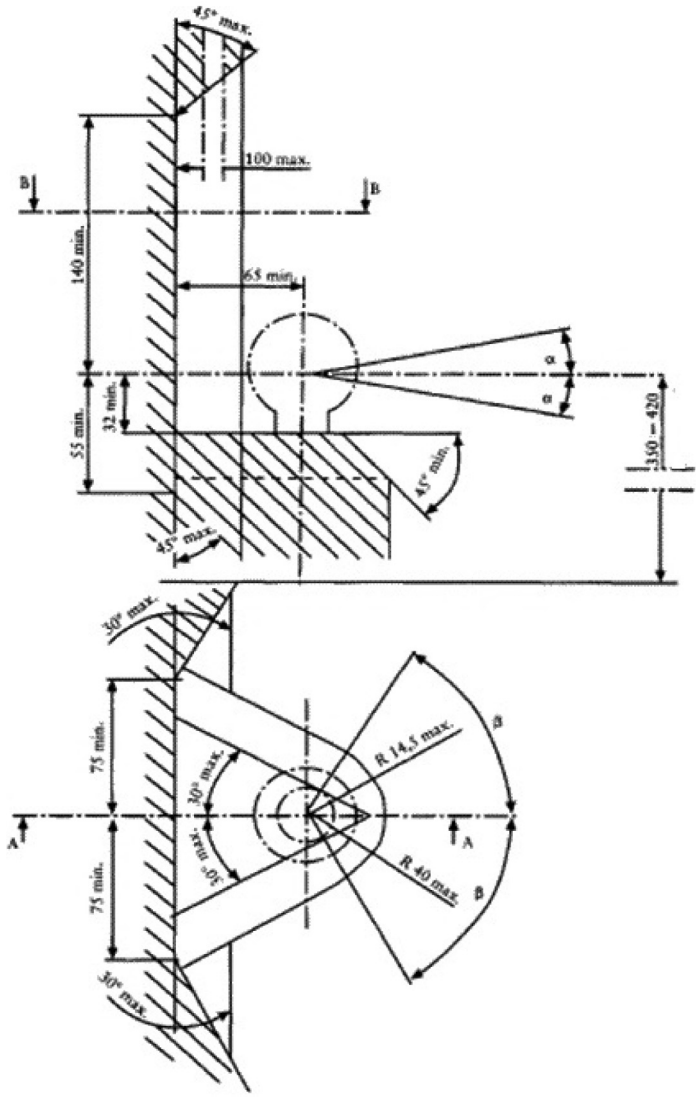
1.1.1. Savienojošais rādiuss starp lodi un kaklu ir tangenciāls gan pret kaklu, gan arī pret zemāko horizontālo jūgierīces lodgalvas virsmu.

1.1.2. Sk. ISO/R 468:1982 un ISO 1302:2002; raupjuma skaitlis N9 attiecas uz R_a lielumu 6,3 μm.

▼B

1.2. *Ap1-2. attēls*

Atstarpes jūgierīces lodgalvām



Piezīmes:

1) 350–420 mm, mērot pie maksimālās pieļaujamās transportlīdzekļa masas = T;
2) min. = minimālais attālums, maks. = maksimālais attālums.

▼B

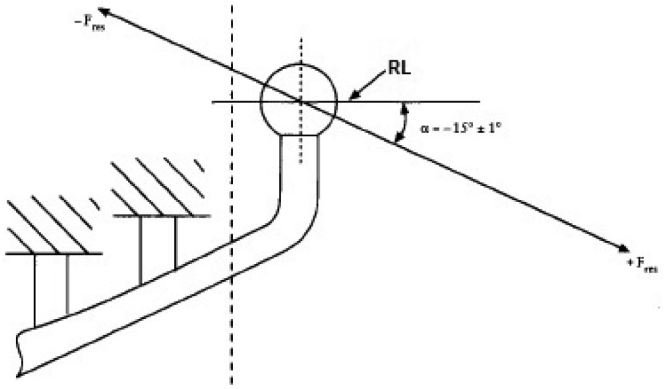
2. papildinājums

Specifikācija attiecībā uz jūgierīces lodgalvas un velkošā balsteņa dinamisko testu

1. Testa spēka virziens ir parādīts jūgierīces lodgalvas ar velkošo balsteni piemērā. (Uz līdzības pamata piemērojams citām sakabes sistēmām.)

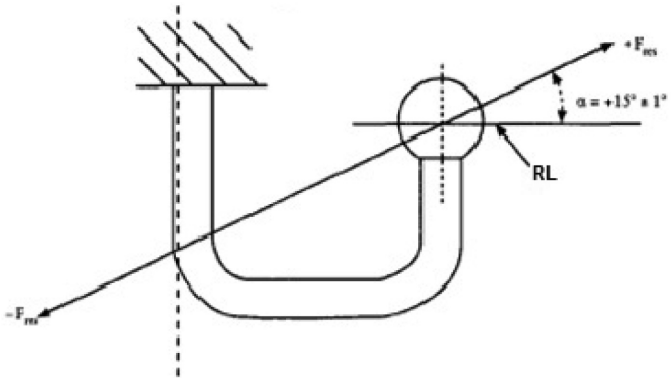
1.1. *Ap2-1. attēls*

Dinamiskā testa spēka virziens uz jūgierīces lodgalvu un velkošo balsteni. Izmēģinājumu iekārta I. *RL* = atskaites līnija



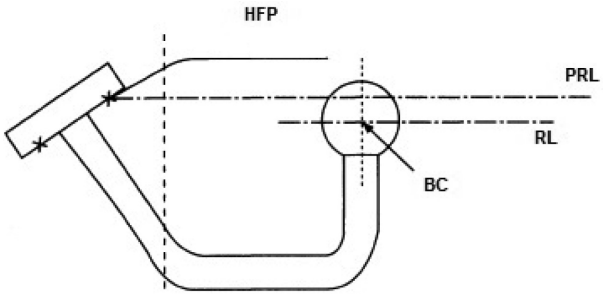
1.2. *Ap2-2. attēls*

Dinamiskā testa spēka virziens uz jūgierīces lodgalvu un velkošo balsteni. Izmēģinājumu iekārta II. *RL* = atskaites līnija



1.3. *Ap2-3. attēls*

Sakabes ierīces stiprinājuma punktu relatīvais novietojums attiecībā pret atskaites līniju. Kritēriji dinamiskā testa leņķiem



▼B

Piezīmes:

1) HFP = augstākais stiprinājuma punkts;

2) PRL = paralēlā atskaites līnija;

3) RL = atskaites līnija;

4) BC = lodes centrs.

▼B

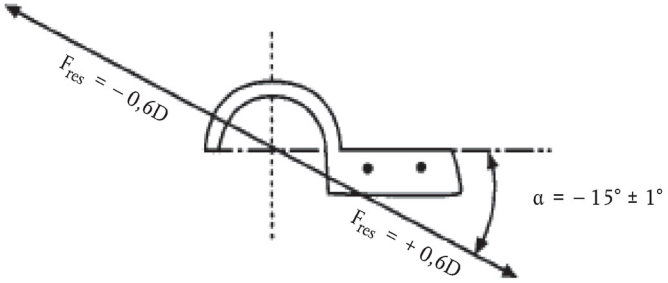
3. papildinājums

Specifikācijas attiecībā uz savienotājgalviņas dinamisko testu

1. Testa spēka virziens ir parādīts piemērā ar savienotājgalviņu.

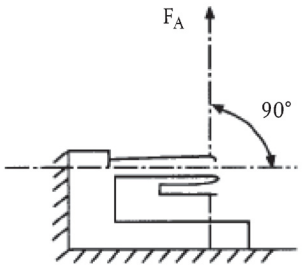
1.1. *Ap3-1. attēls*

Dinamiskā testa spēka virziens uz savienotājgalviņu



1.2. *Ap3-2. attēls*

Statiskā celšanas testa spēka virziens savienotājgalviņu



▼B

VI PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz ierīcēm, lai novērstu neatļautu lietošanu

1. **Prasības**

1.1. "Transportlīdzekļa tips attiecībā uz ierīcēm, lai novērstu neatļautu lietošanu" ir tādu transportlīdzekļu kategorija, kam neatšķiras tādi būtiski aspekti kā tās aizsargierīces konstrukcijas raksturlielumi, kas paredzēta, lai novērstu neatļautu transportlīdzekļa lietošanu.

1.2. L1e kategorijas transportlīdzekļi, kuru masa braukšanas kārtībā ir lielāka par 35 kg, un L2e, L3e, L4e un L5e kategorijas transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar rokturiem, atbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 62 ([1]) prasībām.

1.2.1. L1e, L2e, L3e, L4e un L5e kategorijas transportlīdzekļi, kas nav aprīkoti ar rokturiem, atbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 18 ([2]) prasībām, kā noteikts N_2 kategorijas transportlīdzekļiem.

1.3. L6e kategorijas transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar rokturiem, atbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 62 prasībām, kā noteikts L2e kategorijas transportlīdzekļiem.

1.3.1. L6e kategorijas transportlīdzekļi, kas nav aprīkoti ar rokturiem, atbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 18 prasībām, kā noteikts N_2 kategorijas transportlīdzekļiem.

1.4. L7e kategorijas transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar rokturiem, atbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 62 prasībām, kā noteikts L5e kategorijas transportlīdzekļiem.

1.4.1. L7e kategorijas transportlīdzekļi, kas nav aprīkoti ar rokturiem, atbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 18 prasībām, kā noteikts N_2 kategorijas transportlīdzekļiem."

([1]) OV L 89, 27.3.2013., 37. lpp.
([2]) OV L 120, 13.5.2010., 29. lpp.

▼B

VII PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz elektromagnētisko savietojamību (EMS)

1. **Prasības**

1.1. "Transportlīdzekļa tips attiecībā uz elektromagnētisko savietojamību" ir tādu transportlīdzekļu kategorija, kam neatšķiras tādi būtiski aspekti kā elektronisko sastāvdaļu, aizdedzes sveču un to elektroinstalācijas konstrukcijas raksturlielumi un metode to piestiprināšanai un atrašanās vieta transportlīdzeklī.

1.2. L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e un L7e kategorijas transportlīdzekļi atbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 10 ([1]) prasībām.

([1]) OV L 254, 20.9.2012., 1. lpp.

▼B

VIII PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz ārējiem izvirzījumiem

1. **Prasības, kas attiecas uz divriteņu mopēdiem un divriteņu motocikliem ar blakusvāģi vai bez tā**

1.1. Vispārīgas prasības

▼M1

1.1.1. L1e, L3e un L4e kategorijas transportlīdzekļiem jāatbilst turpmāk izklāstītajām vispārīgajām prasībām

1.1.1.1. Transportlīdzekļiem nav smailu, asu vai uz āru izvirzītu daļu, kuru forma, izmērs, virziena leņķis un cietība ir tāda, ka tiek palielināts miesas bojājumu un plēsumu risks vai smagums jebkurai personai, kuru transportlīdzeklis notriec vai aizķer satiksmes negadījumā. Transportlīdzekļiem jābūt projektētiem tā, lai daļas un malas, ar kurām mazaizsargāti satiksmes dalībnieki, piemēram, gājēji, varētu saskarties negadījumā, atbilstu 1.–1.3.8. punktā noteiktajām prasībām.

1.1.1.2. Visus izvirzījumus vai malas, ar kurām var nonākt saskarē un kuras izgatavotas no mīkstas gumijas vai mīkstas plastmasas vai pārklātas ar mīkstu gumiju vai mīkstu plastmasu, kuras cietība pēc Šora ir mazāka nekā 60 (A), uzskata par tādām, kas atbilst 1.3.–1.3.8. punkta prasībām. Cietības mērījumus veic, kad materiāls ir piestiprināts transportlīdzeklim, kā paredzēts.

1.1.2. Īpaši noteikumi attiecībā uz L1e, L3e un L4e kategorijas transportlīdzekļiem

1.1.2.1. Transportlīdzekļus novērtē saskaņā ar 1.2.–1.2.4.1. punkta noteikumiem.

1.1.2.2. Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar konstrukciju vai paneļiem, kuri paredzēti, lai daļēji vai pilnībā norobežotu vadītāju, pasažieri vai bagāžu vai nosegtu atsevišķas transportlīdzekļa sastāvdaļas, transportlīdzekļa izgatavotājs var kā alternatīvu izvēlēties piemērot attiecīgās ANO EEK Noteikumu Nr. 26 ([1]) prasības par M1 transportlīdzekļu kategoriju transportlīdzekļiem, kas attiecas uz īpašiem ārējiem izvirzījumiem vai visu transportlīdzekļa ārējo virsmu. Šādos gadījumos īpaša uzmanība jāvelta vajadzīgajam rādiusam, ja nav jāpārbauda rokturu, viru, durvju nospiežamo pogu un antenu izvirzījumu skaits.

Attiecīgos ārējos izvirzījumus, ko novērtē saskaņā ar šo punktu, skaidri norāda informācijas dokumentā, un visai pārējai ārējai virsmai jāatbilst 1.–1.3.8. punkta prasībām.

1.1.3. Īpašas prasības L4e kategorijas transportlīdzekļiem

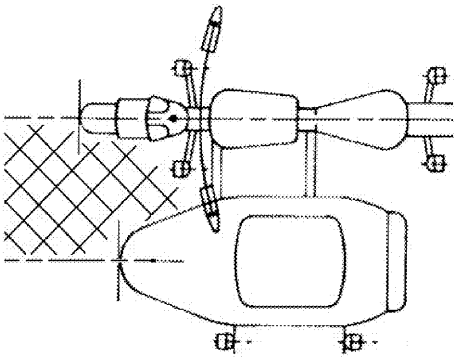
1.1.3.1. Ja motociklam ir pievienots noņemams vai nenoņemams blakusvāģis, attālumu starp motociklu un blakusvāģi novērtējumā neiekļauj (sk. 8.1. attēlu).

([1]) OV L 215, 14.8.2010., 27. lpp.

▼M1

8.1. attēls

Skats no augšas uz L4e kategorijas motociklu ar blakusvāģi.



1.1.3.2. Ja blakusvāģi var atvienot no motocikla, lai motociklu izmantotu bez tā, pašam motociklam ir jāatbilst prasībām, kas noteiktas motocikliem bez blakusvāģa 1.–1.3.8. punktā.

_____

▼B

1.2. Ārējo izvirzījumu novērtējums

1.2.1 Lai pārbaudītu transportlīdzekļa ārējos izvirzījumus, izmanto testēšanas ierīci, kas atbilst 1. papildinājuma Ap1-1. attēlā noteiktajām specifikācijām.

1.2.2. Transportlīdzekli novieto uz horizontālas virsmas un vertikālā stāvoklī, sākotnēji ar taisni iztaisnotu stūres vadības ierīci un stūri.

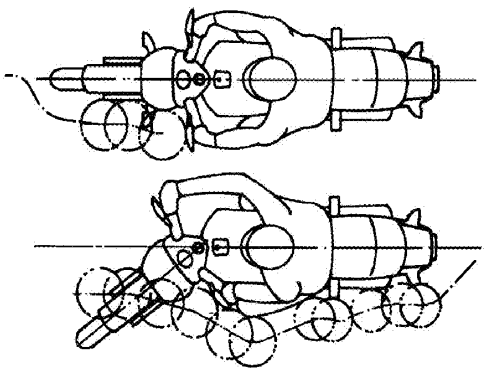
1.2.2.1. Uz testa transportlīdzekļa parastā braukšanas stāvoklī uzliek 50 procentiļu antropomorfu manekenu vai cilvēku ar līdzīgiem fizikāliem raksturlielumiem tā, lai tas netraucē stūres vadības ierīces brīvu kustību. Kājas novieto uz paredzētajiem kāju balstiem, un tās neatrodas uz pārnesumu pārslēgšanas sviras vai bremzes pedāļa.

▼M1

1.2.3. Testēšanas ierīci pārvieto virzienā no transportlīdzekļa priekšas uz aizmuguri, ar vienmērīgu kustību, abās transportlīdzekļa pusēs. Ja testēšanas ierīce saskaras ar stūres vadības ierīci vai jebkādām uz tās uzstādītām daļām, to līdz galam pagriež uz sāniem, vienlaikus un pēc tam turpinot testēšanu. Testēšanas ierīcei jāpaliek saskarē ar transportlīdzekli vai vadītāju visa testa laikā (sk. 8.2. attēlu).

8.2. attēls

Testēšanas ierīces pārvietošanas zonas



▼M1

1.2.3.1. Transportlīdzekļa priekšpuse ir pirmais kontaktpunkts, un testēšanas ierīci virza sāniski uz āru, sekojot transportlīdzekļa un, attiecīgos gadījumos, braucēja kontūrai. Testēšanas ierīcei arī ļauj virzīties uz iekšpusi ne vairāk, kā tā pārvietojas virzienā uz transportlīdzekļa aizmuguri (t. i., 45° leņķī attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni).

1.2.3.2. Ja testēšanas ierīce nonāk tiešā saskarē ar vadītāja rokām un kājām, tā pagrūž tās prom, un visiem attiecīgajiem balstiem (piemēram, kāju balstiem) ļauj brīvi pagriezties, saliekties vai nolocīties, ja tie nonāk saskarē ar testēšanas ierīci, un tos novērtē visās izrietošajās starppozīcijās.

▼B

1.2.3.3. Atpakaļskata spoguļu detaļas un sastāvdaļas, uz kurām pienācīgi attiecas konkrētās sastāvdaļas tipa apstiprinājums, uzskata par tādām, kas atbilst 1.–1.3.8. punkta prasībām.

1.2.3.4. Izvirzījumus, ar kuriem testēšanas ierīce var saskarties, tiem atrodoties jebkurā paredzētā lietojuma pozīcijā (piem., pasažiera kāju balstus neizvērstā un izvērstā stāvoklī) novērtē visās paredzētā lietojuma pozīcijās.

1.2.4. Pārvietojot testēšanas ierīci gar transportlīdzekli, kā aprakstīts iepriekš, uzskata, ka transportlīdzekļa izvirzījumi un malas, ar kurām saskaras ierīce, pieder pie:

— 1. grupas, ja testēšanas ierīce viegli pieskaras transportlīdzekļa daļām, vai

— 2. grupas, ja testēšanas ierīce saduras ar transportlīdzekļa daļām.

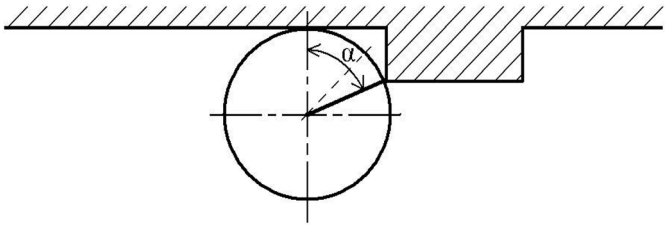
1.2.4.1. Lai atšķirtu, pie kuras grupas pieder izvirzījumi un malas, ar ko saskaras testēšanas ierīce, testēšanas ierīci lieto saskaņā ar 8.3. punktā norādīto novērtējuma metodi, un uzskata, ka tie pieder pie:

1. grupas, ja $0° \leq \alpha < 45°$, un

2. grupas, ja $45° \leq \alpha \leq 90°$.

8.3. attēls

Skats no augšas uz testēšanas ierīci, kas viegli pieskaras transportlīdzekļa malai un saduras ar izvirzītu daļu



1.3. Īpašas prasības

1.3.1. Īpašas prasības attiecībā uz 1. grupas daļām (kurām testēšanas ierīce viegli pieskaras).

1.3.1.1. Plāksnes

— Plāksnes malas liekuma rādiuss ir vismaz 0,5 mm.

Konstrukcija, plūdpārsegi, virsbūve utt.

— Stūru liekuma rādiusam jābūt vismaz 3,0 mm. “Stūris” ir trīsdimensiju forma virsmai, kas nav plāksnes mala vai kāts.

▼B

1.3.1.1.1. Rādiusu stūros un plākšņu malās nosaka punktā(-os), kur pieskaras testēšanas ierīce, un notiek pakāpeniska pāreja uz mazāku rādiusu, ja tāds ir, virzienā, kur saskare starp testēšanas ierīci un stūri vai malu vairs nenotiek.

1.3.1.2. Kāti

— Kātiem vai līdzīgām daļām kopējais diametrs ir vismaz 10 mm.

— Malām kāta galā jābūt ar tādu liekuma rādiusu, kas nav mazāks par 2,0 mm.

1.3.1.2.1. Rādiusu kāta gala malās nosaka punktā(-os), kur pieskaras testēšanas ierīce, un tas var kļūt pakāpeniski mazāks visā kāta gala apkārtmērā.

1.3.2. Rādiusa prasības attiecībā uz 2. grupas daļām (ar kurām testēšanas ierīce saduras)

1.3.2.1. Plāksnes

— Plāksnes malu liekuma rādiuss ir vismaz 2,0 mm.

Konstrukcija, plūdpārsegi, virsbūve utt.

— Stūru liekuma rādiusam jābūt vismaz 2,0 mm.

1.3.2.1.1. Rādiusu stūros un plākšņu malās nosaka punktā(-os), kur pieskaras testēšanas ierīce, un rādiuss turpina būt tāds pats vai pakāpeniski samazinās virzienos, kur saskare starp testēšanas ierīci un stūri vai malu vairs nenotiek.

1.3.2.2. Kāti

— Kātiem vai līdzīgām daļām kopējais diametrs ir vismaz 20 mm.

— Tomēr kātam vai līdzīgai daļai kopējais diametrs var būt mazāks par 20 mm, ja vien tā izvirzījums ir mazāks par pusi no tā kopējā diametra.

— Malām kāta galā jābūt ar tādu liekuma rādiusu, kas nav mazāks par 2,0 mm.

1.3.2.2.1. Rādiusu kāta gala malās nosaka punktā(-os), kur pieskaras testēšanas ierīce, un tas var kļūt pakāpeniski mazāks visā kāta gala apkārtmērā.

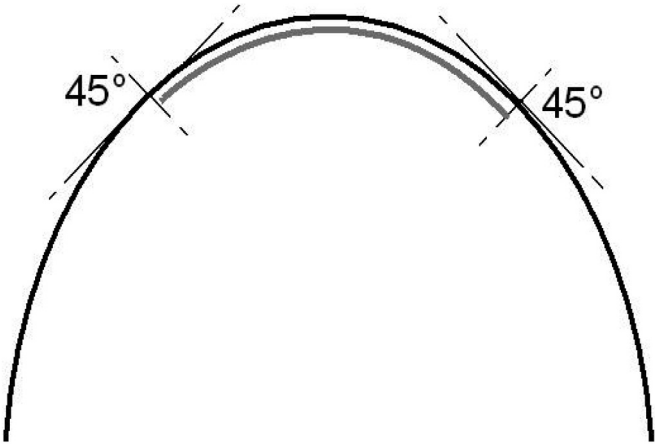
1.3.3. Priekšējā stikla vai plūdpārsega – neatkarīgi no tā, vai tie ir caurredzami – liekuma rādiuss ir vismaz 2,0 mm, vai arī tie var būt pārklāti ar aizsargmateriālu saskaņā ar 1.1.1.2. punktu.

1.3.3.1. Augšējo malu savieno plaknes, kas atrodas 45° leņķī pret horizontālo plakni (sk. 8.4. attēlu).

▼B

8.4. attēls

Skats uz vadītāju caur caurredzamu priekšējo stiklu



▼M1

1.3.3.2. Ja augšējai malai piemēro rādiusu, tas nedrīkst vairāk kā 0,70 reizes pārsniegt priekšējā stikla vai plūdpārsega biezumu, to mērot augšējā malā.

▼B

1.3.3.3. Pārsegiem, kuri imitē priekšējos stiklus vai plūdpārsegus un kurus uzstāda vienīgi, lai pasargātu vadītāja instrumentu kopu vai galveno lukturi, un kuru kopējais izvirzījums ir ne vairāk kā 50 mm, mērot no attiecīgās instrumentu kopas vai galvenā luktura augšējās virsmas, nepiemēro 1.3.3., 1.3.3.1. un 1.3.3.2. punktā noteiktās prasības.

1.3.4. Uz stūres vadības ierīces uzmontēto sajūga un gāzes sviru galiem jābūt manāmi sfēriskiem un ar liekuma rādiusu vismaz 7,0 mm. Šo sviru atlikušās uz āru vērsto malu daļas liekuma rādiuss nav mazāks par 2,0 mm visā satvēriena zonas garumā. Verifikāciju veic stāvoklī, kad sviras netiek izmantotas.

1.3.4.1. Ja sviras pilnībā nosedz aizsargpārsegi tā, ka tās nevar nonākt saskarē ar personu, kuru aizķer transportlīdzeklis, uzskata, ka šādas sviras atbilst 1.3.4. punkta prasībām.

1.3.5. Priekšējā dubļusarga vai jebkuru uz tā uzmontēto daļu priekšējās malas liekuma rādiuss ir vismaz 2,0 mm.

1.3.5.1. Priekšējā dubļusarga priekšējo malu ierobežo divas vertikālas plaknes, kas veido 45° horizontālu leņķi attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni.

▼M1

1.3.5.2. Priekšējā dubļusarga priekšējai malai piemērotais rādiuss nedrīkst vairāk kā 0,70 reizes pārsniegt dubļsarga biezumu, to mērot priekšējā malā (piemēram, gadījumā, ja uz lokšņu metāla malas noapaļotas, noapaļojuma diametru uzskata par atbilstīgo biezumu).

▼B

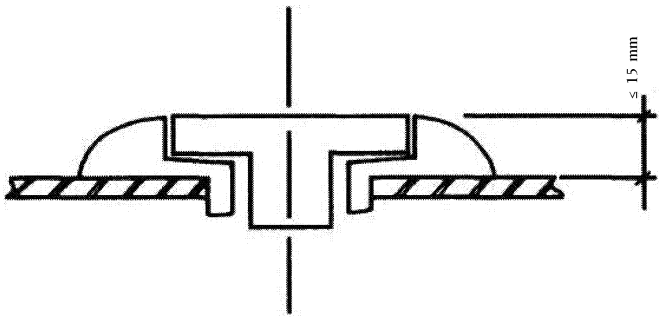
1.3.6. Aizmugurējā mala degvielas tvertnes vākam vai līdzīgas formas ierīcei, kas atrodas, piemēram, uz degvielas tvertnes augšējās virsmas un ko vadītājs varētu aizķert, virzoties uz priekšu sadursmes brīdī, nedrīkst būt izvirzīts vairāk kā 15 mm virs pamatvirsmas, un pārejai

▼B

no pamatvirsmas jābūt vienmērīgai vai manāmi sfēriskai. Piemērs norādīts 8.5. attēlā. Tā var būt izvirzīta vairāk nekā 15 mm virs pamatvirsmas, ja aiz tās atrodas aizsargierīce, kas nodrošina, ka netiek pārsniegts relatīvais 15 mm izvirzījums.

8.5. attēls

Prasība degvielas tvertnes vāka uzstādīšanai uz degvielas tvertnes



1.3.6.1. Uz degvielas tvertņu vākiem vai līdzīgas formas ierīcēm, kas neatrodas vadītāja priekšā vai zem vadītāja sēdvietas līmeņa, neattiecina 1.3.6. punkta prasības.

1.3.7. Aizdedzes atslēgu galvām jābūt aprīkotām ar aizsargvāciņu, kas izgatavots no gumijas vai plastmasas ar trulām malām.

1.3.7.1. Uz aizdedzes atslēgām, kurām nav jābūt ievietotām aizdedzes slēdzenē transportlīdzekļa darbības laikā un kuras ir vienā līmenī ar apkārtējo virsmu vai kuras ieskauj apkārtējā virsma, un kuru galvu var saliekt attiecībā pret to vārpstu vai cilindru, kas atrodas zemāk par vadītāja sēdvietas līmeni vai kas neatrodas vadītāja priekšā, neattiecina 1.3.7. punkta prasības.

1.3.8. Tām transportlīdzekļa daļām, kuras ir vērstas uz āru un izvirzītas, transportlīdzeklim atrodoties normālā un vertikālā stāvoklī un kuras nenonāk saskarē ar testēšanas ierīci, bet kuras varētu palielināt miesas bojājumu un plēsumu risku vai smagumu, ja notiek sadursme ar cilvēku, jābūt trulām.

2. **Prasības, kas attiecas uz trīsriteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem**

2.1. Vispārīgas prasības

2.1.1. L2e, L5e, L6e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem jāatbilst turpmāk izklāstītajām vispārīgajām prasībām.

2.1.1.1. Transportlīdzekļiem nav smailu, asu vai uz āru izvirzītu daļu, kuru forma, izmērs, virziena leņķis un cietība ir tāda, ka tiek palielināts miesas bojājumu un plēsumu risks vai smagums jebkurai personai, kuru transportlīdzeklis notriec vai aizķer satiksmes negadījumā. Transportlīdzekļiem jābūt projektētiem tā, lai daļas un malas, ar kurām varētu saskarties mazaizsargāti satiksmes dalībnieki, piemēram, gājēji satiksmes negadījumā, atbilstu 2.1.2.–2.1.2.1.4. punktā noteiktajām prasībām.

