



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 9.12.2011
COM(2011) 856 galīgā redakcija

2011/0409 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni

(Dokuments attiecas uz EEZ)
{SEC(2011) 1504 galīgā redakcija}
{SEC(2011) 1505 galīgā redakcija}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Priekšlikuma mērķis ir nodrošināt augsta līmeņa veselības un vides aizsardzību un aizsargāt mehānisko transportlīdzekļu iekšējo tirgu attiecībā uz to trokšņa līmeni.

Priekšlikuma mērķis ir samazināt vides troksni, ieviešot jaunu testa metodi trokšņa emisiju mērīšanai, samazinot trokšņa robežvērtības, tipa apstiprinājuma procedūrā ieviešot papildu noteikumus attiecībā uz trokšņa emisiju. Tā mērķis ir arī nodrošināt ceļu satiksmes un darba drošību, ieviešot prasības par elektrotransportlīdzekļu un hibrīda elektrotransportlīdzekļu minimālo trokšņa līmeni.

- **Vispārīgais konteksts**

Sākotnēji ES tipa apstiprinājuma prasības par troksni bija balstītas uz iekšējā tirgus mērķiem un galvenokārt bija orientētas uz saskaņotu mehānisko transportlīdzekļu trokšņa robežvērtību noteikšanu. Iegūstot arvien vairāk informācijas par trokšņa ietekmi uz veselību, kļuva nenovēršama nepieciešamība pēc ES pilsoņu augstāka līmeņa aizsardzības, izmantojot turpmākus ES mēroga pasākumus. Pēc 1996. gada Eiropas Komisijas Zaļā grāmatas par troksni¹ aplēsēm apmēram 20 % ES iedzīvotāju cieš no tādu līmeņu trokšņa, ko zinātnieki un veselības speciālisti uzskata par nepieņemamu. Pamatojoties uz ES dalībvalstu sniegto informāciju, Eiropas Vides aģentūra ir aprēķinājusi, ka puse no pilsētu teritoriju iedzīvotājiem ir pakļauti trokšņa līmeņiem, kas pārsniedz 55 dB(A), ko vidē rada ceļu satiksmes troksnis.

Gadu gaitā veikti būtiski pētījumi, tostarp lieli ES finansēti projekti, lai kvantitatīvi novērtētu vides troksņa un tā iedarbības sakarību. Lai gan dažādu pētījumu pieejas un darbības joma atšķiras, iespējams atrast kopīgas nostājas attiecībā uz trokšņa kaitīgās sekas un apgrūtinājumu. Šos atklājumus ir apstiprinājis 2008. gada PVO ziņojums "Satiksmes izraisītās ietekmes uz veselību (īpaši attiecībā uz bērniem) ekonomiskais vērtējums" ('Economic valuation of transport-related health effects, with a special focus on children').

Eiropas Komisijas 2010. gada 28. aprīļa paziņojumā par Eiropas tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu stratēģiju² paziņots, ka Eiropas Komisija 2011. gadā iesniegs priekšlikumu, lai, grozot attiecīgos tiesību aktus, samazinātu transportlīdzekļu trokšņa emisijas. Šis priekšlikums ievieš jaunu testa metodi trokšņa emisiju mērīšanai un robežvērtību mainīšanai mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam. Tas pirmo reizi aplūkos arī jautājumu par elektrotransportlīdzekļu un hibrīda elektrotransportlīdzekļu minimālo trokšņa līmeni.

¹ Eiropas Komisijas Zaļā grāmata "Nākotnes politika attiecībā uz troksni", 4.11.1996., COM(96) 540 galīgā redakcija.

² Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei un Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai "Eiropas tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu stratēģija", COM(2010)186 galīgā redakcija.

- **Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā**

Četrriteņu mehānisko transportlīdzekļu trokšņa emisijas nosaka Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīva 70/157/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni un izplūdes gāzu sistēmu³, kas grozīta ar Direktīvu 73/350/EEK, 77/212/EEK, 81/334/EEK, 84/372/EEK, 84/424/EEK, 87/354/EEK, 89/491/EEK, 92/97/EEK, 96/20/EK, 99/101/EK, 2006/96/EK, 2007/34/EK un līdzvērtīgiem ANO/EEK Noteikumiem Nr. 51 par trokšņu emisijām.

Ar šo priekšlikuma projektu tiks atcelta Direktīva 70/157/EEK un tās turpmākie grozījumi. Salīdzinājumā ar spēkā esošo tiesību aktu, priekšlikuma projekts paredz jaunas prasības: jauns testa protokols, jaunas robežvērtības, papildu trokšņa emisijas noteikumi un elektrotransportlīdzekļu un hibrīda elektrotransportlīdzekļu minimālais trokšņa līmenis.

- Jauns testa protokols

Trokšņa robežvērtības ir samazinātas vairākas reizes, pēdējo reizi — 1995. gadā. Šai pēdējai samazināšanai nebija gaidītā rezultāta, un turpmākie pētījumi liecināja, ka mērīšanas metode vairs neatspoguļo faktisko braukšanas stilu. Tāpēc tika nolemts, ka pirms robežvērtību atkārtotas samazināšanas vispirms ir jāizstrādā jauns testa cikls un trokšņa testam vajadzīgie braukšanas apstākļi ir jātuvina faktiskajiem braukšanas apstākļiem.

ANO/EEK darba grupa ir sagatavojusi jaunu testa metodi, kas publicēta 2007. gadā. Trīs gadu laikā šī jaunā metode ir izmantota provizoriski paralēli esošajai testa metodei, lai iegūtu praktisku pieredzi jaunās metodes izmantošanā, novērtētu tās īpašības un izveidotu mērījumu rezultātu datubāzi. Pārraudzības periodos tipa apstiprinātājām iestādēm bija pienākums veikt trokšņa emisijas testus saskaņā ar abām metodēm un abu testu rezultātus iesniegt Eiropas Komisijai. Izmantojot šo procedūru, ir izveidota paralēlu testu rezultātu datubāze, kas piedāvāja labu iespēju pārbaudīt jaunās metodes īpašības un noteikt šo divu metožu rezultātu atšķirības. Salīdzinājumā ar iepriekšējo metodi jaunās metodes testa rezultāti atkarā no transportlīdzekļa kategorijas atšķirās pat par līdz 2 dB(A).

- Jaunas robežvērtības

Pamatojoties uz pārraudzības datu rezultātiem, ir sagatavots ietekmes novērtējums, kurā sniegtas atšķirīgas politikas iespējas trokšņa testa metodei un atbilstošajām robežvērtībām. Saskaņā ar visvēlamāko iespēju vieglo un vidējo transportlīdzekļu robežvērtības tiks samazinātas divos posmos, katrā no tiem par 2 dB(A), un smago transportlīdzekļu robežvērtības pirmajā posmā tiks samazinātas par 1 dB(A), bet otrajā posmā — par 2 dB(A). Tādējādi trokšņa ietekmes samazinājums būs aptuveni 3 dB(A) brīvi plūstošai satiksmei un līdz 4 dB(A) satiksmei ar pārtraukumiem. Cilvēku skaits, kam šā trokšņa dēļ radušies nopietni traucējumi, samazināsies par 25 %. Noteikts, ka šā pasākuma izmaksu un ieguvumu attiecība apmēram 20 reizes palielinās trokšņa līmeņa samazinājuma efektivitāti salīdzinājumā ar situāciju tad, ja

³ OVL 42, 23.2.1970., 16. lpp.

pasākumi netiktu veikti.

– Trokšņa emisiju papildu noteikumi

Uzskata, ka normālos satiksmes apstākļos jaunās trokšņa emisiju testa metodes reprezentativitāte ir laba, bet nelabvēlīgākos apstākļos tā ir mazāk reprezentatīva trokšņa emisijām. Tādēļ bija nepieciešams īstenot trokšņa emisijas papildu noteikumus. Tās ir preventīvas prasības, kuras paredzēts attiecināt uz transportlīdzekļa braukšanas apstākļiem faktiskajā satiksmē ārpus tipa apstiprināšanas braukšanas cikla. Attiecībā uz vidi šie braukšanas apstākļi ir būtiski, un ir jānodrošina, lai ceļu satiksmes apstākļos transportlīdzekļu trokšņa emisijas būtiski neatšķirtos no tā, ko var gaidīt no reģistrēta tipa apstiprināšanas testa rezultāta konkrētajam transportlīdzeklim.

– Elektrotransportlīdzekļu un hibrīda elektrotransportlīdzekļu minimālais trokšņa līmenis

Ir apsveicams hibrīda elektrotransportlīdzekļu un elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugums uz Eiropas ceļiem, jo tas būtiski samazina gaisa piesārņojumu un ceļu satiksmes trokšņa līmeni. Tomēr šie pozitīvie ieguvumi attiecībā uz vidi ir radījuši neparedzētas sekas — vairs nav dzirdama signāla avota, kas jo īpaši nepieciešams neredzīgiem un vājredzīgiem cilvēkiem, lai saņemtu informāciju par transportlīdzekļu tuvošanos, klātesamību, braukšanas virzienu vai braukšanas uzsākšanu. ANO/EEK ir izveidojusi darba grupu par minimālo trokšņa līmeni klusiem transportlīdzekļiem. Ņemot vērā diskusijas un informāciju, kas sniegta šajā grupā, ir ierosināts grozīt tiesību aktus par trokšņa, izmantojot pielikumu, ar ko saskaņo "Akustiska sistēma, kas brīdina par transportlīdzekļu tuvošanos" ("Approaching Vehicle Audible Systems") veiktspēju, ja šādas sistēmas transportlīdzeklī ir uzstādītas. Tomēr šādu sistēmu uzstādīšana ir brīvprātīga, un transportlīdzekļa izgatavotājiem ir iespēja to izvēlēties.

• **Atbilstība pārējiem Savienības politikas virzieniem un mērķiem**

Priekšlikums atbilst ES mērķim nodrošināt augsta līmeņa ceļu satiksmes un darba drošību un vides aizsardzību.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

• **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Eiropas Komisija, izstrādājot priekšlikumu, apspriedās ar ieinteresētajām personām. Vispārēja apspriešanās saskaņā ar CARS 21 notika starp dalībvalstīm (ministrijām), izgatavotājiem (Eiropas un valstu pārstāvjiem, un atsevišķiem uzņēmumiem), sastāvdaļu izgatavotājiem, transporta organizācijām un lietotāju pārstāvjiem. CARS 21 4. darba grupa, kas atbildīga par "Iekšējo tirgu, emisijām un CO₂ politiku", apsprieda visus priekšlikuma aspektus. Ierosinātie pasākumi guva vispārēju atbalstu. Jauns testa protokols transportlīdzekļu trokšņa emisiju mērīšanai ir izvērtēts pozitīvi, un tas jāizmanto tipa apstiprinājumam kopā ar noteikumiem par ārpuscikla trokšņa emisijām.

- **Ietekmes novērtējums**

Eiropas Komisija pieprasīja TNO veikt ietekmes novērtējumu "Venoliva" ("Vehicle Noise Limit Values – Comparison of two noise emission test methods" — "Transportlīdzekļu trokšņa emisijas robežvērtības. Divu trokšņa emisijas testa metožu salīdzinājums) (2011).

Izskatīja dažādus priekšlikuma risinājumus attiecībā uz vides, sociālajiem un ekonomiskajiem aspektiem:

1. Bez pārmaiņām. Šis risinājums paredz pašreizējo robežvērtību un kvotu, kā arī līdzšinējās mērīšanas metodes saglabāšanu.
2. Jauna metode un līdzšinējās robežvērtības. Šis risinājums paredz jaunu mērīšanas metodi un pašreizējās robežvērtības.
3. Jauna metode un jaunas robežvērtības, kas ekvivalentas līdzšinējām robežvērtībām. Šā risinājuma mērķis ir izmantot jaunu testa metodi kopā ar tādām robežvērtībām, kas neradītu stingrākas prasības par tām, kas paredzētas pašreizējā testa metodē un piemērotajās robežvērtībās. Šis risinājums paredz jaunas robežvērtības, kas nemaina to līmeni salīdzinājumā ar iepriekšējo sistēmu.
4. Jauna metode un jaunas robežvērtības ar iespēju samazināt trokšņa līmeni. Šis risinājums piedāvā jaunas robežvērtības un jaunu testa metodi, uz vienu mehānisko transportlīdzekli nosakot atļautā trokšņa emisiju samazinājumu. Ierosinātais transportlīdzekļu trokšņa robežvērtību samazinājums (par 3 dB(A) vieglajiem transportlīdzekļiem un 2 dB(A) smagajiem transportlīdzekļiem) varētu stāties spēkā divus gadus pēc šā priekšlikuma publicēšanas.
5. Jauna metode un jaunas robežvērtības ar iespēju samazināt trokšņa līmeni, ieviešanu veicot divos posmos. Salīdzinājumā ar 4. politikas risinājumu 5. risinājums paredz daudz ambiciozāku mērķi attiecībā uz trokšņa līmeņa samazināšanu. To varētu panākt divos posmos. Pirmajā posmā vieglajiem transportlīdzekļiem samazinājums paredzēts par 2 dB(A), bet smagajiem transportlīdzekļiem — par 1 dB(A), kas īstenojams divus gadus pēc šā priekšlikuma publicēšanas. Otrajā posmā paredzēts 2 dB(A) samazinājums vieglajiem transportlīdzekļiem un 2 dB(A) samazinājums smagajiem transportlīdzekļiem. Būs nepieciešama aktīvāka rīcība izstrādes jomā un radikālāks tehnisko pasākumu kopums: saskaņā ar darbuzņēmēju šo posmu varētu ieviest divus gadus pēc pirmā posma īstenošanas. Kopējais trokšņa līmeņa samazinājums būtu 4 dB(A) vieglajiem transportlīdzekļiem un 3 dB(A) smagajiem transportlīdzekļiem.

Secināts, ka jāizvēlas 5. politikas risinājums.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

- **Ierosināto pasākumu kopsavilkums**

Ar šo priekšlikumu atjaunina prasības par tipa apstiprināšanas sistēmu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu trokšņa līmeni un to izplūdes gāzu sistēmām. Jo īpaši, ar to ievieš jaunu trokšņa emisiju mērīšanas testa metodi, samazina trokšņa robežvērtības un ievieš papildu trokšņa emisijas noteikumus ES tipa apstiprināšanas procedūrā. Turklāt tajā ņemtas vērā tehnoloģiskās pārmaiņas, paredzot jaunas prasības par minimālo trokšņa līmeni elektrotransportlīdzekļiem un hibrīda elektrotransportlīdzekļiem.

