

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 29.2.2008
COM(2008) 100 galīgā redakcija
2008/0044 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA .../.../EK

[...]

Ņ par Ņ mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(iesniegusi Komisija)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA .../.../EK

[...]

par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm

(Pārstrādāta versija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. Komisija 1987. gada 1. aprīlī nolēma¹ sniegt rīkojumus saviem darbiniekiem, ka visiem tiesību aktiem jābūt kodificētiem ne vēlāk kā pēc desmit grozījumiem, uzsverot, ka šī ir minimālā prasība un ka struktūrām jācenšas kodificēt pat īsākos laika posmos tekstus par kuriem tās ir atbildīgas, lai nodrošinātu, ka Kopienas noteikumi ir skaidri un viegli saprotami.
2. Komisija uzņēmās Padomes 1996. gada 20. decembra Direktīvas 96/96/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm² kodifikāciju. Jaunā direktīva pārņemtu dažādos tajā ietvertos aktus³.
3. Tikmēr Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁴ grozīja ar Lēmumu 2006/512/EK, ar kuru ieviesa regulatīvo kontroles procedūru, kas izmantojama vispārējiem ieviešanas pasākumiem, kuras mērķis ir grozīt nebūtiskus elementus pamataktā, kas pieņemts saskaņā ar Līguma 251. pantā minēto procedūru, tostarp svītrot dažus tādus elementus vai to papildināt, iekļaujot jaunus nebūtiskus elementus.
4. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas kopīgo deklarāciju⁵ par Lēmumu 2006/512/EK, lai šī jaunā procedūra būtu piemērojama jau spēkā esošajiem tiesību aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 251. pantā minēto procedūru, tie ir jāpielāgo saskaņā ar piemērojamām procedūrām.
5. Tādēļ attiecīgi Direktīvas 96/96/EK kodificēto versiju būtu jāpārveido pārstrādātā versijā, lai iekļautu grozījumus, kas nepieciešami tās pielāgošanai regulatīvai kontroles procedūrai.

¹ KOM(87) 868 PV.

² Izstrādāts atbilstīgi Komisijas Paziņojumam Eiropas Parlamentam un Padomei – *Acquis communautaire* kodifikācija, KOM(2001) 645 galīgā redakcija.

³ Skat. šī priekšlikuma III pielikuma A daļu.

⁴ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

⁵ OV C 255, 21.10.2006., 1. lpp.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA .../.../EK

[...]

☒ par ☒ mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN ☒ EIROPAS SAVIENĪBAS ☒ PADOME,
ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā ☒ 71. ☒ pantu,
ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹,
ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³,
☒ rīkojoties ☒ saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru⁴,
tā kā

↓ jauns

(1) Padomes 1996. gada 20. decembra Direktīva 96/96/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm⁵ ir vairākas reizes būtiski grozīta⁶. Tā kā nepieciešams veikt jaunus grozījumus, skaidrības dēļ minētā direktīva būtu jāpārstrādā.

¹ OV C [...], [...], [...] lpp.

² OV C [...], [...], [...] lpp.

³ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁴ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁵ OV L 46, 17.2.1997., 1. lpp. Direktīva, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

⁶ Skat. III pielikuma A daļu.

↓ 96/96/EK 2. apsvērums

- (2) Atbilstīgi kopējai transporta politikai dažām ceļu satiksmes nozarēm Kopienā būtu jādarbojas ar vislabvēlīgākajiem nosacījumiem, ciktāl tas attiecas uz drošību un konkurences nosacījumiem, kādus pārvadātājiem piemēro dalībvalstīs.

↓ 96/96/EK 3. apsvērums

- (3) Ceļu satiksmes pieaugums un tā izraisītais apdraudējumu un traucējumu pieaugums visās dalībvalstīs rada līdzīgas iedabas un nopietnības problēmas, kas saistītas ar drošību uz ceļiem.

↓ 96/96/EK 6. apsvērums

- (4) Apskatēm transportlīdzekļa aprites ciklā vajadzētu būt samērā vienkāršām, ātrām un lētām.

↓ 96/96/EK 7. apsvērums
(pielāgots)

- (5) Tāpēc ☒ šajā direktīvā ☒ iekļauto rādītāju pārbaudēs piemērojamo Kopienas standartu un metožu minimums būtu jānosaka atsevišķās direktīvās.

↓ 96/96/EK 9. apsvērums

- (6) Atsevišķajās direktīvās noteiktie standarti un metodes ātri jāpielāgo tehnikas attīstībai un, lai atvieglotu šajā nolūkā veicamo pasākumu īstenošanu, jāievieš procedūra dalībvalstu ciešai sadarbībai ar Komisiju komitejā, kas izveidota, lai tehniskās apskates pielāgotu tehnikas attīstībai.

↓ 96/96/EK 10. apsvērums
(pielāgots)

- (7) Ņemot vērā iekārtu un metožu dažādību Kopienā, ☒ ir grūti ☒ noteikt ☒ vērtības tādos jautājumos, kā bremžu ☒ sistēmu gaisa spiediens un iedarbināšanas laiks.

↓ 96/96/EK 15. apsvērums

- (8) Visi, kas saistīti ar transportlīdzekļu apskatēm, ir atzinuši, ka apskates metode un īpaši tas, vai apskata noslogotu, daļēji noslogotu vai nenoslogotu transportlīdzekli, var

ietekmēt apskates izpildītāju paļāvību uz bremžu sistēmas tehniskās apskates rādītājiem.

↓ 96/96/EK 16. apsvērums
(pielāgots)

- (9) Minēto paļāvību ☒ būtu ☒ jāatjauno, nosakot bremžu spēka references vērtības katram transportlīdzekļa modelim, ņemot vērā dažādus noslogojuma nosacījumus. Šai direktīvai ☒ būtu jāparedz ☒ iespēja izdarīt apskati šādā režīmā, kas ir alternatīvs apskatei, piemērojot rādītāju minimālās vērtības katrai transportlīdzekļu kategorijai.

↓ 96/96/EK 17. apsvērums
(pielāgots)

- (10) Šai direktīvai ☒ būtu ☒ jāattiecas galvenokārt uz to transportlīdzekļu bremžu sistēmām, kuriem detaļas tipa apstiprinājums ir piešķirts saskaņā ar ☒ [Padomes 1971. gada 26. jūlija Direktīvu 71/320/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz noteiktu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju bremžu iekārtām ☒⁷], lai gan ir atzīts, ka dažu tipu transportlīdzekļiem šāds apstiprinājums ir piešķirts saskaņā ar dalībvalstu standartiem, kas var atšķirties no ☒ tās ☒ direktīvas prasībām.

↓ 96/96/EK 18. apsvērums

- (11) Dalībvalstis bremžu apskati var attiecināt arī uz transportlīdzekļiem vai pārbaudāmajiem rādītājiem, uz kuriem šī direktīva neattiecas.

↓ 96/96/EK 19. apsvērums

- (12) Dalībvalstis var noteikt stingrāku vai biežāku bremžu apskati.

↓ 96/96/EK 20. apsvērums

- (13) Šīs direktīvas mērķis ir uzturēt zemu emisijas līmeni visā transportlīdzekļa izmantošanas laikā, regulāri pārbaudot emisiju un nodrošinot, ka līdz attiecīgai tehniskai pilnveidošanai izņem no ekspluatācijas transportlīdzekļus, kas ir lieli piesārņotāji.