2.1.2. Īpaši noteikumi attiecībā uz L2e, L5e, L6e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem

2.1.2.1. Transportlīdzekļiem ir jāatbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 26 prasībām, kas noteiktas M_1 kategorijas transportlīdzekļiem.

▼B

2.1.2.1.1. Tomēr, ņemot vērā šo transportlīdzekļu kategoriju konstrukciju formas daudzveidību un neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis ir aprīkots ar atpakaļgaitas ierīci, transportlīdzekļa izgatavotājs alternatīvi 2.1.2.1. punktā noteiktajām prasībām var izlemt piemērot 1.1.–1.1.2.1. un 1.2.–1.3.8. punkta prasības, kas noteiktas L1e un L3e kategorijas transportlīdzekļiem un attiecas uz transportlīdzekļa, kuram vajadzīgs tipa apstiprinājums, īpašiem ārējiem izvirzījumiem (piem., priekšējām dakšām, riteņiem, aizsargrežģiem, dubļusargiem un plūdpārsegiem un ar atpakaļgaitas ierīci neaprīkotu transportlīdzekļu aizmugurējo daļu), vienojoties ar tehnisko dienestu un apstiprinātājiestādi (piem., attiecībā uz transportlīdzekļa tipu, kura vispārējais izskats atgādina motociklu, bet kurš aprīkots ar trim riteņiem un tāpēc klasificējams kā L5e kategorijas transportlīdzeklis).

Attiecīgos ārējos izvirzījumus, ko novērtē saskaņā ar šo noteikumu, skaidri norāda informācijas dokumentā, un visai pārējai ārējai virsmai jāatbilst 2.–2.1.2.1.4. punkta prasībām.

▼M1

Saskaņā ar pirmo daļu dažas attiecīgā transportlīdzekļa daļas drīkst novērtēt, izmantojot ārējo izvirzījumu testēšanas ierīci (sk. 1. pielikumu) un pārējās daļas novērtē, izmantojot sfēru, kuras diametrs ir 100 mm (sk. ANO EEK Noteikumus Nr. 26). Šādos gadījumos īpaša uzmanība jāvelta vajadzīgajam rādiusam, bet nav jāpārbauda rokturu, viru, durvju nospiežamo pogu un antenu izvirzījumu lielums.

▼B

2.1.2.1.2. Ja transportlīdzekļi ir aprīkoti ar tādas formas konstrukciju vai paneļiem, kas paredzēti, lai daļēji vai pilnībā norobežotu vadītāju, pasažieri vai bagāžu vai lai nosegtu konkrētas transportlīdzekļa sastāvdaļas, un ja ārējās virsmas daļas nevar pienācīgi novērtēt, piemērojot 2.1.2.1.1. punktu (piem., attiecībā uz jumtu, jumta balstiem, durvīm, durvju rokturiem, stiklojumu, motora pārsega augšējo daļu, bagāžnieka vāku, atvēršanas pogām, kravas platformām), šādiem pārējiem ārējiem izvirzījumiem jāatbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 26 prasībām, kas noteiktas M_1 kategorijas transportlīdzekļiem.

2.1.2.1.3. L2e-U, L5e-B, L6e-BU un L7e-CU kategorijas transportlīdzekļu gadījumā malām, ar kurām var saskarties saskaņā ar iepriekš izklāstītajiem noteikumiem un kuras atrodas aiz aizmugurējās starpsienas vai, ja aizmugurējās starpsienas nav, vertikālas šķērsplaknes, kas stiepjas caur punktu, kurš atrodas 50 cm aiz vistālāk uz aizmuguri esošās sēdvietas R punkta, jābūt vismaz trulām, ja to izvirzījums ir 1,5 mm vai vairāk.

2.1.2.1.4. Atbilstību prasībām pārbauda bez transportlīdzeklim piestiprinātas numura zīmes, un tādējādi novērtējumu veic arī reģistrācijas numura zīmes vietai vai stiprinājuma virsmai.

▼B

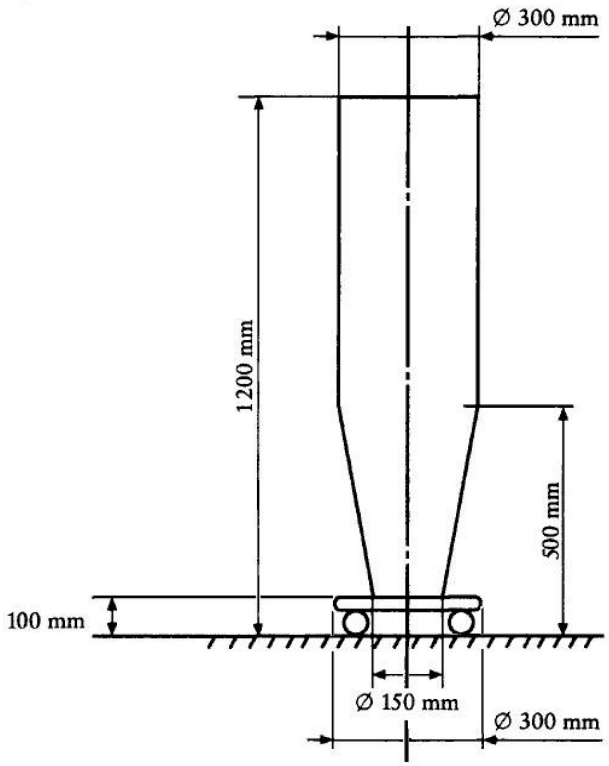
1. papildinājums

Testēšanas ierīce

1. **Ārējo izvirzījumu testēšanas ierīce**

1.1. *Ap1-1. attēls*

Testēšanas ierīces diagramma



2. **Lietošanas procedūra**

2.1. Testēšanas ierīci tur tādā virzienā, lai nodrošinātu, ka līnija, kas atbilst leņķim $\alpha = 90°$, paliek paralēla transportlīdzekļa gareniskajai vidusplaknei visā testa laikā.

2.2. Testēšanas ierīces apakšējai daļai (t. i., 100 mm augstajai pamatnei) var būt atšķirīga konstrukcija stabilitātes vai ērtības nolūkos. Tomēr, ja šī apakšējā daļa nonāk tiešā saskarē ar transportlīdzekli, to pielāgo (piem., samazina tās diametru, minimālais diametrs 150), lai būtu iespējama pilnīga saskare starp transportlīdzekli un to testēšanas ierīces daļu, kas atrodas 100–1 200 mm augstumā.

▼B

IX PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz degvielas tvertni

1. **Vispārīgas prasības**

1.1. "Transportlīdzekļa tips attiecībā uz degvielas tvertni" ir tādu transportlīdzekļu kategorija, kam neatšķiras tādi būtiski aspekti kā transportlīdzekļa degvielas tvertnes forma, lielums un materiālu īpašības, tās uzmontēšanas metode un atrašanās vieta.

1.2. Tādu transportlīdzekļu degvielas tvertnēm, kas aprīkots ar vienu vai vairākām šādām tvertnēm, jāatbilst turpmāk izklāstītajām vispārīgajām prasībām.

1.2.1. Degvielas tvertnēm jābūt izgatavotām no materiāliem, kuru termiskās, mehāniskās un ķīmiskās īpašības ir atbildošas visiem paredzētajiem lietošanas apstākļiem.

1.2.2. Degvielas tvertnēm un tām blakusesošajām transportlīdzekļa daļām jābūt konstruētām tā, lai netiktu radīts elektrostatiskais lādiņš, kas varētu izraisīt dzirksteļošanu starp transportlīdzekļa tvertni un šasiju un rezultātā aizdedzināt gaisa un degvielas maisījumu.

1.2.3. Degvielas tvertnēm jābūt izgatavotām tā, lai tās būtu korozijizturīgas.

1.2.4. Degvielas tvertnēm jābūt aprīkotām ar atbilstošām ierīcēm (piem., diafragmām vai drošības vārstiem), kas automātiski izlaiž visu pārspiedienu vai spiedienu, kurš pārsniedz darba spiedienu. Šādām ierīcēm jābūt konstruētām tā, lai novērstu jebkādu gaisa un degvielas maisījuma aizdegšanās risku.

1.2.5. Degvielas tvertnēm jābūt konstruētām tā, lai degviela, kas var noplūst tvertņu uzpildes laikā, nevarētu nokļūt uz transportlīdzekļa izplūdes gāzu sistēmas, motora vai citām transmisijas daļām vai uz jebkādiem pasažieru vai bagāžas nodalījumiem vai to iekšpusē, bet tiktu novadīta uz zemi.

1.2.6. Degviela nedrīkst tecēt gar tvertnes vāciņu vai jebkurām ierīcēm, kas uzstādītas pārspiediena izlaišanai, pat ja tvertne tiek pilnībā apgāzta otrādi. Pilēšana ir pieļaujama līdz ne vairāk kā 30 g/min, un tā jāpārbauda, veicot 2.1.–2.1.4. punktā aprakstītos testus. Ja noplūdes intensitāte nav vienmērīga, nodrošina, ka tiek noteikta maksimālā noplūdes intensitāte vienas minūtes laika intervālā (t. i., nenosakot vidējo intensitāti ilgākā laika intervālā).

1.2.7. Tvertnes nedrīkst atrasties pasažieru nodalījuma vai cita ar to apvienota nodalījuma virsmā (piem., grīdā, sienā, jumtā vai starpsienā) vai veidot šādu virsmu, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar virsbūvi.

1.2.7.1. Šā pielikuma mērķiem uzskata, ka transportlīdzeklim ir pasažieru nodalījums vai cits ar to apvienots nodalījums, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar bezšķembu stiklojumu, sānu durvīm, aizmugures durvīm, sānu statņiem un/vai jumtu, veidojot slēgtu vai daļēji slēgtu nodalījumu. Tehniskais dienests skaidri pamato vērtēšanas kritērijus testa ziņojumā.

1.2.8. Degvielas tvertnes atvere nedrīkst atrasties pasažieru nodalījumā, bagāžas nodalījumā vai motora nodalījumā.

1.2.8.1. Papildus 1.2.7.1. punktā minētajam uzskata, ka transportlīdzeklim ir motora nodalījums vai bagāžas nodalījums, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar sānu paneļiem kopā ar motora pārsegu un bagāžnieka vāku, veidojot slēgtu vai daļēji slēgtu nodalījumu. Tehniskais dienests skaidri pamato vērtēšanas kritērijus testa ziņojumā.

▼B

1.2.9. Degvielas tvertnēm jāiztur hermētiskuma testi, ko veic ar iekšējo spiedienu, kurš vienāds ar divkāršu relatīvo darba spiedienu (projektētais spiediens), vai 30 kPa pārspiedienu, atkarībā no tā, kurš lielāks, kā aprakstīts 2.2. līdz 2.2.1. punktā. Šā testa nolūkos visas diafragmas drīkst nobloķēt. Degvielas tvertne testa laikā nedrīkst ieplīst vai izraisīt noplūdi, taču tā var tikt neatgriezeniski deformēta.

1.2.9.1. Degvielas tvertnes, kuras izgatavotas no materiāliem, kas nav metāls, uzskata par atbilstošām šai prasībai, ja tās ir izturējušas 3.4.–3.4.1. punktā aprakstīto testu.

1.2.10. Degvielas tvertnēm, kuras izgatavotas no materiāliem, kas nav metāls, papildus 2.1.–2.1.4. punktā aprakstītajiem testiem veic testus saskaņā ar 3.–3.7.5.1. punktu.

1.3. Transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar vienu vai vairākām degvielas tvertnēm, jāatbilst turpmāk izklāstītajām vispārīgajām prasībām.

1.3.1. Degvielas tvertnes jāaprīko un jāuzstāda tā, lai tās pildītu savu funkciju visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos.

1.3.2. Visām transportlīdzekļa degvielas padeves sistēmas daļām un sastāvdaļām jābūt pienācīgi aizsargātām ar karkasa vai korpusa daļām pret saskari ar iespējamiem šķēršļiem uz zemes. Šāda aizsardzība nav vajadzīga, ja attiecīgās daļas vai sastāvdaļas, kas atrodas transportlīdzekļa apakšā, ir tālāk no zemes nekā karkasa vai virsbūves daļas, kuras atrodas tieši to priekšā.

1.3.3. Visām transportlīdzekļa degvielas padeves sistēmas daļām un sastāvdaļām jābūt konstruētām, izgatavotām un uzstādītām tā, lai tās izturētu jebkādas iekšējās un ārējās korozijas iedarbību. Kustības, ko izraisa transportlīdzekļa konstrukcijas, motora un transmisijas vērpe, liece un vibrēšana, nedrīkst radīt pārmērīgu berzi vai slodzi uz degvielas padeves sistēmas daļām vai sastāvdaļām.

1.3.4. Transportlīdzekļiem, kuru piedziņas sistēmā izmanto sašķidrinātu naftas gāzi (*LPG*), un *LPG* tvertnēm jāatbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 67 ([1]) stiprinājumu un aprīkojuma prasībām, kas noteiktas M_1 kategorijas transportlīdzekļiem.

1.3.5. Transportlīdzekļiem, kuru piedziņas sistēmā izmanto saspiestu dabasgāzi (*CNG*), un *CNG* tvertnēm jāatbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 110 ([2]) stiprinājumu un aprīkojuma prasībām, kas noteiktas M_1 kategorijas transportlīdzekļiem.

2. **Degvielas tvertņu testi**

2.1. Apgāšanās tests

2.1.1. Tvertni un visus tās piederumus uzstāda uz testa statīva tādā veidā, kas atbilst uzstādīšanas veidam uz transportlīdzekļa, kuram tvertne ir paredzēta. Tas attiecas arī uz iekšējā pārspiediena kompensācijas sistēmām.

2.1.2. Testa statīvu rotē ap asi, kas atrodas paralēli transportlīdzekļa garenvirziena asij.

([1]) OV L 72, 14.3.2008., 1. lpp.
([2]) OV L 120, 7.5.2011., 1. lpp.

▼B

2.1.3. Testu veic ar tvertni, kas piepildīta līdz 30 % no tās tilpuma un arī ar 90 % no tās tilpuma, piepildīšanai izmantojot nedegošu šķidrumu, kura blīvums un viskozitāte līdzinās parasti izmantotai degvielai, vai ūdeni.

2.1.4. Tvertni pagriež par 90° pa kreisi no tās uzstādījuma stāvokļa. Tvertne šādā stāvoklī paliek vismaz piecas minūtes. Pēc tam tvertni pagriež par 90° tālāk tajā pašā virzienā. Tvertni šādā stāvoklī, kad tā ir pilnībā apgriezta, tur vēl vismaz piecas minūtes. Tvertni pagriež atpakaļ tās normālajā stāvoklī.

Testēšanas šķidrumu, kas nenotek atpakaļ no spiediena izlīdzināšanas sistēmas uz tvertni, var noliet, un vajadzības gadījumā var papildināt testēšanas šķidruma daudzumu tvertnē.

Tvertni pagriež par 90° pa labi no tās uzstādījuma stāvokļa. Tvertne šādā stāvoklī paliek vismaz piecas minūtes. Pēc tam tvertni pagriež par 90° tālāk tajā pašā virzienā. Tvertni šādā stāvoklī, kad tā ir pilnībā apgriezta, tur vēl vismaz piecas minūtes. Tvertni pagriež atpakaļ tās normālajā stāvoklī.

Katru secīgo pagriezienu par 90° veic laika intervālā no vienas līdz trim minūtēm.

2.2. Hidrauliskais tests

▼M1

2.2.1. Tvertnei kā atsevišķam mezglam ar visiem piederumiem veic hidrauliskā iekšējā spiediena testu. Tvertnei jābūt pilnai ar nedegošu šķidrumu, kura blīvums un viskozitāte līdzinās parasti izmantotai degvielai, vai ar ūdeni. Pēc tam, kad tvertnes iekšpuse ir pilnībā izolēta no ārpuses, pakāpeniski palielina spiedienu caur caurulīti, pa kuru padod degvielu motoram, līdz sasniegts iekšējais spiediens, kas norādīts 1.2.9. punktā, un to uztur vismaz 60 sekundes.

▼B

3. **Īpašas prasības un testi attiecībā uz degvielas tvertnēm, kuras izgatavotas no materiāliem, kas nav metāls**

3.1. Degvielas tvertnēm, kuras izgatavotas no materiāliem, kas nav metāls, veic šādus papildu testus:

— caurlaidības tests,

— trieciena tests,

— mehāniskās stiprības tests,

— degvielas izturības tests,

— karstumizturības tests,

— ugunsizturības tests.

3.2. Caurlaidības tests, kas jāveic pilnīgi jaunai degvielas tvertnei

▼M1

3.2.1. Lai veiktu testēšanu saskaņā ar 3.3.–3.7.5.1. punktu, caurlaidības testu kā daļu no IV tipa testa, kas minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikuma A daļā, neņemot vērā izkliedes mērījumus, ko veic testa nolūkiem saskaņā ar šo pielikumu, veic pietiekamam skaitam tvertņu. Kopējo sagatavošanas procedūras ilgumu veido sākotnējas novietošanas uzglabāšanai posms, kura ilgums ir vismaz četras nedēļas, kam seko astoņas nedēļas ilgs uzglabāšanas nostabilizējušos apstākļos posms.

▼B

3.3. Trieciena tests, kas jāveic degvielas tvertnei, kurai veikts caurlaidības tests

▼M1

3.3.1. Degvielas tvertni līdz tās nominālajai ietilpībai piepilda ar maisījumu, kas sastāv no 50 % ūdens un 50 % etilēnglikola, vai ar jebkuru citu dzesēšanas šķidrumu, kurš nebojā degvielas tvertnes materiālu un kura sasalšanas temperatūra ir zemāka par 243 ± 2 °K (– 30 ± 2 °C).

Degvielas tvertnē iepildīto vielu temperatūrai testa laikā jābūt 253 ± 2 °K (– 20 ± 2 °C). Tvertni atdzesē līdz attiecīgajai apkārtējā gaisa temperatūrai. Degvielas tvertni var arī piepildīt ar atbilstoši atdzesētu šķidrumu, ar nosacījumu, ka to atstāj testa temperatūrā vismaz vienu stundu.

Testā izmanto svārstu. Tā trieciengalvai jābūt vienādmalu trīsstūra piramīdas formā ar 3,0 mm liekuma rādiusu tā virsotnē un malās. Svārsta brīvi kustīgā masa ir 15 kg ± 0,5 kg, un svārsta radītā enerģija ir ne mazāka kā 30,0 J katram triecienam pret degvielas tvertni.

Tehniskais dienests drīkst izvēlēties jebkādu testējamo degvielas tvertnes punktu skaitu, un šiem punktiem jāatbilst vietām, kuras uzskata par riska vietām saistībā ar tvertnes stiprinājumu un tās novietojumu transportlīdzeklī. Nemetāla aizsargekrānus neņem vērā, un rāmja caurules vai šasijas daļas var ņemt vērā riska novērtējumā.

Visu triecienu veikšanai var izmantot vairāk nekā vienu degvielas tvertni, ar nosacījumu, ka visām izmantojamām degvielas tvertnēm ir veikts caurlaidības tests.

Nedrīkst rasties šķidruma noplūde pēc viena trieciena jebkurā no testējamiem punktiem.

▼B

3.4. Mehāniskās stiprības tests, kas jāveic degvielas tvertnei, kurai veikts caurlaidības tests

▼M1

3.4.1. Degvielas tvertni piepilda līdz tās nominālajai ietilpībai, par testa šķidrumu izmantojot ūdeni ar temperatūru 326 ± 2 °K (53 ± 2 °C). Tad tvertni pakļauj iekšējam spiedienam, kas vienāds ar divkāršu relatīvo darba spiedienu (projektēto spiedienu), vai 30 kPa pārspiedienam, atkarībā no tā, kurš ir lielāks. Tvertnei jāpaliek slēgtai un zem spiediena ne mazāk kā piecas stundas apkārtējā gaisa temperatūrā, kas ir 326 ± 2 °K (53 ± 2 °C).

Degvielas tvertnei nedrīkst būt noplūdes pazīmju, un jebkāda pārejoša vai neatgriezeniska deformācija, kas var rasties, nepadara tvertni neizmantojamu. Jāņem vērā īpašie uzstādīšanas nosacījumi, ja ir jānovērtē tvertnes deformācija.

▼B

3.5. Degvielas izturības testi, kas jāveic pilnīgi jaunas degvielas tvertnes paraugiem un tādas degvielas tvertnes paraugiem, kam veikts caurlaidības tests

▼M1

3.5.1. No pilnīgi jaunas degvielas tvertnes plakanajām vai gandrīz plakanajām skaldnēm ņem sešus aptuveni vienāda biezuma gabalus stiepes izturības testēšanai. To stiepes izturību un elastīguma robežas nosaka 296 ± 2 °K (23 ± 2 °C) temperatūrā ar pagarinājuma ātrumu 50 mm/min. Iegūtās vērtības tad salīdzina ar stiepes izturības un elastīguma vērtībām, kuras iegūtas līdzīgos testos, kas veikti, izmantojot degvielas tvertni, kurai veikts caurlaidības tests. Materiālu uzskata par pieņemamu, ja stiepes izturība atšķiras par ne vairāk kā 25 %.

▼B

3.6. Karstumizturības tests, kas jāveic tādas degvielas tvertnes paraugiem, kurai veikts caurlaidības tests

▼M1

3.6.1. Degvielas tvertni piestiprina reprezentatīvai transportlīdzekļa daļai un piepilda līdz 50 % no tās nominālās ietilpības ar ūdeni pie 293 ± 2 °K (20 ± 2 °C). Tad testa iekārtu, tostarp degvielas tvertni, uz 60 minūtēm ievieto telpā ar apkārtējo temperatūru 343 ± 2 °K (70 ± 2 °C), un pēc tam degvielas tvertnei nedrīkst būt neatgriezenisku deformāciju vai noplūžu, un tai jābūt pilnīgi izmantojamā stāvoklī.

▼B

3.7. Ugunsizturības tests, kas jāveic tādas degvielas tvertnes paraugiem, kurai veikts caurlaidības tests

3.7.1. Testa paraugu sagatavošana

3.7.1.1. No vienas vai vairākām degvielas tvertnēm, kam veikts caurlaidības tests, ņem vismaz desmit plakanus vai gandrīz plakanus testa paraugus, kas ir 125 ± 5 mm gari un 12,5 ± 0,2 mm plati. Tomēr, ja šādus testa paraugus nevar paņemt degvielas tvertnes konstrukcijas īpatnību (t. i., formas) dēļ, šā testa nolūkiem uzskata par pieņemamu sagatavot vienu vai vairākas īpašas tvertnes ar līdzīgām iezīmēm, bet ar vairākām plakanām vai gandrīz plakanām virsmām, kas iebūvētas sienās. Visu paraugu kopējam biezumam jābūt ± 5 % robežās no visbiezākā parauga.

3.7.1.2. Katrā paraugā iegriež divas līnijas, vienu 25 mm un otru 100 mm attālumā no viena gala.

3.7.1.3. Testa paraugu malām jābūt skaidri noteiktām. Nozāģētās malas nolīdzina ar smalku smilšpapīru, lai iegūtu gludu virsmu.

3.7.2. Testa aprīkojums

3.7.2.1. Testa kamera sastāv no pilnīgi slēgta laboratorijas velkmes skapja ar karstumizturīgu testa novērošanas logu. Lai nodrošinātu iespēju redzēt paraugu no aizmugures, dažās testa kamerās var izmantot spoguli.

Testa laikā dūmu velkmes ventilators jāizslēdz un tūlīt pēc testa jāiedarbina no jauna, lai aizvadītu sadegšanas produktus.

Testu var veikt arī metāla kastē, kas novietota zem velkmes skapja ar ieslēgtu velkmes ventilatoru.

Kastes augšējā un apakšējā sienā jābūt ventilācijas atverēm, kas sadegšanai nodrošina pietiekamu gaisa pieplūdi, nepakļaujot degošo paraugu caurvējam.

3.7.2.2. Atbalsta statnis sastāv no divām skavām, kuras ar šarnīrsavienojumiem var noregulēt jebkādā stāvoklī.

3.7.2.3. Deglis ir Bunzena vai Tirila tipa gāzes deglis ar 10 mm sprauslu. Sprauslu nedrīkst aprīkot ar papildierīcēm.

3.7.2.4. Nodrošina metāla sietu ar acu izmēru 20 un vispārējiem izmēriem aptuveni 100 × 100 mm.

3.7.2.5. Nodrošina ūdens vannu, kuras ieteicamie izmēri ir aptuveni 150 × 75 × 30 mm.

3.7.2.6. Nodrošina taimeri (sekundēs).

▼B

3.7.2.7. Nodrošina graduētu skalu (milimetros).

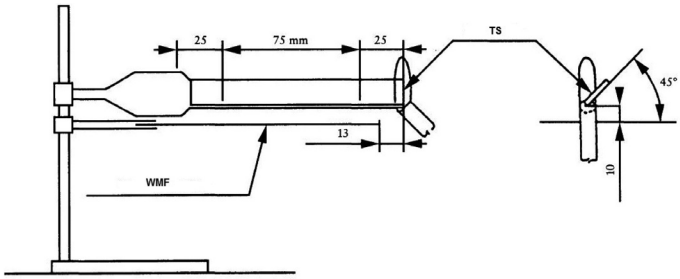
3.7.2.8. Nodrošina bīdmēru (ar precizitāti līdz vismaz 0,05 mm) vai līdzvērtīgu mērierīci.

3.7.3. Testa procedūra

3.7.3.1. Paraugu piestiprina pie vienas skavas uz pamatnes tuvāk galam pie 100 mm atzīmes, un tā garenvirziena ass ir horizontāla, bet šķērsass ir 45° leņķī pret horizontāli. Zem testa parauga piestiprina tīru, pītu metāla sietu uz otro skavu, un to novieto 10 mm horizontāli zem parauga malas, lai paraugs izvirzītos apmēram 13 mm aiz sieta gala (sk. 9.1. attēlu). Uz velkmes skapja galda jānovieto ar ūdeni pildīta vanna, lai testa laikā tajā sakrīt iespējamas degošas daļiņas.

9.1. attēls

Izvietojums ugunsizturības testam



Piezīmes:

1) TS = testa paraugs;

2) WMF = pīta metāla šķiedra.

3.7.3.2. Gaisa padeve deglim jānoregulē tā, lai iegūtu aptuveni 25 mm augstu zilu liesmu.

3.7.3.3. Deglis jānovieto tā, lai liesma skartu testa parauga ārējo malu (sk. 1. attēlu), un vienlaicīgi tiek iedarbināts taimeris.

Liesmu notur saskarē ar paraugu 30 sekundes. Ja paraugs deformējas, kūst vai saraujas prom no liesmas, tad liesma jāpārvieto, lai saglabātu saskari ar paraugu. Ievērojama parauga deformācija testa laikā var rezultātu padarīt nederīgu.

Deglis jāatvirza pēc 30 sekundēm vai tad, kad liesmas fronte sasniedz 25 mm atzīmi. Degli atvirza vismaz 450 mm no parauga, un velkmes skapis noslēdz.

3.7.3.4. Kad liesmas fronte ir sasniegusi 25 mm atzīmi, tad jāatzīmē taimera rādītais laiks sekundēs kā laiks t_1.

3.7.3.5. Taimeri aptur tad, kad degšana (ar liesmu vai bez tās) ir beigusies vai sasniegusi 100 mm atzīmi no brīvā gala. Taimera rādīto laiku atzīmē kā laiku t. Ja paraugu atkārtoti aizdedzina degošs materiāls, kas sakritis uz pītā metāla sieta, testa rezultāts var kļūt nederīgs.

▼B

3.7.3.6. Ja degšana nesasniedz 100 mm atzīmi, tad nenodegušo attālumu no 100 mm atzīmes gar parauga apakšējo malu izmēra un noapaļo uz augšu vai uz leju līdz tuvākajam milimetram. Tādējādi nodegušais attālums ir vienādas ar 100 mm mīnus nenodegušais attālums, un to izsaka mm.

3.7.3.7 Ja paraugs ir nodedzis līdz 100 mm atzīmei vai aiz tās, tad degšanas ātrumu aprēķina šādi: $((75)/(t - t_1))$ un izsaka mm/s.

3.7.3.8 Testu, kas aprakstīts 3.7.3.1.–3.7.3.7. punktā, atkārto dažādiem paraugiem, līdz trīs paraugi ir nodeguši līdz 100 mm atzīmei vai aiz tās, vai ir testēti desmit paraugi.

3.7.3.9. Ja tikai viens paraugs no desmit ir nodedzis līdz 100 mm atzīmei vai aiz tās, tad testu, kas aprakstīts 3.7.3.1.–3.7.3.7. punktā, atkārto ne vairāk kā desmit jauniem paraugiem.