- **Juridiskais pamats**

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 114. pants.

- **Subsidiaritātes princips**

Tā kā trokšņa emisijas robežvērtības un tipa apstiprināšanas procedūra mehāniskajiem transportlīdzekļiem jau ir saskaņota, grozījumus Direktīvā 70/157/EEK par mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņa līmeni var izdarīt tikai ES līmenī. Tas ne tikai nepieļauj iekšējā tirgus sadrumstalotību, bet nodrošina arī vienādu veselības, drošības un vides standartus visā ES. Tas sniedz arī apjomradītus ieguvumus: produktus var ražot visam Eiropas tirgum un tos nevajadzēs pielāgot katras dalībvalsts tirgum, lai tur iegūtu tipa apstiprinājumu.

Ņemot vērā pašreizējo vides troksni un iedzīvotājus, ko tas skar, kā arī faktu, ka, neskatoties uz augšo satiksmes līmeni, ES trokšņa robežvērtības nav mainījušās pēdējo desmit gadu laikā, robežvērtību pārmaiņas šīs situācijas uzlabošanai uzskata par samērīgām.

Priekšlikuma mērķus labāk sasniegs ar Savienības rīcību, jo tādā veidā varēs izvairīties no iekšējā tirgus sadrumstalotības, kas pretējā gadījumā būtu nenovēršama, un varēs uzlabot transportlīdzekļu drošību un ekoloģiskos rādītājus. Tas nepārprotami attiecas uz transportlīdzekļu trokšņa robežvērtībām, ņemot vērā ceļu satiksmes starptautisko raksturu, transportlīdzekļu eksportu un iespējamās valstu tiesību aktus, ko dalībvalstis varētu izstrādāt.

Tādējādi priekšlikums ir saskaņā ar subsidiaritātes principu.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Kā norādīts ietekmes novērtējumā, priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo tas nosaka tikai to, kas vajadzīgs, lai sasniegtu iekšējā tirgus pareizas darbības mērķus, vienlaikus nodrošinot augsta līmeņa sabiedrisko drošību un vides aizsardzību.

Ņemot vērā pašreizējos vides trokšņa līmeņus un skartos iedzīvotājus, kā arī faktu, ka, neskatoties uz satiksmes pieaugumu, ES trokšņa robežvērtības nav mainījušās pēdējā desmitgadē, robežvērtību pārmaiņas, kas palīdzētu situāciju uzlabot, uzskata par proporcionālām. Satiksmes trokšņa samazināšanai piemēro arī daudzus citus vietēja mēroga instrumentus, bet tos nepieciešams papildināt, samazinot trokšņa avota radīto

troksni, kas ir gan tehniski, gan ekonomiski daudz efektīvāk.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātais juridiskais instruments: regula.

Citi instrumenti nebūtu piemēroti šādu iemeslu dēļ.

Regula ir piemērota, lai panāktu vajadzīgās atbilstības nodrošināšanu, turklāt nav jāveic transponēšana ES dalībvalstu tiesību aktos.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Modelēšana, izmēģinājuma posms un pārejas periods**

Priekšlikumā paredzēts vispārīgs pārejas periods, lai dotu pietiekami daudz laika transportlīdzekļu un sastāvdaļu izgatavotājiem un iestādēm. Tiek piedāvāta ieviešana divos posmos, pirmā posma piemērošanu atliekot uz diviem gadiem (t.i. uz diviem gadiem pēc regulas stāšanās spēkā), un otrajā posmā īstenojot stingrākas prasības, atliekot to īstenošanu vēl uz diviem gadiem (t.i. uz četriem gadiem pēc regulas stāšanās spēkā). Kopumā četru gadu termiņu, ko iesaka darbuzņēmējs (ietekmes novērtējums), var atbalstīt pirmajā posmā, kurā būtiskas izmaiņas transportlīdzekļos nav nepieciešamas. Tomēr apspriešanās rezultātā CARS 21 ietvaros to neatzina par pietiekami atbilstošu attiecībā uz otro posmu, kurā nepieciešamas būtiskas transportlīdzekļu tehniskas izmaiņas. Tādēļ tiek izvirzīts priekšlikums otro posmu pagarināt līdz trim gadiem (kopumā piecu gadu termiņš).

- **Vienkāršošana**

Priekšlikums paredz tiesību aktu vienkāršošanu, atceļot Direktīvu 70/157/EEK un tās turpmākos grozījumus.

- **Spēkā esošo tiesību aktu atcelšana**

Pieņemot priekšlikumu, tiks atcelti spēkā esošie tiesību akti (Direktīva 70/157/EEK un tās turpmākie grozījumi).

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Ierosinātais tiesību akts ir saistīts ar jautājumu, kas skar Eiropas Ekonomikas zonu, un tādēļ tas jāattiecina uz EEZ.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un īpaši tā 114. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁴,

pēc priekšlikuma nosūtīšanas valstu parlamentiem,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Iekšējais tirgus ir teritorija bez iekšējām robežām, kurā jānodrošina preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprīte. Tādējādi ir izveidota visaptveroša Savienības tipa apstiprināšanas sistēma mehāniskiem transportlīdzekļiem. Lai izvairītos no atšķirīgu prasību pieņemšanas dalībvalstīs un panāktu iekšējā tirgus pareizu darbību, vienlaikus nodrošinot augsta līmeņa vides aizsardzību un sabiedrisko drošību, būtu jāaskaņo mehānisko transportlīdzekļu un to izplūdes sistēmu tipa apstiprinājuma tehniskās prasības attiecībā uz to pieļaujamiem trokšņa līmeņiem.
- (2) Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīva 70/157/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni un izplūdes gāzu sistēmu⁵ dalībvalstu atšķirīgās tehniskās prasības par mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņa līmeni un izplūdes gāzu sistēmu saskaņoja iekšējā tirgus izveidei un darbībai. Lai nodrošinātu iekšējā tirgus labu darbību un vienotu un konsekventu īstenošanu visā Savienībā, ir lietderīgi aizstāt minēto direktīvu ar regulu.
- (3) Šī regula ir atsevišķa regula tipa apstiprināšanas procedūras kontekstā atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvai 2007/46, ar ko izveido

⁴ OV C..., ..., ... lpp.

⁵ OV L 42, 23.2.1970., 16. lpp.

sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva).⁶

- (4) Direktīvā 70/157/EEK sniegta atsauce uz tādiem Noteikumiem Nr. 51⁷ par trokšņu emisijām, kurus pieņēmusi Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija (ANO/EEK), kurā Savienība ir līgumslēdzēja puse, kuros noteikta trokšņa emisiju testa metode.
- (5) Kopš Direktīvas 70/157/EEK pieņemšanas tajā vairākas reizes ir izdarīti būtiski grozījumi. Iepriekšējam mehānisko transportlīdzekļu trokšņa robežvērtību samazinājumam, ko noteica 1995. gadā, nebija cerēto rezultātu. Pētījumi liecināja, ka saskaņā ar šo Direktīvu piemērotā testa metode vairs neatspoguļo faktisko braukšanas stilu pilsētas ceļu satiksmē. Jo īpaši, kā uzsvērts 1996. gada Zaļajā grāmatā par nākotnes politiku cīņai pret troksni,⁸ šajā testa metodē riepu rites trokšņa ietekme uz kopējo trokšņa emisiju nebija pienācīgi aplēsta.
- (6) Tādēļ ar šo Regulu attiecībā uz obligāto metodi, kas minēta Direktīvā 70/157/EEK, būtu jāievieš atšķirīga metode. Šī metode būtu jābalsta uz metodi, ko 2007. gadā publicēja ANO/EEK tehniskā grupa trokšņa jautājumos (*GRB*) un kurā iekļauta ISO-362 standarta 2007. gada redakcija.⁹ Gan iepriekšējās, gan jaunās testa metodes pārraudzības rezultāti tika iesniegti Komisijai.
- (7) Jaunās trokšņa emisijas testa metodes reprezentativitāti normālos satiksmes apstākļos uzskata par labu, bet nelabvēlīgākos apstākļos tā ir mazāk reprezentatīva trokšņa emisijām. Tādēļ šajā regulā nepieciešams iedibināt papildu trokšņa emisijas noteikumus. Minētie noteikumi izvirza preventīvas prasības, kas attiecas uz transportlīdzekļu faktiskajiem braukšanas apstākļiem ārpus tipa apstiprināšanas braukšanas cikla. Attiecībā uz vidi minētie braukšanas apstākļi ir svarīgi, un nepieciešams nodrošināt to, lai transportlīdzekļa trokšņa emisijas faktiskos braukšanas apstākļos būtiski neatšķirtos no tā, kas reģistrēts tipa apstiprinājuma testu rezultātos konkrētajam transportlīdzeklim.
- (8) Turklāt šai regulai būtu vēl vairāk jāsamazina trokšņa robežvērtības. Tai būtu jāņem vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regula (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību vispārējo drošību,¹⁰ ar ko ievieša jaunas, stingrākas prasības saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu riepu radīto

⁶ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

⁷ OV L 137, 30.5.2007., 68. lpp.

⁸ COM(96) 540 galīgā redakcija.

⁹ ISO 362-1, Paātrinājumu veicošu transportlīdzekļu radītā trokšņa mērījums. Tehniskā metode. 1. daļa: M un N kategorija, ISO, Ženēva (Šveice), 2007.

¹⁰ OV L200, 31.7.2009., 1. lpp.

troksni. Būtu jāņem vērā arī pētījumi par ceļu satiksmes trokšņa radītiem traucējumiem un ietekmi uz veselību,^{11 12} kā arī ar to saistītās izmaksas un ieguvumi.¹³

- (9) Būtu jāsamazina visu transportlīdzekļu trokšņa avotu (tostarp piedziņas sistēmas, gaisa ieplūdes un izplūdes) kopējās robežvērtības, ņemot vērā riepu radīto trokšņa līmeņa samazinājumu, kas paredzēts Regulā (EK) Nr. 661/2009.
- (10) Ieguvumi attiecībā uz vidi, ko gaida no hibrīda elektrotransportlīdzekļiem un elektrotransportlīdzekļiem, radījuši minēto automobiļu trokšņa emisijas būtisku samazinājumu. Tādējādi ir zudis būtisks dzirdama signāla avots, ko citu starpā izmanto neredzīgi un vājredzīgi gājēji un velosipēdisti, lai saņemtu informāciju par šādu transportlīdzekļu tuvošanos, klātbūtni vai braukšanas uzsākšanu. Šim nolūkam nozare izstrādā akustiskās sistēmas, kas kompensē dzirdama signāla avota trūkumu elektrotransportlīdzekļiem un hibrīda elektrotransportlīdzekļiem. Būtu jāaskaņo transportlīdzekļos uzstādītu akustisko sistēmu darbība, kas paziņo par transportlīdzekļu tuvošanos. Tomēr būtu jāļauj transportlīdzekļa izgatavotājiem brīvprātīgi lemt par šādu sistēmu uzstādīšanu.
- (11) Lai vienkāršotu Savienības tipa apstiprināšanas tiesību aktus, saskaņā ar 2007. gada CARS 21 ziņojuma rekomendācijām¹⁴, ir lietderīgi balstīt šo Regulu uz ANO/EEK Noteikumiem Nr. 51 par trokšņu emisijām attiecībā uz testa metodi un Noteikumiem Nr. 59 par trokšņa slāpēšanas sistēmām¹⁵ attiecībā uz izplūdes trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmām.
- (12) Lai Komisija šīs regulas tehniskās prasības varētu aizstāt ar tiešu atsauci uz ANO/EEK Noteikumiem Nr. 51 un Nr. 59, līdzko minētajās regulās būs noteiktas jaunās testa metodes robežvērtības, vai lai minētās prasības pielāgotu tehniskajiem un zinātnes sasniegumiem, attiecībā uz grozījumu šīs regulas pielikumu noteikumos saistībā ar testa metodēm un trokšņa līmeņiem pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai. Ir īpaši būtiski, lai gatavošanās darbā Komisija rīkotu atbilstīgas apspriešanās. Gatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, Komisijai būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.

¹¹ Knola (Knol), A.B., Stātsena (Staatsen), B.A.M., *Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands, 1980-2020*, RIVM ziņojums 500029001, Bilthoven, Nīderlande, 2005; <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/500029001.html>.

¹² PVO-JRC pētījums "On the burden of disease from environmental noise, quantification of healthy life years lost in Europe"; <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2011/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>.

¹³ Trokšņa vērtējums — Eiropas Komisijas Vides ģenerāldirektorāta darba grupas veselības un sociālekonomisku aspektu jomā nostāja, Brisele, 2003. gada 4. decembris; www.ec.europa.eu/environment/noise/pdf/valuatio_final_12_2003.pdf.

¹⁴ CARS 21: Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam (2006): http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf.

¹⁵ OV L 326, 24.11.2006., 43. lpp.

- (13) Ar šo Regulu piemēro jaunus reglamentējošus noteikumus, tādēļ Direktīva 70/157/EEK būtu jāatceļ,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants
Priekšmets

Šī regula iedibina ES tipa apstiprinājuma administratīvās un tehniskās prasības visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas minēti 2. pantā, attiecībā uz to trokšņa līmeni un izplūdes sistēmām, kā arī minētajiem transportlīdzekļiem paredzēto rezerves daļu un aprīkojuma tirdzniecībai un nodošanai ekspluatācijā.

2. pants
Darbības joma

Šo regulu piemēro M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, kā definēts Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, un sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, kas projektētas un izgatavotas šādiem transportlīdzekļiem.

3. pants
Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1. "transportlīdzekļa apstiprinājums" ir transportlīdzekļa tipa apstiprinājums attiecībā uz troksni;
2. "transportlīdzekļa tips" ir transportlīdzekļi, kas definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma B daļā;
3. "maksimālā masa" ir tehniski pieļaujamā maksimālā masa, ko deklarējis transportlīdzekļa izgatavotājs;

Atkāpjoties no 3. punkta, maksimālā masa var būt lielāka par maksimālo masu, kuru atļāvusi dalībvalstu pārvaldes iestāde.