⁷ OV L 202, 6.9.1971., 37. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar ☒ Direktīvu 2006/96/EK (OV L 363, 20.12.2003., 18. lpp.). ☒

↓ 96/96/EK 21. apsvērums

- (14) Nepareizs regulējums un nepietiekama apkope ir kaitīga ne tikai motoram, bet arī videi, jo palielinās piesārņojums un degvielas patēriņš. Ir svarīgi attīstīt videi nekaitīgu transportu.

↓ 96/96/EK 22. apsvērums

- (15) Kompresijas aizdedzes motoru (dīzeļmotoru) izplūdes dūmu blīvuma mērījumu uzskata par pietiekamu transportlīdzekļa tehniskās apkopes stāvokļa rādītāju, ciktāl tas attiecas uz emisiju.

↓ 96/96/EK 23. apsvērums
(pielāgots)

- (16) No ☒ dzirksteļ aizdedzes ☒ (benzīna) motoru izplūdes caurules izplūstošā oglekļa oksīda mērījumu, kas izdarīts, motoram darbojoties tukšgaitā, uzskata par pietiekamu transportlīdzekļa tehniskās apkopes stāvokļa rādītāju, ciktāl tas attiecas uz emisiju.

↓ 96/96/EK 24. apsvērums

- (17) Ir ļoti iespējams, ka to transportlīdzekļu skaits, kuri neregulāras apkopes dēļ neiztur izplūdes emisijas pārbaudes, var būt liels.

↓ 96/96/EK 25. apsvērums

- (18) Transportlīdzekļiem ar benzīna motoriem, attiecībā uz kuriem tipa apstiprinājuma standartos ir norādīts, ka tie jāaprīko ar tādām augsta līmeņa izplūdes kontroles sistēmām kā trīskomponentu katalītiskie neitralizatori, kurus vada ar lambda zondi, regulāro izplūdes pārbaūžu standartiem jābūt stingrākiem nekā tiem, ko piemēro parastiem transportlīdzekļiem.

↓ 2001/9/EK 4. apsvērums
(pielāgots)

- (19) Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 13. oktobra Direktīvā 98/69/EK, kas attiecas uz pasākumiem pret gaisa piesārņošanu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, un ar ko groza Padomes Direktīvu ☒ 70/220/EEK⁸ ☒, ir prasība ar 2000. gadu

⁸ OV L 350, 28.12.1998., 1. lpp. ☒ Direktīvu no 2013. gada 2. janvāra atceļ ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.). ☒

ieviest (OBD) sistēmas vieglajiem benzīnmotora automobiļiem un vieglajiem komerciāliem benzīnmotora automobiļiem, lai kontrolētu transportlīdzekļa izmešu kontroles sistēmas darbību. Līdzīgi no 2003. gada prasība pēc OBD sistēmām ☒ attiecas arī ☒ uz jauniem dīzeļmotora transportlīdzekļiem.

↓ 96/96/EK 26. apsvērums

- (20) Dalībvalstis vajadzības gadījumā šo direktīvu var neattiecināt uz dažiem transportlīdzekļiem, kas uzskatāmi par vēsturiskiem. Tās var arī ieviest pašas savus standartus šādu transportlīdzekļu apskatei. Tādas tiesības tomēr nedrīkst būt par cēloni tam, ka dalībvalstis minētajiem transportlīdzekļiem piemēro stingrākus standartus nekā tos, kuri tiem ir sākotnēji paredzēti.
-

↓ 2001/11/EK 4. apsvērums

- (21) Ir pieejamas vienkāršas, parastas diagnostikas sistēmas, ar ko pārbaudes organizācijas var pārbaudīt lielāko daļu uzstādīto ātruma ierobežotāju. Lai pārbaudītu transportlīdzekļus, ko nevar pārbaudīt ar šādām viegli pieejamām diagnostikas ierīcēm, iestādēm būs jāizmanto aprīkojums, kuru var iegūt no oriģinālā transportlīdzekļa izgatavotāja, vai jāparedz tas, ka ir pieņemama attiecīga izziņa par testu no transportlīdzekļa izgatavotāja vai tā pilnvarotas organizācijas.
-

↓ 2001/11/EK 5. apsvērums
(pielāgots)

- (22) ☒ Būtu jāatvieglo ☒ to transportlīdzekļu ātruma ierobežotāja darbības pareizības periodiskās pārbaudes, kas aprīkotas ar jaunām reģistrācijas kontrolierīcēm (digitālo tahogrāfu) saskaņā ar Padomes 1998. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 2135/98, ar kuru groza Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un Direktīvu 88/599/EEK attiecībā uz Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 piemērošanu⁹. Jaunus transportlīdzekļus ar šādām ierīcēm aprīko ☒ kopš ☒ 2003. gada.
-

↓ 96/96/EK 32. apsvērums

- (23) Tehniskās prasības, kas attiecas uz taksometriem un ātrās medicīniskās palīdzības automašīnām, ir līdzīgas tām, kuras attiecas uz privātajām automašīnām. Līdz ar to pārbaudāmie rādītāji var būt līdzīgi, lai gan apskašu biežums atšķiras.
-

⁹ OV L 274, 9.10.1998., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

↓ 96/96/EK 13. apsvērums

- (24) Katrai dalībvalstij tās jurisdikcijā esošajā teritorijā jānodrošina tehnisko apskašu metodiski pareiza izpilde augstā līmenī.

↓ 96/96/EK 14. apsvērums

- (25) Komisijai būtu jāpārliciecinās par šīs direktīvas praktisko piemērošanu.

↓ 96/96/EK 33. apsvērums
(pielāgots)

- (26) ☒ Tā kā veicamās darbības mērķus, proti, panākt tehnisko apskašu noteikumu saskaņošanu, novērst autopārvadātāju konkurences izkropļojumus un garantēt transportlīdzekļu pareizu pārbaudi un apkopi, dalībvalstis pilnībā nevar sasniegt rīkojoties atsevišķi un tādēļ, ņemot vērā darbības apjomu, tos labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu atbilstīgi Līguma 5. pantam. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva nepārsniedz to, kas vajadzīgs šo mērķu sasniegšanai. ☒

↓ jauns

- (27) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību¹⁰.
- (28) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pielāgot tehnikas attīstībai standartus un metodes, kas noteikti atsevišķās direktīvās. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus minēto direktīvu elementus, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru
- (29) Šī direktīva nedrīkst skart dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos, kā izklāstīts III pielikuma B daļā,

¹⁰ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

Vispārīgie noteikumi

1. pants

1. Katrā dalībvalstī tajā reģistrētajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm un puspiekabēm periodiski veic tehniskās apskates saskaņā ar šo direktīvu.

2. Tehnisko apskašu biežums ir noteikts un pārbaudāmo transportlīdzekļu kategoriju, un pārbaudāmo rādītāju saraksts ir iekļauts I un II pielikumā.

2. pants

Tehniskās apskates, kas paredzētas šajā direktīvā, veic dalībvalsts vai publiskā struktūra, kurai valsts uzticējusi šo uzdevumu, vai struktūras vai uzņēmumi, kas izraudzīti šim nolūkam un kas ir tiešā valsts uzraudzībā, tostarp attiecīgi pilnvarotas privātas struktūras. Īpaši, ja uzņēmumos, kas ir transportlīdzekļu apskates centri, arī remontē mehāniskos transportlīdzekļus, dalībvalstis veic visus pasākumus, kuri vajadzīgi, lai nodrošinātu transportlīdzekļu apskates objektivitāti un augstu kvalitāti.