3.7.4. Rezultātu izteikšana

3.7.4.1. Testa ziņojumā ietver vismaz šādu detalizētu informāciju:

— testēto paraugu skaits,

un attiecībā uz katru individuālu paraugu:

— identifikācijas līdzekļi,

— sagatavošanas un uzglabāšanas metode,

— biezums, ko mēra katrā parauga garuma trešdaļā (mm ar vismaz vienu zīmi aiz komata),

— degšanas laiks (s),

— degšanas attālums (mm),

— izklāsts un iemesls, ja paraugs nenodeg līdz 100 mm atzīmei (piem., tāpēc, ka tas pil, tek vai izjūk degošos gabalos),

— izklāsts, ja paraugu atkārtoti aizdedzina degošs materiāls, kas sakritis uz pītā metāla sieta.

3.7.4.2. Ja vismaz divi paraugi ir nodeguši līdz 100 mm atzīmei vai aiz tās, nosaka vidējo degšanas ātrumu (izteiktu mm/s un iegūtu no daudzajiem rezultātiem, veicot aprēķinu saskaņā ar 3.7.3.7. punktā norādīto formulu). Tādējādi vidējais degšanas ātrums ir visu to paraugu degšanas ātrumu vidējā vērtība, kuri nodeguši līdz 100 mm atzīmei vai aiz tās. Šo vērtību salīdzina ar 3.7.5.–3.7.5.1. punktā noteiktajām prasībām, un aprēķinus un verifikāciju, kas minēta 3.7.4.3. punktā, neveic.

▼M1

3.7.4.3. Ja neviens no 10 paraugiem nav nodedzis līdz 100 mm atzīmei vai aiz tās vai ja tikai viens no 20 paraugiem ir nodedzis līdz šai atzīmei, aprēķina vidējo degšanas laiku *(ACT)* un vidējo degšanas attālumu *(ACL)*.

9.1. vienādojums

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

(*piezīme:* n = paraugu skaits)

▼M1

Rezultātu noapaļo uz augšu vai uz leju līdz tuvākajam sekunžu skaitam, kurš dalās ar pieci. Tomēr, ja *ACT* ir 0 sekundes, to neizmanto. (t. i., ja degšana ilgst no mazāk nekā 2 sekundēm līdz 7 sekundēm, *ACT* ir 5 sekundes; ja degšana ilgst no 8 līdz 12 sekundēm, *ACT* ir 10 sekundes; ja degšana ilgst no 13 līdz 17 sekundēm, *ACT* ir 15 sekundes, utt.).

9.2. vienādojums

$$\text{ACL (mm)} = \sum_{i=1}^{n} \cdot \left((100 - \text{nenodegušais attālums}_i)/(n)\right)$$

(*piezīme*: n = paraugu skaits)

Rezultātu izsaka ar precizitāti līdz 5 mm (t. i., "mazāk nekā 5 mm" norāda, ja degšanas attālums ir mazāks par 2 mm, un tādējādi nekādā gadījumā nedrīkst norādīt *ACL* = 0 mm).

Ja tikai viens paraugs no 20 ir nodedzis līdz 100 mm atzīmei vai aiz tās, uzskata, ka šāda parauga degšanas attālums (t. i., attiecīgā parauga vērtība (100 – nenodegušais attālums)) ir 100 mm.

9.3. vienādojums

$$n_{vidējais_degšanas_ātrums} = \frac{ACL}{ACT}, \text{ izteikts } \frac{mm}{s}$$

Šo vērtību salīdzina ar 3.7.5.–3.7.5.1. punktā noteiktajām prasībām.

▼B

3.7.5. Prasības attiecībā uz tādu degvielas tvertņu materiālu ugunsizturību, kas nav metāls

3.7.5.1. Degvielas tvertnes materiāls nedrīkst degt ar vidējo degšanas ātrumu, kas lielāks par 0,64 mm/s, kurš noteikts saskaņā ar 3.7.–3.7.4.3. punktā noteikto testa procedūru.

▼B

X PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz kravas platformām

1. **Mērķis**

1.1. Ja L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B vai L7e-C (apakš-)kategorijas transportlīdzeklis ir aprīkots ar kravas platformu, transportlīdzekļa un kravas platformas kombinācijai jāatbilst minimālajiem konstrukcijas kritērijiem, lai varētu droši pārvadāt kravas.

2. **Prasības**

2.1. Ja ir uzstādīta kravas platforma, tai jābūt konstruētai tikai kravu pārvadāšanas mērķim un jābūt aprīkotai ar vaļēju vai slēgtu kravas kasti, kas ir praktiski līdzena un horizontāla.

2.2. L kategorijas transportlīdzekļa ar noslogotu platformu un bez vadītāja smaguma centram jāatrodas starp asīm.

2.3. Platformas izmēri ir tādi, ka:

2.3.1. kravas kastes garums, proti, kravas zonas attālums no priekšpuses vistālākā iekšējā punkta līdz aizmugures vistālākajam iekšējam punktam, mērot horizontāli transportlīdzekļa garenplaknē, nepārsniedz L kategorijas transportlīdzekļa priekšējo vai aizmugurējo riteņu šķērsbāzi (atkarībā no tā, kura no tām lielāka) par vairāk kā 1,4 reizēm.

Šī prasība neattiecas uz L6e-BU un L7e-CU apakškategorijas transportlīdzekļiem.

2.3.2. Kravas kastes platums nepārsniedz maksimālo kopējo L kategorijas transportlīdzekļa platumu bez platformas.

2.3.3. Lai novērstu uz kravas platformas novietotās kravas izkrišanu, ir nodrošināti atbilstoši sānu aizsargi.

2.4. Platforma atrodas simetriski attiecībā pret L kategorijas transportlīdzekļa garenisko vidusplakni.

2.5. Kravas platforma atrodas ne augstāk kā 1 000 mm virs zemes.

2.6. Kravas platformu piestiprina L kategorijas transportlīdzeklim tā, lai būtu novērsts jebkāds patvaļīgas atvienošanās risks.

2.7. Platformas tips un piestiprināšanas veids ir tāds, ka ar normālu kravu vadītāja redzes lauks ir apmierinošs, kā arī netiek traucēta dažādu obligātu apgaismes ierīču un gaismas signālierīču pienācīga darbība.

2.8. Transportlīdzekļa izgatavotājs apliecina šādas kravas platformas drošu kravnesību.

2.9. Uz kravas platformas nodrošina atbilstošus stiprinājuma punktus lietderīgās slodzes stiprināšanas ierīču nostiprināšanai.

▼B

XI PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz masu un gabarītiem

1. **Mērķis**

1.1. Šajā pielikumā ir noteiktas prasības L kategorijas transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz to masu un gabarītiem.

2. **Transportlīdzekļa masas specifikāciju iesniegšana un testa prasības, lai noteiktu masas specifikācijas**

2.1. Pieteikumā par ES tipa apstiprinājumu transportlīdzekļa tipam attiecībā uz tā masu un gabarītiem par katru transportlīdzekļa tipa variantu, neatkarīgi no transportlīdzekļa pabeigtības pakāpes, izgatavotājs sniedz apstiprinātājiestādei informāciju par šādu masu:

2.1.1. masa braukšanas kārtībā, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 5. pantā;

2.1.2. faktiskā masa;

2.1.3. tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa;

2.1.4. tehniski pieļaujamā maksimālā masa uz asīm;

2.1.5. attiecīgā gadījumā – tehniski pieļaujamā maksimālā vilces masa;

2.1.6. attiecīgā gadījumā – tehniski pieļaujamā maksimālā masa sakabes punktā, ņemot vērā to sakabju tehniskās īpašības, kas uzstādītas vai ko var uzstādīt transportlīdzeklī, atkarībā no konkrētā gadījuma;

2.1.7. attiecīgā gadījumā neobligātā aprīkojuma masa;

2.1.8. attiecīgā gadījumā virsbūves masa;

2.1.9. attiecīgā gadījumā piedziņas akumulatoru masa.

2.2. Nosakot 2. punktā minētās masas, izgatavotājs ņem vērā inženiertehnisko paraugpraksi un labākās pieejamās tehniskās zināšanas, lai pēc iespējas samazinātu mehāniskas atteices risku, jo īpaši materiālu noguruma dēļ, un lai izvairītos no ceļu infrastruktūras bojāšanas.

2.3. Nosakot 2. punktā minētās masas, izgatavotājs ņem vērā transportlīdzekļa konstrukcijai paredzēto maksimālo ātrumu.

Ja izgatavotājs transportlīdzekli aprīko ar ātruma ierobežošanas ierīci, transportlīdzekļa konstrukcijai paredzētais maksimālais ātrums ir ātruma ierobežošanas ierīces atļautais faktiskais ātrums.

2.4. Nosakot 2. punktā minētās masas, izgatavotājs nenosaka transportlīdzekļa izmantošanas ierobežojumus, izņemot ierobežojumus attiecībā uz riepu kravnesības kapacitātēm, ko var pielāgot konstrukcijai paredzētajam ātrumam.

2.5. Nepabeigtiem transportlīdzekļiem, tostarp transportlīdzekļiem ar šasiju un kabīni, kuriem nepieciešams turpmāks pabeigšanas posms, izgatavotājs nākamā posma izgatavotājiem sniedz visu būtisko informāciju, lai arī turpmāk tiktu nodrošināta atbilstība šīs regulas prasībām.

Saskaņā ar pirmo apakšpunktu izgatavotājs norāda kopējai slodzei atbilstošās masas smaguma centra izvietojumu.

▼B

2.6. Ja neobligātais aprīkojums būtiski ietekmē transportlīdzekļa masu un gabarītus, izgatavotājs tehniskajam dienestam sniedz informāciju par transportlīdzeklī uzstādāma neobligātā aprīkojuma smaguma centra izvietojumu, masu un ģeometrisko atrašanās vietu attiecībā pret asīm.

2.7. Ja apstiprinātājiestāde vai tehniskais dienests to uzskata par nepieciešamu, tie var pieprasīt izgatavotājam nodrošināt apstiprināmajam tipam reprezentatīvu transportlīdzekli, lai to varētu pārbaudīt.

2.8. L5e-B, L6e-BU un L7e-CU apakškategorijas specializētas izmantošanas transportlīdzekļiem, kas paredzēti preču pārvadāšanai un konstruēti aprīkošanai ar nomaināmām virsbūvēm, šādu virsbūvju kopējā masa ir daļa no lietderīgās slodzes masas. Tādā gadījumā jāizpilda šādi papildu nosacījumi:

2.8.1. virsbūvi uzskata par nomaināmu, ja tā ir viegli noņemama no šasijas rāmja;

2.8.2. informācijas dokumentā transportlīdzekļa izgatavotājs norāda maksimāli pieļaujamos gabarītus, virsbūves kopējo masu, smaguma centra novietojuma ierobežojumus un rasējumu ar stiprinājuma ierīču atrašanās vietām.

2.9. Nosakot masas, par kurām izgatavotājam jāinformē apstiprinātājiestāde, jāievēro 1. papildinājumā noteiktie testa nosacījumi un prasības.

3. **Transportlīdzekļa gabarītu iesniegšana un testa prasības, lai noteiktu gabarītus**

3.1. Pieteikumā par ES tipa apstiprinājumu transportlīdzekļa tipam attiecībā uz tā masu un gabarītiem izgatavotājs apstiprinātājiestādei par katru transportlīdzekļa tipa variantu neatkarīgi no transportlīdzekļa pabeigtības pakāpes norāda šādus transportlīdzekļa gabarītus (izteiktus mm):

3.1.1. transportlīdzekļa garums, proti, attālums starp divām vertikālām plaknēm, kuras ir perpendikulāras transportlīdzekļa garenplaknei un pieskaras transportlīdzeklim attiecīgi priekšā un aizmugurē;

3.1.2. transportlīdzekļa platums, proti, attālums starp divām plaknēm, kuras ir paralēlas transportlīdzekļa garenplaknei un pieskaras transportlīdzeklim abās tā pusēs;

3.1.3. transportlīdzekļa augstums, kas ir attālums starp transportlīdzekļa atbalsta plakni un tai paralēlu plakni, kas pieskaras transportlīdzekļa augšdaļai;

3.1.4. transportlīdzekļa riteņbāze, proti, ISO 612:1978 standarta 6.4.1. punktā minētais gabarīts;

3.1.5. transportlīdzekļiem ar dubultriteņiem vai trīsriteņu vai četrriteņu transportlīdzekļiem: priekšējo un/vai aizmugures riteņu sķērsbāze, kas ir ISO 612:1978 standarta 6.5. punktā minētais attālums;

3.1.6. attiecīgā gadījumā $\text{garums}_{\text{kravas kaste}}$ un $\text{platums}_{\text{kravas kaste}}$.

3.2. Nosakot iesniedzamos gabarītus, jāievēro 1. papildinājumā paredzētie nosacījumi un prasības.

3.3. Faktiskie 3.1. punktā minētie gabarīti drīkst atšķirties no izgatavotāja norādītajiem par ne vairāk nekā 3 %.

▼B

1. papildinājums

Īpašas prasības attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļu masu un gabarītiem

1. **Īpašas prasības attiecībā uz transportlīdzekļa gabarītiem**

1.1. Lai izmērītu gabarītus, kas noteikti XI pielikuma 3. punktā:

1.1.1. transportlīdzekļa masa atbilst tā masai darba kārtībā, transportlīdzeklis atrodas uz horizontālas un līdzenas virsmas un gaisa spiediens tā riepās atbilst izgatavotāja ieteiktajam spiedienam;

1.1.2. transportlīdzeklis atrodas vertikālā stāvoklī, un riteņi atrodas taisnvirziena kustības stāvoklī;

1.1.3. visi transportlīdzekļa riteņi, izņemot rezerves riteni, atrodas uz atbalsta plaknes.

1.2. Nosakot transportlīdzekļa gabarītus, neņem vērā tikai šajā 1. punktā minētās ierīces un aprīkojumu.

1.3. Attiecībā uz transportlīdzekļa garumu visas transportlīdzekļa sastāvdaļas un jo īpaši tām, kas nostiprinātas tā, ka izvirzās priekšā vai aizmugurē (buferi, dubļsargi u. c.), izņemot sakabes ierīci, atrodas starp abām XI pielikuma 3.1.1. punktā minētajām plaknēm.

1.4. Attiecībā uz transportlīdzekļa platumu visas transportlīdzekļa sastāvdaļas un jo īpaši tās, kas piestiprinātas sānos, izņemot atpakaļskata spoguli(-ļus); atrodas starp abām XI pielikuma 3.1.2. punktā minētajām plaknēm.

1.5. Attiecībā uz transportlīdzekļa augstumu visas piestiprinātās transportlīdzekļa sastāvdaļas, izņemot atpakaļskata spoguli(-ļus); atrodas starp abām XI pielikuma 3.1.3. punktā minētajām plaknēm.

▼M1

1.6. Klīrenss

1.6.1. Lkategorijas transportlīdzekļa klīrensa mērīšanas nolūkā testējamo transportlīdzekli noslogo līdz faktiskajai masai.

1.6.2. Atkāpjoties no 1.6.1. punkta L3e-AxE apakškategorijas (x = 1, 2 vai 3, divriteņu enduro motocikls) vai L3e- AxT apakškategorijas (x = 1, 2 vai 3, divriteņu trāila motocikls) transportlīdzekļa klīrensa mērīšanas nolūkā, testējamo enduro un trāila motociklu slogo līdz darba kārtībā esoša transportlīdzekļa masai.

1.6.3. Jebkādu transportlīdzeklim uzstādītu manuāli vai automātiski regulējamu balstiekārtu, kas, iespējams, ļauj mainīt klīrensu, iestata tā, lai tiktu iegūts minimālais attālums starp transportlīdzekli un zemes plakni.

▼M1

1.6.4. Mēra mazāko attālumu starp zemes plakni un transportlīdzekļa zemāko fiksēto punktu starp asīm un attiecīgos gadījumos zem ass(-īm) saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK ([1]) II pielikuma 1. papildinājumu. Minimālo izmērīto attālumu uzskata par transportlīdzekļa klīrensu.

▼B

1.7. L7e-B2 apakškategorijas transportlīdzeklim (visurgājējam bagijam), kas atbilst 1.6. punktā noteiktajām prasībām, jāatbilst vismaz piecām no šādām sešām prasībām:

1.7.1. priekšējās pārkares leņķis ir ≥ 25 grādi;

1.7.2. pakaļējās pārkares leņķis ir ≥ 20 grādi;

1.7.3. garenpārgājības leņķis ir ≥ 20 grādi;

1.7.4. klīrenss zem priekšējās ass ir ≥ 180 mm;

1.7.5. klīrenss zem pakaļējais ass ir ≥ 180 mm;

1.7.6. klīrenss starp asīm ir ≥ 180 mm.

1.8. Priekšējās pārkares leņķi, pakaļējās pārkares leņķi un klīrensus mēra saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma 1. papildinājumu.

2. **Īpašas prasības attiecībā uz transportlīdzekļa masu**

2.1. Tehniski pieļaujamās maksimālās masas summa uz asīm nedrīkst būt mazāka par tehniski pieļaujamo maksimālo transportlīdzekļa pilno masu.

2.2. Īpašas prasības attiecībā uz transportlīdzekļa neobligātā aprīkojuma masas un tehniski pieļaujamās maksimālās pilnās masas ierobežojumu

2.2.1. L2e, L5e, L6e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem, kuru masa darba kārtībā ir ierobežota, neobligātā aprīkojuma masa nedrīkst pārsniegt 10 % no masas darba kārtībā ierobežojumiem, kas noteikti Regulas (ES) Nr. 168/2013 I pielikumā.

2.2.2. Transportlīdzekļa tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa nedrīkst būt mazāka kā faktiskā masa.

2.3. Ja transportlīdzeklis ir piekrauts, sasniedzot tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu, masa uz katras ass nepārsniedz tehniski pieļaujamo maksimālo masu uz minētās ass.

2.4. Ja transportlīdzeklis ir piekrauts, sasniedzot tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu, masa uz priekšējās ass nedrīkst būt mazāka par 30 % no transportlīdzekļa tehniski pieļaujamās maksimālās pilnās masas.

2.4.1. Ja transportlīdzeklis ir piekrauts, sasniedzot tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu, kam pieskaita tehniski pieļaujamo maksimālo masu sakabes punktā, masa uz priekšējās ass nedrīkst būt mazāka par 20 % no transportlīdzekļa tehniski pieļaujamās maksimālās pilnās masas.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīva 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

▼B

2.5. L kategorijas transportlīdzekļiem var būt atļauts vilkt piekabi, kuras masa ir ≤ 50 % no transportlīdzekļa masas darba kārtībā.

2.6. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar noņemamiem sēdekļiem, verifikācijas procedūras laikā visiem sēdekļiem ir jābūt vietā.

2.7. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar sēdekļiem un lai pārbaudītu atbilstību 2.2., 2.3. un 2.4. punktā noteiktajām prasībām:

a) sēdekļus noregulē saskaņā ar 2.7.1. punktu;

b) pasažieru masu, lietderīgās slodzes masu un neobligātā aprīkojuma masu sadala saskaņā ar 2.7.2.–2.7.6. punktu.

2.7.1. Sēdekļu regulēšana

2.7.1.1. Ja sēdekļi ir regulējami, tos noregulē galējā aizmugurējā stāvoklī.

2.7.1.2. Ja sēdekli iespējams noregulēt citādi (vertikāli, leņķī, sēdekļa atzveltnes regulējums utt.), to noregulē, kā noteicis transportlīdzekļa izgatavotājs.

2.7.1.3. Atsperotus sēdekļus nofiksē izgatavotāja noteiktajā pozīcijā.

2.7.2. Vadītāja un pasažieru masas sadalījums, lai izmērītu transportlīdzekļa masu

2.7.2.1. L1e un L3e (apakš-)kategorijai pieņem, ka vadītāja masa ir 75 kg, no kuriem 65 kg ir cilvēka masa vadītāja sēdvietas R punktā un 10 kg ir bagāžas masa saskaņā ar ISO standartu 2416-1992. Ja transportlīdzeklī ir tikai viena sēdvieta (nav pasažiera sēdvietas), attiecīgajā sēdvietā vadītāja masa ir 75 kg.

2.7.2.2. Visiem citiem L kategorijas transportlīdzekļiem vadītāja masa ir 75 kg un katra pasažiera masa ir 65 kg.

2.7.2.3. Vadītāja un katra pasažiera masa atrodas sēdvietas atskaites punktos (“R punktos”).

2.7.3. Neobligātā aprīkojuma masas sadalījums

2.7.3.1. Neobligātā aprīkojuma masu sadala saskaņā ar izgatavotāja specifikācijām.

2.7.4. Lietderīgās slodzes masas sadalījums

2.7.4.1. Lietderīgās slodzes masu sadala saskaņā ar izgatavotāja specifikācijām, vienojoties ar tehnisko dienestu.

2.7.5. L2e-U, L5e-B, L6e–BU, L7e-B vai L7e-CU (apakš-)kategorijas specializētas izmantošanas transportlīdzekļiem lietderīgās slodzes masu sadala vienmērīgi pa kravas kasti.

2.7.6. L2e-U, L5e-B, L6e-BU, L7e-B vai L7e-CU (apakš-)kategorijas specializētas izmantošanas transportlīdzekļiem bez virsbūves (piem., ar šasiju un kabīni) izgatavotājs norāda galējās pieļaujamās pozīcijas lietderīgās slodzes masas smaguma centram (piem., no 0,20 m līdz 0,50 m pirms pirmās pakaļējās ass).

▼B

2.8. Maksimālā pieļaujamā lietderīgās slodzes masa

2.8.1. Transportlīdzekļa maksimālā pieļaujamā lietderīgās slodzes masa nepārsniedz turpmāk Ap1-1. tabulā norādītās vērtības.

Ap1-1 tabula

Maksimālā pieļaujamā lietderīgās slodzes masa

Transportlīdzekļu (apakš-)kategorija	Maksimālā pieļaujamā lietderīgās slodzes masa (kg)
L1e-A / L1e-B / L2e-P / L6e-A / L6e-BP	Izgatavotāja deklarētā maksimālā pieļaujamā lietderīgās slodzes masa, tomēr nekādā gadījumā ne vairāk kā 250 kg.
L2e-U / L6e-BU	Izgatavotāja deklarētā maksimālā pieļaujamā lietderīgās slodzes masa, tomēr nekādā gadījumā ne vairāk kā 300 kg.
L3e / L4e / L5e-A / L7e-A / L7e-B / L7e-CP	Maksimālā lietderīgās slodzes masa, ko deklarējis izgatavotājs, bet kas nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt masas darba kārtībā ierobežojumu attiecīgajai (apakš-)kategorijai, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 I pielikumā.
L5e-B / L7e-CU	Maksimālā lietderīgās slodzes masa, ko deklarējis izgatavotājs, bet kas nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt 1 000 kg.

2.9. Alternatīvā dzinējspēka glabāšanas iekārtu masa

Nosakot transportlīdzekļa masas specifikācijas un piemērojamās testa prasībās, lai noteiktu minētās masas specifikācijas, pieņem, ka alternatīvā dzinējspēka glabāšanas iekārtu masa ir vienāda ar:

2.9.1. piedziņas akumulatoru masu, ja transportlīdzeklis ir hibrīdtransportlīdzeklis vai pilnīgi elektrisks transportlīdzeklis;

2.9.2. gāzveida degvielas sistēmas masu un gāzveida degvielas tvertņu masu, ja transportlīdzeklis ir darbināms ar vienu, diviem vai vairākiem degvielas veidiem;

2.9.3. masu, kāda ir tvertnei(-ēm), kas paredzēta(-as) saspiesta gaisa uzglabāšanai, ja transportlīdzekli darbina ar saspiestu gaisu;

2.9.4. ja transportlīdzekli darbina ar gāzveida degvielu, sašķidrinātās gāzveida degvielas vai saspiesta gaisa masu, kad gāzveida degvielas tvertne(-es) uzpildīta(-as) līdz 90 % no to degvielas masas ietilpības, ja šādu degvielu neieskaita masā darba kārtībā.

3. **Īpašas prasības attiecībā uz L6e-A, L7e-A un L7e-B apakškategorijas transportlīdzekļu masu un gabarītiem saistībā ar transportlīdzekļa statisko stabilitāti**

3.0.1. Mērķi un joma

3.0.1.1. L6e-A apakškategorijas (vieglie ceļu kvadricikli), L7e-A apakškategorijas (smagie ceļu kvadricikli) un L7e-B apakškategorijas (smagie visurgājēju kvadricikli) ir 4-riteņu transportlīdzekļi, attiecībā uz kuriem var būt nepieciešams ievērot pretrunīgus konstrukcijas kritērijus, jo tie var tikt izmantoti ne tikai uz cieta seguma virsmām, bet

▼B

arī bezceļu apstākļos. Lai pārvarētu visu veidu apvidus, šiem transportlīdzekļiem var būt augsts smaguma centrs, kas izraisa transportlīdzekļa nestabilitāti. Minimālās testa prasības attiecībā uz transportlīdzekļa statisko stabilitāti var labvēlīgi ietekmēt masas un gabarītu konfigurāciju transportlīdzekļa projektēšanas posmā un palielināt transportlīdzekļa statisko stabilitāti.

3.0.1.2. L6e-A, L7e-A un L7e-B apakškategorijas transportlīdzekļiem jāatbilst šajā punktā noteiktajām testa prasībām un veiktspējas kritērijiem.

3.1. Testa transportlīdzeklis

3.1.1. Testa transportlīdzeklim jābūt reprezentatīvam attiecībā uz apstiprināmā tipa transportlīdzekļa masu, gabarītiem un formu. Visām tā sastāvdaļām jāatbilst ražojumu sērijai, vai, ja L kategorijas transportlīdzeklis atšķiras no ražojumu sērijas, iekļauj pilnu aprakstu testa ziņojumā. Izvēloties testa transportlīdzekli, izgatavotājs un tehniskais dienests apstiprinātājiestādei pieņemamā veidā vienojas, kurš L kategorijas transportlīdzekļa testa paraugs ir reprezentatīvs attiecībā uz saistītajiem transportlīdzekļa variantiem.

3.1.2. Pārbaudes

Testa transportlīdzeklim attiecībā uz paredzēto izmantošanas veidu veic šādas obligātās pārbaudes saskaņā ar izgatavotāja specifikācijām: riteņi, riteņu loki, riepas (reprezentatīva marka, tips, spiediens), ass ģeometrija, balstiekārtas noregulējums un transportlīdzekļa klīrenss (iestatīts saskaņā ar izgatavotāja specifikācijām).

3.2. Statiskās šķērsstabilitātes testi

3.2.1. Visiem L6e-A, L7e-A un L7e-B apakškategorijas transportlīdzekļiem ir jāatbilst 3.2.3.3. un 3.2.4.1.3. punktā uzskaitītajām stabilitātes veiktspējas prasībām, tos testējot, kā aprakstīts turpmāk. Slīpuma plaknes testus veic transportlīdzekļa konfigurācijā ar kravu un konfigurācijā ar vadītāju un pasažieri.

3.2.2. Sasveres tests

3.2.2.1. Testa apstākļi

Testa apstākļi ir šādi.

3.2.2.1.1. Konfigurācija ar kravu

3.2.2.1.1.1 Testa transportlīdzeklim jābūt standarta stāvoklī, bez papildpiederumiem. Testa transportlīdzeklim un sastāvdaļām jābūt samontētām un noregulētām saskaņā ar izgatavotāja norādījumiem un specifikācijām, izņemot 3.2.2.1.1.5. punktu.

3.2.2.1.1.2 Riepām jābūt piepumpētām atbilstoši transportlīdzekļa izgatavotāja ieteiktajiem iestatījumiem normālai ekspluatācijai. Ja norādīts vairāk nekā viens spiediens, izmanto lielāko vērtību.

3.2.2.1.1.3 Visiem šķidrumiem jābūt uzpildītiem līdz ieteiktajam līmenim, un degvielas tvertnei jābūt pilnai.

3.2.2.1.1.4 Vadāmiem riteņiem jābūt iztaisnotiem taisni uz priekšu.

3.2.2.1.1.5 Regulējamas balstiekārtas sastāvdaļas jāiestata visaugstākajās pozīcijās.

▼B

3.2.2.1.1.6 Testa transportlīdzekli noslogo tā, ka katrā sēdvietā tiek novietota testa pasažiera masa vai līdzvērtīga masa, tā, lai noslogojuma smaguma centrs(-i) atrastos 152 mm virs pasažieri balstošās virsmas zemākā punkta un 254 mm uz priekšu no sēdekļa atzveltnes. Testa slodzi drošā veidā un vienmērīgi sadala pa kravas zonu(-ām) tā, lai netiktu pārsniegts(-i) kravas ierobežojums(-i) un tehniski pieļaujamā masa, ko norādījis izgatavotājs.

3.2.2.2. Vadītāja un pasažiera konfigurācija

3.2.2.2.1. Testa transportlīdzeklim jābūt standarta stāvoklī, bez papildpiederumiem. Testa transportlīdzeklim un sastāvdaļām jābūt samontētām un noregulētām saskaņā ar izgatavotāja instrukcijām un specifikācijām.