4. "nominālā dzinēja jauda" ir dzinēja jauda, kas izteikta kW (ANO/EEK) un ko saskaņā ar ANO/EEK Noteikumiem Nr. 85¹⁶ mēra pēc ANO/EEK noteiktās metodes;
5. "standarta aprīkojums" ir transportlīdzekļa pamata konfigurācija, tostarp visi uzstādītie aparāti/elementi, kam nav nepieciešamas nekādas papildu specifikācijas attiecībā uz

¹⁶ OV L 326, 24.11.2006., 55. lpp.

konfigurāciju vai aprīkojuma līmeni, bet kas ir aprīkota ar visiem elementiem, kas noteikti Direktīvas 2007/46/EK IV vai XI pielikumā minētajos normatīvajos aktos;

6. "vadītāja masa" ir 75 kg masa, kas atrodas vadītāja sēdekļa atskaites punktā;
7. "braukšanas kārtībā esoša transportlīdzekļa masa" (mro) ir transportlīdzekļa masa, ieskaitot vadītāja, degvielu un šķidrums masu, ar standarta aprīkojumu saskaņā ar izgatavotāja tehniskajiem datiem;

Ja ir uzstādīti, ņem vērā arī virsbūves, kabīnes, sakabes un rezerves riteņa(-u), kā arī instrumentu masu.

Degvielas tvertni(-es) piepilda par vismaz 90 % no tās(to) tilpuma;

8. "motora nominālais apgriezienu skaits" (S) ir izgatavotāja norādītais motora apgriezienu skaits min^{-1} (apgr./min), pie kura motors attīsta savu nominālo maksimālo lietderīgo jaudu atbilstīgi ANO/EEK Noteikumiem Nr. 85, vai, ja nominālā maksimālā lietderīgā jauda tiek sasniegta pie dažāda motora apgriezienu skaita, izmanto lielāko motora apgriezienu skaitu;
9. "jaudas/masas attiecības koeficients" (*PMR*) ir skaitlisks noteikts lielums, kas aprēķināts II pielikuma 4.1.2.1.1. punktā norādītās formulas;
10. "atskaites punkts" ir viens no šiem punktiem:
 - (a) M1, N1 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā:
 - i) transportlīdzekļiem, kuriem motors atrodas priekšā: transportlīdzekļa priekšgalā;
 - ii) transportlīdzekļiem, kuriem motors atrodas vidusdaļā: transportlīdzekļa centrā;
 - iii) transportlīdzekļiem, kuriem motors atrodas aizmugurē: transportlīdzekļa aizmugurē;
 - (b) M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijas transportlīdzekļiem: motora punkts, kas atrodas tuvāk transportlīdzekļa priekšgalam;
11. "mērķa paātrinājums" ir paātrinājums, ko sasniedz ar daļēji atvērtu droseļvārstu un kas saskaņā ar statistiku ir reprezentatīvs pilsētas ceļu satiksmei;
12. "atskaites paātrinājums" ir paātrinājuma testa laikā testa trasē nepieciešamais paātrinājums;
13. "pārnesumskaitļa svērtais koeficients" (k) ir bezizmēra skaitlisks lielums, ko izmanto, lai apvienotu divu pārnesumskaitļu testa rezultātus paātrinājuma testam un konstantā ātruma testam;

14. "daļējas jaudas koeficients" (kP) ir bezizmēra skaitlisks lielums, ko izmanto transportlīdzekļu paātrinājuma testa un konstantā ātruma testa rezultātu svērtajai kombinācijai;
15. "sākotnējais paātrinājums" ir paātrinājuma kontroles ierīces izmantošana pirms AA' līnijas, lai sasniegtu stabilu paātrinājumu starp AA' līniju un BB' līniju, kas minēts II pielikuma I papildinājuma 1. attēlā;
16. "bloķēts pārnenumskaitlis" ir pārnenumkārbas kontrole, kas testa laikā neļauj mainīt pārnenumu;
17. "trokšņa slāpēšanas sistēmu konstrukciju saime vai trokšņa slāpēšanas sistēmu sastāvdaļas" ir trokšņa slāpēšanas sistēmu grupa vai sastāvdaļas, kurām uzskaitītās īpašības ir vienādas:
 - (a) sauso gāzu klātbūtne izplūdes gāzu plūsmā, kas filtrēta, izmantojot absorbējošu šķiedru materiālu, kontaktā ar šo materiālu;
 - (b) šķiedru veids;
 - (c) ja piemērojams, saistmateriāla specifikācijas;
 - (d) šķiedras vidējie izmēri;
 - (e) minimālais beramo materiālu iepakojuma blīvums (kg/m^3);
 - (f) maksimālā kontaktpvirsmas starp gāzes plūsmu un absorbējošo materiālu;
18. "trokšņa slāpēšanas sistēma" ir pilnīgs to sastāvdaļu komplekts, kas nepieciešamas transportlīdzekļa dzinēja un tā izplūdes radītā trokšņa mazināšanai;
19. "dažādu tipu trokšņa slāpēšanas sistēma" ir trokšņa slāpēšanas sistēmas, kas ievērojami atšķiras vismaz vienā no šādiem aspektiem:
 - (a) sastāvdaļu tirdzniecības nosaukumi vai tirdzniecības zīmes;
 - (b) to sastāvdaļu veidojošu materiālu raksturlielumi, izņemot minēto sastāvdaļu apvalku;
 - (c) to sastāvdaļu izmērs un veidols;
 - (d) vismaz vienas to sastāvdaļas darbības principi;
 - (e) to sastāvdaļu kombinācijas;
 - (f) izplūdes trokšņa slāpēšanas sistēmu vai sastāvdaļu skaits;

20. "trokšņa slāpēšanas rezerves sistēma vai minētās sistēmas sastāvdaļas" ir jebkura izplūdes sistēmas daļa, kas definēta 17. punktā un paredzēta izmantošanai transportlīdzeklī, un nav tā tipa daļa, kas ir piemērots šim transportlīdzeklī, kad to iesniedza apstiprinājumam saskaņā ar šo regulu;
21. "akustiskā transportlīdzekļu brīdināšanas sistēma" (AVAS) ir hibrīda elektrotransportlīdzekļu un elektrotransportlīdzekļu sistēmas, kas gājējiem un citiem ievainojamiem satiksmes dalībniekiem sniedz informāciju par transportlīdzekļa darbību.

4. pants

Dalībvalstu vispārējie pienākumi

1. Dalībvalsts, pamatojoties uz pieļaujamo trokšņa līmeni vai izplūdes sistēmu, nedrīkst atteikties piešķirt ES vai valsts tipa apstiprinājumu attiecībā uz mehāniskā transportlīdzekļa tipu vai izplūdes sistēmas tipu, vai tādas sistēmas sastāvdaļas tipu, ko uzskata par atsevišķu tehnisku vienību, ja tiek izpildīti šādi nosacījumi:
 - (a) transportlīdzeklis atbilst I pielikumā minētajām prasībām,
 - (b) izplūdes sistēma vai kāda tās sastāvdaļa, ko uzskata par atsevišķu tehnisku vienību Direktīvas 2007/46/EK 3. panta 25. punkta nozīmē, atbilst šīs regulas X pielikuma prasībām.
2. Dalībvalsts, pamatojoties uz pieļaujamo trokšņa līmeni un izplūdes sistēmu, nedrīkst atteikties vai aizliegt tāda transportlīdzekļa tirdzniecību, reģistrāciju, nodošanu ekspluatācijā vai lietošanu, kam trokšņa līmenis un izplūdes sistēma atbilst I pielikuma prasībām.
3. Dalībvalsts, pamatojoties uz pieļaujamo trokšņa līmeni un izplūdes sistēmu, nedrīkst aizliegt laist tirgū izplūdes sistēmu vai kādu tās sastāvdaļu, ko uzskata par atsevišķu tehnisku vienību Direktīvas 2007/46/EK 3. panta 25. punkta nozīmē, ja tā atbilst tipam, kuram piešķirts tipa apstiprinājums saskaņā ar šo regulu.

5. pants

Izgatavotāju vispārējie pienākumi

4. Izgatavotāji nodrošina, lai transportlīdzeklis, tā motors un trokšņa samazināšanas sistēma būtu projektēta, izgatavota un montēta tā, lai normālos ekspluatācijas apstākļos transportlīdzeklis neatkarīgi no tam piemītošās vibrācijas atbilstu šīs regulas noteikumiem.
5. Izgatavotāji nodrošina, lai trokšņa samazināšanas sistēma būtu projektēta, izgatavota un montēta tā, lai tas būtu pietiekami aizsargāts no korozijas, kas to var skart atkarā no transportlīdzekļa ekspluatācijas apstākļiem.

- Izgatavotājs atbild apstiprinātājai iestādei par visiem apstiprināšanas aspektiem un ražojumu atbilstības nodrošināšanu neatkarīgi no tā, vai izgatavotājs ir vai nav tieši iesaistīts visos transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības izgatavošanas posmos.

*6. pants
Robežvērtības*

Trokšņa līmenis, ko mēra saskaņā ar III pielikuma noteikumiem, nepārsniedz III pielikumā noteiktās robežvērtības.

*7. pants
Pārskatīšanas klauzula*

Trijos gados pēc šīs regulas III pielikuma trešās slejas 1. posmā minētās dienas, Komisija veic detalizētu izpēti, lai pārliecinātos, vai trokšņa robežvērtības ir atbilstošas. Pamatojoties uz izpētes laikā izdarītajiem secinājumiem, vajadzības gadījumā Komisija var iesniegt priekšlikumu šīs regulas grozījumiem.

*8. pants
Trokšņa emisijas papildu noteikumi (ASEP)*

- Panta 2. līdz 6. punktu un šā punkta otro daļu piemēro M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinējiem.

Uzskata, ka transportlīdzekļi atbilst X pielikuma prasībām, ja transportlīdzekļa izgatavotājs tipa apstiprinātājai iestādei iesniedz tehnisko dokumentāciju, pierādot, ka atšķirība starp transportlīdzekļu maksimālo un minimālo motora ātrumu uz BB' līnijas¹⁷ jebkuram testa nosacījumam ASEP kontroles zonā, kas definēta VIII pielikuma 3. punkta 3. apakšpunktā attiecībā uz II pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, nepārsniedz 0,15 x S.

- Transportlīdzekļa trokšņa emisija parastos braukšanas apstākļos, kas atšķiras no apstākļiem, kuros notikuši II pielikumā noteiktie tipa apstiprināšanas testi, nepamatoti neatšķiras no testa rezultāta.
- Transportlīdzekļa izgatavotājs ar nolūku nemaina, nepielāgo vai neievieš jebkādas mehāniskas, elektriskas, termālas vai citādas ierīces vai procedūras vienīgi trokšņa emisijas prasību izpildei saskaņā ar šo regulu, ja šīs ierīces vai procedūras nedarbojas parastas ekspluatācijas laikā uz ceļiem, kuros piemēro ASEP.
- Transportlīdzeklim jāatbilst šīs regulas VIII pielikuma prasībām.

¹⁷ Kā minēts šīs regulas II pielikuma 1. papildinājuma 1. attēlā.

5. Tipa apstiprinājuma pieteikumā izgatavotājs sniedz paziņojumu, kas izveidots saskaņā ar VIII pielikuma 1. papildinājumā sniegto paraugu, ka apstiprināmais transportlīdzekļa tips atbilst 8. panta 1. un 2. apakšpunkta prasībām.

9. pants

Akustiskā transportlīdzekļu brīdināšanas sistēma (AVAS)

Ja izgatavotājs izvēlas transportlīdzekļiem uzstādīt AVAS, izpilda X pielikuma prasības.

10. pants

Pielikumu grozījumi

1. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu I līdz XI pielikumu.
2. Ja robežvērtības attiecībā uz testa metodi nosaka ANO/EEK Noteikumi Nr. 51, Komisija apsver III pielikumā noteikto tehnisko prasību aizstāšanu ar tiešu atsauci uz atbilstošām ANO/EEK Noteikumu Nr. 51 un Nr. 59 prasībām.

11. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Ievērojot šajā pantā paredzētos nosacījumus, Komisijai ir nodotas pilnvaras pieņemt deleģētos aktus.
2. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, kas minētas 10. panta 1. punktā, Komisijai ir piešķirtas uz nenoteiktu laiku, sākot no šīs regulas pieņemšanas dienas.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 10. panta 1. punktā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar atsaukšanas lēmumu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā noteikts. Tas neietekmē neviena jau spēkā esoša deleģētā akta derīgumu.
4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto tiesību aktu, tā vienlaikus to paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Deleģēts akts, kas pieņemts saskaņā ar 10. panta 1. punktu, stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome divu mēnešu laikā pēc minētā akta paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei, nav cēluši iebildumus, vai ja pirms minētā termiņa beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju, ka necels iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas minēto termiņu pagarina par vienu mēnesi.

12. pants
Iebildumi pret deleģētiem aktiem

1. Eiropas Parlaments un Padome var izteikt iebildumus pret deleģēto aktu divu mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo termiņu pagarina par vienu mēnesi.
2. Ja pēc iepriekš minētā laikposma beigām ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus pret deleģēto aktu vai ja pirms šā datuma gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par pieņemto lēmumu necelt iebildumus, deleģētais akts stājas spēkā tā noteikumos paredzētajā dienā.
3. Ja Eiropas Parlaments vai Padome ceļ iebildumus pret pieņemtu deleģēto aktu, tas nestājas spēkā. Iestāde, kas izsaka iebildumus pret deleģēto aktu, norāda šādu iebildumu iemeslus.

13. pants
Steidzamības procedūra

1. Deleģētie akti, kas pieņemti saskaņā ar 10. panta 1. punktu, stājas spēkā uzreiz un ir piemērojami tik ilgi, līdz tiek pausti iebildumi saskaņā ar 2. punktu. Paziņojumā par deleģēto aktu Eiropas Parlamentam un Padomei norāda steidzamības procedūras izmantošanas iemeslus.
2. Gan Eiropas Parlaments, gan Padome saskaņā ar 11. panta 5. punktā minēto procedūru var iebilst pret deleģēto aktu. Šādā gadījumā Komisija tūlīt atceļ konkrēto aktu, tiklīdz ir saņemts paziņojums par Eiropas Parlamenta vai Padomes lēmumu pret to iebilst.

14. pants
Pārejas noteikumi

1. Šī regula neskar tādu ES tipa apstiprinājumu derīgumu, kas transportlīdzekļiem, sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām piešķirts pirms 16. pantā minētā datuma.
2. Apstiprinātājas iestādes turpina piešķirt paplašinājumus transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprinājumiem saskaņā ar Direktīvas 70/157/EEK noteikumiem.
3. Līdz [DATUMS: *pirmajos piecos gados pēc šīs regulas stāšanās spēkā*], transportlīdzekļus ar sērijveida hibrīddzinēju piedziņu, kam ir papildu iekšdedzes dzinējs bez mehāniskas sakābes ar spēka pārvalu, atbrīvo no 8. panta prasībām.