3. pants

1. Dalībvalstis veic pasākumus, ko tās uzskata par vajadzīgiem, lai varētu pierādīt, ka transportlīdzeklis ir veiksmīgi izgājis tehnisko apskati, kas atbilst vismaz šīs direktīvas noteikumiem.

Par šiem pasākumiem informē pārējās dalībvalstis un Komisiju.

2. Pierādījumus, kas citā dalībvalstī izdoti, lai pierādītu, ka attiecīgajā dalībvalstī reģistrētam mehāniskajam transportlīdzeklim un tā piekabei vai puspiekabei ir veiksmīgi nokārtota tehniskā apskate, kas atbilst vismaz šīs direktīvas noteikumiem, visas dalībvalstis atzīst tā, it kā tās pašas būtu izdevušas šos pierādījumus.

3. Dalībvalstis, cik iespējams, piemēro piemērotas procedūras, lai konstatētu, vai to teritorijā reģistrēto transportlīdzekļu bremžu darbības rādītāji atbilst šajā direktīvā noteiktajām prasībām.

II NODAĻA

Izņēmumi

↓ 96/96/EK

4. pants

1. Dalībvalstīm ir tiesības šo direktīvu neattiecināt uz transportlīdzekļiem, kas pieder bruņotajiem spēkiem, likumības un kārtības sargāšanas spēkiem un ugunsdzēsības dienestam.
2. Pēc apspriedēm ar Komisiju dalībvalstis var neattiecināt šo direktīvu vai attiecināt īpašus noteikumus uz dažiem transportlīdzekļiem, ko darbina vai ekspluatē ārkārtas apstākļos, un uz transportlīdzekļiem, kurus nekad vai gandrīz nekad neekspluatē uz publiskām automaģistrālēm, tostarp uz transportlīdzekļiem ar vēsturisku vērtību, kas izgatavoti līdz 1960. gada 1. janvārim, vai kas uz laiku izņemti no apgrozības.
3. Pēc apspriedēm ar Komisiju dalībvalstis var noteikt pašas savus apskates standartus transportlīdzekļiem, ko uzskata par vēsturiskiem.

5. pants

Neatkarīgi no I un II pielikuma noteikumiem dalībvalstis var:

- a) paredzēt pirmās obligātās tehniskās apskates dienu pirms šajā direktīvā noteiktā termiņa un, ja vajadzīgs, nodot transportlīdzekli apskatei pirms reģistrācijas;
- b) saīsināt intervālu starp divām secīgām obligātajām tehniskajām apskatēm;
- c) noteikt, ka papildu aprīkojuma apskate ir obligāta;
- d) noteikt lielāku pārbaudāmo rādītāju skaitu;
- e) attiecināt prasību veikt periodiskas apskates arī uz citu kategoriju transportlīdzekļiem;
- f) noteikt īpašas papildu pārbaudes;
- g) uz to teritorijā reģistrētiem transportlīdzekļiem attiecināt augstākas bremzēšanas efektivitātes minimālos standartus nekā II pielikumā noteiktie un iekļaut pārbaudi transportlīdzekļiem ar lielāku noslogojumu, ja tādas prasības nepārsniedz tās prasības, kas paredzētas transportlīdzekļa sākotnējā tipa apstiprinājumā.

III NODAĻA

Nobeiguma noteikumi

↓ 96/96/EK 7. pants (pielāgots)
⇒ jauns

6. pants

1. Padome ar kvalificētu balsu vairākumu pēc Komisijas priekšlikuma pieņem atsevišķas direktīvas, kas vajadzīgas, lai noteiktu minimālos standartus un metodes ☒ II pielikumā iekļauto rādītāju pārbaudei ☒.

2. ☒ Komisija pieņem ☒ Jebkurus grozījumus, kas vajadzīgi, lai atsevišķajās direktīvās noteiktos standartus un metodes pielāgotu tehnikas attīstībai.

⇒ Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus minēto direktīvu elementus ☒ pieņem saskaņā ar ☒ 7. panta 2. punktā minēto ☒ ⇒ regulatīvo kontroles ☒ procedūru.

↓ 1882/2003 3. pants un
III pielikumā 68) punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

7. pants

1. Komisijai palīdz Direktīvas par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm pielāgošanas tehnikas attīstībai komiteja, turpmāk tekstā – «Komiteja».

2. Ja ir atsauce uz šo ☒ punktu ☒, piemēro Lēmuma 1999/468/EK ☒ 5.a panta 1. līdz 4. punktu ☒ un 7. pantu, ņemot vērā ☒ tā ☒ 8. panta noteikumus.

~~Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.~~

~~3. Komiteja pieņem savu reglamentu.~~

↓ 96/96/EK 9. pants

8. pants

Ne vēlāk kā trīs gadus pēc ātruma ierobežošanas ierīču regulāro apskau ieviešanas Komisija pārliecinās, vai, pamatojoties uz iegūto pieredzi, noteiktās apskates ir pietiekamas, lai atklātu ātruma ierobežošanas ierīču bojājumus un to, vai ar tām izdarītas manipulācijas, un vai noteikumi jāgroza.

↓ 96/96/EK 11. pants (pielāgots)

9. pants

Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to ☒ valsts ☒ tiesību aktu svarīgākos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, kuru reglamentē šī direktīva.

↓

10. pants

Direktīvu 96/96/EK, kā tā grozīta ar aktiem, kā izklāstīts III pielikuma A daļā, atceļ, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos, kā izklāstīts III pielikuma B daļā.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu, kas atrodas IV pielikumā.

↓ 96/96/EK 12. pants

11. pants

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

12. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā
priekšsēdētājs
[...]

Padomes vārdā
priekšsēdētājs

I PIELIKUMS

TRANSPORTLĪDZEKĻU KATEGORIJAS, UZ KURĀM ATTIECAS TEHNISKĀS APSKATES, UN APSKAŠU BIEŽUMS

Transportlīdzekļu kategorijas	Apskašu biežums
1. Mehāniskie transportlīdzekļi, kurus izmanto pasažieru pārvadāšanai un kuros ir vairāk par astoņām sēdvietām, neskaitot vadītāja sēdvietu.	Vienu gadu pēc dienas, kad transportlīdzeklis ir pirmo reizi izmantots, un turpmāk katru gadu.
2. Mehāniskie transportlīdzekļi, kurus izmanto kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg.	Vienu gadu pēc dienas, kad transportlīdzeklis ir pirmo reizi izmantots, un turpmāk katru gadu.
3. Piekabes un puspiekabes, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg.	Vienu gadu pēc dienas, kad transportlīdzeklis ir pirmo reizi izmantots, un turpmāk katru gadu.
4. Taksometri, ātrās medicīniskās palīdzības automašīnas.	Vienu gadu pēc dienas, kad transportlīdzeklis ir pirmo reizi izmantots, un turpmāk katru gadu.
5. Mehāniskie transportlīdzekļi, kuriem ir vismaz četri riteņi un kurus parasti izmanto kravu autopārvadājumiem, un kuru maksimālā atļautā masa nepārsniedz 3 500 kg, izņemot lauksaimniecības traktoros un mašīnas.	Četrus gadus pēc dienas, kurā transportlīdzeklis ir pirmo reizi izmantots, un turpmāk reizi divos gados.
6. Mehāniskie transportlīdzekļi, kuriem ir vismaz četri riteņi un kurus izmanto pasažieru pārvadāšanai, un kuros nav vairāk par astoņām sēdvietām, neskaitot vadītāja sēdvietu.	Četrus gadus pēc dienas, kurā transportlīdzeklis ir pirmo reizi izmantots, un turpmāk reizi divos gados.