3.2.2.2.2. Riepām jābūt piepumpētām atbilstoši transportlīdzekļa izgatavotāja ieteiktajiem iestatījumiem normālai ekspluatācijai. Ja norādīts vairāk nekā viens spiediens, izmanto mazāko vērtību.

3.2.2.2.3. Visiem šķidrumiem jābūt uzpildītiem līdz ieteiktajam līmenim, un degvielas tvertnei jābūt pilnai.

3.2.2.2.4. Vadāmiem riteņiem jābūt iztaisnotiem taisni uz priekšu.

3.2.2.2.5. Regulējamām balstiekārtas sastāvdaļām jābūt iestatītām, izmantojot izgatavotāja norādītas vērtības, ar kurām transportlīdzekli piegādā izplatītājam.

3.2.2.2.6. Testa transportlīdzekli noslogo tā, ka vadītāja sēdvietā un priekšējā malējā pasažiera sēdvietā tiek piemērota testa pasažiera masa vai līdzvērtīga masa tā, lai noslogojuma smaguma centrs(-i) atrastos 152 mm virs pasažieri balstošās virsmas zemākā punkta un 254 mm uz priekšu no sēdekļa atzveltnes.

3.2.2.3. Testa ierīce

Testa platforma ir stingra, plakana un konstruēta kā maināma slīpuma plakne, sasverama platforma vai tamlīdzīga ierīce, kuras virsmas apdare rada minimālu berzes koeficientu 1,0, vai uz kuras ir sliede, aizturis vai cita ierīce, kuras augstums nav lielāks par 25,4 mm un kura var novērst riepu slīdēšanu normālos testa apstākļos. Platformas virsmai jābūt pietiekami lielai, lai balstītu visus testējamā transportlīdzekļa riteņus.

3.2.2.4. Testa procedūra

Testa procedūra ir šāda.

3.2.2.4.1. Testa transportlīdzekli ar piemērotām testa slodzēm novieto uz sasveramās platformas tā, lai līnija, kas iet caur abu zemāko riepu nospieduma centru, būtu paralēla platformas sasvēršanas asij, un transportlīdzekļa vadāmos riteņus iztaisno taisni uz priekšu.

3.2.2.4.2. Transportlīdzekļa stabilitāti nosaka tieši, sasverot platformu:

3.2.2.4.2.1. konfigurācijā ar kravu – līdz 20 grādiem (36,4 %);

3.2.2.4.2.2 konfigurācijā ar vadītāju un pasažieri – līdz 28 grādiem (53,2 %).

▼B

3.2.2.4.3. Platformu paceļ atpakaļ horizontālā stāvoklī.

3.2.2.4.4. Vēlreiz pārbauda spiedienu riepās, lai nodrošinātu, ka tās joprojām atbilst testa prasībām.

3.2.2.4.5. Tests jāveic ar transportlīdzekļa vienu pusi pret platformas sasvēršanas asi, un jāatkārto, novietojot tā otru pusi pret platformas sasvēršanas asi.

3.2.2.5. Veiktspējas prasības

Lai šķērsstabilitātes tests būtu pieņemams, vismaz vienai no atbalsta riepām sasvērtās platformas augšējā pusē jābūt saskarē ar virsmu.

3.2.3. Statiskās stabilitātes koeficients – Kst

3.2.3.1 Testa apstākļi

Testa apstākļiem jābūt šādiem.

3.2.3.1.1. Testa transportlīdzeklim jābūt standarta stāvoklī, bez papildpiederumiem. Testa transportlīdzeklim un sastāvdaļām jābūt samontētām un noregulētām saskaņā ar izgatavotāja instrukcijām un specifikācijām.

3.2.3.1.2. Riepām jābūt piepumpētām atbilstoši testa transportlīdzekļa izgatavotāja ieteiktajiem iestatījumiem normālai ekspluatācijai. Ja norādīts vairāk nekā viens spiediens, izmanto mazāko vērtību.

3.2.3.1.3. Visiem šķidrumiem jābūt uzpildītiem līdz ieteiktajam līmenim, un degvielas tvertnei jābūt pilnai.

3.2.3.1.4. Vadāmiem riteņiem jābūt iztaisnotiem taisni uz priekšu.

3.2.3.1.5. Regulējamām balstiekārtas sastāvdaļām jābūt iestatītām, izmantojot izgatavotāja norādītas vērtības, ar kurām transportlīdzekli piegādā izplatītājam.

3.2.3.1.6. Smaguma centra augstumu nosaka pēc ISO 10392:2011, līdzsvara leņķa metodes vai citas zinātniski apstiprinātas metodes, kas nodrošina salīdzināmus un atkārtojamus rezultātus.

3.2.3.2. Kst aprēķins

11.1. vienādojums

$$Kst = \frac{Lt_2 + L_{CG}(t_1 - t_2)}{2LH_{CG}}$$

kur:

Kst: statiskās stabilitātes koeficients

CG: smaguma centrs

Lcg: smaguma centra izvietojums uz priekšu no aizmugurējās ass

Hcg: smaguma centra izvietojums virs zemes plaknes,

t_1: priekšējo riteņu šķērsbāze

t_2: pakaļējo riteņu šķērsbāze

L: garenbāze

3.2.3.3. Veiktspējas prasības

3.2.3.3.1. L6e-A, L7e-A un L7e-B2 (apakš-)kategorijas: Kst ≥ 1,0

3.2.3.3.2. L7e-B1 (apakš-)kategorija: Kst ≥ 0,7

▼B

3.2.4. Garenstabilitāte

3.2.4.1. Testa apstākļi

Testa apstākļiem jāatbilst 3.2.2.1. punktā noteiktajiem.

3.2.4.1.1. Testa ierīce

Izmanto testa platformu, kas atbilst 3.2.2. punkta prasībām.

3.2.4.1.2. Testa procedūra

Noslogoto testa transportlīdzekli novieto uz sasveramas platformas tā, lai tā garenass būtu perpendikulāra platformas sasvēršanas asij. Testa transportlīdzekļa priekšgalam jāatrodas pret platformas sasvēršanas asi. Platformu sasver 25 grādu leņķī (46,6 %) un atkārto 3.2.3. un 3.2.4. punktā norādītās darbības. Procedūru atkārto, testa transportlīdzekļa pakaļgalam atrodoties pret platformas sasvēršanas asi.

3.2.4.1.3. Garenstabilitātes veiktspējas prasības

Lai garenstabilitātes testa rezultāti būtu pieņemami, vismaz vienai no atbalsta riepām sasvērtās platformas augšējā pusē jābūt saskarē ar virsmu.

▼B

XII PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz iebūvēto diagnostikas sistēmu (*OBD*) funkcionalitāti

1. **Ievads**

Šis pielikums attiecas uz L kategorijas transportlīdzekļos iebūvēto diagnostikas sistēmu (*OBD*) funkcionalitātes prasībām, un tajā ir noteiktas prasības, kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 21. pantā, saskaņā ar grafiku, kas noteikts minētās regulas IV pielikumā, un atsaucoties uz *OBD* robežvērtībām, kas izklāstītas minētās regulas VI pielikuma B daļā.

2. ***OBD* I posms un II posms**

2.1. *OBD* I posms.

2.1.1. Šajā pielikumā paredzētās tehniskās prasības ir obligātas attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar *OBD* I posma sistēmu, kā izklāstīts Regulas (ES) Nr. 168/2013 21. pantā un IV pielikumā. Šis pienākums attiecas uz atbilstību visiem turpmākajiem punktiem, izņemot 2.2. un 2.3. punktu, kuros norādītas *OBD* II posma prasības.

2.2. *OBD* II posms

2.2.1. L kategorijas transportlīdzekli var aprīkot ar *OBD* II posmu sistēmu, ja izgatavotājs tā vēlas.

2.2.2. Ja ir uzstādīta *OBD* II posma sistēma, piemēro šā pielikuma tehniskās prasības. Tas jo īpaši attiecas uz piemērojamiem punktiem, kas norādīti 12.1. tabulā.

▼M1

12.1. tabula.

***OBD* II posma funkcijas un saistītās prasības šā pielikuma un 1. papildinājuma punktos**

Temats	Punkts šajā pielikumā un 1. papildinājumā
Vispārīgi izslēgšanas kritēriji degradēšanas tipa diagnostikas sistēmai *OBD* II posmā	3.2.1.1.
Katalītiskā neitralizatora uzraudzība	3.3.2.1.; 3.3.3.1.
EGR efektivitāte/plūsmas uzraudzība	3.3.3.4.
Ekspluatācijas veiktspējas uzraudzība	1. papildinājuma 3.3.punkta 2. apakšpunkts, 1. papildinājuma 4. punkts
Vispārējās *OBD* II posma prasības	1. papildinājuma 3.3. punkts
Aizdedzes izlaidumu noteikšana	1. papildinājuma 3.2.2.; 3.3.2.2.; 3.5.3.; 3.6.2.; 3.7.1.; 3.1.2. punkts
NOx pēcapstrādes sistēmas uzraudzība	3.3.3.5.; 3.3.3.6.
Skābekļa sensora nolietojuma uzraudzība	3.3.2.3.

▼**M1**

Temats	Punkts šajā pielikumā un 1. papildinājumā
Daļiņu filtra uzraudzība	3.3.3.2.
Daļiņu (*PM*) emisiju uzraudzība	3.3.2.5.

▼**B**

2.3. Elektriskās ķēdes diagnostika

2.3.1. 3.3.5. un 3.3.6. punkta nolūkā elektriskās ķēdes un elektronisko atteiču diagnostikas sistēmā attiecībā uz *OBD* I un/vai II posmu jābūt iekļautai vismaz sensora un piedziņas mehānisma diagnostikai, kā arī 2. papildinājumā minēto elektroniskās vadības bloku iekšējai diagnostikai.

2.3.2. Ar pārtraukumiem darbojošās elektriskās ķēdes uzraudzības diagnostika, t. i., elektrisko ķēžu uzraudzības diagnostika, kas darbosies, līdz ar pārtraukumiem būs izpildīti tās testi, un 3.3.6. punkta izpilde attiecībā uz 2. papildinājumā paredzētajiem pasākumiem ir daļa no *OBD* II posma.

2.3.3. Līdz 2018. gada 31. decembrim 2. papildinājumā ietverto sarakstu pārskata un atjaunina, ja to uzskata par vajadzīgu, ņemot vērā tehnikas attīstību. Visa uzraugāmo papildu ierīču nepareizā darbība papildus tām, kas jau iekļautas tabulā, ir attiecināma uz *OBD* II posmu.

3. ***OBD* funkcionalitātes prasības**

3.1. L kategorijas transportlīdzekļiem jābūt aprīkotiem ar *OBD* sistēmu, kas projektēta, konstruēta un transportlīdzeklī uzstādīta tā, lai ļautu tai noteikt nolietojuma vai nepareizas darbības tipu visā transportlīdzekļa kalpošanas laikā. Šā mērķa sasniegšanā apstiprinātājiestādei jāpieņem, ka transportlīdzekļiem ar nobraukumu, kas ir lielāks par V tipa noturīguma pārbaudes attālumu, kurš minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma A daļā, var būt tāds *OBD* sistēmas darbības pasliktinājums, ka Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma B daļā norādītās emisiju vērtības ir pārsniegtas, pirms *OBD* sistēma signalizē transportlīdzekļa vadītājam par kļūdu.

3.1.1. Piekļuvei *OBD* sistēmai, kas nepieciešama apskatei, diagnostikai, apkopei vai remontam, ir jābūt neierobežotai un standartizētai. Visiem ar *OBD* saistītu kļūdu kodiem ir jāatbilst šā pielikuma 1. papildinājuma 3.11. punktam.

3.1.2. Pēc izgatavotāja ieskatiem, lai palīdzētu tehniķiem efektīva veikt L kategorijas transportlīdzekļu remontu, *OBD* sistēmu var paplašināt, lai tā uzraudzītu un ziņotu par jebkuru citu iebūvētu sistēmu. Paplašinātas diagnostikas sistēmas neuzskata par tādām, uz kurām attiecas tipa apstiprināšanas prasības.

3.2. *OBD* sistēma ir projektēta, konstruēta un uzstādīta transportlīdzeklī tā, lai tā normālas lietošanas apstākļos atbilstu šā pielikuma prasībām.

▼B

3.2.1. *OBD* sistēmas pagaidu izslēgšana

3.2.1.1. Izgatavotājs var paredzēt *OBD* sistēmas atslēgšanos, ja tās spēju veikt pārraudzīšanu ietekmē zems degvielas līmenis vai spēkiekārtas vai elektrosistēmas bateriju uzlādes līmenis, kas ir zemāks par minimālo (maksimāla jaudas izlāde). Izslēgšanās nedrīkst notikt, kad degvielas līmenis tvertnē ir virs 20 % no nominālā degvielas tvertnes tilpuma.

3.2.1.2. Izgatavotājs var izslēgt *OBD* sistēmu, ja apkārtējā temperatūra motora iedarbināšanas brīdī ir zemāka par 266,2 K (– 7 °C) vai augstumā virs 2 500 metriem virs jūras līmeņa, ar noteikumu, ka izgatavotājs iesniedz informāciju un/vai inženierizvērtējumu, kurā pienācīgi pierādīts, ka uzraudzība būtu neuzticama šādos apstākļos. Izgatavotājs arī var pieprasīt *OBD* sistēmas izslēgšanu citā apkārtējā temperatūrā motora iedarbināšanas brīdī, ja tas iestādei ar datiem un/vai inženierizvērtējumu var pierādīt, ka šādos apstākļos diagnostikas rezultāti būtu neprecīzi. Nepareizas darbības indikatoram (*MI*) nav jāieslēdzas, ja *OBD* robežvērtības tiek pārsniegtas reģenerācijas laikā, ar nosacījumu, ka nav nekādu defektu.

3.2.1.3. Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kam paredzēta jaudas noņemšanas ierīču uzstādīšana, uzraudzības sistēmu izslēgšana ir atļauta ar noteikumu, ka izslēgšana notiek tikai tad, kad jaudas noņemšanas ierīce darbojas.

Papildus šīs sadaļas noteikumiem izgatavotājs var ļaut *OBD* sistēmai īslaicīgi atslēgties šādos apstākļos:

a) ar maināmu degvielu vai vienas/divu degvielu ar gāzi darbināmiem transportlīdzekļiem – uz vienu minūti pēc atkārtotas degvielas uzpildes, lai ļautu spēka piedziņas vadības blokam(-iem) (*PCU*) atpazīt degvielas kvalitāti un sastāvu;

b) divu degvielu transportlīdzekļiem – uz piecām sekundēm pēc pārslēgšanās uz otru degvielu, kamēr notiek motora parametru pielāgošana;

c) izgatavotājs var atkāpties no šiem laika ierobežojumiem, ja var pierādīt, ka degvielas padeves sistēmas stabilizācijai pēc atkārtotas degvielas uzpildes vai degvielas pārslēgšanas vajadzīgs ilgāks laiks pamatotu tehnisku iemeslu dēļ. Jebkurā gadījumā *OBD* sistēmai no jauna jāieslēdzas iespējami ātri pēc tam, kad vai nu atpazīta degvielas kvalitāte un sastāvs, vai pielāgoti motora parametri.

3.2.2. Motora aizdedzes izlaidums transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dzirksteļaizdedzes motoru

▼M1

3.2.2.1. Izgatavotāji var pieņemt augstākus nepareizas darbības kritērijus attiecībā uz aizdedzes izlaidumu procentuālo daudzumu, nekā paziņots apstiprinātājiestādei, īpašos motora apgriezienu un slodzes apstākļos, ja tie iestādei var pierādīt, ka mazāka skaita aizdedzes izlaidumu noteikšana nebūtu drošticama. Attiecībā uz *OBD* veikto uzraudzību tas ir aizdedzes izlaidumu procentuālais īpatsvars no kopējā aizdedzes momentu skaita (kā norādījis izgatavotājs), kas izraisītu Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā noteikto emisiju robežvērtību pārsniegšanu, vai procentuālais īpatsvars, kas varētu izraisīt izplūdes katalizatora vai katalizatoru pārkaršanu, radot neatgriezenisku bojājumu.

3.2.2.2. Ja izgatavotājs var iestādei pierādīt, ka augstāka līmeņa aizdedzes izlaidumu procentuālā daudzuma noteikšana nav lietderīga vai ka aizdedzes izlaidumu nevar atšķirt no cita veida ietekmes (piemēram, nelīdzens ceļš, pārnesumu pārslēgšana, pēc motora iedarbināšanas utt.), aizdedzes izlaidumu uzraudzības sistēma šādos apstākļos var tikt atslēgta.

▼B

3.3. Testu apraksts

3.3.1. *OBD* sistēma uzrāda ar emisijām saistītas sastāvdaļas vai sistēmas atteici, ja šīs atteices rezultātā emisijas pārsniedz *OBD* emisiju robežvērtības, kas minētas Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā.

3.3.2. Uzraudzības prasības ar dzirksteļaizdedzes motoriem aprīkotiem transportlīdzekļiem

Izpildot Regulas (ES) Nr. 168/2013 21. panta prasības, *OBD* sistēma uzrauga vismaz turpmāk uzskaitītos elementus.

3.3.2.1. Katalītiskā neitralizatora efektivitātes samazināšanās attiecībā uz ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu emisijām. Izgatavotājs var paredzēt, ka tiek uzraudzīts tikai priekšējais katalizators vai šāds katalizators kopā ar nākamo(-ajiem) katalizatoru(-iem) aiz tā. Uzskata, ka uzraudzītais katalizators vai katalizatoru kombinācija darbojas nepareizi, ja emisijas pārsniedz Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā norādītās *NMHC* vai NO_x robežvērtības.

3.3.2.2. Motora aizdedzes izlaidums

Aizdedzes izlaidumu esamība motora darbības robežās, ko ierobežo šādas līnijas:

a) maksimālais projektētais motora apgriezienu skaits mīnus 500 min^{-1};

b) pozitīvā griezes līkne (t. i., motora slodze ar pārnesumu neitrālā pozīcijā);

c) lineāras līnijas, kas savieno šādus motora darbības punktus: pozitīvā griezes līkne pie 3 000 min^{-1} un punkts uz a) apakšpunktā definētās maksimālo apgriezienu līnijas ar vakuumu motora kolektorā, kas ir par 13,3 kPa zemāks par vakuumu pozitīvajā griezes līknē.

3.3.2.3. Skābekļa sensora nolietošanās

Šī iedaļa nozīmē, ka saskaņā ar šā pielikuma prasībām uzrauga visu katalītiskā neitralizatora nepareizas darbības uzraudzībai uzstādīto un izmantoto skābekļa sensoru nolietošanos.

3.3.2.4. Attiecībā uz elektronisko iztvaikošanas emisijas attīrīšanas kontroli nepārtraukti uzrauga vismaz ķēdes nepārtrauktību.

3.3.2.5. Tiešās iesmidzināšanas dzirksteļaizdedzes motoriem uzrauga jebkādu nepareizu darbību, kas varētu izraisīt to, ka emisija pārsniedz Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā daļiņu masai (*PM*) noteiktās emisiju robežvērtības, un kas jāuzrauga saskaņā ar šā pielikuma prasībām attiecībā uz kompresijas aizdedzes motoriem.

3.3.3. Uzraudzības prasības ar kompresijas aizdedzes motoriem aprīkotiem transportlīdzekļiem

Izpildot Regulas (ES) Nr. 168/2013 21. panta prasības, *OBD* sistēma uzrauga:

3.3.3.1. katalītiskā neitralizatora, ja tāds ir uzstādīts, efektivitātes mazināšanos;

▼B

3.3.3.2. daļiņu uztvērēja, ja tāds ir uzstādīts, darbību un integritāti;

3.3.3.3. degvielas iesmidzināšanas sistēmas elektronisko degvielas padeves daudzuma un laika ierīci(-es) uzrauga ķēdes nepārtrauktības nolūkos un attiecībā uz vispārēju darbības kļūdu.

3.3.3.4. Uzrauga *EGR* sistēmas nepareizu darbību un efektivitātes samazināšanos.

3.3.3.5. Uzrauga NO_x attīrīšanas sistēmas, kurā izmanto reaģentu, un šā reaģenta dozēšanas apakšsistēmas nepareizu darbību un efektivitātes samazināšanos.

3.3.3.6. Uzrauga NO_x attīrīšanas sistēmas, kurā neizmanto reaģentu, nepareizu darbību un efektivitātes samazināšanos.

3.3.4. Ar nosacījumu, ka tie darbojas ar izvēlēto degvielu, tiek uzraudzīti citas emisijas kontroles sistēmas sastāvdaļas vai sistēmas, vai ar emisijām saistītas piedziņas sastāvdaļas vai sistēmas, kas pievienotas datoram, kuru kļūda var radīt izplūdes emisiju palielināšanos, pārsniedzot Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā noteiktās *OBD* emisijas robežvērtības.

3.3.5. Ja tie netiek uzraudzīti citādi, attiecībā uz elektrisko/elektronisko ķēžu darbības atteicēm uzrauga visus elektroniskās spēka piedziņas komponentus, kas pievienoti datoram attiecībā uz ekoloģiskajiem raksturlielumiem un/vai funkcionālo drošumu, ieskaitot visus attiecīgos sensorus, kuri vajadzīgi, lai būtu iespējams veikt uzraudzības funkcijas. Šos elektroniskos komponentus jo īpaši uzrauga attiecībā uz elektriskās ķēdes nepārtrauktību, elektriskās ķēdes īsslēgumiem, elektrisko diapazonu/veiktspēju un "iesprūdušu" emisiju kontroles sistēmas signālu.

3.3.6. Ja tie netiek uzraudzīti citādi, uzrauga visus citus spēka piedziņas komponentus, kas pievienoti datoram attiecībā uz ekoloģiskajiem raksturlielumiem un/vai funkcionālo drošumu, un kas aktivizē jebkādu ieprogrammētu degvielas rezerves padeves darbības režīmu, kurš būtiski samazina motora griezes momentu, piemēram, lai aizsargātu spēka piedziņas komponentus. Neskarot Ap2-1. sarakstu, saglabā attiecīgo diagnostikas kļūdas kodu.

3.3.7. Izgatavotāji var pierādīt apstiprinātājiestādei, ka atsevišķas sastāvdaļas vai sistēmas nav jāuzrauga, ja to pilnīga bojājuma vai noņemšanas gadījumā emisijas nepārsniedz Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā noteiktās emisiju robežvērtības.

3.4. Katru reizi iedarbinot motoru, norisinās un, ja ir pareizi testa apstākļi, vismaz vienu reizi tiek pabeigta diagnostisku pārbaužu sērija. Testa apstākļus izvēlas tādus, kas visi ietilpst parastā braukšanā, kura paredzēta I tipa testā. Ja darbības atteici nav iespējams ticami noteikt I tipa testa apstākļos, izgatavotājs var ierosināt papildu testa apstākļus, kas ļauj pārliecinoši noteikt darbības atteici un par ko jāvienojas ar tehnisko dienestu apstiprinātājiestādei apmierinošā veidā.

▼B

3.5. Nepareizas darbības indikatora (*MI*) ieslēgšanās

3.5.1. *OBD* sistēma ietver nepareizas darbības indikatoru, kas ir viegli pamanāms transportlīdzekļa vadītājam. *MI* drīkst izmantot tikai tādam nolūkam, lai transportlīdzekļa vadītājam norādītu uz ārkārtas situāciju vai nepieciešamību pēc drīza remonta. *MI* ir redzams visos parasta apgaismojuma apstākļos. Kad tas ir ieslēgts, tas rāda simbolu saskaņā ar ISO 2575:2010, proti, F.01. simbolu. Transportlīdzekli neaprīko ar vairāk kā vienu vispārēja izmantojuma *MI* saistībā ar emisijas problēmām vai spēka piedziņas darbības atteicēm, kas būtiski samazina griezes momentu. Ir atļauti atsevišķi īpaša nolūka rādītāji (piem., bremžu sistēma, drošības jostu piesprādzēšana, eļļas spiediens u. c.). Sarkanās krāsas izmantošana *MI* ir aizliegta.

3.5.2. Attiecībā uz stratēģijām, kur *MI* ieslēgšanai vajag vairāk par diviem iepriekšējas sagatavošanas cikliem, izgatavotājs sniedz informāciju un/vai inženierizvērtējumu, pienācīgi parādot, ka uzraudzības sistēma ir vienlīdz efektīva un tikpat savlaicīgi nosaka sastāvdaļu nolietošanos. Stratēģijas, kurām vidēji nepieciešami vairāk nekā desmit braukšanas cikli *MI* ieslēgšanai, nav pieņemamas. *MI* ir jāieslēdzas, kad spēka piedziņas kontrolierīce ieslēdzas pastāvīgā noklusējuma darbības režīmā, izraisot būtisku griezes momenta samazinājumu, vai ja tiek pārsniegtas *OBD* emisiju robežvērtības, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā, vai ja *OBD* sistēma nevar izpildīt 3.3.2. vai 3.3.3. punktā noteiktās uzraudzības pamatprasības.

3.5.3. *MI* ir jādarbojas skaidrā brīdinājuma režīmā, piemēram, kā mirgojošai gaismai, visā periodā, kamēr notiek motora aizdedzes izlaidumi tādā līmenī, kas, visticamāk, varētu izraisīt katalizatora bojājumu, kā norādījis izgatavotājs.

3.5.4. *MI* ir jāieslēdzas arī tad, kad transportlīdzekļa aizdedze ir ieslēgtā pozīcijā pirms motora iedarbināšanas, un jāizslēdzas, ja nav konstatēta nepareiza darbība. Transportlīdzekļiem, kas nav aprīkoti ar akumulatoru, *MI* iedegas uzreiz pēc motora iedarbināšanas un tad izslēdzas pēc 5 sekundēm, ja pirms tam nav konstatēta nepareiza darbība.

3.6. *OBD* sistēmai jāreģistrē kļūdas kods(-i), norādot emisiju kontroles sistēmas vai funkcionālā drošuma sistēmas statusu, pārejot uz darbības režīmu, kas ievērojami samazina griezes momentu salīdzinājumā ar normālas darbības režīmu. Lai noteiktu pareizi strādājošas emisiju kontroles sistēmas, funkcionālā drošuma sistēmas un tādas emisijas kontroles sistēmas, attiecībā uz kurām ir nepieciešama turpmāka transportlīdzekļa darbības izvērtēšana, ir jāizmanto atšķirīgi stāvokļa kodi. Ja *MI* ieslēgšanos izraisa nolietošanās, nepareiza darbība vai pastāvīgs emisijas noklusējuma darbības režīms, ir jāsaglabā kļūdas kods, kas norāda nepareizas darbības veidu. Kļūdas kodu saglabā arī 3.2.2.5. un 3.2.3.5. punktā minētajos gadījumos. ►**M1** Kļūdas kodu saglabā arī 3.3.5. un 3.3.6. punktā minētajos gadījumos. ◄

3.6.1. ►**M1** Transportlīdzekļa nobrauktajam attālumam kopš *MI* ieslēgšanas ir jābūt pieejamam jebkurā laikā caur seriālo pieslēgvietu standarta diagnostikas savienojumā. Atkāpjoties no minētā, attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar mehānisku odometru, kurš nepieļauj datu ievadi elektroniskajā vadības blokā, tostarp transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar *CVT*, kas neatļauj precīzu datu ievadi elektroniskajā vadības blokā, "nobraukto attālumu" var aizstāt ar "motora darbības laiku", un tam jābūt pieejamam jebkurā laikā caur seriālo pieslēgvietu standarta diagnostikas savienojumā. ◄

▼B

3.6.2. Ar dzirksteļaizdedzes motoriem aprīkotu transportlīdzekļu gadījumā cilindri, kuros ir aizdedzes izlaidumi, nav jānorāda atsevišķi, ja ir uzglabāts atšķirīgs viena vai vairāku cilindru aizdedzes izlaiduma kļūdas kods.

3.6.3. *MI* var tikt aktivizēts, ja emisiju līmenis ir zemāks par *OBD* emisiju robežvērtībām, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā.

3.6.3. *MI* var tikt aktivizēts, ja ir aktīvs noklusējuma režīms, bez ievērojama piedziņas griezes momenta samazinājuma.

3.7. *MI* izslēgšana

3.7.1. Ja aizdedzes izlaidumu tādā līmenī, kas varētu radīt katalizatora bojājumus (kā noteicis izgatavotājs), vairs nav vai ja motoru darbina pēc izmaiņām ātruma un slodzes apstākļos, kad aizdedzes izlaidumu līmenis neizraisa katalizatora bojājumus, *MI* var pārslēgt iepriekšējā aktivitātes režīmā pirmajā braukšanas ciklā, kurā aizdedzes izlaidumi tika noteikti, un normālā darbības režīmā turpmākajos braukšanas ciklos. Ja *MI* pārslēdz uz iepriekšējo darbības līmeni, attiecīgos kļūdu kodus un saglabāto informāciju par motora apstākļiem var izdzēst.