*15. pants
Atcelšana*

1. Direktīva 70/157/EEK ir atcelta.
2. Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo regulu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu, kas atrodas XII pielikumā.

*16. pants
Stāšanās spēkā*

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā *Vēstnesī*.
2. To piemēro no [2 gadi pēc tās pieņemšanas dienas].

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
[...]*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
[...]*

PIELIKUMU SARAKSTS

- I pielikums EK tipa apstiprinājums attiecībā uz transportlīdzekļa tipa trokšņa līmeni
1. papildinājums: Informācijas dokuments
 2. papildinājums: ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs
 3. papildinājums: Informācija par transportlīdzekli un testēšanu
- II pielikums Mehānisko transportlīdzekļu radītā trokšņa mērīšanas metodes un instrumenti
1. papildinājums: Attēli
- III pielikums Robežvērtības
- IV pielikums Trokšņa slāpēšanas sistēmas, kas satur šķiedrainus absorbējošus materiālus
1. papildinājums: Attēls — testa iekārta kondicionēšanai ar pulsāciju
- V pielikums Saspiesta gaisa radītais troksnis
1. papildinājums: Attēls — mikrofona novietojums saspiesta gaisa trokšņa mērījumiem
- VI pielikums Transportlīdzekļu ražošanas atbilstības pārbaudes
- VII pielikums Specifikācijas testa vietai
- VIII pielikums Mērījumu metode trokšņa emisijas papildu noteikumu atbilstības novērtēšanai
1. papildinājums: Paziņojums par atbilstību trokšņa emisijas papildu noteikumiem
- IX pielikums Pasākumi hibrīdelektrotransportlīdzekļu un elektrotransportlīdzekļu dzirdamības nodrošināšanai
- X pielikums Izplūdes sistēmu kā atsevišķu tehnisko vienību ES tipa apstiprinājums saistībā ar trokšņa līmeni (rezerves izplūdes sistēmas)
1. papildinājums: Informācijas dokuments
 2. papildinājums: ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs
 3. papildinājums: ES tipa apstiprinājuma zīmes paraugs

4. papildinājums: Testa iekārta

5. papildinājums: Mērīšanas punkti — pretspiediens

XI pielikums Izplūdes sistēmas kā atsevišķas tehniskas vienības ražojuma atbilstības pārbaudes

XII pielikums Atbilstības tabula

I pielikums

ES tipa apstiprinājums attiecībā uz transportlīdzekļa tipa trokšņa līmeni

1. PIETEIKUMS ES TIPA APSTIPRINĀJUMAM TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPAM
 - 1.1. Ievērojot Direktīvas 2007/46/EK 7. panta 1. un 2. punktu, pieteikumu ES tipa apstiprinājumam iesniedz transportlīdzekļa izgatavotājs.
 - 1.2. Informācijas dokumenta paraugs ir sniegts 1. papildinājumā.
 - 1.3. Transportlīdzekļa izgatavotājam jāiesniedz tehniskajam dienestam, kas atbild par testiem, tā transportlīdzekļa tipa paraugs, kuru piesaka tipa apstiprinājumam.
 - 1.4. Pēc tehniskā dienesta pieprasījuma jāiesniedz arī izplūdes sistēmas paraugs un tāda motora paraugs, kuram ir vismaz tāds pats darba tilpums un nominālā maksimālā jauda, kā tam, ar ko aprīkots transportlīdzeklis, kuru piesaka tipa apstiprinājumam.
2. MARĶĒJUMI
 - 2.1. Izplūdes un ieplūdes sistēmas detaļām, izņemot stiprinājumus un caurules, jābūt ar:
 - 2.1.1. sistēmu un to sastāvdaļu izgatavotāja preču zīmi vai tirdzniecības nosaukumu;
 - 2.1.2. izgatavotāja preču aprakstu.
 - 2.2. Šiem marķējumiem jābūt skaidri salasāmiem un neizdzēšamiem pat pēc sistēmas uzstādīšanas transportlīdzeklī.
3. ES TIPA APSTIPRINĀJUMA PIEŠĶIRŠANA TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPAM
 - 3.1. Ja attiecīgās prasības ir izpildītas, piešķir ES tipa apstiprinājumu saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 9. panta 3. punktu un vajadzības gadījumā 10. panta 4. punktu.
 - 3.2. ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs ir sniegts 2. papildinājumā.
 - 3.3. Apstiprinājuma numuru saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK VII pielikumu piešķir katram apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam. Tā pati dalībvalsts nepiešķir vienu un to pašu numuru citam transportlīdzekļa tipam.
4. TIPA APSTIPRINĀJUMU GROZĪJUMI

Ja tiek pārveidots transportlīdzekļa tips, kas apstiprināts saskaņā ar šo regulu, piemēro Direktīvas 2007/46/EK 13., 14., 15., 16. pantu un 17. panta 4. punkta

noteikumus.

5. RAŽOŠANAS ATBILSTĪBA

- 5.1. Lai nodrošinātu ražošanas atbilstību, veic pasākumus saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 12. pantā noteiktajām prasībām.
- 5.2. Īpaši noteikumi:
 - 5.2.1. Testi, kas noteikti šīs regulas VI pielikumā atbilst tiem, kas minēti Direktīvas 2007/46/EK X pielikuma 2.3.5. punktā.
 - 5.2.2. Direktīvas 2007/46/EK X pielikuma 3. punktā minētās apskates parasti veic reizi divos gados.

1. papildinājums

Informācijas dokuments Nr. ... saskaņā ar I pielikumu Direktīvai 2007/46/EK¹⁸ par ES tipa apstiprinājumu transportlīdzeklim attiecībā uz tā pieļaujamo trokšņa līmeni un izplūdes sistēmu

Turpmāk norādītā informācija attiecīgā gadījumā jāiesniedz trīs eksemplāros kopā ar satura rādītāju. Visi rasējumi ir jāiesniedz attiecīgā mērogā un pietiekami detalizēti uz A4 izmēra papīra vai A4 formāta mapē. Ja ir fotoattēli, tiem jābūt pietiekami detalizētiem.

Ja sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskajām vienībām ir elektroniskā vadība, jāsniedz informācija par to darbību.

0. Vispārīgi noteikumi

- 0.1. Marka (izgatavotāja tirdzniecības nosaukums):
- 0.2. Tips un vispārīgs(-i) komercapraksts(-i):
- 0.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja uz transportlīdzekļa ir marķējums (^b):
 - 0.3.1. Minētā marķējuma atrašanās vieta:
- 0.4. Transportlīdzekļa kategorija (^c):
- 0.5. Izgatavotāja nosaukums un adrese:
- 0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-es):

1. Transportlīdzekļa vispārējās uzbūves īpatnības

- 1.1. Transportlīdzekļa prototipa fotoattēli un/vai rasējumi:
- 1.3.3. Dzenošās asis (skaits, novietojums, savienojums):
- 1.6. Dzinēja novietojums un konfigurācija:

2. Masa un gabarīti (^e) (kg un mm) (attiecīgā gadījumā atsaucas uz rasējumu)

- 2.4. Transportlīdzekļa gabarīti (kopā)
 - 2.4.1. Šasijai bez virsbūves

¹⁸ Šā informācijas dokumenta numerācija un atsauces atbilst Direktīvas 2007/46/EK I pielikumam. Punkti, kas neattiecas uz šīs regulas mērķiem, ir izlaisti.

2.4.1.1. Garums (^j):

2.4.1.2. Platums (^k):

2.4.2. Šasijai ar virsbūvi

2.4.2.1. Garums (^j):

2.4.2.2. Platums (^k):

2.6. Transportlīdzekļa masa ar virsbūvi darba kārtībā vai šasijas masa ar kabīni, ja izgatavotājs to neapriko ar virsbūvi, (ar standarta aprīkojumu, ieskaitot dzesēšanas šķidrumu, eļļas, degvielu, instrumentus, rezerves riteni un vadītāju) (^o) (maksimālā un minimālā):

3. Motors (^q)

3.1. Izgatavotājs:

3.1.1. Izgatavotāja motora kods: (marķējums uz motora vai citi identifikācijas līdzekļi)

3.2. Iekšdedzes dzinējs

3.2.1.1. Darbības princips: dzirksteļaiždedze/kompresijaizdedze, četraktu/divtaktu¹⁹

3.2.1.2. Cilindru skaits un novietojums:

3.2.1.2.3. Aizdedzes secība:

3.2.1.3. Motora darba tilpums (^s): cm³

3.2.1.8. Maksimālā lietderīgā jauda (^t): kW ar min⁻¹ (izgatavotāja uzrādītā vērtība)

3.2.4. Degvielas padeve

3.2.4.1. Ar karburatoru: jā/nē²⁰

3.2.4.1.2. Tips(-i):

3.2.4.1.3. Piešķirtais numurs:

3.2.4.2. Ar degvielas iesmidzināšanu (tikai kompresijaizdedze): jā/nē²¹

¹⁹ Lieko svītrot.

²⁰ Lieko svītrot.

²¹ Lieko svītrot.

3.2.4.2.2. Darbības princips: tiešā iesmidzināšana/priekšskamera/virpuļkamera²²

3.2.4.2.4. Regulators

3.2.4.2.4.1. Tips:

3.2.4.2.4.2.1. Atslēgšanās punkts, ja slodze ir: min^{-1}

3.2.4.3. Ar degvielas iesmidzināšanu (tikai dzirksteļaiždedze): jā/nē²³

3.2.4.3.1. Darbības princips: ieplūdes kolektors (vienpunkta/daudzpunktu²⁴)/tiešā iesmidzināšana/cita (precizēt)²⁵

3.2.8. Ieplūdes sistēma

3.2.8.4.2. Gaisa filtrs, rasējumi, vai

3.2.8.4.2.1. Ražotājs(-i):

3.2.8.4.2.2. Tips(-i):

3.2.8.4.3. Ieplūdes klusinātājs, rasējumi, vai

3.2.8.4.3.1. Ražotājs(-i):

3.2.8.4.3.2. Tips(-i):

3.2.9. Izplūdes sistēma

3.2.9.2. Izplūdes sistēmas apraksts un/vai rasējums:

3.2.9.4. Izplūdes trokšņa slāpētājs(-i):

Priekšējās daļas, vidus un aizmugures trokšņa slāpētājam: uzbūve, tips, marķējums, vajadzības gadījumā āra troksnim: samazināšanas pasākumi motora nodalījumā un uz motora:

3.2.9.5. Izplūdes caurules atrašanās vieta:

3.2.9.6. Izplūdes trokšņa slāpētājs, kas satur šķiedrainus materiālus:

3.2.12.2.1. Katalītiskais neitralizators: jā/nē²⁶

²² Lieko svītrot.

²³ Lieko svītrot.

²⁴ Lieko svītrot.

²⁵ Lieko svītrot.

3.2.12.2.1.1. Katalītisko neitralizatoru un elementu skaits:

3.3. Elektromotors

3.3.1. Tips (tinumi, ierosas):

3.3.1.1. Maksimālā izejas jauda stundā: kW

3.3.1.2. Darbības spriegums: V

3.4. Citi motori vai to kombinācijas (dati par šādu motoru detaļām):

4. Transmisija (v)

4.2. Tips (mehāniskā, hidrauliskā, elektriskā u. c.):

4.6. Pārnesumskaitļi

Pārnesums	Iekšējās pārnesumkārbas pārnesumi (motora apgriezienu attiecība pret pārnesumkārbas dzenamās vārpstas apgriezieniem)	Beigu piedziņas pārnesums(-i) (pārnesumkārbas dzenamās vārpstas apgriezienu attiecība pret piedziņas riteņu apgriezieniem)	Kopējais pārnesumu skaitlis
Maksimums CVT^{27}			
1			
2			
3			
...			
Maksimums CVT^{28}			
Atpakaļgaita			

4.7. Maksimālais transportlīdzekļa ātrums (un pārnesums, ar kuru to var sasniegt) (km/h) (^w):

²⁶ Lieko svītrot.

²⁷ Bezpakāpju variatoru transmisija.

²⁸ Bezpakāpju variatoru transmisija.

6. Balstiekārta

6.6. Riepas un riteņi

6.6.2. Rites virsmas lielākais un mazākais rādiuss

6.6.2.1. 1. ass:

6.6.2.2. 2. ass:

6.6.2.3. 3. ass:

6.6.2.4. 4. ass:

utt.

9. Virsbūve (neattiecas uz M₁ kategorijas transportlīdzekļiem)

9.1. Virsbūves tips:

9.2. Izmantotie materiāli un izgatavošanas paņēmiens

12. Pārējie

12.5. Dati par visām ierīcēm bez motora, kas paredzētas trokšņa samazināšanai (ja uz tām neattiecas citi punkti):

Papildu informācija attiecībā uz visurgājējiem

1.3. Asu un riteņu skaits:

2.4.1. Šasijai bez virsbūves

2.4.1.4.1. Priekšējās pārkāres leņķis (^{na}): .. grādi

2.4.1.5.1. Pakaļējās pārkāres leņķis (^{nb}): .. grādi

2.4.1.6. Klīrens (kā noteikts Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 4.5. punktā)

2.4.1.6.1. Starp asīm:

2.4.1.6.2. Zem priekšējās(-ām) ass(-īm):

2.4.1.6.3. Zem aizmugurējās(-ām) ass(-īm):

2.4.1.7. Uzbrauktuves leņķis (^{nc}): .. grādi

2.4.2. Šasijai ar virsbūvi

2.4.2.4.1. Priekšējās pārkares leņķis (^{na}): .. grādi

2.4.2.5.1. Pakaļējās pārkares leņķis (^{nb}): .. grādi

2.4.2.6. Klīrenss (kā noteikts Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 4.5. punktā)

2.4.2.6.1. Starp asīm:

2.4.2.6.2. Zem priekšējās(-ām) ass(-īm):

2.4.2.6.3. Zem aizmugurējās(-ām) ass(-īm):

2.4.2.7. Uzbrauktuves leņķis (^{nc}): .. grādi

2.15. Spēja uzsākt kustību pret kalnu (tikai transportlīdzeklis): .. %

4.9. Diferenciāla bloķētājmehānisms: jā/nē/pēc izvēles²⁹

Datums,

mape

²⁹ Lieko svītrot.