↓ 96/96/EK (pielāgots)
 ➔ 2003/27/EK 1. pants
 un Pielikums

II PIELIKUMS

OBLIGĀTI PĀRBAUDĀMIE RĀDĪTĀJI

Apskatē jāpārbauda vismaz turpmāk uzskaitītie rādītāji, ja tie ietilpst attiecīgajā dalībvalstī apskatāmā transportlīdzekļa obligātajā aprīkojumā.

Šajā pielikumā iekļautās pārbaudes var izdarīt vizuāli, neizjaucot transportlīdzekļa daļas.

Ja atklājas, ka transportlīdzeklim ir bojājums kādā no turpmāk uzskaitītajām vienībām, dalībvalstu kompetentajām iestādēm jāpieņem procedūra, saskaņā ar ko izvirza nosacījumus, ar kādiem transportlīdzekli drīkst ekspluatēt līdz citai tehniskajai apskatei.

1., 2., 3., 4., 5. UN 6. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI

1. Bremžu sistēmas

Transportlīdzekļu bremžu sistēmu tehniskajā apskatē jāiekļauj turpmāk minētās vienības. Bremžu sistēmu apskatēs iegūtajiem rezultātiem, cik iespējams, jāatbilst [Direktīvas 71/320/EEK] tehniskajām prasībām.

<i>Pārbaudāmie rādītāji</i>	<i>Bojājuma cēloņi</i>
1.1. Mehāniskais stāvoklis un darbība	
1.1.1. Kājas bremzes pedāļa vira	– pārāk stingra – nolietojies gultnis – pārmērīgs nolietojums/brīvgājiens
1.1.2. Pedāļa stāvoklis un bremzes darbināšanas ierīces gājiens	– pārlietu liels gājiens vai nepietiekama gājiena rezerve – nepietiekami brīva bremžu pedāļa atgriešanās sākumstāvoklī – nav bremzes pedāļa neslīdīgā pārklājuma vai arī tas ir vaļīgs vai nodilis gluds

1.1.3. Vakuumsūkņi vai kompresori un cilindri	– bremžu efektīvai darbībai vajadzīgā gaisa spiediena/vakuuma radīšanai vajadzīgs pārāk ilgs laiks – gaisa spiediens/vakuums nav pietiekams vismaz diviem bremžu iedarbināšanas gadījumiem pēc signālierīces ieslēgšanās (vai kad mēraparāta rādījums ir nedrošs) – ir dzirdama gaisa noplūde vai gaisa noplūde rada jūtamu spiediena pazemināšanos
1.1.4. Zema spiediena brīdinājuma indikators vai mēraparāts	– zema gaisa spiediena brīdinājuma indikatora vai mēraparāta nepareiza darbība vai bojājums
1.1.5. Rokas bremzes kontroles vārsts	– ieplaisājusi vai bojāta kontroles ierīce, pārmērīgs nolietojums – kontroles vārsta disfunkcija – kontroles ierīces nepietiekams stiprinājums pie plūsmdaļas vai nepietiekams vārsta mezgla stiprinājums – vaļīgi savienojumi vai noplūde sistēmā – neapmierinoša darbība
1.1.6. Stāvbremze, sviras kontrole, stāvbremzes sprūdrats	– stāvbremzes sprūdrats nenotur pietiekami – pārmērīgs nodilums pie sviras viras vai sprūdrata mehānisma – sviras pārmērīgs kustīgums, kas liecina par nepareizu regulējumu
1.1.7. Bremžu vārsti (kājas vārsti, izplūdes vārsti, regulatori u.c.)	– bojājums, gaisa noplūde – pārmērīga eļļas noplūde no kompresora – vaļīgs/nepietiekams stiprinājums – hidraulisko bremžu šķidruma noplūde

1.1.8.	Savienojumi piekabes bremzēm	– bojājums izolācijas krānos vai pašblīvējošā vārstā – vaļīgs/nepietiekams stiprinājums – pārmērīga noplūde
1.1.9.	Cilindra spiedtvertne	– bojājums, korozija, noplūde – nedarbojas drenāžas ierīce – vaļīgs/nepietiekams stiprinājums
1.1.10.	Bremžu servomezgli, galvenais cilindrs (hidrauliskās sistēmas)	– servomezgla bojājums vai nepietiekama darbība – bojājums vai noplūde galvenajā cilindrā – nepietiekami nostiprināts galvenais cilindrs – nepietiekams bremžu šķidruma daudzums – nav galvenā cilindra rezervuāra vāciņa – bremžu šķidruma signāllampiņa spīd vai ir bojāta – bremžu šķidruma līmeņa signālierīces nepareiza darbība
1.1.11.	Stingās bremžu caurulītes	– trūkuma vai lūzuma risks – noplūde no caurulītēm vai savienojumiem – bojājums vai pārmērīga korozija – nepareizs novietojums
1.1.12.	Lokanās bremžu šļūtenes	– trūkuma vai lūzuma risks – bojājums, nobērums, nepietiekams garums, savērpsanās – noplūde no šļūtenēm vai savienojumiem – šļūtenju deformēšanās spiediena ietekmē – porainums

1.1.13. Bremžu uzlikas	– pārmērīgs nolietojums – piesārņojums (eļļa, taukvielas utml.)
1.1.14. Bremžu trumuļi, bremžu diski	– pārmērīgs nolietojums, pārmērīgs robojums, plaisas, nestabilitāte vai lūzumi – piesārņojums (eļļa, taukvielas utml.) – nepietiekami nostiprināta aizmugurējā plāksne
1.1.15. Bremžu troses, vilcējstieņi, sviru savienojumi	– trošu bojājumi, samezgļojumi – pārmērīgs nolietojums vai korozija – nestabils trošu vai vilcējstieņu savienojums – troses vadīklas bojājums – jebkāds bremžu sistēmas brīvas kustības ierobežojums – jebkāda nenormāla sviru, vilcējstieņu, savienojumu kustība, kas liecina par nepareizu regulējumu vai pārmērīgu nolietojumu
1.1.16. Bremžu piedziņa (ieskaitot bremžu energoakumulatorus vai hidrauliskos riteņu cilindrus)	– plaisas vai bojājumi – noplūde – vaļīgs vai nepietiekams stiprinājums – pārmērīga korozija – pārmērīgs funkcionējošā virzuļa vai membrānas mehānisma gājiens – nav putekļu aizsarga vāciņa vai tas ir pārmērīgi bojāts

1.1.17. Bremžu spēku regulators	– savienojuma bojājums – nepareizs regulējums – iekļīšanās – nav bremžu spēku regulatora
1.1.18. Automātiskie atsperes regulēšanas mehānismi	– iekļīšanās vai nenormāls kustīgums, pārmērīgs nolietojums vai nepareizs regulējums – bojājums
1.1.19. Palēninātāja sistēma (ja tāda ir vai tātai jābūt)	– nestabili savienotāji vai stiprinājumi – bojājums
1.2. Darba bremzes darbība un efektivitāte	
1.2.1. Darbība (pakāpeniski palielinot līdz maksimālajai piepūlei)	– nepietiekams bremzēšanas spēks uz vienu vai vairākiem riteņiem – bremzēšanas spēks no kāda riteņa ir mazāks par 70 % no lielākā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts citam ritenim uz tās pašas ass; pārbaudot bremzes uz ceļa, transportlīdzeklis pārmērīgi novirzās no taisnas līnijas – bremzēšanas spēks nemainās pakāpeniski (rāviens) – kāda riteņa bremžu darbības nenormāla aizkavēšanās – bremzēšanas spēka pārmērīgas svārstības, ko rada deformēti diski vai ovāli trumuļi