3.7.2. Attiecībā uz jebkādu citu nepareizu darbību *MI* var izslēgt pēc trim secīgiem braukšanas cikliem, kuru laikā uzraudzības sistēma, kas iedarbina *MI*, pārtrauc noteikt nepareizu darbību un ja nav noteikta cita nepareiza darbība, kas neatkarīgi ieslēgtu *MI*.

3.8. Kļūdas koda dzēšana

3.8.1. *OBD* sistēma var dzēst kļūdas kodu, nobraukto attālumu un saglabāto informāciju, ja šī pati kļūda nav atkārtoti reģistrēta vismaz 40 motora uzsildīšanas ciklos.

3.8.2. Saglabātās kļūdas netiek dzēstas, atvienojot iebūvēto datoru no transportlīdzekļa energopadeves vai transportlīdzekļa akumulatora vai akumulatoru atvienošanas vai darbības atteices gadījumā.

3.9. Divu degvielu gāzes transportlīdzekļi

Parasti divu degvielu gāzes transportlīdzekļiem katram degvielas veidam (benzīns un (*NG*/biometāns) / *LPG*) visas *OBD* prasības piemēro tāpat kā vienas degvielas transportlīdzekļiem. Šim nolūkam izmanto vienu no divām iespējām 3.8.1. vai 3.8.2. punktā vai jebkuru to kombināciju.

3.9.1. Viena OBD sistēma abiem degvielas veidiem

3.9.1.1. Katrai diagnostikai katrā atsevišķā *OBD* sistēmā darbībai ar benzīnu un (*NG*/biometānu) / *LPG* vai nu neatkarīgi no tobrīd izmantotās degvielas, vai konkrētajam degvielas veidam veic šādas procedūras:

a) nepareizas darbības indikatora (*MI*) ieslēgšana (sk. 3.5. punktu);

b) kļūdas koda saglabāšana (sk. 3.6. punktu);

c) *MI* izslēgšana (sk. 3.7. punktu);

d) kļūdas koda dzēšana (sk. 3.8. punktu).

Pārraugāmajām sastāvdaļām vai sistēmām var izmantot vai nu atsevišķu diagnostiku katram degvielas veidam, vai kopīgu diagnostiku.

▼B

3.9.1.2. *OBD* sistēma var atrasties vienā vai vairākos datoros.

3.9.2. Divas atsevišķas *OBD* sistēmas, pa vienai katram degvielas veidam.

3.9.2.1. Turpmākās procedūras veic neatkarīgi vienu no otras, transportlīdzeklim darbojoties ar benzīnu vai ar (*NG*/biometānu) / *LPG*:

a) nepareizas darbības indikatora (*MI*) ieslēgšana (sk. 3.5. punktu);

b) kļūdas koda saglabāšana (sk. 3.6. punktu);

c) *MI* izslēgšana (sk. 3.7. punktu);

d) kļūdas koda dzēšana (sk. 3.8. punktu).

3.9.2.2. Atsevišķas *OBD* sistēmas var atrasties vienā vai vairākos datoros.

3.9.3. Īpašas prasības attiecībā uz diagnostikas signālu pārraidi no divu degvielu gāzes transportlīdzekļiem

3.9.3.1. Pēc diagnostikas skenēšanas ierīces pieprasījuma diagnostikas signālu pārraida uz vienu vai vairākām avota adresēm. Avota adrešu izmantošana ir izklāstīta standartā ISO 15031-5:2011.

3.9.3.2. Identificēt informāciju saistībā ar konkrēto degvielu var:

a) izmantojot avota adreses, un/vai

b) izmantojot degvielas izvēles slēdzi, un/vai

c) izmantojot konkrētās degvielas kļūdas kodus.

3.9.4. Attiecībā uz statusa kodu (kā aprakstīts 3.6. punktā) jāizmanto viena no turpmākajām divām iespējām, ja viens vai vairāki diagnostikas signāli, ar kuriem paziņo par gatavību, ir specifiski konkrētajam degvielas tipam:

a) statusa kods ir degvielai specifisks, t. i., izmanto divus statusa kodus, katram degvielas veidam savu;

b) statusa kods rāda, ka kontroles sistēmas ir pilnīgi izvērtētas abiem degvielas veidiem (benzīnam un (*NG*/biometānam) / *LPG*)), kad kontroles sistēmas ir pilnīgi izvērtētas vienam no degvielas tipiem.

Ja neviens no diagnostikas signāliem, ar kuriem paziņo par gatavību, nav specifisks konkrētajam degvielas tipam, jāatbalsta tikai viens statusa kods.

4. **Prasības attiecībā uz iebūvētu diagnostikas sistēmu tipa apstiprināšanu**

4.1. Izgatavotājs var lūgt apstiprinātājiestādei pieņemt *OBD* sistēmu tipa apstiprināšanai, kaut arī sistēmai ir viena vai vairākas nepilnības un tā pilnībā neatbilst šā pielikuma prasībām.

4.2. Izskatot šādu lūgumu, iestāde nosaka, vai atbilstība šā pielikuma prasībām ir nesasniedzama vai nepamatota.

Apstiprinātājiestāde ņem vērā izgatavotāju sniegtos datus, kas cita starpā izklāsta tādus faktorus kā tehniskās īstenošanas iespējas, apstrādes termiņš un ražošanas cikli, ietverot motoru vai transportlīdzekļu konstrukciju ieviešanu un izņemšanu un plānotās datoru atjauninā šanas, līmenis, līdz kuram attiecīgā *OBD* sistēma atbilst šīs regulas prasībām, un izgatavotāja pierādījumi, ka ieguldīti pietiekami centieni, lai sasniegtu atbilstību šiem noteikumiem.

▼B

4.2.1. Iestāde nepieņem iesniegumus saistībā ar nepilnībām, kas ietver pilnīgu nepieciešamās diagnostikas uzraudzības trūkumu.

4.2.2. Iestāde nepieņem iesniegumus saistībā ar nepilnībām, kas neatbilst Regulas (ES) Nr. 168/2013VI pielikuma B daļā noteiktajām *OBD* robežvērtībām.

▼M1

4.3. Nosakot nepilnību secību, dzirksteļaizdedzes motoriem vispirms nosaka nepilnības, kas saistītas ar 3.3.2.1., 3.3.2.2. un 3.3.2.3. punktu, un kompresijas aizdedzes motoriem vispirms nosaka nepilnības, kas saistītas ar 3.3.3.1., 3.3.3.2. un 3.3.3.3. punktu.

4.4. Pirms tipa apstiprināšanas vai tās laikā nav pieļaujamas nekādas nepilnības attiecībā uz 1. papildinājuma 3. punkta prasībām, izņemot prasības, kas noteiktas 1. papildinājuma 3.11. punktā.

▼B

4.5. Nepilnību laika posms

4.5.1. Nepilnība var saglabāties divu gadu laikposmā pēc transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas datuma, izņemot gadījumus, kad var pienācīgi pierādīt, ka tās izlabošanai nepieciešama būtiska transportlīdzekļa aparatūras pārveidošana un papildu izpildes un piegādes laiks, kas pārsniedz divus gadus. Šādā gadījumā nepilnība var saglabāties laikposmā, kas nepārsniedz trīs gadus.

4.5.2. Izgatavotājs var pieprasīt, lai apstiprinātājiestāde nepilnību pieļauj retrospektīvi, ja to atklāj pēc sākotnējās tipa apstiprināšanas. Šajā gadījumā nepilnības var turpināties divu gadu periodā pēc tam, kad par tām paziņots administratīvajai iestādei, izņemot gadījumus, kad var pienācīgi pierādīt, ka nepilnības izlabošanai nepieciešama būtiska transportlīdzekļa aparatūras pārveidošana un papildu izpildes un piegādes laiks, kas pārsniedz divus gadus. Šādā gadījumā nepilnība var saglabāties laikposmā, kas nepārsniedz trīs gadus.

4.6. Iestāde paziņo savu lēmumu par nepilnības pieļaušanu visām pārējām dalībvalstīm.

▼M1

4.7. Transportlīdzekļa spēkiekārtas saimes klasificēšanas kritērijus, kuri norādīti Regulas (ES) Nr. 134/2014 XI pielikuma 3.1. punkta 11.1. tabulā, piemēro arī šajā pielikumā noteiktajām prasībām, kas attiecas uz funkcionālajām iebūvētām diagnostikas sistēmām.

▼B

1. papildinājums

Iebūvēto diagnostikas sistēmu (*OBD*) funkcionālie aspekti

1. **Ievads**

Iebūvētajām diagnostikas sistēmām, kas uzstādītas L kategorijas transportlīdzekļiem, jāatbilst šajā pielikumā sīki izklāstītajai informācijai, funkcionālajām prasībām un verifikācijas testa procedūrām, lai saskaņotu sistēmas un pārbaudītu, vai sistēma spēj izpildīt Regulas (ES) Nr. 168/2013 21. panta prasības.

2. **Iebūvēto diagnostikas sistēmu funkcionālā testēšana**

2.1. Iebūvēto diagnostikas sistēmu ekoloģiskos raksturlielumus un funkcionālās spējas pārbauda un pierāda apstiprinātājiestādei, veicot VIII tipa testa procedūru, kas minēta Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikuma A daļā.

3. **Diagnostikas signāli**

3.1. Nosakot pirmo jebkuras sastāvdaļas vai sistēmas nepareizo darbību, šajā laikā reģistrētie motora stāvokļa dati ir jāsaglabā datora atmiņā. Uzglabātajos motora stāvokļa datos cita starpā jāietver aprēķinātā slodzes vērtība, motora apgriezieni, degvielas pielāgošanas vērtība(-as) (ja pieejams), degvielas spiediens (ja pieejams), transportlīdzekļa ātrums (ja pieejams), dzesētāja temperatūra, ieplūdes kolektora spiediens (ja pieejams), aizvērtas vai atvērtas ķēdes darbība (ja pieejams) un kļūdas kods, kura dēļ dati saglabāti.

3.1.1. Attiecībā uz reģistrētā stāvokļa datu uzglabāšanu izgatavotājs izvēlas tādu vispiemērotāko stāvokļu kopumu, kas ļauj efektīvi un produktīvi veikt remontu. Ir nepieciešams tikai viens datu kadrs. Izgatavotāji var izvēlēties uzglabāt papildu kadrus, ar noteikumu, ka nepieciešamo kadru var vismaz nolasīt ar universālu skeneri, kas atbilst 3.9. un 3.10. punkta specifikācijām. Ja kļūdas kodu, kura dēļ dati saglabāti, izdzēš saskaņā ar XII pielikuma 3.8. punktu, arī saglabātos datus par motora stāvokli var izdzēst.

3.1.2. Ja vēlāk notiek degvielas sistēmas nepareiza darbība vai aizdedzes izlaidums, jebkādi iepriekš saglabātie reģistrētie stāvokļi ir jāaizstāj ar degvielas sistēmas vai aizdedzes izlaiduma stāvokļiem (atkarībā no tā, kas notiek pirmais).

3.2. Ja tādi ir pieejami, šādi signāli papildus nepieciešamajai reģistrētajai informācijai pēc pieprasījuma ir jāpadara pieejami caur seriālo pieslēgvietu standarta diagnostikas savienojumā, ja informācija ir pieejama transportlīdzekļa datorā vai ja to var noteikt, izmantojot informāciju, kas pieejama transportlīdzekļa datorā: diagnostikas traucējumu kodi, motora dzesētāja temperatūra, degvielas kontroles sistēmas stāvoklis (noslēgta ķēde, nenoslēgta ķēde, cita), degvielas pielāgojums, aizdedzes

▼B

apsteidze, ieplūdes gaisa temperatūra, kolektora gaisa spiediens, gaisa plūsmas ātrums, motora apgriezieni, droseles pozīcijas devēja rādījums, sekundārā gaisa stāvoklis (plūsmas augšpusē, apakšpusē vai atmosfērā), aprēķinātā slodzes vērtība, transportlīdzekļa ātrums, bremžu pretbloķēšanas sistēmas slēdža stāvoklis (iesl./izsl.), aktivētais noklusējuma režīms(-i) un degvielas spiediens.

Signāli jāsniedz standarta vienībās, pamatojoties uz 3.7. punktā minētajām specifikācijām. Faktiskajiem signāliem ir jābūt skaidri norādītiem atsevišķi no noklusējuma vērtības vai ārkārtas režīma signāliem.

3.3. Attiecībā uz visām kontroles sistēmām, kurām ir veikti īpašas transportlīdzekļa izvērtēšanas testi (katalizators, skābekļa sensors utt.), izņemot – attiecīgos gadījumos – aizdedzes izlaiduma noteikšanu, degvielas sistēmas uzraudzību un visaptverošu komponentu uzraudzību, visnesenāk veiktā transportlīdzekļa testa rezultāti un robežas, ar ko sistēma ir salīdzināta, ir jāpadara pieejamas caur seriālo pieslēgvietu standarta diagnostikas savienojumā saskaņā ar 3.8. punktā minētajām specifikācijām. Attiecībā uz uzraudzītajām sastāvdaļām un sistēmām, izņemot iepriekšminētās, caur standarta diagnostikas savienojumu ir jāpadara pieejama informācija par testa izturēšanu/neizturēšanu attiecībā uz nesenākajiem testa rezultātiem.

Visi *OBD* ekspluatācijas veiktspējas dati, kas jāuzglabā saskaņā ar šā papildinājuma 4.6. punktu, jādara pieejami, izmantojot standarta diagnostikas savienojuma seriālo pieslēgumvietu saskaņā ar 3.8. punkta specifikācijām.

3.4. *OBD* prasībām, attiecībā uz kurām transportlīdzeklis ir sertificēts (t. i., XII pielikums vai alternatīvas prasības, kas minētas 5. punktā), un galvenajām kontroles sistēmām, ko pārrauga *OBD* sistēma, kura atbilst 3.10. punkta prasībām, ir jābūt pieejamām caur seriālo pieslēgvietu standarta diagnostikas savienojumā saskaņā ar šā papildinājuma 3.8. punktā minētajām specifikācijām.

3.5. Programmnodrošinājuma identifikācijas un kalibrēšanas verifikācijas numurus dara pieejamus caur seriālo pieslēgvietu standarta diagnostikas savienojumā. Abiem numuriem jābūt norādītiem standarta formātā.

3.6. Diagnostikas sistēma nav nepieciešama, lai izvērtētu komponentus nepareizas darbības laikā, ja šāda izvērtēšana radītu risku funkcionālajam drošumam vai komponenta kļūdu.

3.7. Diagnostikas sistēmai ir jānodrošina standartizēta un neierobežota piekļuve *OBD*, un tai ir jāatbilst turpmāk norādītajiem ISO standartiem un/vai SAE specifikācijām.

3.8. Viens no šādiem standartiem ar aprakstītajiem ierobežojumiem ir jāizmanto kā sakaru saslēgums starp transportlīdzekli un punktu ārpus tā:

— ISO 9141-2:1994/Amd 1:1996: “Autotransporta līdzekļi. Diagnostikas sistēmas. 2. daļa: *CARB* prasības ciparu informācijas apmaiņai”,

— SAE J1850: 1998. gada marts “B klases datu komunikāciju tīkla saskarne. Ar emisiju saistītiem ziņojumiem izmanto ciklisku dublēšanas testu un trīs baitu datnes galveni, bet neizmanto starpbaitu atdalīšanu vai starprezultātus”,

▼B

— ISO 14229-3:2012: “Autotransporta līdzekļi. Vienoti diagnostikas pakalpojumi (*UDS*). 3. daļa: Vienoti diagnostikas pakalpojumi *CAN* īstenošanai”,

— ISO 14229-4:2012: “Autotransporta līdzekļi. Vienoti diagnostikas pakalpojumi (*UDS*). 4. daļa: Vienoti diagnostikas pakalpojumi *FlexRay* īstenošanai”,

— ISO 14230-4:2000: “Autotransporta līdzekļi. *Keyword* protokols 2000 diagnostikas sistēmām. 4. daļa: Prasības sistēmām, kas saistītas ar emisiju”,

— ISO 15765-4:2011: “Autotransporta līdzekļi. Kontrollera apgabala tīkla (*CAN*) diagnostika. 4. daļa: Prasības sistēmām, kas saistītas ar emisiju”, 2001. gada 1. novembris”,

— ISO 22901-2:2011: “Autotransporta līdzekļi. Diagnostikas datu atklātā apmaiņa (*ODX*). 2. daļa: Ar emisiju saistīti diagnostikas dati”.

3.9. Testa aprīkojumam un diagnostikas darbarīkiem, kas nepieciešami saziņai ar *OBD* sistēmām, ir jāatbilst vai jāpārsniedz darbības specifikācijas, kas minētas ISO 15031-4:2005: “Autotransporta līdzekļi. Saziņa starp transportlīdzekli un ārēju testa iekārtu ar emisiju saistītai diagnostikai. 4. daļa: Ārēja testa iekārta”.

3.10. Pamatdiagnostikas informāciju (kā noteikts 6.5.1. punktā) un divvirzienu kontroles informāciju sniedz, izmantojot formātu un vienības, kas aprakstītas ISO 15031-5:2011 “Autotransporta līdzekļi. Saziņa starp transportlīdzekli un ārēju testa iekārtu ar emisiju saistītai diagnostikai. 5. daļa: Diagnostikas pakalpojumi, kas saistīti ar emisiju”, un šai informācijai jābūt pieejamai, izmantojot diagnostikas instrumentu, kurš atbilst ISO 15031-4:2005.

3.10.1. Transportlīdzekļa izgatavotājs sniedz apstiprinātājiestādei informāciju par visiem diagnostikas datiem, piemēram, *PID*, *OBD* pārrauga identifikācijas numurus, testa identifikācijas numurus, kas nav noteikti ISO 15031-5:2011, bet kas attiecas uz šo regulu.

3.11. Reģistrējot kļūdu, izgatavotājs to identificē, izmantojot piemērotu kļūdas kodu, kas atbilst kodiem, kuri noteikti 6.3. iedaļā ISO 15031-6:2010 “Autotransporta līdzekļi. Saziņa starp transportlīdzekli un ārēju testa iekārtu ar emisiju saistītai diagnostikai. 6. daļa: Diagnostikas traucējumu kodu definīcijas”, saistībā ar tēmu “ar emisiju saistītas sistēmas diagnostikas traucējumu kodi”. Ja tas nav iespējams, izgatavotājs var izmantot diagnostikas traucējumu kodus saskaņā ar ISO DIS 15031-6:2010 standarta 5.3. un 5.6. iedaļu. Alternatīvi kļūdu kodus var apkopot un paziņot saskaņā ar ISO 14229:2006. Jābūt iespējai piekļūt visiem kļūdu kodiem, izmantojot standarta diagnostikas aprīkojumu, kas atbilst 3.9. punktam.

Transportlīdzekļa izgatavotājs sniedz valsts standartizācijas iestādei datus par jebkuru ar emisiju saistītu diagnostikas informāciju, piemēram, *PID*, *OBD* pārrauga identifikācijas numuru, testa identifikācijas numuru, kas nav noteikta ISO 15031-5:2011 vai ISO 14229:2006, bet ir saistīta ar šo regulu.

3.12. Savienojuma saskarnei starp transportlīdzekli un diagnostikas testa ierīci jābūt standartizētai un jāatbilst visām prasībām, kas noteiktas ISO DIS 15031-3:2004 “Autotransporta līdzekļi. Saziņa starp transportlīdzekli un ārēju testa iekārtu ar emisiju saistītai diagnostikai. 3. daļa: Diagnostikas savienojums un saistītas elektriskas ķēdes: specifikācija un izmantošana”. Vēlamā uzstādīšanas vieta ir zem sēdvietas. Visām

▼B

pārējām diagnostikas savienotāja atrašanās vietām ir vajadzīga apstiprinātājiestādes piekrišana, un tām jābūt tādām, kam var viegli piekļūt apkopes personāls, bet aizsargātām no manipulācijām, ko veic nekvalificēts personāls. Savienojuma saskarnes atrašanās vietai jābūt skaidri norādītai lietotāja rokasgrāmatā.

3.13. ►M1 Kamēr ISO un *CEN* līmenī nav apstiprināta un publicēta standartizēta savienojuma saskarne L kategorijas transportlīdzekļiem un kamēr atsauce uz šādu tehnisko standartu nav iekļauta šajā regulā, pēc transportlīdzekļa izgatavotāja pieprasījuma var ierīkot alternatīvu savienojuma saskarni. Ja šāda alternatīva savienojuma saskarne ir ierīkota, transportlīdzekļa izgatavotājs bez maksas sniedz testa iekārtu izgatavotājiem sīku informāciju par transportlīdzekļa savienojuma spraudņa konfigurāciju. Transportlīdzekļa izgatavotājs nodrošina adapteri, kas ļauj pieslēgt universālu skeneri. Minētā adaptera kvalitāte ir atbilstīga izmantošanai profesionālā darbnīcā. Šādu adapteri pēc pieprasījuma nediskriminējošā veidā nodrošina visiem neatkarīgiem uzņēmumiem. Izgatavotājs drīkst iekasēt pamatotu un samērīgu maksu par minēto adapteri, ņemot vērā papildu izmaksas, ko klientam rada šāda izgatavotāja izvēle. Savienojuma saskarne un adapteris nedrīkst ietvert nekādus īpašus konstruktīvus elementus, kuri būtu jāvalidē vai jāsertificē pirms to izmantošanas vai kuri ierobežotu transportlīdzekļa datu apmaiņu, izmantojot universālu skeneri. ◄

4. **Veiktspēja ekspluatācijā**

4.1. Vispārīgas prasības

4.1.1. Katra *OBD* sistēmas pārraugfunkcija tiek iedarbināta vismaz reizi braukšanas ciklā, kurā īstenojas XII pielikuma 3.2. punktā minētie uzraudzības apstākļi. Izgatavotāji nedrīkst izmantot aprēķināto koeficientu (vai kādu tā elementu) vai citu pārrauga darbības biežuma norādi kā pārrauga uzraudzības nosacījumu.

4.1.2. Veiktspējas ekspluatācijā koeficients (*IUPR*) konkrētai *OBD* sistēmu pārraugfunkcijai *M* un piesārņojuma kontroles ierīču veiktspēja ekspluatācijā ir:

Ap1-1. vienādojums

$$IUPRM = skaitītājsM/saucējsM$$

4.1.3. Skaitītāja un saucēja salīdzināšana sniedz norādi par to, cik bieži konkrēts pārraugs darbojas attiecībā pret transportlīdzekļa darbību. Lai nodrošinātu, ka visi izgatavotāji nosaka *IUPRM* vienādi, sniegtas detalizētas prasības šo skaitļu noteikšanai un palielināšanai.

4.1.4. Ja saskaņā ar šā pielikuma prasībām transportlīdzeklis ir aprīkots ar konkrētu pārraugu *M*, tad *IUPRM* visiem pārraugiem *M* jābūt lielākam par vai vienādam ar 0,1.

4.1.5. Šā punkta prasības konkrētam pārraugam *M* uzskata par izpildītām, ja visiem noteiktas *OBD* saimes transportlīdzekļiem, kas izgatavoti attiecīgā kalendārā gadā, tiek izpildīti šādi statistiski nosacījumi:

a) vidējais *IUPRM* ir vienāds ar vai lielāks par minimālo vērtību, ko piemēro attiecīgajam pārraugam;

▼B

b) vairāk nekā 50 % visu transportlīdzekļu *IUPRM* ir vienāds vai lielāks par minimālo vērtību, ko piemēro attiecīgajam pārraugam.

4.1.6. Izgatavotājs apstiprinātājiestādei ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc attiecīgā kalendārā gada beigām pierāda, ka šie statistiskie nosacījumi konkrētajā kalendārajā gadā izgatavotajiem transportlīdzekļiem ir izpildīti attiecībā uz visiem pārraugiem, par kuriem *OBD* sistēma ziņo saskaņā ar šā papildinājuma 4.6. punktu. Šim nolūkam izmanto statistiskos testus, kuri atbilst atzītiem statistiskajiem principiem un ticamības līmeņiem.

4.1.7. Lai sniegtu šajā punktā paredzētos pierādījumus, izgatavotājs var grupēt transportlīdzekļus transportlīdzekļa un piedziņas veida saimē, izmantojot jebkādu secīgu un nepārklājošos 12 mēnešu izgatavošanas periodu, nevis kalendāro gadu. Lai izveidotu transportlīdzekļu testa izlasi, piemēro vismaz 3. papildinājuma 2. punktā noteiktos atlases kritērijus. Attiecībā uz visu transportlīdzekļu testa izlasi izgatavotājs paziņo apstiprinātājiestādei visus veiktspējas ekspluatācijā datus, kādus *OBD* sistēma sniedz saskaņā ar šā papildinājuma 4.6. punktu. Apstiprinātājiestāde, kura piešķir apstiprinājumu, pēc pieprasījuma dara pieejamus šos datus un statistiskā novērtējuma rezultātus citām apstiprinātājiestādēm.

4.1.8. Lai pārbaudītu atbilstību šā pielikuma prasībām, apstiprinātājiestāde un tehniskais dienests transportlīdzekļiem var veikt turpmākus testus vai savākt transportlīdzekļa reģistrētus atbilstīgus datus.

4.1.9. Datus par veiktspēju ekspluatācijā, kurus glabā un paziņo transportlīdzekļa *OBD* sistēma, izgatavotājs bez kodēšanas nekavējoties dara pieejamus valstu iestādēm un neatkarīgiem uzņēmumiem.

4.2. SkaitītājsM

4.2.1. Konkrēta pārrauga skaitītājs ir mērītājs, kas mēra, cik reižu transportlīdzeklis darbināts tā, ka ir iestājušies visi izgatavotāja noteiktie uzraugāmie apstākļi, kas nepieciešami, lai konkrētais pārraugs konstatētu nepareizu darbību un brīdinātu vadītāju. Ja vien nav citāda motivēta tehniskā pamatojuma, skaitītāja rādījums nepalielinās vairāk kā par vienu vienību katrā braukšanas ciklā.

4.3. SaucējsM

4.3.1. Saucēja nolūks ir nodrošināt mērītāju, kas norāda transportlīdzekļa braukšanas gadījumu skaitu, ņemot vērā konkrētā pārrauga īpašos apstākļus. Saucējs palielinās vismaz par vienu vienību katrā braukšanas ciklā, ja šajā braukšanas ciklā īstenojas minētie apstākļi, un kopējais saucējs palielinās, kā norādīts 4.5. punktā, ja vien saucēja izmantošana nav atcelta saskaņā ar šā papildinājuma 4.7. punktu.

4.3.2. Papildus 4.3.1. punkta prasībām:

sekundārā gaisa sistēmas pārrauga saucējs(-i) palielinās, ja sekundārā gaisa sistēmas darbībai tiek dota komanda "ieslēgt" laikā, kas ir vienāds ar vai lielāks par 10 sekundēm. Lai noteiktu komandas "ieslēgt" laiku, *OBD* sistēma neiekļauj laiku, kad sekundārā gaisa sistēmas darbojas tikai uzraudzības nolūkā.

▼B

To sistēmu pārraugu saucēji, kas ir ieslēgtas tikai aukstās iedarbināšanas laikā, palielinās, ja sastāvdaļai vai stratēģijai tiek dota komanda "ieslēgt" uz laiku, kas vienāds ar vai lielāks par 10 sekundēm.

Maināmas vārstu laikiestates (*VVT*) un/vai kontroles sistēmu pārraugu saucējs(-i) palielinās, ja sastāvdaļai tiek dota komanda darboties (piem., komanda "ieslēgt", "atvērt", "slēgts", "bloķēts" utt.) divos vai vairākos gadījumos braukšanas cikla laikā vai uz laiku, kas ir vienāds ar vai lielāks par 10 sekundēm, atkarībā no tā, kas notiek agrāk.

Turpmāk minētajiem pārraugiem saucējs(-i) palielinās par vienu vienību, ja papildus tam, ka vismaz vienā braukšanas ciklā tiek izpildītas šā punkta prasības, kopš pēdējās saucēja palielināšanās reizes transportlīdzeklis kopā ekspluatēts vismaz 800 kilometrus:

i) dīzeļdegvielas oksidēšanās katalizatoram;

ii) dīzeļdegvielas daļiņu filtram.

4.3.3. Hibrīdtransportlīdzekļiem, transportlīdzekļiem, kuri izmanto alternatīvu motora iedarbināšanas aparatūru vai stratēģijas (piem., integrētu starteri un ģeneratorus), vai alternatīvās degvielas transportlīdzekļiem (piem., specializētām, divu degvielu vai dubultdegvielu iekārtām) izgatavotājs var apstiprinātājiestādei lūgt apstiprinājumu iespējai saucēja palielināšanai izmantot citus kritērijus, nevis šajā punktā minētos. Kopumā apstiprinātājiestāde neapstiprina alternatīvus kritērijus transportlīdzekļiem, kuros motoru izslēdz tikai vai gandrīz brīvgaitā / transportlīdzekļa apstāšanās brīdī. Apstiprinātājiestādes apstiprinājums attiecībā uz alternatīviem kritērijiem balstās uz alternatīvo kritēriju līdzvērtīgumu, nosakot transportlīdzekļa darbības apmērus attiecībā pret transportlīdzekļa parasto darbību saskaņā ar šā punkta kritērijiem.