2. papildinājums

ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs

(Maksimālais izmērs: A4 (210 × 297 mm))

Iestādes zīmogs

Paziņojums par:

- tipa apstiprinājumu³⁰
- tipa apstiprinājuma paplašinājumu uz citu tipu³¹
- tipa apstiprinājuma atteikumu³²
- tipa apstiprinājuma anulēšanu³³

transportlīdzekļa/sastāvdaļas/atsevišķas tehniskās vienības tipam³⁴, ņemot vērā Direktīvu ../../ES, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu ../../ES.

Tipa apstiprinājuma numurs:

Paplašinājuma pamatojums:

I IEDAĻA

- 0.1. Marka (izgatavotāja tirdzniecības nosaukums):
- 0.2. Tips un vispārīgs(-i) komercpraks(-i):
- 0.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja marķējums atrodas uz transportlīdzekļa/sastāvdaļas/atsevišķas tehniskās vienības³⁵³⁶
- 0.3.1. Minētā marķējuma atrašanās vieta:

³⁰ Lieko svītrot.

³¹ Lieko svītrot.

³² Lieko svītrot.

³³ Lieko svītrot.

³⁴ Lieko svītrot.

³⁵ Lieko svītrot.

³⁶ Ja tipa identifikācijas līdzekļi satur rakstu zīmes, kas nav transportlīdzekļa, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tipu aprakstos, kuri iekļauti šajā tipa apstiprinājuma sertifikātā, tad šādas rakstu zīmes dokumentā attēlo ar simbolu: “?” (piemēram, ABC??123??).

- 0.4. Transportlīdzekļa kategorija³⁷:
- 0.5. Izgatavotāja nosaukums un adrese:
- 0.7. Sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskajām vienībām — ES apstiprinājuma zīmes stiprinājuma vieta un paņēmiens:
- 0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-es)

II IEDAĻA

- 1. Papildu informācija (vajadzības gadījumā): skatīt 3. papildinājumu.
- 2. Par testiem atbildīgais tehniskais dienests:
- 3. Diena, kad izdots testu protokols:
- 4. Testu protokola numurs:
- 5. Piezīmes (ja ir): skatīt 3. papildinājumu.
- 6. Vieta:
- 7. Datums:
- 8. Paraksts:
- 9. Apstiprinātājai iestādei iesniegtās informācijas paketes, ko var saņemt pēc pieprasījuma, satura rādītājs ir pievienots.

³⁷ Kā noteikts Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļā.

3. papildinājums

Informācija par transportlīdzekli un testēšanu³⁸

1.	Transportlīdzekļa tirdzniecības nosaukums vai preču zīme
2.	Transportlīdzekļa tips
2.1.	Maksimālā masa, ieskaitot puspiekabi (vajadzības gadījumā)
3.	Izgatavotāja nosaukums un adrese
4.	Izgatavotāja pārstāvja nosaukums un adrese (tikai attiecīgā gadījumā)
5.	Motors
5.1.	Izgatavotājs
5.2.	Tips
5.3.	Modelis
5.4.	Nominālā maksimālā jauda (ECE): kW ar apgr./min ⁻¹
5.5.	Motora veids: piemēram, dzirksteļaiždedzes motors, dīzeļmotors utt. ^{1/}
5.6.	Cikli: divtaktu vai četraktu (vajadzības gadījumā)
5.7.	Cilindra tilpums (vajadzības gadījumā)
6.	Transmisija: neautomātiskā pārnesumkārbā/automātiskā pārnesumkārbā ^{2/}
6.1.	Pārnesumu skaits
7.	Iekārtas
7.1.	Izplūdes trokšņa slāpētājs
7.1.1.	Izgatavotājs vai pilnvarotais pārstāvis (ja tāds ir)

³⁸ I pielikuma 1. papildinājumā sniegtā informācija nav jāatkārto.

7.1.2.	Modelis
7.1.3.	Tips: atbilst rasējumam Nr.
7.2.	Ieplūdes trokšņa slāpētājs
7.2.1.	Izgatavotājs vai pilnvarotais pārstāvis (ja tāds ir)
7.2.2.	Modelis:
7.2.3.	Tips: atbilst rasējumam Nr.
7.3.	Izolēšanas elementi
7.3.1.	Trokšņa izolēšanas elementi, kā noteicis transportlīdzekļa izgatavotājs
7.3.2.	Izgatavotājs vai pilnvarotais pārstāvis (ja tāds ir)
7.4.	Riepas
7.4.1.	Riepu izmērs(-i) (pa asīm):
8.	Mērījumi:
8.1.	Transportlīdzekļa garums (l_{veh}): mm
8.2.	Akseleratora piespiešanas punkts: m pirms AA' līnijas
8.2.1.	Motora apgriezienu skaits pārnēsumā i līnijā AA' / PP' 1/ apgr./min ⁻¹
	BB' apgr./min ⁻¹
8.2.2.	Motora apgriezienu skaits pārnēsumā (i+1) līnijā AA' / PP' 1/ apgr./min ⁻¹
	BB' apgr./min ⁻¹
8.3.	Riepas(-u) tipa apstiprinājuma numurs:
	ja nav pieejams, norāda šādu informāciju:
8.3.1.	Riepu izgatavotājs
8.3.2.	Riepu tipa (pa asīm) komerciāls(-i) apraksts(-i) (piemēram, tirdzniecības nosaukums, ātruma indekss, slodzes

	indekss):.....
8.3.3.	Riepu izmērs (pa asīm):.....
8.3.4.	Tipa apstiprinājuma numurs (ja ir):.....
8.4.	Braucoša transportlīdzekļa trokšņa līmenis:
	Testa rezultāts (I_{urban}):..... dB(A)
	Testa rezultāts (I_{wot}):..... dB(A)
	Testa rezultāts (I_{cruise}):..... dB(A)
	k_p — koeficients:
8.5.	Stāvoša transportlīdzekļa trokšņa līmenis:
	Mikrofona atrašanās vieta un virziens (saskaņā ar II pielikuma 1. papildinājuma 2. attēlu)
	Stacionārā testa rezultāts:... dB(A)
8.6.	Saspiesta gaisa trokšņa līmenis:
	Testa rezultāti
	-darba bremzes: dB(A)
	-stāvbremzes: dB(A)
	-spiediena regulētāja aktivizēšanas brīdī: dB(A)
9.	Transportlīdzeklis nodots apstiprināšanai:
10.	Tehniskais dienests, kas atbildīgs par tipa apstiprinājuma testiem:
11.	Minētā dienesta sagatavotā testa protokola datums:
12.	Minētā dienesta izsniegtā ziņojuma numurs:
13.	Atbilstības zīmes atrašanās vieta uz transportlīdzekļa:
14.	Vieta

15.	Datums
16.	Paraksts
17.	Šim dokumentam ir pievienoti šādi dokumenti ar iepriekšminēto apstiprinājuma numuru:

	motora un trokšņa samazināšanas sistēmas rasējumi un/vai fotogrāfijas, diagrammas un plāni;
	sarakstu, kurā pienācīgi identificējot norādītas detaļas, kas veido trokšņa samazināšanas sistēmu.
18.	Apstiprinājuma paplašināšanas pamatojums
19.	Piezīmes

^{1/} Jānorāda, ja tiek izmantots nestandarta dzinējs.

^{2/} Nevajadzīgo svītrot.

II pielikums

Mehānisko transportlīdzekļu radītā trokšņa mērīšanas metodes un instrumenti

1. MĒRĪŠANAS METODES

- 1.1. Troksni, ko rada apstiprināšanai pieteiktais transportlīdzekļa tips, mēra pēc divām metodēm, kuras aprakstītas šo noteikumu pielikumā, transportlīdzeklim esot kustībā un transportlīdzeklim stāvēt⁴³. Ja transportlīdzekļa iekšdedzes dzinējs nedarbojas, transportlīdzeklim stāvēt, radīto troksni mēra tikai kustībā.

Atbilstīgi V pielikuma specifikācijām, transportlīdzekļiem, kam maksimālā atļautā masa pārsniedz 2800 kg, veic saspiesta gaisa trokšņa papildu mērījumu, transportlīdzeklim stāvēt, ja atbilstošā bremžu iekārta ir transportlīdzekļa daļa.

- 1.2. Abus lielumus, kas izmērīti atbilstīgi 1.1. punktā minētajiem testiem, ieraksta testa protokolā un veidlapā atbilstīgi paraugam, kas ietverts šo noteikumu I pielikuma 3. papildinājumā.

2. MĒRINSTRUMENTI

2.1. Akustiskie mērījumi

Iekārtas trokšņa līmeņa mērīšanai jābūt skaņas līmeņa precīzijas mērītājam vai ekvivalentai mērīšanas sistēmai, kas atbilst prasībām 1. klases instrumentiem (kopā ar rekomendēto aizsargstiklu, ja tas tiek izmantots). Šīs prasības ir aprakstītas Starptautiskās elektrotehnikas komisijas (IEC) publikācijas "IEC 61672-1:2002: Elektroakustika. Skaņas līmeņa mērītāji. 1. daļa: Specifikācijas" otrajā izdevumā.

Mērījumus veic, izmantojot akustiskā mērinstrumenta "ātro" atbildi un "A" svēruma līkni, kas arī aprakstīta "IEC 61672-1:2002". Gadījumā, ja izmanto sistēmu, kas paredz periodiski pārraudzīt A svērto skaņas spiediena līmeni, intervālam starp nolasījumiem nevajadzētu pārsniegt 30 ms (milisekundes).

Veic instrumentu apkopi, un tos kalibrē saskaņā ar instrumentu izgatavotāja norādījumiem.

⁴³ Testu veic stāvošam transportlīdzeklim, lai nodrošinātu ar atskaites lielumiem uzņēmumus, kas izmanto šo metodi, lai pārbaudītu izmantojamos transportlīdzekļus.

2.2. Atbilstība prasībām

Akustisko mērinstrumentu atbilstību prasībām pārbauda pēc spēkā esoša atbilstības sertifikāta. Šos sertifikātus uzskata par spēkā esošiem, ja skaņas kalibrācijas ierīces sertifikācija par atbilstību standartiem ir veikta iepriekšējo 12 mēnešu laikā un instrumentu sistēmas sertifikācija par atbilstību standartiem ir veikta iepriekšējo 24 mēnešu laikā. Visus atbilstības testus veic laboratorija, kurai ir atļauja veikt kalibrēšanu saskaņā ar atbilstīgiem standartiem.

2.3. Visas akustisko mērījumu sistēmas kalibrēšana mērījumu virknes veikšanai

Sākot un beidzot katru mērījumu virkni, visu akustisko mērījumu sistēmu pārbauda ar skaņas kalibratoru, kas atbilst prasībām, ko piemēro vismaz 1. precīzijas klases skaņas kalibratoriem saskaņā ar IEC 60942: 2003. Neveicot papildu pielāgojumus, starpībai starp nolasījumiem, ir mazāka par vai vienāda ar 0,5 dB. Ja šī vērtība ir pārsniegta, mērījumu rezultātus, kas iegūti pēc iepriekšējās apmierinošās pārbaudes, uzskata par nederīgiem.

2.4. Instrumenti ātruma mērīšanai

Motora apgriezienu skaitu mēra ar instrumentiem, kuru precizitāte ir $\pm 2\%$ vai augstāka pie motora apgriezieniem, kas nepieciešami, lai mērījumi tiktu veikti.

Transportlīdzekļa ātrumu uz ceļa mēra ar instrumentiem, kuru precizitāte ir vismaz $\pm 0,5$ km/h, izmantojot nepārtrauktas mērīšanas ierīces.

Ja testēšanā izmanto atsevišķus ātruma mērījumus, instrumentiem jāatbilst specifikācijas robežām (vismaz $\pm 0,2$ km/h).

2.5. Meteoroloģiskie instrumenti

Meteoroloģiskajos instrumentos, ko izmanto, lai pārraudzītu apkārtējās vides apstākļus testa veikšanas laikā, iekļauj šādas ierīces, kuras atbilst vismaz šādiem precizitātes kritērijiem:

- temperatūras mērīšanas ierīce, $\pm 1^\circ$ C,
- vēja ātruma mērīšanas ierīce, $\pm 1,0$ m/s,
- barometriskā spiediena mērīšanas ierīce, ± 5 hPa,
- relatīvā mitruma mērīšanas ierīce, $\pm 5\%$.

3. MĒRĪŠANAS NOSACĪJUMI

3.1. Testa vietas ^{1/} un apkārtnes nosacījumi

Testa vieta ir ļoti līdzena. Testa trases virsma ir sausa. Testa vieta ir tāda, ka, ja uz tās virsmas centrālā punkta (mikrofona līnijas PP³⁹ un transportlīdzekļa plaknes centra līnijas CC⁴⁰ krustpunktā) novieto nelielu dažādvirziena trokšņa avotu, novirzes no puslodes akustiskās maksimālās novirzes nepārsniedz ± 1 dB.

Šo nosacījumu uzskata par apmierinātu, ja ir nodrošināta atbilstība šādām prasībām:

- a) 50 m rādiusā no trases centra laukums ir brīvs no tādiem lieliem skaņu atstarojošiem objektiem kā žogi, klintis, tilti vai ēkas;
- b) testa trase un vietas virsma ir sausa un brīva no tādiem absorbējošiem materiāliem kā smalks sniegs vai irdenas smiltis;
- c) mikrofonta tuvumā nav šķēršļu, kas varētu ietekmēt akustisko lauku, un neviena persona neatrodas starp mikrofonu un trokšņa avotu. Mērītāja novērotājs ir novietojies tā, lai neietekmētu mērītāja nolasīšanu.

Mērījumus neveic sliktos laika apstākļos. Jānodrošina, ka rezultātus neietekmē vēja brāzmas.

Meteoroloģiskos instrumentus novieto blakus testa zonai $1,2 \text{ m} \pm 0,02 \text{ m}$ augstumā. Mērījumus izdara, kad gaisa temperatūra ir no $+ 5^\circ \text{ C}$ līdz $+ 40^\circ \text{ C}$.

Testus neveic tad, ja trokšņa mērīšanas intervālā vēja ātrums, tai skaitā brāzmas, mikrofonta augstumā pārsniedz 5 m/s .

Trokšņa mērīšanas intervālā pieraksta lielumus, kas atspoguļo temperatūru, vēja ātrumu un virzienu, relatīvo mitrumu un barometrisko spiedienu.

Veicot nolasījumus, neņem vērā tādus maksimālos trokšņa impulsus, kas šķietami nav saistīti ar vispārējā trokšņa līmeņa pazīmēm transportlīdzekļa līmenī.