1.2.2. Efektivitāte	– bremsēšanas koeficients attiecībā pret pilnu masu vai puspiekabēm, ja iespējams, uz vienas ass atļauto slodžu summa ir mazāka par šeit norādīto: bremsēšanas efektivitātes minimums 1. kategorija — 50 %¹ 2. kategorija — 43 %² 3. kategorija — 40 %³ 4. kategorija — 50 % 5. kategorija — 45 %⁴ 6. kategorija — 50 % vai – bremsēšanas spēks ir mazāks par references vērtībām, ja transportlīdzekļa izgatavotājs ir norādījis attiecīgās vērtības uz vienas ass⁵
1.3. Sekundārie (avārijas) bremsēšanas rādītāji un efektivitāte (ja to nodrošina atsevišķa sistēma)	

¹ 48 % 1. kategorijas transportlīdzekļiem, kas nav aprīkoti ar pretbloķēšanas sistēmu vai kam tipa apstiprinājums piešķirts līdz 1991. gada 1. oktobrim (dienai, kad aizliedza pirmo reizi laist apgrozībā bez EK detaļas tipa apstiprinājuma) (Direktīva [71/320/EEK, kas grozīta ar Komisijas Direktīvu 88/194/EEK (OV L 92, 9.4.1988., 47. lpp.)]).

² 45 % transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pēc 1988. gada vai pēc dienas, kad sāka piemērot Direktīvu [71/320/EEK, kura grozīta ar Komisijas Direktīvu 85/647/EEK (OV L 380, 31.12.1985., 1. lpp.)], saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem, izvēloties jaunāko.

³ 43 % puspiekabēm un piekabēm ar sakabes stieni, kas reģistrētas pēc 1988. gada vai pēc dienas, kad sāka piemērot Direktīvu [71/320/EEK, kura grozīta ar Komisijas Direktīvu 85/647/EEK], saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem, izvēloties jaunāko.

⁴ 50 % 5. kategorijas transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pēc 1988. gada vai pēc dienas, kad sāka piemērot Direktīvu [71/320/EEK, kura grozīta ar Komisijas Direktīvu 85/647/EEK], saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem, izvēloties jaunāko.

⁵ Transportlīdzekļa ass references vērtība ir ņūtonos izteikts bremsēšanas spēks, kāds vajadzīgs, lai sasniegtu minēto bremžu spēku atbilstīgi transportlīdzekļa konkrētajam svaram.

1.3.1. Darbības rādītāji	– bremze nedarbojas vienā pusē – kāda riteņa bremzēšanas spēks ir mazāks par 70 % no lielākā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts citam ritenim uz tās pašas ass – efektivitātes maiņa nav pakāpeniska (rāviens) – piekabēm nedarbojas automātiskā bremžu sistēma
1.3.2. Efektivitāte	– visu kategoriju transportlīdzekļiem bremzēšanas koeficients ir mazāks par 50 % ⁶ no darba bremzes darbības efektivitātes rādītājiem, kas noteikti 1.2.2. punktā atkarībā no pilnas masas, vai puspiekabēm, ņemot vērā summu, ko veido uz vienas ass atļautās slodzes
1.4. Stāvbremzes darbības rādītāji un efektivitāte	
1.4.1. Darbības rādītāji	– bremze nedarbojas vienā pusē
1.4.2. Efektivitāte	– visu kategoriju transportlīdzekļiem bremzēšanas koeficients ir mazāks par 16 % attiecībā pret transportlīdzekļa pilnu masu vai mehāniskajiem transportlīdzekļiem — mazāks par 12 % attiecībā pret transportlīdzekļu sastāva pilnu masu, izvēloties lielāko no minētajām vērtībām

⁶ Tā kā uz sekundāro bremžu darbības rādītāju neattiecas Direktīva [71/320/EEK, kas grozīta ar Komisijas Direktīvu 85/647/EEK], tad 2. un 5. kategorijas transportlīdzekļu minimālajam sekundārajam bremžu darbības rādītājam jābūt 2,2 m/s².

1.5.	Palēninātājs vai motora bremžu sistēmas darbības rādītāji	–	efektivitāte nemainās pakāpeniski (palēninātājs)
		–	bojājums
1.6.	Bremžu pretbloķēšana	–	pretbloķēšanas signālierīces ☒ darbības traucējumi ☒
		–	bojājums

1., 2. UN 3. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI	4., 5. UN 6. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI
2. Stūres mehānisms un stūres rats	2. Stūres mehānisms
2.1. Mehāniskais stāvoklis	2.1. Mehāniskais stāvoklis
2.2. Stūres rats	2.2. Stūres brīvgājiens
2.3. Stūres brīvgājiens	2.3. Stūres mehānisma sistēmas stiprinājums
2.4. Stūres rata gultņi	
3. Redzamība	3. Redzamība
3.1. Redzes lauks	3.1. Redzes lauks
3.2. Stikla stāvoklis	3.2. Stikla stāvoklis
3.3. Atpakaļskata spoguļi	3.3. Atpakaļskata spoguļi
3.4. Vējstikla tīrītāji	3.4. Vējstikla tīrītāji
3.5. Stikla apskalotāji	3.5. Stikla apskalotāji
4. Lampas, atstarotāji un elektroiekārta	4. Apgaismes iekārtas
4.1. Tālās un tuvās gaismas priekšējie lukturi	4.1. Tālās un tuvās gaismas priekšējie lukturi
4.1.1. Stāvoklis un darbība	4.1.1. Stāvoklis un darbība
4.1.2. Centrējums	4.1.2. Centrējums
4.1.3. Slēdži	4.1.3. Slēdži
4.1.4. Redzamības efektivitāte	
4.2. Sānu gabarītgaismas lukturi un kontūrgaismu lukturi	4.2. Šādu vienību stāvoklis un darbība, lēcu stāvoklis, krāsu un redzamības efektivitāte:
4.2.1. Stāvoklis un darbība	4.2.1. Sānu un pakaļējie gabarītgaismas lukturi

4.2.2. Krāsa un redzamības efektivitāte	4.2.2. Bremžu signāllukturi
	4.2.3. Virzienrādītāji
	4.2.4. Atpakaļgaitas lukturi
	4.2.5. Miglas lukturi
	4.2.6. Pakaļējās numura zīmes apgaismojuma lukturi
	4.2.7. Pakaļējie atstarotāji
	4.2.8. Avārijas brīdinājuma lukturi
4.3. Bremžu signāllukturi	
4.3.1. Stāvoklis un darbība	
4.3.2. Krāsu un redzamības efektivitāte	
4.4. Virzienrādītāji	
4.4.1. Stāvoklis un darbība	
4.4.2. Krāsa un redzamības efektivitāte	
4.4.3. Slēdži	
4.4.4. Mirgošanas frekvence	
4.5. Priekšējie un pakaļējie miglas lukturi	
4.5.1. Novietojums	
4.5.2. Stāvoklis un darbība	
4.5.3. Krāsa un redzamības efektivitāte	
4.6. Atpakaļgaitas lukturi	
4.6.1. Stāvoklis un darbība	
4.6.2. Krāsa un redzamības efektivitāte	
4.7. Pakaļējās numura zīmes apgaismojuma lukturi	