4.4. Aizdedzes ciklu mērītājs

4.4.1. Aizdedzes ciklu mērītājs norāda, cik aizdedzes ciklu bijis transportlīdzeklim. Aizdedzes ciklu mērītāju nedrīkst palielināt vairāk kā vienu reizi braukšanas cikla laikā.

4.5. Kopējais saucējs

4.5.1. Kopējais saucējs ir mērītājs, kas skaita, cik reižu transportlīdzeklis ticis darbināts. To palielina 10 sekunžu laikā, bet vienīgi tad, ja vienā braukšanas ciklā ir izpildīti šādi kritēriji:

a) kopējais laiks kopš motora iedarbināšanas ir vienāds ar vai lielāks par 600 sekundēm, augstums ir mazāks par 2 440 m virs jūras līmeņa, un apkārtējā temperatūra ir vienāda ar vai augstāka par 266,2 K (– 7 °C);

b) kopējais transportlīdzekļa darbības laiks ar ātrumu 25 km/h vai lielāku ātrumu notiek 300 sekundes vai ilgāk, augstums ir mazāks par 2 440 m virs jūras līmeņa, un apkārtējā temperatūra ir vienāda ar vai augstāka par 266,2 K (– 7 °C);

c) nepārtraukta transportlīdzekļa darbība brīvgaitā (t. i., vadītājs atlaiž akseleratora pedāli un transportlīdzekļa ātrums ir 1,6 km/h vai mazāks) ir 30 sekundes vai vairāk, augstums ir mazāks par 2 440 m virs jūras līmeņa, un apkārtējā temperatūra ir vienāda ar vai augstāka par 266,2 K (– 7 °C).

▼B

4.6. Ziņošana un mērītāju rādījumu palielināšana

4.6.1. *OBD* sistēma saskaņā ar ISO 15031-5:2011 specifikācijām ziņo par aizdedzes ciklu skaitītāju un kopējo saucēju, kā arī par atsevišķiem saucējiem un skaitītājiem šādiem pārraugiem, ja to esamība transportlīdzeklī nepieciešama atbilstīgi šim pielikumam:

a) katalizatori (par katru grupu ziņo atsevišķi);

b) skābekļa/izplūdes gāzu sensori, tostarp sekundārie skābekļa sensori (par katru sensoru ziņo atsevišķi);

c) iztvaikošanas sistēma;

d) izplūdes gāzu recirkulācijas (*EGR*) sistēma;

e) maināmas vārstu laikiestates (*VVT*) sistēma;

f) sekundārā gaisa sistēma;

g) daļiņu filtrs;

h) NO_x pēcapstrādes sistēma (piem., NO_x absorbētāja, NO_x reaģenta/-katalizatora sistēmas);

i) pūtes spiediena kontroles sistēma.

4.6.2. Atsevišķām sastāvdaļām vai sistēmām ar vairākiem pārraugiem, par kuriem jāziņo saskaņā ar šo punktu (piem., skābekļa sensora 1. grupā var būt vairāki sensoru datu vai raksturlielumu pārraugi), *OBD* sistēma atsevišķi izseko katra konkrētā pārrauga skaitītājiem un saucējiem un ziņo tikai par atbilstīgo konkrētā pārrauga skaitītāju un saucēju, kam ir vismazākā skaitliskā attiecība. Ja diviem vai vairākiem konkrētiem pārraugiem ir vienāda attiecība, ziņo par tā konkrētā pārrauga atbilstīgo skaitītāju un saucēju, kam attiecībā uz konkrēto sastāvdaļu ir lielākais saucējs.

4.6.3. Palielinot visus skaitītājus, tie palielinās par vienu veselu.

4.6.4. Katra mērītāja minimālā vērtība ir 0; maksimālā vērtība ir vismaz 65 535, neskarot citas prasības par *OBD* sistēmas standartuzglabāšanu un ziņojumiem.

4.6.5. Ja konkrēta pārrauga skaitītājs vai saucējs sasniedz maksimālo vērtību, abus konkrētā pārrauga mērītāja rādījumus dala ar divi, pirms tie atkal palielinās saskaņā ar 4.2. un 4.3. punkta noteikumiem. Ja aizdedzes ciklu mērītājs vai kopējais saucējs sasniedz maksimālo vērtību, attiecīgā mērītāja vērtība nomainās uz nulli nākamās palielināšanās laikā saskaņā ar attiecīgi 4.4. un 4.5. punkta noteikumiem.

4.6.6. Katram mērītājam iestatījumu uz nulli atjauno tikai tad, ja notiek nezūdošās atmiņas sākotnējo iestatījumu atjaunošana (piem., pārprogrammēšana utt.) vai, ja skaitļus uzglabā darbatmiņā (*KAM*), kad *KAM* tiek pazaudēta, pārtrūkstot kontroles moduļa barošanai (piem., atvienots akumulators utt.).

4.6.7. Izgatavotājs veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka skaitītāja un saucēja vērtības nevar atjaunot vai mainīt, izņemot šajā punktā īpaši noteiktos gadījumus.

▼B

4.7. Skaitītāju, saucēju un kopējā saucēja izslēgšana

4.7.1. *OBD* sistēma izslēdz turpmāku attiecīgā skaitītāja un saucēja palielināšanos katram izslēgtam pārraugam 10 sekunžu laikā pēc tam, kad tiek konstatēta nepareiza darbība, kas liek izslēgties pārraugam, kuram jāizpilda šajā pielikumā noteiktie pārraudzības nosacījumi (t. i., tiek uzglabāts pagaidu vai apstiprināts kods). Kad nepareiza darbība vairs netiek konstatēta (t. i., pagaidu kods tiek izdzēsts ar paštīrīšanu vai skenēšanas ierīces komandu), visu attiecīgo skaitītāju un saucēju palielināšanās atsākas 10 sekunžu laikā.

4.7.2. *OBD* sistēma izslēdz turpmāku attiecīgā skaitītāja un saucēja palielināšanos katram izslēgtajam pārraugam 10 sekunžu laikā pēc tam, kad tiek iedarbināta jaudas noņemšanas ierīce (*PTO*), kas liek izslēgties pārraugam, kuram jāizpilda šajā pielikumā noteiktie pārraudzības nosacījumi. *PTO* darbībai beidzoties, visu attiecīgo skaitītāju un saucēju palielināšanai jāatsākas 10 sekundēs.

4.7.3. *OBD* sistēma izslēdz turpmāku konkrēta pārrauga skaitītāja un saucēja palielināšanos 10 sekunžu laikā, ja tiek konstatēta nepareiza darbība kādai sastāvdaļai, ko izmanto, lai noteiktu konkrētā pārrauga saucēja jomas kritērijus (t. i., transportlīdzekļa ātrumu, apkārtējo temperatūru, augstumu, darbību brīvgaitā, motora auksto iedarbināšanu vai darbības laiku), un ir uzglabāts attiecīgais pagaidu kļūdas kods. Skaitītāja un saucēja palielināšanās atsākas 10 sekundēs pēc tam, kad nepareiza darbība vairs netiek konstatēta (piem., pagaidu kods tiek izdzēsts ar paštīrīšanu vai skenēšanas ierīces komandu).

4.7.4. *OBD* sistēma izslēdz turpmāku kopējā saucēja palielināšanos 10 sekunžu laikā, ja tiek konstatēta nepareiza darbība kādai sastāvdaļai, ko izmanto, lai noteiktu, vai tiek izpildīti 3.5. punktā minētie kritēriji (t. i., transportlīdzekļa ātrums, apkārtējā temperatūra, augstums, darbība tukšgaitā vai darbības laiks), un ir uzglabāts attiecīgais pagaidu kļūdas kods. Kopējā saucēja palielināšanu nedrīkst deaktivizēt nekādos citos nosacījumos. Kopējā saucēja palielināšanās atsākas 10 sekundēs pēc tam, kad nepareiza darbība vairs netiek konstatēta (piem., pagaidu kods tiek izdzēsts ar paštīrīšanu vai skenēšanas ierīces komandu).

5. **Piekļuve *OBD* informācijai**

5.1. Tipa apstiprinājuma vai tipa apstiprinājuma grozījumu pieteikumam pievieno attiecīgo informāciju par transportlīdzekļa *OBD* sistēmu. Šī informācija ļauj rezerves daļu vai no jauna uzstādāmu detaļu izgatavotājiem izgatavot ar transportlīdzekļa *OBD* sistēmu savietojamas detaļas, lai nodrošinātu darbību bez kļūmēm un pasargātu transportlīdzekļa lietotāju no transportlīdzekļa nepareizas darbības. Tāpat šī informācija ļauj diagnostikas instrumentu un testa iekārtu izgatavotājiem izgatavot instrumentus un iekārtas, kas nodrošina transportlīdzekļa emisijas kontroles sistēmu efektīvu un precīzu diagnostiku.

5.2. Pēc pieprasījuma transportlīdzekļa izgatavotājs attiecīgo informāciju par *OBD* sistēmu nediskriminējošā veidā dara pieejamu visiem ieinteresētajiem sastāvdaļu, diagnostikas instrumentu un testa iekārtu izgatavotājiem:

5.2.1. apraksts par to iepriekšējas sagatavošanas ciklu tipiem un skaitu, kuri izmantoti transportlīdzekļa sākotnējam tipa apstiprinājumam;

▼B

5.2.2. apraksts par *OBD* demonstrēšanas ciklu, kurš izmantots transportlīdzekļa sākotnējam tipa apstiprinājumam *OBD* sistēmas pārraudzītajai sastāvdaļai;

5.2.3. sīki sagatavots dokuments, kurā aprakstīti visas ar sensoriem kontrolētās sastāvdaļas ar kļūdas noteikšanas un *MI* aktivēšanas stratēģiju (nemainīgs braukšanas ciklu skaits vai statistikas metode), tostarp atbilstīgu sekundāru sensora kontrolētu parametru uzskaitījums par katru *OBD* sistēmas pārraudzītu sastāvdaļu, un saraksts, kurā uzskaitīti un paskaidroti visi izmantotie *OBD* izvades kodi un formāti (ar paskaidrojumu par katru kodu un formātu), kas ir saistīti ar atsevišķai emisijai atbilstīgām spēka piedziņas bloku sastāvdaļām un atsevišķām ar emisiju nesaistītām sastāvdaļām, ja sastāvdaļu pārraudzību izmanto *MI* aktivēšanas noteikšanai. Jo īpaši iesniedz visaptverošu skaidrojumu par datiem, kas sniegti $ 05 režīma testā ID $ 21, un datiem, kas sniegti $ 06 režīmā. Ja transportlīdzekļa tips izmanto komunikācijas saiti saskaņā ar ISO 15765-4 "Autotransporta līdzekļi. Kontrollera apgabala tīkla (*CAN*) diagnostika. 4. daļa: Prasības sistēmām, kas saistītas ar emisiju", jāsniedz aptverošs skaidrojums par datiem, kas sniegti $ 06 režīma testā ID $ 00 līdz FF par katru atbalstīto *OBD* pārrauga ID.

5.2.4. Šo informāciju var sniegt šādas tabulas veidā:

*Ap1-1. **attēls***

Veidne *OBD* informācijas sarakstam

Sastāvdaļa	Diagnostikas kļūdas kods	Uzraudzības stratēģija	Defektu noteikšanas kritēriji	*MI* aktivizācijas kritēriji	Sekundārie parametri	Sagatavošana	Demonstrēšanas tests	Noklusējuma režīms
Katalizators	P0420	Skābekļa 1. un 2. sensora signāli	Starpība starp 1. un 2. sensora signāliem	3. cikls	Motora apgriezieni, motora slodze, *A/F* režīms, katalizatora temperatūra	Divi I tipa cikli	I tips	Nav

5.2.5. Ja apstiprinātājiestāde saņem lūgumu no kāda ieinteresēta sastāvdaļu, diagnostikas instrumentu vai pārbaudes aprīkojuma izgatavotāja sniegt informāciju par transportlīdzekļa *OBD* sistēmu,

a) iestāde 30 dienās pieprasa attiecīgā transportlīdzekļa izgatavotājam sniegt 5.1. un 5.2. punktā norādīto informāciju;

b) izgatavotājs iesniedz apstiprinātājiestādei šo informāciju divu mēnešu laikā pēc pieprasīšanas;

c) iestāde šo informāciju nosūta pārējo dalībvalstu apstiprinātājiestādēm, un apstiprinātājiestāde, kas piešķīrusi sākotnējo tipa apstiprinājumu, pievieno šo informāciju transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas informācijai.

5.2.6. Informāciju var pieprasīt tikai par tām rezerves vai tehniskās apkopes daļām, uz kurām attiecas tipa apstiprinājums, vai daļām, kas ir daļa no sistēmas, uz kuru attiecas tipa apstiprinājums.

▼B

5.2.7. Informācijas pieprasījumā norāda konkrētu specifikāciju transportlīdzekļa tipam, par kuru nepieciešama informācija. Jāapstiprina, ka informācija nepieciešama rezerves vai modernizējošo daļu vai komponentu, diagnostikas instrumentu vai testa iekārtu izstrādāšanai.

6. **Diagnostikas instrumentu izgatavošanai nepieciešamā informācija**

6.1. Lai atvieglotu vispārēju diagnostikas instrumentu nodrošināšanu vairāku marku transportlīdzekļu remonta veicējiem, transportlīdzekļu izgatavotāji nodrošina piekļuvi turpmākajos punktos minētajai informācijai savās remonta informācijas tīmekļa vietnēs.

6.2. Šajā informācijā ietver visu diagnostikas instrumentu funkcijas un visas saites uz remonta informāciju, un norādījumus bojājumu izlabošanai. Par piekļuvi šai informācijai var prasīt samērīgu maksu.

6.2.1. Komunikācijas protokola informācija

Saistībā ar transportlīdzekļa marku, modeli un variantu vai citu reāli izmantojamu dalījumu, piemēram, *VIN* vai transportlīdzekļa un sistēmu identifikāciju, norāda šādu informāciju:

6.2.1.1. papildu protokola informācijas sistēma, kas nepieciešama, lai veiktu pilnīgu diagnostiku papildus XII pielikuma 1. papildinājuma 3.8. punktā noteiktajiem standartiem, iekļaujot papildu iekārtu vai programmatūras protokola informāciju, parametru identifikāciju, pārsūtīšanas funkciju, prasības attiecībā uz "uzturēšanu" (*keep alive*) vai kļūdas apstākļus;

6.2.1.2. sīka informācija par to, kā iegūt un interpretēt visus kļūdu kodus, kuri neatbilst 3.11. punktā noteiktajiem standartiem;

6.2.1.3. saraksts ar visiem pieejamiem reālās informācijas parametriem, tostarp gradācijas un piekļuves informāciju;

6.2.1.4. saraksts ar visiem pieejamajiem funkcionālajiem testiem, tostarp iekārtu iedarbināšanu vai vadību, un testu īstenošanas līdzekļi;

6.2.1.5. sīka informācija par to, kā iegūt informāciju par visām sastāvdaļām un statusu, laika zīmogiem, *DTC* gaidīšanas režīmā un reģistrējumiem;

6.2.1.6. sākotnējo iestatījumu atjaunošana adaptīviem mācību parametriem, variantu kodiem un rezerves sastāvdaļu izveidei, un klientu vēlmēm;

6.2.1.7. *PCU*/*ECU* identifikācija un variantu kodi;

6.2.1.8. sīka informācija par to, kā atiestatīt indikatorus;

6.2.1.9. standartizēta diagnostikas savienotāja atrašanās vieta un informācija par savienotāju;

6.2.1.10. motora identifikācijas kods.

▼B

6.2.2. *OBD* pārraudzīto sastāvdaļu testi un diagnostika

Nepieciešama šāda informācija:

6.2.2.1. testu apraksts funkcionalitātes apstiprināšanai pie sastāvdaļas vai pieslēgtajā iekārtā parastā darbībā;

6.2.2.2. testa procedūra, iekļaujot arī testa parametrus un informāciju par sastāvdaļām;

6.2.2.3. sīka informācija par savienotāju, iekļaujot arī minimālos un maksimālos ievades un izvades datus un braukšanas un slodzes vērtības;

6.2.2.4. konkrētos braukšanas apstākļos, tostarp dīkstāvē, paredzamās vērtības;

6.2.2.5. sastāvdaļu elektriskās vērtības statiskā un dinamiskā stāvoklī;

6.2.2.6. kļūmes režīma vērtības katrā minētajā scenārijā;

6.2.2.7. kļūmes režīma diagnostikas secības, tostarp kļūdu rašanās struktūras un interaktīva kļūmju variantu izslēgšana, izmantojot diagnostiku.

6.2.3. Remonta veikšanai nepieciešamā informācija

Nepieciešama šāda informācija:

6.2.3.1. *ECU* un sastāvdaļu inicializēšana (gadījumos, kad uzstāda aizstājējus);

6.2.3.2. jaunu vai aizstājēju *ECU* inicializācija, attiecīgā gadījumā izmantojot (pār)programmēšanas metodes.

▼B

2. papildinājums

Minimālās uzraudzības prasības, ko I un II posmā nodrošina iebūvētā diagnostikas sistēma (*OBD*)

1. **Priekšmets**

OBD sistēmām, kas atbilst I un II posma ([1]) prasībām attiecībā uz elektrisko ķēžu diagnostiku, piemēro turpmāk izklāstītās obligātās uzraudzības prasības.

2. **Darbības joma un uzraudzības prasības**

Turpmāk tabulā norādītajiem sensoriem un spēka pievadiem, ja tādi ir uzstādīti, uzrauga elektriskās ķēdes nepareizu darbību, kas var izraisīt situāciju, ka emisijas pārsniedz *OBD* emisiju robežvērtības, kuras noteiktas Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā, un/vai aktivizēt noklusējuma režīmu, kurš būtiski samazina piedziņas griezes momentu.

2.1. *Ap2-1. tabula*

Pārskats par ierīcēm (ja uzstādītas), kas jāuzrauga *OBD* I un/vai II posmā

Nr.	Ierīces ķēdes		Ķēdes nepārtrauktība			Ķēdes parametri				Piezīmes Nr.
		Līmenis, sk. 2.3. punktu	Ķēdes augstākā robežvērtība	Ķēdes zemākā robežvērtība	Nenoslēgta ķēde	Ārpus diapazona	Veiktspēja/ticamība	Nosprostojuma signāls	▼ ▲**M1** Ierīce nedarbojas/ierīces nav ▼ ▲	
1	Kontroles moduļa (*ECU/PCU*) iekšējā kļūda	3.							IunII	([1])
	Sensors (ievade vadības ierīcēs)									
1	Akseleratora (pedāļa/roktura) pozīcijas sensors	1.un 3.	IunII	IunII	IunII	(IunII)	(IunII)	(IunII)		([2])
2	Barometriskā spiediena sensors	1.	IunII	IunII	IunII		II			
3	Izciļņu vārpstas pozīcijas sensors	3.	(II)	(II)	(II)				IunII	([3])
4	Kloķvārpstas pozīcijas sensors	3.							IunII	
5	Motora dzesētāja temperatūras sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		([4])
6	Izplūdes kontroles vārsta leņķa sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		([4])

([1]) OBD II posma elementi, par kuriem veic pētījumu, kas minēts 23. panta 4. punktā.

▼B

Nr.	Ierīces ķēdes		Ķēdes nepārtrauktība			Ķēdes parametri				Piezīmes Nr.
		Līmenis, sk. 2.3. punktu	Ķēdes augstākā robežvērtība	Ķēdes zemākā robežvērtība	Nenoslēgta ķēde	Ārpus diapazona	Veiktspēja/ticamība	Nosprostojuma signāls	▼ ▲M1 Ierīce nedarbojas/ierīces nav	
7	Izplūdes gāzu recirkulācijas sensors	1.un 3.	II	II	II	(II)	(II)	(II)		(4)
8	Degvielas maģistrāles spiediena sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
9	Degvielas maģistrāles temperatūras sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
10	Pārnesumu pārslēgšanas pozīcijas sensors (potenciometra tipa)	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
11	Pārnesumu pārslēgšanas pozīcijas sensors (slēdža tipa)	3.					(II)		IunII	
12	Ieplūdes gaisa temperatūras sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
13	Detonācijas sensors (nav rezonanses tipa)	3.					(II)		IunII	
14	Detonācijas sensors (rezonanses tips)	3.					IunII			
15	Kolektora absolūtā spiediena sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
16	Masas gaisa plūsmas sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
17	Motora eļļas temperatūras sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
18	O_2 sensora (binārā/lineārā) signāli	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
19	Degvielas (augst-)spiediena sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
20	Degvielas tvertnes temperatūras sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(II)	(II)	(II)		(4)
21	Droseļvārsta pozīcijas sensors	1.	IunII	IunII	IunII	(IunII)	(IunII)	(IunII)		(2)
22	Transportlīdzekļa ātruma sensors	3.					(II)		IunII	(5)
23	Riteņu ātruma sensors	3.					(II)		IunII	(5)

▼B

Nr.	Ierīces ķēdes		Ķēdes nepārtrauktība			Ķēdes parametri				Piezīmes Nr.
		Līmenis, sk. 2.3. punktu	Ķēdes augstākā robežvērtība	Ķēdes zemākā robežvērtība	Nenoslēgta ķēde	Ārpus diapazona	Veiktspēja/ticamība	Nosprostojuma signāls	▼ ▲M1 Ierīce nedarbojas/ierīces nav	
	Spēka pievadi (izvades vadības ierīces)									
1	Iztvaikošanas emisiju sistēmas izpūšanas vadības vārsts	2.	(II)	IunII	(II)					
2	Izplūdes vadības vārsta spēka pievads (motora darbināts)	3.					II		IunII	
3	Izplūdes gāzu recirkulācijas vadība	3.					II			
4	Degvielas iesmidzinātājs	2.		IunII					(IunII)	(6)
5	Tukšgaitas gaisa vadības sistēma	1.	IunII	IunII	IunII		II		(IunII)	(6)
6	Aizdedzes spoles primārās vadības ķēdes	2.		IunII					(IunII)	(6)
7	O_2 sensoru sildītājs	1.	IunII	IunII	IunII		II		(IunII)	(6)
8	Sekundārā gaisa iesmidzināšanas sistēma	2.	(II)	IunII	(II)				(IunII)	(6)
9	Elektroniskas droseļvārsta vadības spēka pievads	3.		IunII					(IunII)	(6)

Piezīmes.

(1) Tikai tad, ja ir aktivizēts noklusējuma režīms, kas ievērojami samazina piedziņas griezes momentu, vai ja ir uzstādīta elektroniskas droseļvārsta vadības sistēma.
(2) Ja ir uzstādīts tikai viens *APS* vai *TPS*, tad *APS* vai *TPS* ķēdes parametru uzraudzība nav obligāta.
(3) *OBD* II posms: 1. un 3. līmenis.
(4) *OBD* II posms: papildus ķēdes nepārtrauktībai uzrauga arī divus no trim ķēdes parametru darbības traucējumiem, kas atzīmēti ar "II".
(5) Tikai tad, ja izmanto kā ievadi *ECU/PCU* attiecībā uz ekoloģiskajiem raksturlielumiem vai funkcionālo drošumu.
(6) Atkāpe, ko pieļauj, ja to pieprasa izgatavotājs; tā vietā ir 3. līmenis; ir tikai piedziņas mehānisma signāls, neparādot simptomus.

2.2. Ja transportlīdzeklim ir uzstādītas vairākas viena tipa ierīces, kas norādītas Ap2-1. tabulā, šīs ierīces uzrauga atsevišķi, un nepareizas darbības gadījumā par tām ziņo. Ja nepareiza darbība Ap2-1. tabulā ir apzīmēta ar "I", tas nozīmē, ka uzraudzība ir obligāta attiecībā uz *OBD* I posmu, un, ja tā ir apzīmēta ar "II", ir obligāti jāveic arī nepareizas darbības uzraudzība attiecībā uz *OBD* II posmu.

▼B

2.3. Sensori un spēka pievadi ir saistīti ar konkrētu diagnostiskas līmeni, kas norādīts turpmāk tekstā un kas nosaka, kāda veida diagnostikas uzraudzība ir jāveic.

2.3.1. 1. līmenis: sensors / spēka pievads, kam var atklāt un par ko var paziņot vismaz divus ķēdes nepārtrauktības simptomus (t. i., īsslēgums ar zemi, īsslēgums ar strāvu un vaļēja ķēde).

2.3.2. 2. līmenis: sensors / spēka pievads, kam var atklāt un par ko var paziņot vismaz vienu ķēdes nepārtrauktības simptomu (t. i., īsslēgums ar zemi, īsslēgums ar strāvas avotu un vaļēja ķēde).

2.3.3. 3. līmenis: sensors / spēka pievads, kam var atklāt vismaz vienu simptomu, par kuru atsevišķi neziņo.

2.4. Divus no trim simptomiem ķēdes nepārtrauktībā, kā arī ķēdes parametru uzraudzības diagnostikā var apvienot, piemēram, augstākā robežvērtība ķēdē vai vaļēja ķēde un zemākā robežvērtība ķēdē / augstākā vai zemākā robežvērtība ķēdē vai vaļēja ķēde / ārpus diapazona signāls vai ķēdes veiktspējas signāls un "iestrēdzis" signāls.

2.5. Izņēmumi attiecībā uz atklāšanu

Izņēmumus attiecībā uz konkrētu elektriskās ķēdes uzraudzības simptomu atklāšanu var piešķirt turpmāk norādītajos gadījumos, ja izgatavotājs apstiprinātājiestādei pieņemamā veidā var pierādīt tehniskajam dienestam, ka:

2.5.1. sarakstā iekļautā nepareizā darbība neizraisīs situāciju, ka emisijas pārsniedz Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā noteiktās *OBD* emisiju robežvērtības;

2.5.2. sarakstā iekļautā nepareizā darbība neizraisīs ievērojamu griezes momenta samazinājumu, vai

2.5.3. vienīgā praktiski īstenojamā uzraudzības stratēģija būtiski negatīvi ietekmētu transportlīdzekļa funkcionālo drošumu vai vadāmību.

2.6. Izņēmums attiecībā uz *OBD* emisiju pārbaudes testiem (VIII tips)

Pēc izgatavotāja pieprasījuma un balstoties tehnisku pamatojumu, ko iesniedz apstiprinātājiestādei, konkrētus *OBD* pārraugus, kas norādīti Ap2-1. tabulā, var atbrīvot no VIII tipa emisiju pārbaudes testiem, kuri minēti Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikuma A daļā, ar nosacījumu, ka izgatavotājs var pierādīt apstiprinātājiestādei, ka:

2.6.1. transportlīdzeklī uzstādītais nepareizas darbības indikators tiek aktivizēts, kad Ap2-1. tabulā norādītā nepareizā darbība notiek:

2.6.1.1. tajā pašā pamatciklā un

2.6.1.2. tūlīt pēc ierobežotas laika aizkaves (300 s vai mazāk) beigām tajā pašā pamatciklā, vai

▼M1

2.6.2. dažu Ap2-1. tabulā norādīto elementu uzraudzība nav fiziski iespējama un attiecībā uz šo nepilnīgo pārraugu ir pieļaujama nepilnība. Informācijas mapei pievieno visaptverošu tehnisko pamatojumu, kāpēc šāds *OBD* pārraugs nevar darboties.

▼B

XIII PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz pasažieru rokturiem un kāju paliktņiem

1. **Vispārīgas prasības**

1.1. "Transportlīdzekļa tips attiecībā uz rokturiem un kāju paliktņiem" ir tādu transportlīdzekļu kategorija, kam neatšķiras tādi būtiski aspekti kā transportlīdzekļa pasažieru rokturu un kāju paliktņu forma, izmērs, materiāls un stiprinājumu īpašības.

1.2. Transportlīdzekļiem, kas projektēti viena vai vairāku pasažieru vešanai, bet nav aprīkoti ar pasažieru drošības jostām, attiecīgās sēdvietas aprīko ar pasažieru rokturu sistēmu, kas sastāv no satveres siksnas vai viena vai diviem satveres stieņiem.

1.2.1. Satveres siksnas ierīko attiecīgās sēdvietas tuvumā tā, lai pasažieris varētu tās viegli izmantot. Tās ir simetriskas attiecībā pret sēdvietas garenisko vidusplakni. Satveres siksnai un tās stiprinājumiem bez saplīšanas jāiztur 2 000 N liels vertikālais vilces spēks, ko piemēro statiski pret tās virsmas centru ar maksimālo spiedienu 2,0 MPa.

1.2.2. Vienas rokas satveres stieņus ierīko attiecīgās sēdvietas tuvumā tā, lai pasažieris varētu tos viegli izmantot. Tie ir simetriski attiecībā pret sēdvietas garenisko vidusplakni. Satveres stienim un tā stiprinājumiem bez saplīšanas jāiztur 2 000 N liels vertikālais vilces spēks, ko piemēro statiski pret tā virsmas centru ar maksimālo spiedienu 2,0 MPa.