Fona troksni mēra 10 sekundes ilgi tūlīt pirms un pēc transportlīdzekļa testu virknes. Mērījumus izdara ar tiem pašiem mikrofoniem, un mikrofonu ir novietoti tāpat kā testa laikā. Ziņo par A svērtu novērtēto maksimālo skaņas spiediena līmeni.

Fona troksnis (tai skaitā vēja radītais troksnis) ir vismaz 10 dB zemāks par

³⁹ Kā minēts šīs regulas II pielikuma 1. papildinājuma 1. attēlā.

⁴⁰ Kā minēts šīs regulas II pielikuma 1. papildinājuma 1. attēlā.

transportlīdzekļa testa laikā radīto A svērto maksimālo skaņas spiediena līmeni. Ja atšķirība starp fona troksni un izmērīto troksni ir starp 10 un 15 dB(A), tad, lai aprēķinātu testu rezultātus, atbilstīgais labojums jāatņem no trokšņa līmeņa mērītāja datiem, kā parādīts šajā tabulā:

1/

Saskaņā ar šīs regulas VII pielikumu.

Atšķirība starp fona troksni un mērāmo troksni dB(A)	10	11	12	13	14	15
Labojums dB(A)	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,0

3.2. Transportlīdzeklis

3.2.1. Testējamo transportlīdzekļi izvēlas tā, lai visi tā paša tipa transportlīdzekļi, kas tiek laisti tirgū, atbilstu šīs regulas prasībām. Mērījumus veic bez piekabēm, izņemot gadījumu, ja transportlīdzekļi nav atdalāmi. Mērījumus veic transportlīdzekļiem pie testa masas m_t , kas noteikta saskaņā ar šo tabulu:

Transportlīdzekļa kategorija	Transportlīdzekļa testa masa (m_t)
M_1	$m_t = m_{ro}$
N_1	$m_t = m_{ro}$

<p style="text-align: center;">N_2, N_3</p>	<p>$m_t = 50 \text{ kg uz kW nominālās dzinēja jaudas}$</p> <p>Papildu kravu, lai sasniegtu transportlīdzekļa testa masu, novieto virs velkošās(-ām) pakalējās(-ām) ass(-īm). Papildu krava ir ierobežota līdz 75 % no maksimālās masas, kas atļauta uz aizmugurējās ass. Testa masa jāsniedz ar $\pm 5 \%$ pielaidi.</p> <p>Ja papildu kravas gravitātes centru nevar iecentrēt ar aizmugurējās ass centru, transportlīdzekļa testa masa nepārsniedz uz priekšējās ass un aizmugurējās ass pieļaujamās kravas summu nepārslogotā stāvoklī, pieskaitot papildu kravu.</p> <p>Testa masai transportlīdzekļiem ar vairāk nekā divām asīm ir tāda pati kā divasu transportlīdzeklim.</p>
<p style="text-align: center;">M_2, M_3</p>	<p>$m_t = m_{ro}$ — apkalpes locekļa masa (ja vajadzīgs)</p>

- 3.2.2. Riepu rites trokšņa emisijas nosaka Regula (EK) Nr. 661/2009 par mehānisko transportlīdzekļu vispārējo drošību. Riepas, ko izmanto testam, atbilst transportlīdzeklim, tās izvēlas transportlīdzekļa izgatavotājs un norāda šīs regulas I pielikuma 3. papildinājumā. Tās atbilst vienam no to riepu izmēriem, kuras transportlīdzeklim paredzētas kā oriģinālais aprīkojums. Riepas ir vai būs pieejamas tirgū kopā ar transportlīdzekli.²⁷ Riepas ir piesūknētas līdz transportlīdzekļa izgatavotāja ieteiktajam spiedienam transportlīdzekļa testa masai. Riepām ir vismaz atļautais vītnes dziļums.
- 3.2.3. Pirms tiek veikti mērījumi, panāk, ka transportlīdzekļa motors darbojas normālos darba apstākļus.
- 3.2.4. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar vairāk nekā divu riteņu piedziņu, to testē, izmantojot piedziņu, kas paredzēta braukšanai pa normāliem ceļiem.
- 3.2.5. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar vienu vai vairākiem ventilatoriem ar automātisku iedarbināšanas mehānismu, izdarot mērījumus, šo sistēmu nedrīkst kavēt.
- 3.2.6. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar izplūdes sistēmu, kas satur šķiedrainus materiālus, izplūdes sistēma pirms testa veikšanas kondicionējama saskaņā ar IV pielikumu.

2/

Tā kā kopējo troksni lielā mērā rada arī riepas, ņemti vērā spēkā esošie normatīvie noteikumi par riepu/ceļa radītajām trokšņa emisijām. Saskaņā ar ANO/EEK Noteikumiem Nr. 117 pēc izgatavotāja pieprasījuma vilces riepas, sniega riepas un speciālās riepas neizmanto tipa apstiprināšanas un ražošanas atbilstības mērījumos (OV L 231, 29.8.2008., 19. lpp.).

4. TESTA METODES

4.1. Trokšņa mērīšana, transportlīdzekļiem esot kustībā

4.1.1. Vispārīgi testu nosacījumi

Uz mērījumu trases atzīmē divas līnijas AA' un BB', kas ir paralēlas līnijai PP' un atrodas attiecīgi 10 metrus pirms un pēc PP' līnijas.

Katrā transportlīdzekļa pusē un ar katru pārneseņu veic vismaz četrus mērījumus. Regulējot mērierīci, var veikt iepriekšējus mērījumus, tomēr tos neņem vērā.

Mikrofonu novieto $7,5 \text{ m} \pm 0,05 \text{ m}$ attālumā no atskaites līnijas CC' uz trases un $1,2 \text{ m} \pm 0,02 \text{ m}$ virs zemes.

Atskaites asis brīva lauka apstākļos (sk. IEC 61672-1:2002) ir horizontālas un vērstas perpendikulāri virzienā uz transportlīdzekļa braukšanas trajektorijas līniju CC'.

4.1.2. Īpaši testa nosacījumi transportlīdzekļiem

4.1.2.1. $M_1, M_2 \leq 3500 \text{ kg}$, N_1 kategorijas transportlīdzekļi

Transportlīdzekļa centra līnijas trajektorijai visa testa laikā kopš tuvošanās AA' līnijai līdz tam, kamēr transportlīdzekļa aizmugure šķērso BB' līniju, jāatrodas cik vien iespējams tuvu CC' līnijai. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar vairāk nekā divu riteņu piedziņu, to testē, izmantojot piedziņu, kas paredzēta braukšanai pa normāliem ceļiem.

Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar papildu manuālo pārneseņkārību vai ar vairāku pārneseņu asi, jāizmanto stāvoklis, ko lieto normālai braukšanai pilsētā. Visos gadījumos neņem vērā pārneseņus lēnai kustībai, transportlīdzekļa novietošanai vai bremzēšanai.

Transportlīdzekļa testa masa ir masa saskaņā ar 3.2.1. punkta tabulu.

Testa ātrums v_{test} ir $50 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$. Testa ātrums jāsasniedz tad, kad atskaites punkts ir uz PP' līnijas.

4.1.2.1.1. Jaudas attiecība pret masu (PMR)

PMR definē šādi:

$$PMR = (P_n / m_t) \times 1000 \text{ [kW/1000 kg]}$$

Jaudas attiecību pret masu (*PMR*) izmanto paātrinājuma aprēķināšanai.

4.1.2.1.2. Paātrinājuma aprēķināšana

Paātrinājuma aprēķinus veic tikai M_1 , N_1 un $M_2 \leq 3500$ kg kategorijai.

Visus paātrinājumus aprēķina, izmantojot dažādus transportlīdzekļa ātrumus testa trasē^{3/}. Minētās formulas izmanto, lai aprēķinātu $a_{wot\ i}$, $a_{wot\ i+1}$ un $a_{wot\ test}$. Ātrumu vai nu uz AA', vai PP' līnijas definē kā transportlīdzekļa ātrumu tad, kad atskaites punkts šķērso AA' ($v_{AA'}$) vai PP' ($v_{PP'}$) līniju. Ātrumu uz BB' līnijas definē, kad transportlīdzekļa aizmugure šķērso BB' ($v_{BB'}$) līniju. Paātrinājuma noteikšanai izmantoto metodi norāda testa protokolā.

Atbilstīgi transportlīdzekļa atskaites punkta definīcijai turpmāk minētajā formulā transportlīdzekļa garumam (l_{veh}) ir citas vērtības. Ja atskaites punkts atrodas transportlīdzekļa priekšā, tad $l = l_{veh}$, vidū: $l = \frac{1}{2} l_{veh}$ un aizmugurē: $l = 0$.

3/

Skatīt VII pielikuma 1. attēlu.

4.1.2.1.2.1

Aprēķināšanas procedūra transportlīdzekļiem ar manuālo pānesumkārbu, automatizēto pānesumkārbu, adaptīvo pānesumkārbu un pānesumkārbām ar maināmu pānesumskaitli (CVT^{41}), kas testēti ar bloķētu pānesumskaitli, ir šāda:

$$a_{wot\ test} = ((v_{BB'}/3,6)^2 - (v_{AA'}/3,6)^2) / (2*(20+1))$$

$a_{wot\ test}$ vērtība, kas ir pānesumskaitļa izvēles pamatā, ir vidējā četrus $a_{wot\ test, i}$ vērtība katrā spēkā esošu mērījumu posmā.

Var izmantot sākotnēju paātrinājumu. Akseleratora piespiešanas punkts pirms AA' līnijas norāda transportlīdzeklī un testa datus (skatīt I pielikuma 3. papildinājumu).

4.1.2.1.2.2.

Aprēķināšanas procedūra transportlīdzekļiem ar automatizēto pānesumkārbu, adaptīvo pānesumkārbu un bezpakāpju variatoru transmisijām (CVT), kas testēti ar nebloķētiem pānesumskaitļiem.

$a_{wot\ test}$, ko izmanto, lai noteiktu pānesumskaitļa izvēli, jābūt vidējam lielumam no četriem $a_{wot\ test, i}$ katrā spēkā esošu mērījumu posmā.

⁴¹

Bezpakāpju variatoru transmisija.

Ja ierīces vai līdzekļus, kas aprakstīti 4.1.2.1.4.2. punktā, var izmantot, lai kontrolētu pārnēsāšanas darbību ar mērķi nodrošināt atbilstību testa prasībām, aprēķina $a_{wot\ test}$, izmantojot vienādojumu:

$$a_{wot\ test} = ((v_{BB}/3,6)^2 - (v_{AA}/3,6)^2) / (2*(20+1))$$

Var izmantot sākotnēju paātrinājumu.

Ja netiek izmantotas nekādas ierīces vai līdzekļi, kas aprakstīti 4.1.2.1.4.2. punktā, aprēķina $a_{wot\ test}$, izmantojot vienādojumu:

$$a_{wot\ test\ PP-BB} = ((v_{BB}/3,6)^2 - (v_{PP}/3,6)^2) / (2*(10+1))$$

Sākotnējo paātrinājumu neizmanto.

Akselerators jāspiež tad, kad transportlīdzekļa atskaites punkts šķērso AA' līniju.

4.1.2.1.2.3

Mērķa paātrinājums

Mērķa paātrinājums a_{urban} ir tipisks paātrinājums pilsētas satiksmē, un to iegūst no statistikas pētījumiem. Tā ir funkcija, kas ir atkarīga no transportlīdzekļa *PMR*.

Mērķa paātrinājumu a_{urban} definē ar:

$$a_{urban} = 0,63 * \log_{10}(PMR) - 0,09$$

4.1.2.1.2.4.

Atskaites paātrinājums

Atskaites paātrinājums $a_{wot\ ref}$ ir nepieciešamais paātrinājums paātrinājuma testa laikā testa trasē. Tā ir funkcija, kas ir atkarīga no transportlīdzekļa jaudas attiecības pret masu. Šī funkcija katrai transportlīdzekļu kategorijai ir atšķirīga.

Atskaites paātrinājumu $a_{wot\ ref}$ definē ar:

$$a_{wot\ ref} = 1,59 * \log_{10}(PMR) - 1,41, \quad \text{ja } PMR \geq 25$$

$$a_{wot\ ref} = a_{urban} = 0,63 * \log_{10}(PMR) - 0,09, \quad \text{ja } PMR < 25$$

4.1.2.1.3.

Daļējas jaudas koeficients k_p

Daļējas jaudas koeficientu k_p (skatīt 4.1.3.1. punktu) izmanto M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu paātrinājuma testa rezultātu un pastāvīgā ātruma testa rezultātu svērtajai kombinācijai.

Citos gadījumos, izņemot atsevišķu pārnēsāšanu testēšanu, nevar izmantot $a_{wot\ ref}$ a

$a_{wot\ test}$ vietā (skatīt 3.1.3.1. punktu).

4.1.2.1.4. Pārnesumskaitļa izvēle

Pārnesumskaitļu izvēle testiem ir atkarīga no to īpašā paātrināšanas potenciāla a_{wot} pie pilnas jaudas, salīdzinājumā ar atskaites paātrinājumu $a_{wot\ ref}$, kas nepieciešams pilnas jaudas paātrinājuma testam.

Dažiem transportlīdzekļiem var būt dažādas transmisijas programmas vai veidi (piemēram, sporta, ziemas, pielāgojamie). Ja transportlīdzeklim ir dažādu veidu piekļuve paātrinājumiem, kurus var izmantot, transportlīdzekļa izgatavotājs pierāda, kamēr tehniskais dienests ir apmierināts, ka transportlīdzeklis ir testēts tādā veidā, kā tas sasniedz paātrinājumu, esot vistuvāk $a_{wot\ ref}$.