4.8.	Pakaļējie atstarotāji – stāvoklis un krāsa	
4.9.	Signalizatori	
4.10.	Elektriskie savienojumi starp velkošo transportlīdzekli un piekabi vai puspiekabi	
4.11.	Elektriskie vadi	
5.	<i>Asis, riteņi, riepas, balstiekārta</i>	5. <i>Asis, riteņi, riepas, balstiekārta</i>
5.1.	Asis	5.1. Asis
5.2.	Riteņi un riepas	5.2. Riteņi un riepas
5.3.	Balstiekārta	5.3. Balstiekārta
6.	<i>Šasija un uz šasijas stiprinātas detaļas</i>	6. <i>Šasija un uz šasijas stiprinātas detaļas</i>
6.1.	Šasija vai rāmis un stiprinājumi	6.1. Šasija vai rāmis un stiprinājumi
6.1.1.	Vispārīgais stāvoklis	6.1.1. Vispārīgais stāvoklis
6.1.2.	Izplūdes caurules un klusinātāji	6.1.2. Izplūdes caurules un klusinātāji
6.1.3.	Degvielas tvertne vai caurules	6.1.3. Degvielas tvertne vai caurules
6.1.4.	Pakaļējās aizsargierīces ģeometriskās īpašības un stāvoklis kravas automašīnām	6.1.4. Rezerves riteņa balsts
6.1.5.	Rezerves riteņa balsts	6.1.5. Jūgmehānisma drošība (ja tāds ir)
6.1.6.	Jūgmehānisms velkošajiem transportlīdzekļiem, piekabēm un puspiekabēm	
6.2.	Kabīne un virsbūve	6.2. Virsbūve
6.2.1.	Vispārīgais stāvoklis	6.2.1. Konstrukcijas stāvoklis
6.2.2.	Stiprinājums	6.2.2. Durvis un slēdži
6.2.3.	Durvis un slēdži	
6.2.4.	Grīda	

6.2.5.	Vadītāja sēdeklis	
6.2.6.	Kāpšļi	
7.	<i>Cits aprīkojums</i>	7. <i>Cits aprīkojums</i>
7.1.	Drošības jostas	7.1. Vadītāja sēdekļa stiprinājums
7.2.	Ugunsdzēsamais aparāts	7.2. Akumulatora stiprinājums
7.3.	Slēdži un pretaizdzīšanas ierīce	7.3. Skaņas signālierīce
7.4.	Brīdinājuma trijstūris	7.4. Brīdinājuma trijstūris
7.5.	Pirmās palīdzības piederumi	7.5. Drošības jostas
7.5.1.	Stiprinājuma drošība	
		7.5.2. Jostu stāvoklis
7.5.3.	Darbība	
7.6.	Riteņa atbalstķīlis (atbalstķīļi)	
7.7.	Skaņas signālierīce	
7.8.	Spidometrs	
7.9.	Tahogrāfs (vai ir un vai plombas nav bojātas) – pārbauda tahogrāfa plates derīgumu, ja to prasa  Padomes  Regula (EEK) Nr. 3821/85⁷ – šaubu gadījumā pārbauda, vai riepu nominālā aploce vai lielums atbilst datiem tahogrāfa platē – ja iespējams, pārbauda, vai tahogrāfa plombas un, ja vajadzīgs, citi līdzekļi, kas paredzēti tahogrāfa aizsardzībai pret negodīgām manipulācijām, nav bojāti	

⁷ OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.

7.10. Ātruma ierobežošanas ierīce – ja iespējams, pārbauda, vai ātruma ierobežotājs ir uzstādīts saskaņā ar Direktīvas 92/6/EEK prasībām – pārbauda ātruma ierobežotāja plates derīgumu – ja iespējams, pārbauda, vai nav bojātas ātruma ierobežotāja plombas un, attiecīgi, citi līdzekļi, kas paredzēti ātruma ierobežotāja aizsardzībai pret negodīgām manipulācijām – ➔₁ gadījumā, ja ir iespējams, pārbaudīt, vai ātruma ierobežošanas ierīce neļauj Direktīvas 92/6/EEK 2. un 3. pantā minētajiem transportlīdzekļiem pārsniegt norādītos lielumus ←	
8. Traucējumi	8. Traucējumi
8.1. Troksnis	8.1. Troksnis

↓ 2003/27/EK 1. pants
un Pielikums (pielāgots)

8.2. Izplūdes gāzu emisija

8.2.1. Mehāniskie transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar dzirksteļaiždedzes motoriem un kurus darbina ar benzīnu:

- a) ja izplūdes gāzu emisiju nekontrolē ar uzlabotu emisijas kontroles sistēmu, piemēram, trīskomponentu katalītisko neitralizatoru, ko kontrolē ar lambda zondi, tad veic:

1. Izplūdes sistēmas vizuālo apskati, lai pārbaudītu, vai tā ir pilnīga, apmierinošā stāvoklī un tai nav noplūžu.
2. Ikvienas emisijas kontroles iekārtas, kuru uzmontējis ražotājs, vizuālo apskati, lai pārbaudītu, vai tā ir pilnīga, apmierinošā stāvoklī un tai nav noplūžu.

Pēc pietiekami ilgas motora sagatavošanas (ņemot vērā transportlīdzekļa ražotāja ieteikumus) oglekļa oksīda (CO) saturu izplūdes gāzēs mēra, kad motors strādā brīvgaitā (bez slodzes).

Maksimālā pieļaujamā CO koncentrācija izplūdes gāzēs ir tāda, kādu noteicis transportlīdzekļa izgatavotājs. Ja šī informācija nav pieejama vai arī ja dalībvalstu kompetentās iestādes nolemj neizmantot to kā atsauci, tad CO saturs nedrīkst pārsniegt:

- i) transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vai pirmoreiz nodoti ekspluatācijā laika posmā starp dienu, kad dalībvalstis noteica, ka transportlīdzekļiem jāatbilst ☒ Padomes ☒ [Direktīvas 70/220/EEK]⁸ noteikumiem, un 1986. gada 1. oktobri: CO — 4,5 tilpuma procentus;
 - ii) transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vai pirmoreiz nodoti ekspluatācijā pēc 1986. gada 1. oktobra — 3,5 tilpuma procentus;
- b) ja izplūdes gāzu emisiju kontrolē ar uzlabotu emisijas kontroles sistēmu, piemēram, trīskomponentu katalītisko neitralizatoru, ko kontrolē ar lambda zondi, tad veic:
1. Izplūdes sistēmas vizuālo apskati, lai pārbaudītu, vai tā ir pilnīga, apmierinošā stāvoklī un tai nav noplūžu.

⁸ OV L 76, 9.3.1970., 1. lpp.

2. Ikvienas emisijas kontroles iekārtas, kuru uzmontējis ražotājs, vizuālo apskati, lai pārbaudītu, vai tā ir pilnīga, apmierinošā stāvoklī un tai nav noplūžu.
3. Transportlīdzekļa emisijas kontroles sistēmas efektivitātes noteikšanu, mērot lambda vērtību un CO saturu izplūdes gāzēs saskaņā ar 4. punktu vai procedūrām, kuras ir ieteikuši ražotāji un kuras ir apstiprinātas tipa apstiprināšanas laikā. Katra testa gadījumā motors ir sagatavots atbilstoši transportlīdzekļa ražotāju ieteikumiem.
4. Pa izplūdes cauruli izvadītās emisijas robežvērtības.