1.2.3. Divu roku satveres stieņus ierīko attiecīgās sēdvietas tuvumā tā, lai pasažieris varētu tos viegli izmantot. Tie ir simetriski attiecībā viens pret otru sēdvietas garenisko vidusplakni. Tiem katram vienlaicīgi bez saplīšanas jāiztur 1 000 N liels vertikālais vilces spēks, ko piemēro statiski pret to virsmas centru ar maksimālo spiedienu 1,0 MPa.

1.2.4. Transportlīdzekļa konstrukcijas īpašības, ko varētu sajaukt ar speciālajām pasažieru rokturu sistēmām, nav atļautas, izņemot, ja tās atbilst arī 1.2.1.–1.2.3. punkta prasībām.

1.3. Visas transportlīdzekļa sēdvietas jāaprīko ar speciāliem kāju paliktņiem vai grīdu, vai grīdas plātnēm, uz kurām var atrasties abas vadītāja vai pasažiera.

1.3.1. Transportlīdzekļa grīdai, katrai speciālajai grīdas plātnei un katram speciālajam kāju paliktnim bez pastāvīgas deformācijas, kas var kaitēt tā funkcijai, jāiztur vertikāls kompresijas spēks 1 700 N, ko piemēro statiski uz jebkuru punktu grīdā vai grīdas plātnē vai 15 mm no kāju paliktņa gala, ar maksimālo spiedienu 2,0 MPa.

1.3.2. Platībai, ko nodrošina katrs speciālais kāju paliktnis, ieskaitot platību uz grīdas vai grīdas plātnes, jābūt pietiekamai, lai uz tās varētu droši novietot vismaz 300 mm garu un vismaz 110 mm platu pēdu, netraucējot transportlīdzekļa vadītāja kājām. Kāju paliktņus izvieto tā, lai nebūtu iespējama tieša saskare starp pēdu/kāju un transportlīdzekļa rotējošām daļām (piem., riepām), kad tas tiek izmantots.

1.3.3. Transportlīdzekļa konstrukcijas īpašības, ko varētu sajaukt ar speciālajiem kāju paliktņiem, grīdas plātnēm vai transportlīdzekļa grīdu, nav atļautas, izņemot, ja tās atbilst arī 1.3.1. un 1.3.2. punkta prasībām.

▼B

1.3.4. Uzskata, ka pedāļi, kas ļauj iedarbināt transportlīdzekli ar vadītāja kājas muskuļu spēku, atbilst 1.3.–1.3.3. punkta prasībām.

▼M1

1.4. Maksimālo spiedienu, kas norādīts 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3. un 1.3.1. punktā, testēšanas laikā drīkst pārsniegt, saskaņojot to ar transportlīdzekļa izgatavotāju.

▼B

XIV PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz reģistrācijas numura zīmes vietu

1. **Vispārīgas prasības**

1.1. "Transportlīdzekļa tips attiecībā uz reģistrācijas numura zīmes vietu" ir tādu transportlīdzekļu kategorija, kam neatšķiras tādi būtiski aspekti kā vieta reģistrācijas numura zīmes(-ju) piestiprināšanai, šīs vietas izvietojums un attiecīgos gadījumos priekšējās reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas un piestiprināšanas virsmas konstrukcijas īpašības.

1.2. Transportlīdzekļiem jābūt vietai pakaļējo reģistrācijas numura zīmju uzstādīšanai un piestiprināšanai.

1.3. L6e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem papildus jābūt vietai priekšējo reģistrācijas numura zīmju uzstādīšanai un piestiprināšanai.

1.3.1. Uzskata, ka priekšējās reģistrācijas numura zīmes nav piemērotas L1e, L2e, L3e, L4e un L5e kategorijas transportlīdzekļiem, un tāpēc tos neaprīko ar šādām vietām.

1.4. Reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas vietas forma un izmēri

1.4.1. Uzstādīšanas vieta ir taisnstūra formas vieta ar šādiem minimālajiem izmēriem:

L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļiem:

vai nu

platums: 100 mm,

augstums: 175 mm;

vai

platums: 145 mm,

augstums: 125 mm.

L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem:

platums: 280 mm,

augstums: 200 mm.

1.5. Pakaļējās reģistrācijas numura zīmes uzstādīšana un piestiprināšana L1e, L2e, L3e, L4e un L5e kategorijas transportlīdzekļiem

1.5.1. Pakaļējās reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas vietai jābūt tādai, lai pēc piestiprināšanas saskaņā ar izgatavotāja norādījumiem zīmei būtu turpmāk norādītās īpašības.

1.5.1.1. Pakaļējās reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas vietas izvietojums

1.5.1.1.1. Transportlīdzekļa pakaļējās reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas vietai jābūt tādai, lai zīmi varētu pilnībā novietot starp abām paralēlajām garenvirziena vertikālajām plaknēm, kas iet caur transportlīdzekļa tālākajiem sānu gabarītpunktiem, neņemot vērā atpakaļskata spoguļus. Pati šī vieta nav platākais transportlīdzekļa punkts.

1.5.1.2. Zīme atrodas perpendikulāri transportlīdzekļa gareniskajai vidusplaknei.

1.5.1.3. Zīmes stāvoklis attiecībā pret vertikālo šķērsenisko plakni

1.5.1.3.1. Zīmes slīpums attiecībā pret vertikāli nepārsniedz šādas robežvērtības: – 15° līdz 30°.

▼B

1.5.1.4. Zīmes augstums no zemes virsmas:

1.5.1.4.1. zīmes apakšējā mala atrodas ne zemāk kā 0,20 m no zemes vai zemāk par jebkura aizmugurējā riteņa rādiusa attālumu no zemes, ja tas ir mazāks nekā 0,20 m;

1.5.1.4.2. zīmes augšējā mala atrodas ne augstāk kā 1,50 m no zemes.

1.5.1.5. Ģeometriskā redzamība

▼M1

1.5.1.5.1. Zīme ir redzama visā telpā, ko ierobežo šādas četras plaknes:

— divas vertikālās plaknes, kas pieskaras abām numura zīmes sānu malām un veido 30° leņķi uz āru pa kreisi un pa labi no zīmes ar transportlīdzekļa garenisko plakni, kas ir paralēla transportlīdzekļa gareniskajai vidusplaknei, kura iet caur zīmes centru;

— plakne, kas pieskaras plāksnes augšējai malai un veido 15° leņķi uz augšu ar horizontāli;

— horizontālā plakne caur zīmes apakšējo malu.

▼B

1.5.1.5.2. Iepriekš aprakstītajā vietā neatrodas nekādi konstruktīvi elementi, pat ja tie ir pilnīgi caurredzami.

1.6. Priekšējo un pakaļējo numura zīmju uzstādīšana un piestiprināšana L6e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem

1.6.1. Priekšējās vai pakaļējās numura zīmes uzstādīšanas vietā jābūt līdzenai vai praktiski līdzenai taisnstūra virsmai. "Praktiski līdzena virsma" ir cieta materiāla virsma, kas var būt veidota no rakstā izveidota tīkla vai režģa, kuram liekuma rādiuss ir vismaz 5 000 mm.

1.6.2. Virsmā, kas nosedzama ar priekšējo vai pakaļējo reģistrācijas numura zīmi, var būt caurumi vai spraugas, tomēr tās nedrīkst būt platākas par 40 mm, neņemot vērā to garumu (t. i., sprauga vai rieva nedrīkst būt platāka par 40 mm, bet var būt garāka par 40 mm).

1.6.3. Uz virsmas, kas nosedzama ar priekšējo vai pakaļējo reģistrācijas numura zīmi, var būt izvirzījumi, ja vien tie neizvirzās vairāk kā 5,0 mm no nominālās virsmas. Ļoti mīkstu materiālu, piemēram, putu vai filca laukumus, kas paredzēti, lai apturētu reģistrācijas numura zīmes vibrāciju, neņem vērā.

1.6.4. Priekšējās vai pakaļējās reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas vietai jābūt tādai, lai pēc piestiprināšanas saskaņā ar izgatavotāja norādījumiem zīmei būtu turpmāk norādītās īpašības.

1.6.4.1. Priekšējās vai pakaļējās reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas vietas izvietojums

1.6.4.1.1. Transportlīdzekļa priekšējās reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas vietai jābūt tādai, lai zīmi varētu pilnībā novietot starp abām paralēlajām garenvirziena vertikālajām plaknēm, kas iet caur transportlīdzekļa tālākajiem sānu gabarītpunktiem,, neņemot vērā atpakaļskata spoguļus. Pati šī vieta nav platākais transportlīdzekļa punkts.

▼B

1.6.4.1.2. Transportlīdzekļa pakaļējās reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas vietai jābūt tādai, lai zīmi varētu pilnībā novietot starp abām paralēlajām garenvirziena vertikālajām plaknēm, kas iet caur transportlīdzekļa tālākajiem sānu gabarītpunktiem,, neņemot vērā atpakaļskata spoguļus. Pati šī vieta nav platākais transportlīdzekļa punkts.

1.6.4.1.3. Priekšējās un pakaļējās numura zīmes ir perpendikulāras transportlīdzekļa gareniskajai vidusplaknei.

1.6.4.2. Priekšējās un pakaļējās numura zīmes izvietojums attiecībā pret transportlīdzekļa šķērsplakni

1.6.4.2.1. Zīmes slīpums attiecībā pret vertikāli nepārsniedz šādas robežvērtības: – 15° līdz 30°.

1.6.4.3. Priekšējās un pakaļējās numura zīmes augstums no zemes virsmas

1.6.4.3.1. Zīmes apakšējā mala atrodas ne zemāk kā 0,20 m no zemes vai zemāk par jebkura priekšējā riteņa rādiusa attālumu no zemes, ja tas ir mazāks nekā 0,20 m.

1.6.4.3.2. Numura zīmes augšējā mala atrodas ne augstāk kā 1,50 m no zemes virsmas.

1.6.4.4. Ģeometriskā redzamība

1.6.4.4.1. Priekšējā un pakaļējā zīme ir redzama visā telpā, ko ierobežo šādas četras plaknes:

— divas vertikālās plaknes, kas pieskaras abām numura zīmes sānu malām un ar transportlīdzekļa garenisko vidusplakni veido 30° leņķi, ko mēra uz āru pa kreisi un pa labi no zīmes,

— plakne, kas saskaras ar plāksnes augšējo malu un veido 15° leņķi uz augšu ar horizontāli,

— horizontālā plakne caur plāksnes apakšējo malu.

Priekšējā zīme ir redzama virzienā uz transportlīdzekļa priekšpusi, un pakaļējā numura zīme ir redzama virzienā uz transportlīdzekļa aizmuguri.

1.6.4.4.2. Iepriekš aprakstītajā vietā neatrodas nekādi konstruktīvi elementi, pat ja tie ir pilnīgi caurredzami.

1.6.4.5. Attālums starp uzstādītas un piestiprinātas numura zīmes malām un faktisko numura zīmes vietas virsmu visā numura zīmes garumā nepārsniedz 5,0 mm.

1.6.4.5.1. Šo attālumu var pārsniegt, ja to mēra pie rakstā izveidota tīkla cauruma vai spraugas vai starp režģa virsmas paralēlajiem stienīšiem.

1.7. Citas prasības

1.7.1. Reģistrācijas numura zīmes esība nedrīkst būt par pamatu vai daļēju pamatu, lai tai piestiprinātu, uzstādītu vai piespraustu jebkuru citu transportlīdzekļa daļu, detaļu vai ierīci (piem., uz reģistrācijas numura zīmes nedrīkst piestiprināt apgaismes ierīces balstus).

1.7.2. Noņemot reģistrācijas numura zīmi, neviena transportlīdzekļa daļa, detaļa vai ierīce nedrīkst kļūt vaļīgāka vai atvienoties.

▼B

1.7.3. Kad ir piestiprināta reģistrācijas numura zīme, tās redzamība nedrīkst būt samazināta normālos lietošanas apstākļos, it īpaši vibrāciju un dinamisko spēku, piemēram, braukšanas radītu vēja spēku, iedarbības rezultātā.

1.7.4. Nav atļauts nodrošināt reģistrācijas numura zīmes uzstādīšanas vietu, ko var viegli pagriezt uz augšu un/vai uz leju pāri leņķiem, kuri noteikti 1.5.1.3.1. un 1.6.4.2.1. punktā, attiecībā pret transportlīdzekļa konstrukciju parastos braukšanas apstākļos (t. i., ar aizvērtām durvīm vai pieejas paneļiem).

1.7.5. Ja transportlīdzeklim ir tendence sasvērties, uzstādīta reģistrācijas numura zīme, kam ir piemērojamie maksimālie izmēri un kas neatrodas transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē, nedrīkst būt maksimālo sasvēruma leņķi ierobežojošs faktors.

2. **Testa procedūra**

2.1. Reģistrācijas numura zīmes vertikālā slīpuma un augstuma noteikšana no zemes virsmas.

2.1.1. Transportlīdzekli novieto uz horizontālas virsmas un vajadzības gadījumā notur taisni. Pirms tiek veikti mērījumi, vadāmo(-os) riteni(-ņus) iztaisno taisnā virzienā, un transportlīdzekļa masu pielāgo masai darba kārtībā, ko norādījis izgatavotājs.

2.1.2. Ja transportlīdzeklim ir hidropneimatiska, hidrauliska vai pneimatiska balstiekārta vai cita ierīce, ko var noregulēt atkarībā no slodzes, to testē ar balstiekārtu vai ierīci normālos ekspluatācijas apstākļos, kā norādījis izgatavotājs.

2.1.3. Ja reģistrācijas numura zīmes primārā un redzamā puse ir vērsta uz leju, slīpuma mērījumu izsaka kā negatīvu (mīnusa) leņķi.

2.2. Izvirzījumu mērījumus izdara perpendikulāri un tieši pret nominālo virsmu, ko paredzēts nosegt ar reģistrācijas numura zīmi.

2.3. Attāluma mērījumus starp uzstādītas un piestiprinātas reģistrācijas numura zīmes malu un virsmu izdara perpendikulāri un tieši pret faktisko virsmu, ko paredzēts nosegt ar numura zīmi.

2.4. Atbilstības pārbaudei izmantotajai reģistrācijas numura zīmei ir šādi izmēri:

— L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļiem: viens no abiem 1.4.1. punktā norādītajiem izmēriem, ko noteicis transportlīdzekļa izgatavotājs,

— L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem: 1.4.1. punktā norādītais izmērs.

▼B

XV PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai

1. **Mērķis**

1.1. Piekļuve informācijai ir visas transportlīdzekļa *OBD* un remonta un tehniskās apkopes informācijas pieejamība, kas nepieciešama transportlīdzekļa pārbaudei, diagnostikai, tehniskajai apkopei vai remontam.

1.1. Iesniedzot pieteikumu par ES tipa apstiprinājuma vai valsts tipa apstiprinājuma saņemšanu, izgatavotājs attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai un 4.3. punktā minētajai informācijai iesniedz apstiprinātājiestādei pierādījumus par atbilstību šai regulai.

2. **Atbilstība prasībām attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai testa apstiprināšanas procedūrā**

2.1. Apstiprinātājiestāde piešķir tipa apstiprinājumu tikai pēc tam, kad tā no izgatavotāja saņēmusi sertifikātu par piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

2.2. Sertifikāts par piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai kalpo kā pierādījums par atbilstību Regulas (ES) Nr. 168/2013 XV nodaļai.

2.3. Sertifikātu par piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai sagatavo saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 57. panta 8. punktā doto paraugu.

2.4. Izgatavotājs nodrošina atbilstību 1. papildinājuma tehniskajām prasībām par piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

3. **Maksa par piekļuvi**

3.1. Papildus pieejai, kas tiek piešķirta uz konkrētu laiku atbilstoši Regulas (ES) Nr. 168/2013 59. pantam, izgatavotāji var piedāvāt pieeju, kas balstīta uz darījumiem, kur maksa tiek ņemta par darījumu un nav balstīta uz laiku, kurā nodrošināta pieeja. Ja izgatavotāji piedāvā gan uz laiku balstītu sistēmu, gan sistēmu, kas nav balstīta uz laiku, neatkarīgie remontētāji izvēlas sistēmu, kuru tie atzīst par labāku – vai nu pieeja, kas tiek piešķirta uz konkrētu laiku, vai pieeja, kas balstīta uz darījumiem.

4. **Apkopes detaļas, diagnostikas instrumenti un testa aprīkojums**

4.1. Regulas (ES) Nr. 168/2013 57. panta 6. punkta kontekstā izgatavotājs dara ieinteresētajām personām pieejamu šādu informāciju, pamatojoties uz individuālu vienošanos, kam piemēro Regulas (ES) Nr. 168/2013 59. pantā noteikto principu, un norāda kontaktinformāciju savā tīmekļa vietnē:

4.1.1. attiecīgā informācija, kas dod iespēju izstrādāt *OBD* sistēmas pareizai darbībai svarīgas rezerves daļas;

4.1.2. informācija, kas dod iespēju izstrādāt vispārējus diagnostikas instrumentus.

4.2. Šā pielikuma 4.1.1. punkta nolūkiem rezerves daļu izstrādi nekavē neviens no turpmāk minētajiem:

4.2.1. atbilstīgas informācijas nepieejamība;

▼B

4.2.2. tehniskie noteikumi par nepareizas darbības uzrādīšanas stratēģijām, ja ir pārsniegtas *OBD* robežvērtības vai ja *OBD* sistēma neatbilst šajā regulā noteiktajām *OBD* pārraudzības pamatprasībām;

4.2.3. īpaši *OBD* informācijas apstrādes pārveidojumi, lai atsevišķi uzraudzītu transportlīdzekļa darbināšanu ar šķidro vai ar gāzveida degvielu;

4.2.4. tādu ar gāzveida degvielu darbināmu transportlīdzekļu tipa apstiprinājums, kuriem ir konstatēts konkrēts nelielu defektu skaits.

4.3. Šā pielikuma 4.1.2. punkta nolūkiem, ja izgatavotāji izmanto diagnostikas un testa instrumentus saskaņā ar standartiem ISO 22900-2:2009 "Modulāro transportlīdzekļu saziņas saskarne" (*MVCI*) un ISO 22901-2:2011 "Diagnostikas datu atklātā apmaiņa" (*ODX*) savos franšīzes tīklos, *ODX* datnēm jābūt pieejamām neatkarīgiem uzņēmumiem, izmantojot izgatavotāja tīmekļa vietni.

5. **Vairākposmu tipa apstiprināšana**

5.1. Vairākposmu tipa apstiprināšanas gadījumā, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 25. pantā, galīgais izgatavotājs ir atbildīgs par piekļuves nodrošināšanu transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un apkopes informācijai attiecībā uz savu izgatavošanas posmu(-iem) un saistībā ar iepriekšējo(-iem) posmu(-iem).

5.2. Turklāt galīgais izgatavotājs savā tīmekļa vietnē sniedz neatkarīgajiem uzņēmumiem šādu informāciju:

5.2.1. par iepriekšējo(-iem) posmu(-iem) atbildīgā(-o) izgatavotāja(-u) tīmekļa vietnes adrese;

5.2.2. visu par iepriekšējo(-iem) posmu(-iem) atbildīgo izgatavotāju nosaukums un adrese;

5.2.3. iepriekšējā(-o) posma(-u) tipa apstiprināšanas numurs(-i);

5.2.4. motora numurs.

5.3. Katrs izgatavotājs, kurš ir atbildīgs par vienu vai vairākiem tipa apstiprināšanas posmiem, ir atbildīgs par piekļuves nodrošināšanu transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai savā tīmekļa vietnē saistībā ar tiem tipa apstiprināšanas posmiem, par ko tas ir atbildīgs, un par saistību ar iepriekšējo(-iem) posmu(-iem).

5.4. Izgatavotājs, kurš ir atbildīgs par konkrētu tipa apstiprināšanas posmu vai posmiem, sniedz par nākamo posmu atbildīgajam izgatavotājam šādu informāciju:

5.4.1. atbilstības sertifikāts attiecībā uz posmu(-iem), par ko tas ir atbildīgs;

5.4.2. sertifikāts par piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, iekļaujot arī sertifikāta papildinājumus;

5.4.3. tipa apstiprināšanas numurs, kas atbilst posmam(-iem), par ko ir atbildīgs izgatavotājs;

5.4.4. dokumenti, kas minēti 5.4.1., 5.4.2. un 5.4.3. punktā un ko nodrošina izgatavotājs(-i), kurš(-i) saistīts(-i) ar iepriekšējo(-iem) posmu(-iem).

▼B

5.5. Katrs izgatavotājs pilnvaro par nākamo posmu atbildīgo izgatavotāju nodot iesniegtos dokumentus izgatavotājiem, kuri ir atbildīgi par katru nākamo posmu un nobeiguma posmu.

5.6. Turklāt izgatavotājs, kurš ir atbildīgs par tipa apstiprinājuma noteiktu posmu vai posmiem, pamatojoties uz līgumu:

5.6.1. nodrošina par nākamo posmu atbildīgajam izgatavotājam piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai un saskarnes informācijai, kura atbilst konkrētajam(-iem) posmam(-iem), par ko ir atbildīgs izgatavotājs;

5.6.2. pēc pieprasījuma, ko iesniedz par tipa apstiprināšanas nākamo posmu atbildīgais izgatavotājs, nodrošina piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai un saskarnes informācijai, kura atbilst konkrētajam(-iem) posmam(-iem), par ko ir atbildīgs izgatavotājs.

5.7. Izgatavotājs, arī galīgais izgatavotājs, drīkst iekasēt samaksu saskaņā Regulas (ES) Nr. 168/2013 59. pantu tikai par to posmu, par kuru tas ir atbildīgs.

5.8. Izgatavotājs, arī galīgais izgatavotājs, neiekasē maksu par informācijas sniegšanu saistībā ar jebkura cita izgatavotāja tīmekļa vietnes adresi vai kontaktinformāciju.

6. **Mazo sēriju izgatavotāji**

6.1. Izgatavotāji, kuri gadā visā pasaulē saražo ne vairāk kā 250 vienības tāda tipa transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību, uz kurām attiecas šī regula, nodrošina piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai viegli un ātri pieejamā veidā un tā, lai nepieļautu diskrimināciju salīdzinājumā ar pilnvarotiem izplatītājiem un remonta veicējiem piemērotajiem noteikumiem vai piešķirto piekļuvi, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 57. panta 12. punktu.

6.2. Transportlīdzekļus, sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, uz ko attiecas 1. punkts, norāda izgatavotāja remonta un tehniskās apkopes informācijas tīmekļa vietnē.

6.3. Apstiprinātājiestāde ziņo Komisijai par katru mazo sēriju izgatavotājiem piešķirto tipa apstiprinājumu.

7. **Pārņemtās sistēmas**

7.1. Attiecībā uz pārņemtajām sistēmām, kas uzskaitītas 2. papildinājumā, līdz 2020. gada 31. decembrim izgatavotājs drīkst atkāpties no pienākuma atkārtoti programmēt elektroniskās vadības blokus saskaņā ar minētajā papildinājumā norādītajiem standartiem.

7.2. Šādas atkāpes tipa apstiprinājuma laikā norāda sertifikātā par piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un apkopes informācijai.

7.3. Sistēmas, kurām izgatavotājs piemēro atkāpi no pienākuma atkārtoti programmēt elektroniskos vadības blokus saskaņā ar XII pielikuma 1. papildinājuma 3.8. punktā minētajiem standartiem, norāda izgatavotāja remonta un tehniskās apkopes informācijas tīmekļa vietnē.

7.4. Izgatavotāji nodrošina neatkarīgiem uzņēmumiem iespēju iegādāties vai nomāt patentētos instrumentus vai iekārtas, kas ir vajadzīgas elektronisko vadības bloku tehniskajai apkopei un atkārtotai programmēšanai pārņemtajās sistēmās, kam piemērotas šādas atkāpes.

▼B

8. **Pienākumu izpilde attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai**

8.1. Apstiprinātājiestāde vai nu pēc savas iniciatīvas, vai pamatojoties uz sūdzību vai tehniskā dienesta novērtējumu, var jebkurā laikā pārbaudīt izgatavotāja atbilstību Regulas (EK) Nr. 168/2013 un šīs regulas noteikumiem, kā arī sertifikāta par piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai noteikumiem.

8.2. Ja apstiprinātājiestāde konstatē, ka izgatavotājs nepilda pienākumu nodrošināt piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, apstiprinātājiestāde, kura piešķīrusi attiecīgo tipa apstiprinājumu, veic atbilstīgus pasākumus situācijas labošanai.

8.3. Šie pasākumi var būt tipa apstiprinājuma anulēšana vai apturēšana, soda nauda vai citi pasākumi, kas pieņemti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 168/2013.

8.4. Ja neatkarīgs uzņēmums vai nozares apvienība, kas pārstāv neatkarīgus uzņēmumus, iesniedz apstiprinātājiestādei sūdzību, apstiprinātājiestāde veic revīziju, lai pārbaudītu, vai izgatavotājs pilda pienākumus attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

8.5. Veicot revīziju, apstiprinātājiestāde var lūgt tehnisko dienestu vai citu neatkarīgu ekspertu veikt novērtējumu, lai pārbaudītu minēto pienākumu izpildi.

8.6. Lai saņemtu ES tipa apstiprinājumu piedziņas veiktspējas saimei kā atsevišķai tehniskai vienībai, transportlīdzeklim ar apstiprinātu motora sistēmu attiecībā uz iebūvētās diagnostikas sistēmas kļūdu kodiem un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informāciju, izgatavotājs uzskatāmi parāda to, ka transportlīdzekļi vai motora sistēmas ir testētas un atbilst XII pielikumā noteiktajām prasībām.

8.7. Ja transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija tipa apstiprinājuma pieteikuma iesniegšanas laikā nav pieejama, izgatavotājs sniedz minēto informāciju sešu mēnešu laikā no tipa apstiprināšanas dienas.

8.8. Ja transportlīdzekli laiž tirgū vairāk nekā sešus mēnešus pēc tipa apstiprināšanas dienas, informāciju sniedz tajā dienā, kad transportlīdzekli laiž tirgū.

8.9. Apstiprinātājiestāde var pieņemt, pamatojoties uz aizpildītu sertifikātu par piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, ka izgatavotājs ir ieviesis pietiekamus pasākumus un procedūras attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, ja nav iesniegtas sūdzības un ja izgatavotājs iesniedz sertifikātu 9.7. punktā noteiktajos termiņos.

8.10. Ja atbilstības sertifikāts šajā laikposmā nav iesniegts, apstiprinātājiestāde īsteno piemērotus pasākumus atbilstības nodrošināšanai.

▼B

9. **Informācijas prasības, piešķirot neatkarīgiem uzņēmumiem piekļuvi zonām, kas nav aizsargātas zonas**

9.1. Lai piekļūtu kādai transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, kas neattiecas uz aizsargātām transportlīdzekļa zonām, reģistrācijas prasībās, lai izgatavotāja tīmekļa vietni varētu izmantot neatkarīgs uzņēmums, prasa tikai tādu informāciju, kas nepieciešama, lai apstiprinātu to, kādā veidā veicams maksājums par informāciju.

10. **Informācijas prasības, piešķirot neatkarīgiem uzņēmumiem piekļuvi aizsargātām zonām**

10.1. Lai piekļūtu kādai transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, kas attiecas uz piekļuvi aizsargātām transportlīdzekļa zonām, neatkarīgajam uzņēmumam jābūt akreditētam un pilnvarotam, pamatojoties uz dokumentiem, kas uzskatāmi parāda, ka uzņēmums veic likumīgu saimniecisko darbību un nav apsūdzēts nekādās kriminālās darbībās.

10.2. Neatkarīgiem uzņēmumiem piešķir piekļuvi aizsargātiem transportlīdzekļa elementiem, ko izmanto pilnvaroti izplatītāji un remontdarbnīcas, atbilstīgi aizsardzības tehnoloģijai attiecībā uz datu apmaiņas konfidencialitāti, integritāti un aizsardzību pret kopēšanu.

10.3. Regulas (ES) Nr. 168/2013 60. pantā paredzētais forums par piekļuvi transportlīdzekļa informācijai konkretizēs šo prasību izpildei nepieciešamos parametrus atbilstoši jaunākajām tehnoloģijām.

10.4. Attiecībā uz informāciju par piekļuvi aizsargātām transportlīdzekļa zonām neatkarīgs uzņēmums, lai identificētu sevi un organizāciju, ko tas pārstāv, uzrāda sertifikātu saskaņā ar standartu ISO 20828:2006. Izgatavotājs atbild ar savu sertifikātu saskaņā ar ISO 20828:2006, apstiprinot neatkarīgajam uzņēmumam, ka tas piekļūst attiecīgā izgatavotāja oficiālajai tīmekļa vietnei. Abas puses reģistrē minētos darījumus, norādot attiecīgos transportlīdzekļus un tiem veiktās izmaiņas saskaņā ar šo noteikumu.