4.1.2.1.4.1. Transportlīdzekļi ar manuālajām pārnesumkārbām, automatizētajām pārnesumkārbām, adaptīvajām pārnesumkārbām vai *CVT*, kas testēti ar bloķētu pārnesumskaitli

Pārnesumskaitļu izvēlei iespējami šādi nosacījumi:

- a) ja viens konkrēts pārnesumskaitlis rada paātrinājumu ar pielaidi $\pm 5\%$ apmērā no atskaites paātrinājuma $a_{wot\ ref}$, nepārsniedzot $3,0\ m/s^2$, testēt ar šo pārnesumskaitli;
- b) ja neviens no pārnesumskaitļiem nerada vajadzīgo paātrinājumu, tad izvēlas pārnesumskaitli i ar paātrinājumu, kas lielāks par atskaites pārnesumu, un pārnesumskaitli $i + 1$ ar paātrinājumu, kas mazāks par atskaites pārnesumu. Ja paātrinājuma lielums pārnesumskaitlī i nepārsniedz $3,0\ m/s^2$, testam izmanto abus pārnesumskaitļus. Svērto proporciju salīdzinājumā ar atskaites paātrinājumu $a_{wot\ ref}$ aprēķina šādi:

$$k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)});$$

- c) ja pārnesumskaitļa paātrinājums i pārsniedz $3,0\ m/s^2$, izmanto pirmo pārnesumskaitli, kas rada paātrinājumu, kurš mazāks par $3,0\ m/s^2$, ja vien pārnesumskaitlis $i + 1$ nodrošina paātrinājumu, kas mazāks par a_{urban} . Šajā gadījumā jāizmanto divi pārnesumi, i un $i + 1$, ietverot pārnesumu i ar paātrinājumu, kas pārsniedz $3,0\ m/s^2$. Citos gadījumos neizmanto nekādus citus pārnesumus. Testa laikā panākto paātrinājumu $a_{wot\ test}$ izmanto, lai $a_{wot\ ref}$ vietā aprēķinātu daļējas jaudas koeficientu k_p ;
- d) ja transportlīdzeklim ir pārnesumkārbā, kurā ir tikai viena pārnesumskaitļa izvēle, paātrinājuma testu veic, izvēloties šo transportlīdzekļa pārnesumu. Iegūto paātrinājumu tad izmanto, lai $a_{wot\ ref}$ vietā aprēķinātu daļējas jaudas koeficientu k_p ;

e) ja noteiktais motora apgriezienu skaits pārnesumā tiek pārsniegts, pirms transportlīdzeklis šķērso BB' līniju, jāizmanto nākošais augstākais pārnesums.

4.1.2.1.4.2. Transportlīdzekļi ar automatizēto pārnesumkārbu, adaptīvajām pārnesumkārbām un *CVT*, kas testēti ar nebloķētu pārnesumskaitli

Jāizmanto pārnesumskaitļa selektora pozīcija pilnībā automātiskai darbībai.

Paātrinājuma lielumu a_{wot} testam aprēķina tā, kā norādīts 4.1.2.1.2.2. punktā.

Tad tests var ietvert pārnesuma maiņu uz zemāku amplitūdu un lielāku paātrinājumu. Pārnesuma maiņa uz augstāku amplitūdu un zemāku paātrinājumu nav atļauta. Jāizvairās no pārnesuma pārslēgšanās uz tādu pārnesumskaitli, kuru neizmanto braukšanai pilsētā.

Tāpēc ir atļauts izveidot un izmantot elektroniskas vai mehāniskas ierīces, ieskaitot alternatīvas pārnesumskaitļa izvēles stāvokļus, lai novērstu pārnesumskaitļa pārslēgšanos uz pārnesumu, ko parasti neizmanto īpašos testa apstākļos, braucot pilsētā.

Sasniegtajam testa paātrinājumam a_{wot} test jābūt lielākam par vai vienādam ar a_{urban} .

Ja iespējams, izgatavotājam jāveic viss iespējamais, lai izvairītos no testa paātrinājuma vērtības $a_{wot test}$, kas lielāka par $2,0 \text{ m/s}^2$.

Sasniegto paātrinājumu $a_{wot test}$ tad izmanto, lai $a_{wot ref}$ vietā aprēķinātu daļējas jaudas koeficientu k_p (skatīt 4.1.2.1.3. punktu).

4.1.2.1.5. Paātrinājuma tests

Izgatavotājs nosaka atskaites punktu AA' līnijas priekšā, kur akselerators jāpiespiež līdz galam. Akseleratoram jābūt pilnībā piespiestam (cik ātri vien iespējams), kad transportlīdzekļa atskaites punkts sasniedz noteikto punktu. Akselerators jātur šajā piespiestajā stāvoklī, līdz transportlīdzekļa aizmugure sasniedz BB' līniju. Akseleratora vadības ierīce atlaižama cik iespējams ātri. Akseleratora pilnīgas piespiešanas punkts jānorāda transportlīdzeklī un testa datos saskaņā ar II pielikuma 3. papildinājumu. Tehniskajam dienestam jābūt iespējai veikt iepriekšēju testu.

Šarnīrveida transportlīdzekļa gadījumā, kas sastāv no divām neatdalām vienībām, ko uzskata par vienu transportlīdzekli, nosakot, kad tiek šķērsota BB' līnija, puspiekabi neņem vērā.

4.1.2.1.6. Konstantā ātruma tests

Konstantā ātruma testu veic ar to pašu pārnesumu(-iem), kas paredzēts(-i) paātrinājuma testam un pie konstanta ātruma 50 km/h ar pielaidi ± 1 km/h starp līniju AA' un līniju BB'. Konstantā ātruma testa laikā paātrinājuma kontroli noregulē tā, lai, kā norādīts, starp līniju AA' un līniju BB' uzturētu konstantu ātrumu. Ja pārnesumskaitli nobloķē paātrinājuma testa veikšanai, to pašu pārnesumskaitli nobloķē konstantā ātruma testa veikšanai.

Konstantā ātruma tests nav jāveic transportlīdzekļiem ar $PMR < 25$.

4.1.2.2. Transportlīdzekļi, kas attiecas uz kategoriju $M_2 > 3500$ kg, M_3 , N_2 , N_3

Transportlīdzekļa centra līnijas trajektorijai visa testa laikā kopš tuvošanās AA' līnijai līdz tam, kamēr transportlīdzekļa aizmugure šķērso BB' līniju, jāatrodas cik vien iespējams tuvu CC' līnijai. Testu veic bez piekaves vai puspiekaves. Ja piekabi nevar atdalīt no velkošā transportlīdzekļa, BB' līnijas šķērsošanā piekabi neņem vērā. Ja transportlīdzeklis ietver aprīkojumu, piemēram, betona maisītāju, kompresoru utt., šis aprīkojums testa veikšanas laikā nedrīkst darboties. Transportlīdzekļa testa masai jābūt saskaņā ar 3.2.1. punktā sniegto tabulu.

Mērķnosacījumi $M_2 > 3500$ kg, N_2 kategorijai

Kad atskaites punkts šķērso BB' līniju, motora apgriezieniem $n_{BB'}$ ir no 70 % līdz 74 % no apgriezienu skaita S , pie kura motors attīsta savu maksimālo jaudu, un transportlīdzekļa ātrumam jābūt 35 km/h ± 5 km/h. Starp AA' līniju un BB' līniju nodrošina stabilu paātrinājumu.

Mērķnosacījumi M_3 , N_3 kategorijai:

Kad atskaites punkts šķērso BB' līniju, motora apgriezieniem $n_{BB'}$ ir no 85 % līdz 89 % no apgriezienu skaita S , pie kura motors attīsta savu maksimālo jaudu, un transportlīdzekļa ātrums ir 35 km/h ± 5 km/h. Starp AA' līniju un BB' līniju nodrošina stabilu paātrinājumu.

4.1.2.2.1. Pārnesumskaitļa izvēle

4.1.2.2.1.1. Transportlīdzekļi ar manuālo pārnesumkārbu

Jānodrošina stabils paātrinājums. Pārnesumskaitļa izvēli nosaka mērķnosacījumi. Ja ātrumu atšķirība pārsniedz doto pielaidi, tad jātestē divi pārnesumi, viens, kas ir augstāks, un otrs, kas ir zemāks par mērķātrumu.

Ja vairāk nekā viens pārnesumskaitlis atbilst mērķnosacījumiem, izvēlēties to pārnesumskaitli, kas ir tuvākais 35 km/h. Ja neviens pārnesumskaitlis neatbilst mērķnosacījumam attiecībā uz v_{test} , jātestē abi pārnesumi, viens, kas ir lielāks, un viens, kas ir mazāks par v_{test} . Mērķa motora apgriezienu skaits jāsasniedz jebkurā

gadījumā.

Jānodrošina stabils paātrinājums. Ja kādā pārnesumā nevar nodrošināt stabilu paātrinājumu, šo pārnesumu neņem vērā.

4.1.2.2.1.2. Transportlīdzekļi ar automatizētajām pārnesumkārbām, adaptīvajām pārnesumkārbām un pārnesumkārbām ar maināmu pārnesumskaitli (CVT)

Jāizmanto pārnesumskaitļa selektora pozīcija pilnībā automātiskai darbībai. Tad tests var ietvert pārnesuma maiņu uz zemāku amplitūdu un lielāku paātrinājumu. Pārnesuma maiņa uz augstāku amplitūdu un zemāku paātrinājumu nav atļauta. Pie noteiktajiem testa nosacījumiem jāizvairās no pārnesuma pārslēgšanās uz pārnesumskaitli, ko neizmanto braukšanai pilsētā. Tāpēc ir atļauts izveidot un izmantot elektroniskas vai mehāniskas ierīces, lai novērstu pārslēgšanos uz pārnesumskaitli, kuru parasti neizmanto pie noteiktajiem testa nosacījumiem, braucot pilsētā.

Ja transportlīdzeklim ir tāda modeļa pārnesumkārbā, kura nodrošina tikai viena pārnesuma izvēli (piedziņu), kas testa laikā ierobežo motora apgriezību skaitu, transportlīdzekli testē, izmantojot tikai mērķa transportlīdzekļa ātrumu. Ja transportlīdzeklim ir tāda motora un pārnesumkārbas kombinācija, kas neatbilst 4.1.2.2.1.1. punkta prasībām, transportlīdzekli testē, izmantojot tikai mērķa transportlīdzekļa ātrumu. Mērķa transportlīdzekļa ātrums ($v_{BB'}$) testa vajadzībām ir $= 35 \text{ km/h} \pm 5 \text{ km/h}$. Pārnesuma maiņa uz augstāku amplitūdu un zemāku paātrinājumu ir atļauta pēc tam, kad transportlīdzekļa atskaites punkts šķērso PP' līniju. Jāveic divi testi, viens ar galīgo testa ātrumu $v_{\text{test}} = v_{BB'} + 5 \text{ km/h}$, un otrs ar galīgo testa ātrumu $v_{\text{test}} = v_{BB'} - 5 \text{ km/h}$. Protokolā minamais trokšņa līmenis ir tas rezultāts, kas iegūts testa laikā ar augstāko motora apgriezību skaitu attālumā no AA' līnijas līdz BB' līnijai.

4.1.2.2.2. Paātrinājuma tests

Kad transportlīdzekļa atskaites punkts sasniedz AA' līniju, akseleratora kontrolierīce ir pilnībā jāpiespiež (nedarbinot automātisko pārslēdzēju uz zemāku amplitūdu kā to, kādu parasti izmanto braukšanai pilsētā) un jātur pilnīgi piespiesta, līdz transportlīdzekļa aizmugure šķērso BB' līniju, bet atskaites punktam jābūt vismaz 5 m aiz BB' līnijas. Pēc tam akseleratora kontrolierīci atlaiž.

Šarnīrveida transportlīdzekļa gadījumā, kas sastāv no divām neatdalām vienībām, ko uzskata par vienu transportlīdzekli, nosakot, kad tiek šķērsota BB' līnija, puspiekabi neņem vērā.

4.1.3. Rezultātu interpretācija

Jāatzīmē maksimālais A-svērums skaņas spiediena līmenis, kas uzrādās katru reizi,

kad transportlīdzeklis pārvietojas starp līnijām AA' un BB'. Ja ir novērota trokšņa kulminācija, kas acīmredzami pārsniedz vispārīgo skaņas spiediena līmeni, mērījumu neņem vērā. Katrā transportlīdzekļa pusē pie katra pārnesekaitļa jāizdara vismaz četri testa mērījumi katram testa nosacījumam. Kreiso un labo pusi var mērit vienlaicīgi vai secīgi. Lai aprēķinātu galīgo rezultātu dotajai transportlīdzekļa pusē, izmanto pirmos četrus spēkā esošos secīgu mērījumu rezultātus 2 dB(A) ietvaros, kas ļauj izslēgt spēkā neesošus rezultātus (skatīt 3.1. punktu). Katras puses rezultātu vidējo vērtību aprēķina atsevišķi. Starprezultāts ir augstākais lielums no divām vidējām vērtībām, kas matemātiski noapaļots līdz pirmajai decimāldaļai.

Ātruma mērījumi pie AA', BB' un PP' līnijas jāatzīmē un jāizmanto, lai aprēķinātu pirmo lielāko ciparu pēc decimāldaļas.

Aprēķinātais paātrinājums $a_{wot\ test}$ jāpieraksta līdz otrajam ciparam pēc decimāldaļas.

4.1.3.1.

Transportlīdzekļi, kas attiecas uz kategoriju M_1 , N_1 un $M_2 \leq 3500$ kg

Aprēķinātas vērtības paātrinājuma testam un konstanta ātruma testam nosaka šādi:

$$L_{wot\ rep} = L_{wot\ (i+1)} + k * (L_{wot\ (i)} - L_{wot\ (i+1)})$$

$$L_{crs\ rep} = L_{crs\ (i+1)} + k * (L_{crs\ (i)} - L_{crs\ (i+1)})$$

$$Kur\ k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$$

Ja tiek izdarīts tests ar vienu pārneseumu, tad testa vērtības ir katrā testā iegūtie testa rezultāti.