Maksimālā pieļaujamā CO koncentrācija izplūdes gāzēs ir tāda, kādu noteicis transportlīdzekļa izgatavotājs.

Ja šī informācija nav pieejama, tad maksimāli pieļaujamais CO saturs nedrīkst pārsniegt:

- i) mērījumi motoram darbojoties brīvgaits režīmā:

Maksimālais pieļaujamais CO saturs izplūdes gāzēs nedrīkst pārsniegt 0,5 tilpuma procentus un transportlīdzekļu gadījumā, kuru tips ir ticis apstiprināts atbilstoši robežvērtībām, kas minētas tabulas A vai B rindīnā, kas sniegta I pielikuma 5.3.1.4. punktā Direktīvā 70/220/EEK, kas grozīta ar  Eiropas Parlamenta un Padomes  Direktīvu 98/69/EK⁹ vai ar tajā vēlāk izdarītajiem grozījumiem, maksimālais CO saturs nedrīkst pārsniegt 0,3 tilpuma procentus. Ja atbilstība Direktīvai 70/220/EEK, kura grozīta ar Direktīvu 98/69/EK, nav iespējama, tad iepriekš minētos noteikumus piemēro transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti vai pirmoreiz nodoti ekspluatācijā pēc 2002. gada 1. jūlija;

- ii) mērījumi motoram darbojoties brīvgaītā (bez slodzes), pie motora apgriezienu skaita vismaz 2000 min⁻¹:

CO saturs: maksimāli 0,3 tilpuma procenti, bet transportlīdzekļu gadījumā, kuru tips ir ticis apstiprināts atbilstoši robežvērtībām, kas minētas tabulas A vai B rindīnā, kas sniegta I pielikuma 5.3.1.4. punktā Direktīvā 70/220/EEK, kas grozīta ar Direktīvu 98/69/EK vai ar tajā vēlāk izdarītajiem grozījumiem, maksimālais CO saturs nedrīkst pārsniegt 0,2 tilpuma procentus. Ja atbilstība Direktīvai 70/220/EEK, kura grozīta ar Direktīvu 98/69/EK, nav iespējama, tad iepriekš minētos noteikumus piemēro transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti vai pirmoreiz nodoti ekspluatācijā pēc 2002. gada 1. jūlija.

Lambda: $1 \pm 0,03$ vai saskaņā ar ražotāja specifikācijām;

⁹ OV L 350, 28.12.1998., 1. lpp.

- iii) mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar iebūvētām diagnostikas sistēmām (*OBD*) atbilstoši Direktīvai 70/220/EEK (kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK un ar turpmākajiem grozījumiem), dalībvalstis alternatīvi i) punktā noteiktajam testam drīkst noteikt izplūdes sistēmas darbības pareizību, attiecīgi nolasot *OBD* ierīces rādījumu un vienlaicīgi pārbaudot *OBD* sistēmas darbības pareizību.

8.2.2. Mehāniskie transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar kompresijas aizdedzes motoriem (dīzeļmotoru):

- a) izplūdes gāzu dūmainība brīvā paātrinājuma laikā (bez slodzes no brīvgaitas stāvokļa līdz atslēgšanās ātrumam) jāmēra, kad pārnenumkārbas svira atrodas neitrālā pozīcijā un kad ir ieslēgts sajūgs;
- b) transportlīdzekļa iepriekšēja sagatavošana:
 - 1. Transportlīdzekļus var testēt bez iepriekšējas sagatavošanas, taču drošības apsvērumu dēļ jāpārbauda, vai motors ir silts un tā mehāniskais stāvoklis ir apmierinošs.
 - 2. Izņemot d) apakšpunkta 5. daļā punktā minēto, nevienu transportlīdzekli nenoraida, ja vien nav veikta iepriekšēja sagatavošana atbilstīgi turpmāk minētajām prasībām:
 - i) motors ir pilnīgi silts, ja tā eļļas temperatūra, kas eļļas līmeņa dziļummēra atverē ir izmērīta ar zondi, ir vismaz 80 °C, vai arī ierastā darba temperatūrā, ja izmērītā temperatūra ir zemāka, un līdzvērtīgai jābūt motora bloka temperatūrai, kas noteikta pēc infrasarkanā starojuma līmeņa. Ja transportlīdzekļa konfigurācijas dēļ šis mērījums nav iespējams, motora normālu darba temperatūru var panākt ar citiem līdzekļiem, piemēram, darbinot motora dzesējošo ventilatoru;
 - ii) izplūdes sistēmu iztīra, izmantojot vismaz trīs brīvā paātrinājuma ciklus vai kādu līdzvērtīgu metodi;
- c) ☒ pārbaudes ☒ metode:
 - 1. Ikvienas emisijas kontroles iekārtas, kuru uzmontējis ražotājs, vizuālā apskate, lai pārbaudītu, vai tā ir pilnīga, apmierinošā stāvoklī un tai nav noplūžu.
 - 2. Pirms katra brīvā paātrinājuma cikla sākšanas motoram un jebkuram uzstādītajam turbokompresoram jādarbojas brīvgaitā. Tas nozīmē, ka lieljaudas dīzeļmotoriem pēc gāzes pedāļa atlaišanas jānogaida vismaz 10 sekundes.
 - 3. Katra brīvā paātrinājuma cikla sākšanai gāzes pedālis pilnībā jānospiež ātri un vienmērīgi (ne ilgāk kā vienu sekundi), bet bez spēka, lai no augstspiediena sūkņa panāktu maksimālo padevi.

4. Katra brīvā paātrinājuma cikla laikā motors pirms gāzes pedāļa atlaišanas sasniedz atslēgšanās ātrumu vai — transportlīdzekļiem ar automātisko pārnesumkārbu — ražotāja norādīto ātrumu, vai arī, ja šie dati nav pieejami, tad divas trešdaļas no atslēgšanās ātruma. To var pārbaudīt, piemēram, kontrolējot motora apgriezienu skaitu vai paredzot pietiekamu laiku starp pirmo gāzes pedāļa nospiešanu un atlaišanu, kam I pielikumā minēto 1. un 2. kategorijas transportlīdzekļu gadījumā jābūt vismaz divām sekundēm;

d) robežvērtības:

1. Koncentrācijas līmenis nedrīkst pārsniegt līmeni, kas norādīts uz plāksnītes, atbilstoši ☒ Padomes ☒ Direktīvai 72/306/EEK¹⁰.
2. Ja šī informācija nav pieejama vai arī ja dalībvalstu kompetentās iestādes nolēmj neizmantot to kā atsauci, tad koncentrācijas līmenis nedrīkst pārsniegt to līmeni, kuru noteicis ražotājs, vai arī absorbcijas koeficienta robežvērtības, kuras ir šādas:

Maksimālais absorbcijas koeficients:

- dīzeļmotoriem bez turbopūtes = $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- dīzeļmotoriem ar turbopūti = $3,0 \text{ m}^{-1}$,
- $1,5 \text{ m}^{-1}$ robežvērtību piemēro turpmāk minētajiem transportlīdzekļiem, kuri ir tipa apstiprināti atbilstoši robežvērtībām, kuras norādītas:
 - a) tabulas B rindīnā, kas sniegta I pielikuma 5.3.4.1. punktā Direktīvā 70/220/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK — (Mazjaudas transportlīdzekļu dīzeļmotori — *Euro 4*);
 - b) tabulu B1 rindīnā, kas sniegta I pielikuma 6.2.1. punktā Padomes Direktīvā 88/77/EEK¹¹, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar ☒ Eiropas parlamenta un Padomes ☒ Direktīvu 1999/96/EK¹² — (Lieljaudas transportlīdzekļu dīzeļmotori — *Euro 4*);
 - c) tabulu B2 rindīnā, kas sniegta I pielikuma 6.2.1. punktā Direktīvā 88/77/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 1999/96/EK — (Lieljaudas transportlīdzekļu dīzeļmotori — *Euro 5*);

¹⁰ OV L 190, 20.8.1972., 1. lpp.