10.5. Neatkarīgiem uzņēmumiem piekļuvi aizsargātiem transportlīdzekļa elementiem, ko izmanto pilnvaroti izplatītāji un remontdarbnīcas, nodrošina atbilstīgi aizsardzības tehnoloģijai saskaņā ar prasību, ka neatkarīgā uzņēmuma privātajai atslēgai jābūt aizsargātai ar drošu aparatūru.

▼B

1. papildinājums

Piekļuve transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai

1. **Ievads**

1.1. Šajā papildinājumā ir noteiktas tehniskās prasības attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

2. **Prasības**

2.1. Izgatavotājs sniedz transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informāciju, izmantojot tikai atvērtu teksta un grafisko formātu vai formātus, kurus var apskatīt un izdrukāt, izmantojot tikai standarta programmatūras spraudņus, kas ir brīvi pieejami, viegli uzstādāmi un darbojas parasti izmantojamās datoru operētājsistēmās.

2.1.1. Tīmekļa vietnēs pieejamā transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija atbilst Regulas (ES) Nr. 168/2013 57. panta 2. punktā minētajam vienotajam standartam.

2.1.2. Ja iespējams, atslēgvārdiem metadatos jāatbilst standartam ISO 15031-2:2010. Šai informācijai jābūt pieejamai vienmēr, izņemot tīmekļa vietņu uzturēšanas gadījumus.

2.1.3. Tiem, kam nepieciešamas tiesības pavairot vai pārpublicēt informāciju, jāsazinās tieši ar attiecīgo izgatavotāju. Jābūt pieejamai arī informācijai par apmācību materiāliem, bet to var nodrošināt, izmantojot citus līdzekļus, nevis tīmekļa vietnes.

2.2. Informācija par visām transportlīdzekļa detaļām, ar kurām transportlīdzekļa izgatavotājs ir aprīkojis transportlīdzekli, kā norādīts ar transportlīdzekļa identifikācijas numuru (*VIN*) un jebkuru citu papildu kritēriju, piemēram, transportlīdzekļa garenbāze, motora jauda, apdares līmenis vai papildaprīkojums, un kuras var aizvietot ar rezerves daļām, ko transportlīdzekļa izgatavotājs piedāvā saviem pilnvarotajiem remontētājiem vai izplatītājiem, vai trešām personām, atsaucoties uz oriģinālās iekārtas (*OE*) detaļas numuru, ir pieejama datu bāzē, kurai viegli var piekļūt neatkarīgi uzņēmumi, vai to sniedz tādā pašā pieejamā formātā kā pilnvaroto remontētāju tīklam.

2.3. Šajā datu bāzē vai alternatīvajā pieejamā formātā iekļauj informāciju par *VIN*, oriģinālā aprīkojuma (*OE*) detaļu numurus, *OE* detaļu nosaukumus, derīguma atzīmi (“derīgs no” un “derīgs līdz” datumus), uzstādīšanas atzīmes un attiecīgā gadījumā uzbūves raksturojumu.

2.4. Informāciju, kas iekļauta datu bāzē vai pieejama citā pieejamā formātā, regulāri atjaunina. Atjauninājumos jo īpaši ietver visus pārveidojumus, kas veikti atsevišķiem transportlīdzekļiem pēc to ražošanas, ja šāda informācija ir pieejama pilnvarotam izplatītājam.

2.5. Vadības bloku atkārtotu programmēšanu, piemēram, atkārtotai kalibrēšanai pēc remonta vai programmatūras ielādēšanai nomainītajā *PCU/ECU*, veic saskaņā ar ISO 22900-2 vai SAE J2534, vai TMC RP1210B, izmantojot nepatentētu aparatūru. Var lietot arī *Ethernet*, seriālā kabeļa vai vietējā tīkla (*LAN*) saskarni un alternatīvus datu nesējus, piemēram, kompaktdisku (CD), ciparvideodisku (DVD) vai pusvadītāju atmiņas ierīci braucēja informācijas sistēmām (piem., navigācijas sistēmām, tālrunim utt.), taču ar noteikumu, ka tādēļ nav vajadzīgi patentēti komunikācijas

▼B

programmnodrošinājumi (piem., draiveri vai spraudņi). Lai validētu izgatavotājam specifiska lietojuma un ISO 22900-2, SAE J2534 vai TMC RP1210B atbilstošo transportlīdzekļa saziņas saskarņu (turpmāk "*VCI*") saderību, izgatavotājs piedāvā validēt neatkarīgi izstrādātas *VCI* vai informāciju un iznomā jebkādu speciālu aparatūru, kas ir vajadzīga, lai *VCI* izgatavotājs varētu pats veikt šādu validēšanu. Attiecībā uz maksu par šādu informācijas un aparatūras validāciju piemēro Regulas (ES) Nr. 168/2013 59. panta nosacījumus.

2.6. Visiem iebūvētās diagnostikas sistēmas kļūdu kodiem jāatbilst XII pielikumā noteiktajām prasībām.

2.7. Ja transportlīdzekļa *OBD* un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija izgatavotāja tīmekļa vietnē nesatur būtisko informāciju, kas ļauj pienācīgi projektēt un ražot sistēmas, kuras pielāgotas alternatīvām degvielām, tad ikvienam ieinteresētam šādu sistēmu izgatavotājam jābūt piekļuvei informācijai, kas norādīta 27. panta 2. punkta a) apakšpunktā, šajā nolūkā savu pieprasījumu iesniedzot tieši izgatavotājam. Kontaktinformācijai šim nolūkam jābūt skaidri norādītai izgatavotāja tīmekļa vietnē, un informācija jāsniedz 30 dienās. Šāda informācija jānodrošina tikai attiecībā uz tādām sistēmām, kas pielāgotas alternatīvām degvielām, uz kurām attiecas ANO EEK Noteikumi Nr. 115, vai tādiem komponentiem, kas pielāgoti alternatīvām degvielām, kas ietilpst sistēmās, uz kurām attiecas ANO EEK Noteikumi Nr. 115, un šo informāciju sniedz tikai pēc pieprasījuma, kurā skaidri norādīta konkrētā transportlīdzekļa tā modeļa specifikācija, par kuru prasa informāciju, un kurā īpaši apstiprināts, ka informācija vajadzīga tādas sistēmas vai komponenta izstrādei, kas pielāgots alternatīvām degvielām un uz ko attiecas ANO EEK Noteikumi Nr. 115.

2.8. Remonta informācijas tīmekļa vietnēs izgatavotāji norāda tipa apstiprinājuma numuru katram modelim.

2.9. Izgatavotāji nosaka saprātīgu un proporcionālu stundas, dienas, mēneša un gada un, ja piemērojams, pirmsdarījuma maksu par piekļuvi savām remonta un tehniskās apkopes informācijas tīmekļa vietnēm.

▼B

2. papildinājums

Pārņemtu sistēmu saraksts

1. *Ap2-1. tabula*

Pārņemtu sistēmu saraksts

Nr.	Sistēmas nosaukums	Detalizēta informācija
1.	Klimata sistēmas	a) temperatūras kontroles sistēmas; b) ar motoru nesaistīts sildītājs; c) ar motoru nesaistīta gaisa kondicionēšanas ierīce.
2.	Degvielas tvertne	

▼B

XVI PIELIKUMS

Prasības, kas attiecas uz balsta kājām

1. **Vispārīgas prasības**

1.1. "Transportlīdzekļa tips attiecībā uz balsta kājām" ir tādu transportlīdzekļu kategorija, kam neatšķiras tādi būtiski aspekti kā transportlīdzekļa masa, masas sadalījums starp asīm, riepu izmērs un riteņu izmēri, un transportlīdzekļu balsta kāju konstrukcijas īpašības un uzbūves materiāli.

1.2. L1e un L3e kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar vismaz vienu balsta kāju.

1.2.1. Katra balsta kāja, kas uzstādīta transportlīdzeklim, ļauj transportlīdzeklim izpildīt 2.–2.5.2. punktā noteiktās veiktspējas prasības bez personas vai citu ārēju līdzekļu palīdzības.

1.2.2. Transportlīdzekļus ar dubultriteņiem var nebūt vajadzības aprīkot ar balsta kāju, ja vien ir izpildītas 3.–3.2.5. un 3.4.–3.4.3.4. punktā paredzētās veiktspējas prasības.

1.2.3. Vienpusējā balsta kājām kas uzstādītas L1e kategorijas transportlīdzekļiem ar masu darba kārtībā mazāku nekā 35 kg, nepiemēro 2.3.3., 2.3.4. un 2.5.2. punktā noteiktās prasības.

1.3. L4e kategorijas transportlīdzekļiem jābūt aprīkotiem ar vismaz vienu balsta kāju, ja:

1.3.1. blakusvāģi var atvienot no motocikla, lai motociklu izmantotu bez blakusvāģa, pašam motociklam ir jāatbilst prasībām, kas noteiktas motocikliem bez blakusvāģa 1.2.–1.2.2. punktā.

2. **Īpašas prasības**

2.1. Transportlīdzeklim jābūt vai nu vienpusējā, vai centrālā tipa balsta kājai.

2.2. Ja balsta kāja grozās zem transportlīdzekļa apakšējās daļas vai gar to, tad, lai to pārvietotu nelietošanas stāvoklī, tās brīvais gals pagriežas uz transportlīdzekļa aizmuguri.

2.3. Īpašas prasības vienpusējā balsta kājām

2.3.1. Vienpusējā balsta kājai jānotur transportlīdzeklis tā, lai nodrošinātu šķērsstabilitāti transportlīdzeklim uz horizontālas balsta virsmas vai uz slīpas virsmas. Tā arī neļauj stacionāram transportlīdzeklim nosvērties tālāk vai pārāk viegli atgriezties taisnā stāvoklī tā, ka transportlīdzeklis kļūst nestabils un var nokrist vai apgāzties.

2.3.2. Vienpusējā balsta kājai jānotur transportlīdzeklis tā, lai saglabātu stabilitāti, transportlīdzekli novietojot stāvēšanai uz slīpas virsmas. Šo prasību pārbauda saskaņā ar procedūrām un veiktspējas prasībām, kas noteiktas 3.–3.2.5. un 3.4.–3.4.3.4. punktā.

2.3.3. Vienpusējā balsta kājai automātiski jāpārvietojas aizvērtā vai nelietošanas pozīcijā šādos apstākļos:

— transportlīdzekli nostādot atpakaļ tā parastajā braukšanas stāvoklī, vai

— ja transportlīdzeklis, esot normālā vertikālā braukšanas stāvoklī, sāk kustēties uz priekšu vadītāja apzinātu darbību dēļ.

▼B

2.3.4. Prasības, kas izklāstītas 2.3.3. punktā, nav piemērojamas, ja transportlīdzeklis konstruēts tā, ka motors to nevar dzīt uz priekšu tad, kad vienpusējā balsta kāja ir lietošanas pozīcijā.

2.3.5. Vienpusējā balsta kājai jābūt projektētai un konstruētai tā, lai tā nevarētu automātiski atgriezties aizvērtā pozīcijā, ja transportlīdzeklis tiek sagāzts, lai vienpusējās balsta kājas brīvais gals saskartos ar zemes virsmu.

▼M1

2.3.5.1. Tomēr, atkāpjoties no 1.2.1. un 2.3.5. punkta, vienpusējā balsta kāja, kas uzstādīta L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T vai L3e-A3T kategorijas transportlīdzeklim, drīkst automātiski atgriezties aizvērtā pozīcijā, ja cilvēks vienpusējo balsta kāju netur vai neatbalsta.

▼B

2.3.6. Vienpusējā balsta kājai jābūt projektētai un konstruētai tā, lai tā neatgrieztos aizvērtā pozīcijā automātiski, ja slīpuma leņķis mainās negaidīti (piem., ja transportlīdzekli viegli pagrūž cita persona vai garāmbraucošā transportlīdzekļa radīta vēja brāzma), šādos apstākļos:

— kad transportlīdzeklis ir novietots stāvēšanas pozīcijā bez uzraudzības un

— kad vienpusējā balsta kāja ir lietošanas pozīcijā.

Atbilstību šai prasībai pārbauda saskaņā ar procedūru, kas noteikta 3.3., 3.3.1. un 3.3.2. punktā.

2.4. Īpašas prasības centrālā balsta kājām

2.4.1. Centrālā balsta kājai jānotur transportlīdzeklis neatkarīgi no tā, vai ar atbalsta virsmu saskaras viens vai abi riteņi tā, lai nodrošinātu transportlīdzekļa šķērsstabilitāti uz horizontālas atbalsta virsmas vai uz slīpuma.

2.4.2. Centrālā balsta kājai jānotur transportlīdzeklis tā, lai saglabātu transportlīdzekļa pilnīgu stabilitāti, to novietojot stāvēšanai uz slīpas virsmas. Šo prasību pārbauda saskaņā ar procedūrām un veiktspējas prasībām, kas noteiktas 3.–3.2.5. un 3.4.–3.4.3.4. punktā.

2.4.3. Centrālā balsta kājai automātiski jāatgriežas nelietošanas pozīcijā, kad transportlīdzeklis tiek apzināti pārvietots uz priekšu, lai paceltu centrālā balsta kāju no zemes virsmas.

2.4.4. Prasību, kas noteikta 2.4.3. punktā, nepiemēro, ja transportlīdzeklis ir konstruēts tā, ka to nevar iedarbināt, kad centrālā balsta kāja ir lietošanas pozīcijā.

2.5. Balsta kāju aiztures sistēmas

2.5.1. Balsta kājas aprīko ar aiztures sistēmu, kas notur tās nelietošanas pozīcijā.

2.5.2. Aiztures sistēma var sastāvēt no:

— divām neatkarīgām ierīcēm, piemēram, divām atsevišķām atsperēm vai vienas atsperes un vienas citas aiztures ierīces, vai

— vienas ierīces, kam jādarbojas bez bojāšanās vismaz 10 000 parastas lietošanas ciklu, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar divām balsta kājām, vai 15 000 parastas lietošanas ciklu, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar vienu balsta kāju.

▼B

3. **Testa procedūra**

3.1. Testa virsmas specifikācijas

3.1.1. Testu veikšanai izmanto testēšanas platformu, kas konstruēta tā, lai tā varētu ieņemt stāvokli, kurā tiek imitēts gareniskais slīpums un šķērsslīpums.

3.1.2. Testēšanas platformai jābūt plakanai, taisnstūrveida un ar pietiekamiem izmēriem, lai pilnībā balstītu transportlīdzekli, kas novietots stāvēšanai, vienlaikus imitējot garenisko slīpumu un šķērsslīpumu. Testēšanas laikā tā nedrīkst manāmi saliekties vai deformēties.

3.1.3. Testēšanas platformas virsmai jābūt tīrai un sausai, un ar pietiekamu raupjumu un berzi, lai novērstu transportlīdzekļa riepu slīdēšanu pa virsmu testu laikā.

3.2. Transportlīdzekļa sagatavošana (attiecas uz visiem testiem)

3.2.1. Transportlīdzekļa masu pielāgo izgatavotāja norādītajai masai darba kārtībā bez vadītāja, pieskaitot visu piedziņas akumulatoru masu.

3.2.2. Spiediens transportlīdzekļa riepās jāpielāgo izgatavotāja norādītajām vērtībām.

3.2.3. Transportlīdzekļa transmisiju ieslēdz stāvvietas režīmā, ja tāds ir, automātiskas pārnesumkārbas gadījumā vai neitrālā stāvoklī visos pārējos gadījumos.

3.2.4. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar stāvbremzi, to iedarbina.

3.2.5. Transportlīdzekļa stūres sistēmu nobloķē. Ja ir vairāk nekā viena pozīcija, kurā var nobloķēt stūres sistēmu, transportlīdzeklim veic turpmāk aprakstītos testus ar nobloķētu stūres sistēmu katrā pieejamajā pozīcijā.

3.3. Stabilitātes tests transportlīdzeklim, kas aprīkots ar vienpusējā balsta kāju, uz horizontālas zemes virsmas

3.3.1. Transportlīdzekli novieto stāvēšanai uz horizontālās testēšanas platformas ar vienpusējā balsta kāju lietošanas pozīcijā.

3.3.2. Ar transportlīdzekli veic darbības tā, lai par 3,0° palielinātu leņķi starp transportlīdzekļa nobīdīto garenisko vidusplakni (t. i., kad transportlīdzeklis novietots stāvēšanai un ir sasvēries, notiek gareniskās vidusplaknes nobīdīšanās, un tādējādi tā vairs nav vertikāla) un horizontālo virsmu, šajā nolūkā stumjot un pārvietojot transportlīdzekli vertikālākā stāvoklī.

3.4. Stabilitātes tests transportlīdzeklim, kas novietots stāvēšanai uz slīpas virsmas

3.4.1. Transportlīdzekli novieto stāvēšanai uz horizontālās testēšanas platformas.

3.4.1.1. Transportlīdzekļa balsta kājai jābūt lietošanas pozīcijā. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar vairāk nekā vienu balsta kāju, katru balsta kāju novērtē atsevišķi, atkārtojot visus noteiktos testus.

3.4.1.2. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar dubultriteņiem, bet nav aprīkots ar balsta kāju, atbilstību 1.2.2. punktam var pierādīt, veicot testus bez balsta kājas lietošanas pozīcijā.

▼B

3.4.2. Testēšanas platformu sasver vai pagriež, lai sasniegtu paredzēto minimālo šķērsslīpumu uz kreiso un labo pusi un garenisko slīpumu uz priekšu un aizmuguri no transportlīdzekļa. Šajās četras slīpuma pozīcijās platformu sasver atsevišķi, vienmēr sākot no horizontālā stāvokļa. Transportlīdzeklim jāpaliek stabilam, testēšanas platformai sasveroties slīpā stāvoklī, vai arī tas var pārvietoties pozīcijā pēc tam, kad platforma ir sasvērta slīpā stāvoklī.

3.4.3. *14.1. tabula*

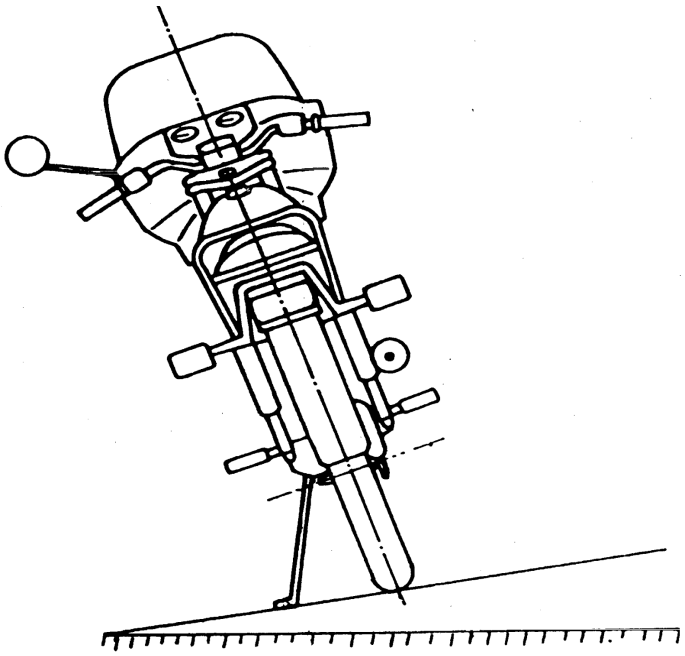
Slīpuma prasības vienpusējai un centrālajai balsta kājai (sk. arī 14.1.–14.3. attēlu)

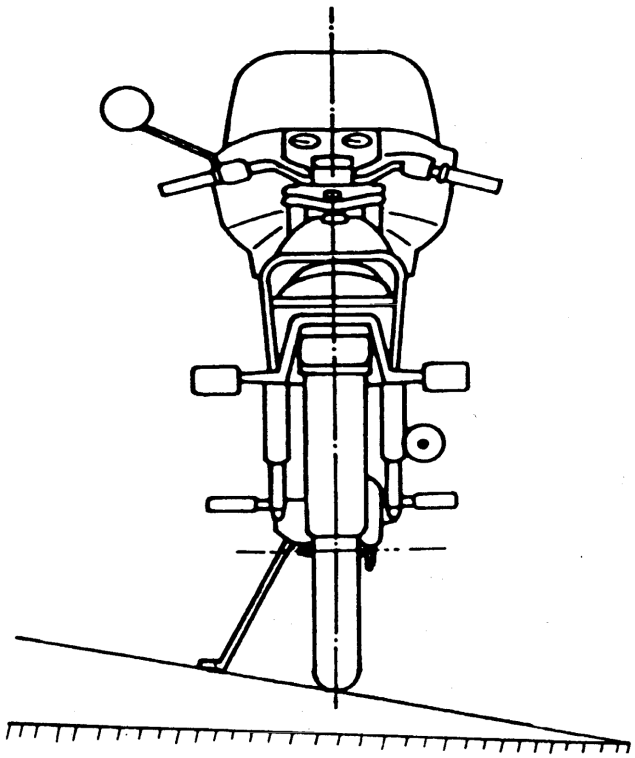
Slīpums	Vienpusējā balsta kāja		Centrālā balsta kāja	
	Mopēds	Motocikls	Mopēds	Motocikls
Šķērsslīpums (pa kreisi)	5 %	6 %	6 %	8 %
Šķērsslīpums (pa labi)	5 %	6 %	6 %	8 %
Gareniskais slīpums (lejup)	5 %	6 %	6 %	8 %
Gareniskais slīpums (augšup)	6 %	8 %	12 %	14 %

▼B

3.4.3.1. *14.1. attēls*

Šķērsslīpums pa kreisi un pa labi (vienpusējā balsta kāja)

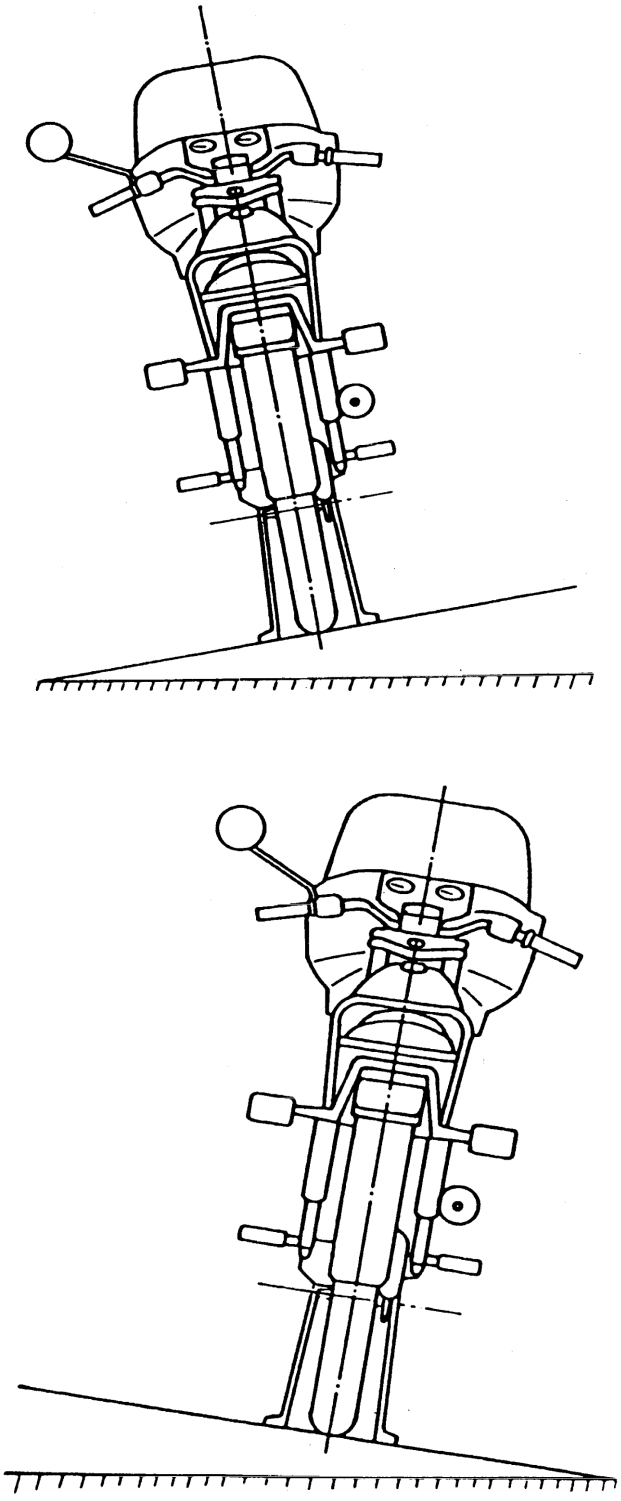




▼B

3.4.3.2. *14.2. attēls*

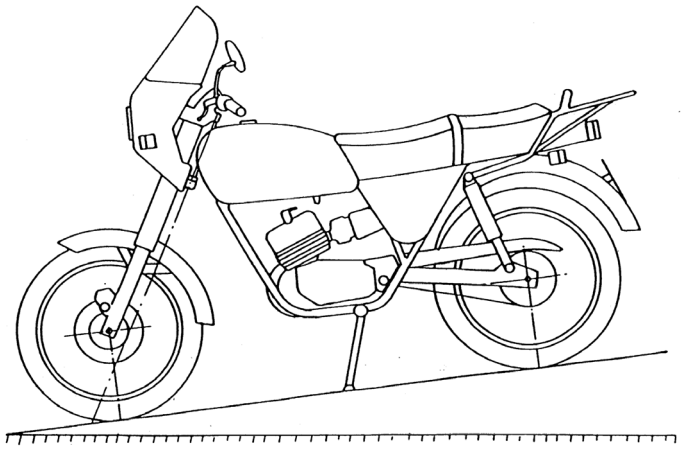
Šķērsslīpums pa kreisi un pa labi (centrālā balsta kāja)



▼B

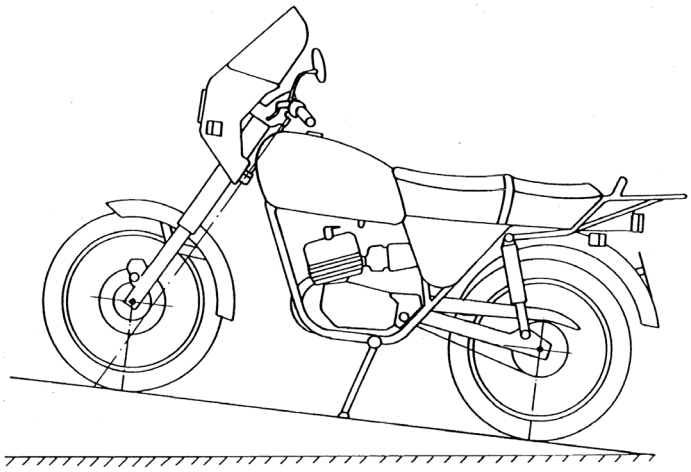
3.4.3.3. *14.3. attēls*

Gareniskais slīpums (lejup)



14.4. attēls

Gareniskais slīpums (augšup)



3.4.3.4. Ja transportlīdzeklis uz slīpas testēšanas platformas balstās uz centrālās balsta kājas un tikai viena riteņa un var saglabāt šo stāvokli, kad ar atbalsta virsmu saskaras centrālā balsta kāja un priekšējais ritenis vai centrālā balsta kāja un pakaļējais ritenis, tad 3.4.2.–3.4.3.3. punktā aprakstītie testi jāveic tikai ar transportlīdzekli, kurš balstās uz centrālās balsta kājas un kura pakaļējais ritenis saskaras ar testēšanas platformu.

▼B

XVII PIELIKUMS

Tehnisko dienestu izpildes standarti un izvērtēšana

1. **Vispārīgas prasības**

1.1. Tehniskajiem dienestiem ir attiecīgas iemaņas, īpašas tehniskas zināšanas un apliecināta pieredze īpašās jomās, uz ko attiecas Regulas (ES) Nr. 168/2013 XVI pielikums un Direktīvas 2007/46/EK V pielikuma 1. un 2. papildinājums.

1.2. Standarti, kas jāievēro dažādu kategoriju tehniskajiem dienestiem, kuri noteikti Regulas (ES) Nr. 168/2013 63. pantā

1.2.1. Dažādu kategoriju tehniskie dienesti ievēro standartus, kas noteikti Direktīvas 2007/46/EK V pielikuma 1. papildinājumā.

1.2.2. Minētajā papildinājumā atsauci uz Direktīvas 2007/46/EK 41. pantu uzskata par atsauci uz Regulas (ES) Nr. 168/2013 63. pantu.

1.2.3. Minētajā papildinājumā atsauci uz Direktīvas 2007/46/EK IV pielikumu uzskata par atsauci uz Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikumu.

1.3. Tehnisko dienestu izvērtējuma procedūra

1.3.1. Tehniskos dienestus izvērtē saskaņā ar procedūru, kas izklāstīta Direktīvas 2007/46/EK V pielikuma 2. papildinājumā.

1.3.2. Direktīvas 2007/46/EK V pielikuma 1. papildinājumā atsauces uz Direktīvas 2007/46/EK 42. pantu uzskata par atsaucēm uz Regulas (ES) Nr. 168/2013 66. pantu.