¹¹ OV L 36, 9.2.1998., 33. lpp.

¹² OV L 44, 16.2.2000., 1. lpp.

- d) tabulu C rindīnā, kas sniegtas I pielikuma 6.2.1. punktā Direktīvā 88/77/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 1999/96/EK — (Lieljaudas transportlīdzekļi — EEV);

vai robežvērtībām turpmākajos grozījumos Direktīvai 70/220/EEK, kura grozīta ar Direktīvu 98/69/EK, vai robežvērtībām turpmākajos grozījumos Direktīvai 88/77/EEK, kura grozīta ar Direktīvu 1999/96/EK, vai līdzvērtīgām robežvērtībām, ja tiek lietota tāda iekārta, kas atšķiras no tās, kura tika lietota EK tipa apstiprināšanā.

Ja atbilstība I pielikuma 5.3.1.4. punktam Direktīvā 70/220/EEK, kura grozīta ar Direktīvu 98/69/EK, vai I pielikuma 6.2.1. punktam Direktīvā 88/77/EEK, kura grozīta ar Direktīvu 1999/96/EK, nav iespējama, tad iepriekš minētos noteikumus piemēro transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti vai pirmoreiz nodoti ekspluatācijā pēc 2008. gada 1. jūlija.

3. Transportlīdzekļi, kas reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā līdz 1980. gada 1. janvārim, ir atbrīvoti no šīm prasībām.
4. Transportlīdzekļus noraida tikai tad, ja vismaz pēdējo triju brīvā paātrinājuma ciklu vidējais aritmētiskais pārsniedz robežvērtību. To var aprēķināt, neievērojot mērījumus, kuri būtiski atšķiras no izmērītā vidējā vai arī no citu statistisko aprēķinu rezultāta, kurā ņem vērā mērījumu izkliedi. Dalībvalstis var ierobežot testa ciklu skaitu.
5. Nevajadzīgas testēšanas novēršanai dalībvalstis, paredzot to kā izņēmumu no 8.2.2. punkta d) apakšpunkta 4. daļas noteikumiem, var noraidīt tādus transportlīdzekļus, kuru izmērītie lielumi mazāk nekā pēc trīs brīvā paātrinājuma cikliem vai pēc 8.2.2. punkta b) apakšpunkta 2. daļas ii) apakšdaļā minētajiem attīrīšanas cikliem (vai tam līdzvērtīgiem) būtiski pārsniedz robežvērtības. Lai līdzīgi novērstu nevajadzīgu testēšanu, dalībvalstis, paredzot to kā izņēmumu no 8.2.2. punkta d) apakšpunkta 4. daļas noteikumiem, apstiprina transportlīdzekļus, kuru izmērītie lielumi mazāk nekā pēc trīs brīvā paātrinājuma cikliem vai pēc 8.2.2. punkta b) apakšpunkta 2. daļas ii) apakšdaļā norādītajiem tīrīšanas cikliem ir daudz zemāki nekā robežvērtības.

8.2.3. Testa aprīkojums.

Transportlīdzekļa emisijas pārbauda, izmantojot iekārtas, kas paredzētas, lai precīzi noteiktu, vai robežvērtības atbilst noteiktajām vai tām, kuras norādījis ražotājs.

- 8.2.4. Ja EK tipa apstiprināšanas laikā konstatē, ka transportlīdzekļa tips neatbilst šajā direktīvā noteiktajām robežvērtībām, dalībvalstis var noteikt augstākas robežvērtības minētā tipa transportlīdzeklim, pamatojoties uz apliecinājumu, kuru iesniedzis ražotājs. Tās tūlīt par to informē Komisiju, un tā, savukārt, informē pārējās dalībvalstis.

		↓ 96/96/EK
1., 2. UN 3. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI		4., 5. UN 6. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI
8.3.	Radio traucējumu novēršana	
9.	<i>Papildu pārbaudes sabiedriskajiem transportlīdzekļiem</i>	
9.1.	Avārijas izeja (izejas), arī āmuri logu izsišanai, zīmes, kas norāda avārijas izeju (izejas)	
9.2.	Apsildes sistēma	
9.3.	Ventilācijas sistēma	
9.4.	Sēdekļu izvietojums	
9.5.	Iekšējais apgaismojums	
10.	<i>Transportlīdzekļa identifikācija</i>	10. <i>Transportlīdzekļa identifikācija</i>
10.1.	Numura zīme	10.1. Numura zīme
10.2.	Šasijas numurs	10.2. Šasijas numurs



III PIELIKUMS

A daļa

Atceltā direktīva ar tās sekojošo grozījumu sarakstu (minēta 10. pantā)

Padomes Direktīva 96/96/EK
(OV L 46, 17.2.1997., 1. lpp.)

Komisijas Direktīva 1999/52/EK
(OV L 142, 5.6.1999., 26. lpp.)

Komisijas Direktīva 2001/9/EK
(OV L 48, 17.2.2001., 18. lpp.)

Komisijas Direktīva 2001/11/EK
(OV L 48, 17.2.2001., 20. lpp.)

Komisijas Direktīva 2003/27/EK
(OV L 90, 8.4.2003., 41. lpp.)

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK)
Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.)

tikai III pielikuma 68) punkts

B daļa

Termiņu uzskaitījums transponēšanai valsts tiesību aktos (minēts 10. pantā)

Direktīva	Termiņš transponēšanai
96/96/EK	1998. gada 9. marts
1999/52/EK	2000. gada 30. septembris
2001/9/EK	2002. gada 9. marts
2001/11/EK	2003. gada 9. marts
2003/27/EK	2004. gada 1. janvāris

IV PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 96/96/EK	Šī direktīva
1. - 4. pants	1. - 4. pants
5. pants, ievadteikums	5. pants, ievadteikums
5. pants, pirmais līdz septītais ievilkums	5. pants, a) līdz g) apakšpunkts
6. pants	-
7. pants, 1. punkts	6. pants, 1. punkts
7. pants, 2. punkts	6. pants, 2. punkts, pirmā daļa
-	6. pants, 2. punkts, otrā daļa
8. pants, 1. punkts	7. pants, 1. punkts
8. pants, 2. punkts, pirmā daļa	7. pants, 2. punkts
8. pants, 2. punkts, otrā daļa	-
8. pants, 3. punkts	-
9. pants, 1. punkts	-
9. pants, 2. punkts	8. pants
10. pants	-
11. pants, 1. punkts	-
11. pants, 2. punkts	9. pants
11. pants, 3. punkts	-
-	10. pants
12. pants	11. pants
13. pants	12. pants
I-II pielikumi	I-II pielikumi
III-IV pielikumi	-
-	III pielikums
-	IV pielikums