Galīgo rezultātu aprēķina, apvienojot $L_{wot\ rep}$ un $L_{crs\ rep}$. Vienādojums ir:

$$L_{urban} = L_{wot\ rep} - k_p * (L_{wot\ rep} - L_{crs\ rep})$$

No svērtā faktora k_p iegūst daļējas jaudas koeficientu braukšanai pilsētā. Citos gadījumos, kad ir veikts tests ar vairāk nekā vienu pārneseumu, k_p aprēķina šādi:

$$k_p = 1 - (a_{urban} / a_{wot\ ref})$$

Ja testa veikšanai ir paredzēts tikai viens pārneseums, k_p ir:

$$k_p = 1 - (a_{urban} / a_{wot\ test})$$

Gadījumos, kad $a_{wot\ test}$ ir mazāks par a_{urban} :

$$k_p = 0$$

- 4.1.3.2. Transportlīdzekļi, kas attiecas uz kategoriju $M_2 > 3500$ kg, M_3 , N_2 , N_3
- Ja testē vienu pārnese, galīgais rezultāts ir vienāds ar starprezultātu. Ja testē divus pārnese, jāaprēķina starprezultātu vidējais aritmētiskais lielums.
- 4.2. Stāvošu transportlīdzekļu radītā trokšņa mērījumi
- 4.2.1. Trokšņa līmenis transportlīdzekļu tuvumā
- Mērījumu rezultāti jāiekļauj I pielikuma 3. papildinājumā minētajā testa protokolā.
- 4.2.2. Akustiskie mērījumi
- Mērījumu veikšanai izmanto precīzijas trokšņa līmeņa mērītāju vai līdzvērtīgu mērīšanas sistēmu, kas definēta 2.1. punktā.
- 4.2.3. Testa vieta — vietējie apstākļi, kā minēts II pielikuma 2. papildinājuma 1. attēlā
- 4.2.3.1. Mikrofona tuvumā nedrīkst būt nekādi šķēršļi, kas varētu ietekmēt akustisko lauku, un neviens nedrīkst atrasties starp mikrofona un trokšņa avotu. Mērījumu novērotājam jānovietojas tā, lai neietekmētu mērījumu nolasišanu.
- 4.2.4. Traucējošas skaņas un vēja radītie traucējumi
- Mērinstrumentu rādījumiem, ko rada fona troksnis un vējš, jābūt vismaz par 10 dB(A) zemākiem nekā mērāmais trokšņa līmenis. Mikrofons aprīkojams ar piemērotu vējstiklu ar noteikumu, ka tiek ņemts vērā tas, kā tas ietekmē mikrofona jutīgumu (skatīt 2.1. punktu).
- 4.2.5. Mērīšanas metode
- 4.2.5.1. Mērījumu veids un skaits
- Maksimālais trokšņa līmenis, ko izsaka A svērtajos decibelos (dB(A)), jāmēra 4.2.5.3.2.1. punktā minētajā darbības laikā.
- Katrā mērījumu punktā veic vismaz trīs mērījumus.
- 4.2.5.2. Transportlīdzekļa novietošana un sagatavošana
- Transportlīdzeklī jāatrodas testa zonas centrālajā daļā ar pārnese selektoru neitrālā pozīcijā un iedarbinātu sajūgu. Ja transportlīdzekļa modelis to nepieļauj, transportlīdzekli testē saskaņā ar izgatavotāja norādījumiem par motora testēšanu stacionārā stāvoklī. Pirms katras mērījumu sērijas motoram jānodrošina tā normālas darbības apstākļi atbilstīgi izgatavotāja norādēm.

Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar ventilatoru(-iem), kam ir automātisks palaides mehānisms, izdarot trokšņa līmeņa mērījumus, šīs sistēmas darbībā nedrīkst iejaukties.

Motora pārsegam vai nodalījuma pārsegam, ja tāds ir, jābūt aizvērtam.

- 4.2.5.3. Trokšņa mērīšana izplūdes caurules tuvumā, kā minēts II pielikuma 2. papildinājuma 1. attēlā.
- 4.2.5.3.1. Mikrofona novietojums
 - 4.2.5.3.1.1. Mikrofonu novietoto $0,5\text{ m} \pm 0,01\text{ m}$ attālumā no 1. attēlā parādītā izplūdes caurules atskaites punkta, un $45^\circ (\pm 5^\circ)$ leņķī pret caurules gala izplūdes asi. Mikrofonam jābūt atskaites punkta augstumā, bet ne zemāk kā $0,2\text{ m}$ no zemes virsmas. Mikrofona atskaites asij jābūt zemes virsmai paralēlā plaknē, un tai jābūt vērstai uz izplūdes atveres atskaites punktu. Ja ir iespējamas divas mikrofona pozīcijas, izmanto vistālāko vietu sānos no transportlīdzekļa garengriezuma centra līnijas. Ja izplūdes atveres atskaites punkts atrodas 90° leņķī no transportlīdzekļa garengriezuma centra līnijas, mikrofonu novieto punktā, kas atrodas vistālāk no motora.
 - 4.2.5.3.1.2. Transportlīdzekļiem, kam izplūdes caurules atrodas vairāk nekā $0,3\text{ m}$ attālumā viena no otras, mērījumus veic katrai atverei. Pieraksta augstāko vērtību.
 - 4.2.5.3.1.3. Ja izplūdes atverei ir divas vai vairāk caurules, kas atrodas mazāk nekā $0,3\text{ m}$ attālumā viena no otras un kas ir savienotas ar vienu un to pašu trokšņa slāpētāju, veic tikai vienu mērījumu; mikrofonu jānovieto pie izplūdes caurules, kura atrodas tuvāk transportlīdzekļa ārējai malai vai, ja tādas izplūdes caurules nav, pie izplūdes caurules, kas atrodas visaugstāk virs zemes.
 - 4.2.5.3.1.4. Transportlīdzekļiem ar vertikālu izplūdes izvadu (piemēram, komerciāliem transportlīdzekļiem) mikrofonu novieto vienā līmenī ar izplūdes izvadu. Tā ass ir vertikāla un virzienā uz augšu. Tas jānovieto $0,5\text{ m} \pm 0,01\text{ m}$ attālumā no gāzu izplūdes caurules atskaites punkta, bet ne mazāk kā $0,2\text{ m}$ tajā transportlīdzekļa pusē, kam izplūdes izvads atrodas vistuvāk.
 - 4.2.5.3.1.5. Ja izplūdes izvads atrodas zem transportlīdzekļa korpusa, mikrofonu novieto vismaz $0,2\text{ m}$ attālumā no transportlīdzekļa tuvākās malas, punktā, kas ir tuvākais, bet ne mazāk kā $0,5\text{ m}$ attālumā no izplūdes caurules atskaites punkta un $0,2\text{ m}$ virs zemes, bet ne vienā līnijā ar izplūdes gāzu plūsmu. Dažos gadījumos var nenodrošināt atbilstību 4.2.5.3.1.1. punktā minētajai prasībai par leņķi.
- 4.2.5.3.2. Motora darbības apstākļi

4.2.5.3.2.1. Motora apgriezienu mērķa skaits

Motora apgriezienu mērķa skaitu definē kā:

- 75 % no motora apgriezienu skaita S transportlīdzekļiem ar nominālo motora apgriezienu skaitu $\leq 5000 \text{ min}^{-1}$
- 3750 min^{-1} transportlīdzekļiem ar nominālo motora apgriezienu skaitu virs 5000 min^{-1} un zem 7500 min^{-1}
- 50 % no motora apgriezienu skaita S transportlīdzekļiem ar nominālo motora apgriezienu skaitu $\geq 7500 \text{ min}^{-1}$

Ja transportlīdzeklis nevar sasniegt šādu motora apgriezienu skaitu, motora apgriezienu skaits ir 5 % mazāks par maksimāli iespējamo mērķa motora apgriezienu skaitu šim stacionārajam testam.

4.2.5.3.2.2. Testa procedūra

Motora apgriezienu skaitu pakāpeniski palielina no brīvgaitas līdz mērķa motora apgriezienu skaitam, nepārsniedzot pielaidumu $\pm 3 \%$ apmērā no mērķa motora apgriezienu skaita, un tas jāuztur nemainīgs. Pēc tam droselēvārstu ātri atlaiž un motora apgriezienu skaits atgriežas pie tāda, kāds tas ir brīvgaitā. Trokšņa līmeni mēra darbības periodā, kas sastāv no vienu sekundi ilgās konstanta motora apgriezienu skaita uzturēšanas, un visu ātruma samazināšanas laiku, maksimālo trokšņa līmeņa mērītāja nolasījumu, kas matemātiski noapaļots līdz pirmajai decimāldaļai, uzskata par testa rezultātu.

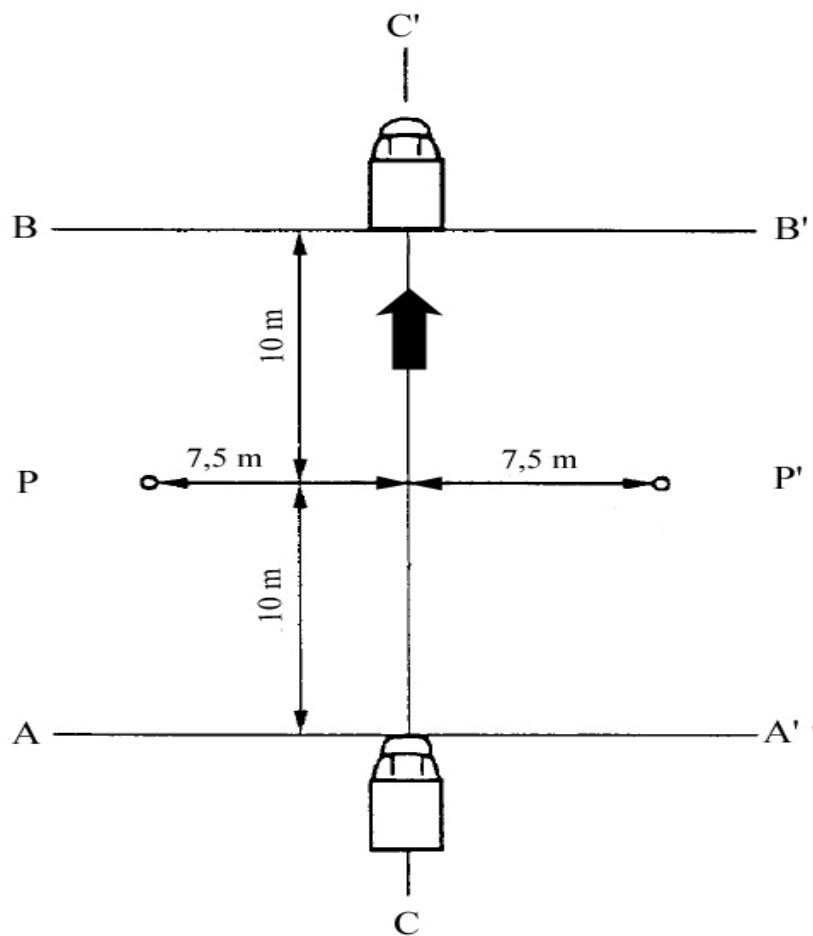
4.2.5.3.2.3. Testa apstiprināšana

Mērījumu uzskata par spēkā esošu, ja testa motora apgriezienu skaits nenovirzās no mērķa motora apgriezienu skaita par vairāk kā $\pm 3 \%$ vismaz 1 sekundi ilgi.

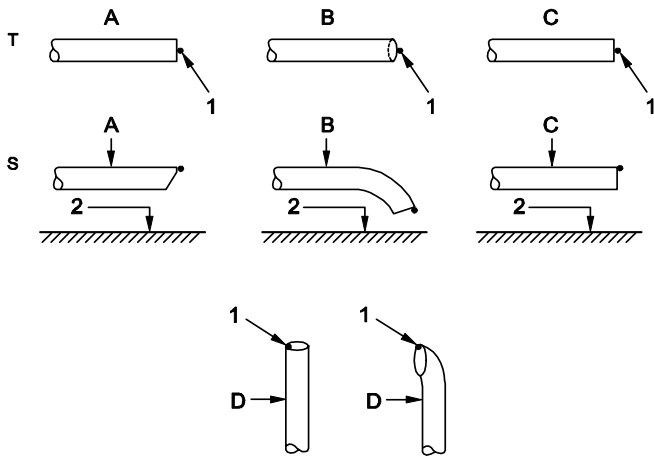
4.2.6. Rezultāti

Katrā testa stāvoklī izdara vismaz trīs mērījumus. Pieraksta maksimālā A-svēruma skaņas spiediena vērtību, kas tiek norādīta katrā no trim mērījumiem. Lai noteiktu galīgo rezultātu dotajai mērījumu pozīcijai, izmanto pirmos trīs spēkā esošos secīgu mērījumu rezultātus 2 dB(A) ietvaros, kas ļauj izslēgt spēkā neesošus rezultātus (ņemot vērā testa vietas specifikācijas, kā minēts 3.1. punktā). Galīgo rezultātu veido maksimālais trokšņa līmenis visās mērījumu stāvokļos un trijos mērījumu rezultātos.

1. papildinājums



1. attēls. Mērīšanas pozīcijas, transportlīdzekļiem esot kustībā



T = skats no augšas

S = skats no sāna

A = mērcaurule

B = uz leju saliekta caurule

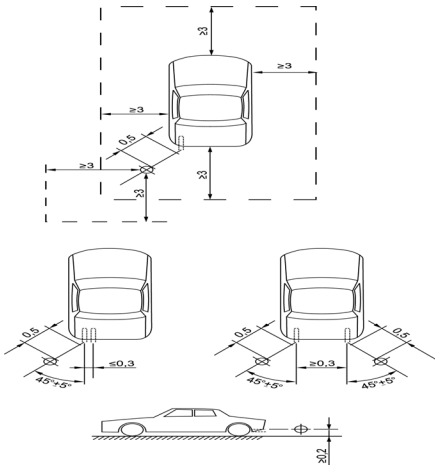
C = taisna caurule

D = vertikāla caurule

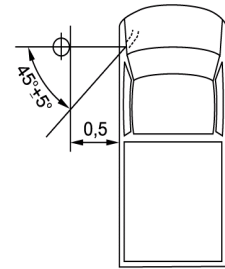
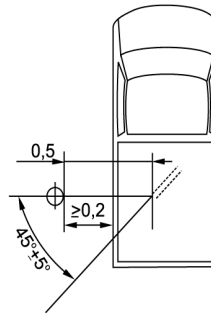
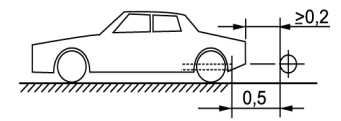
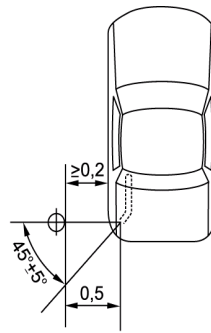
1 = atskaites punkts

2 = ceļa virsma

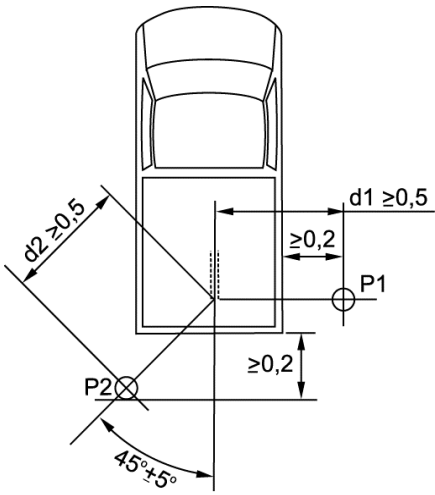
2. attēls. Atskaites punkts



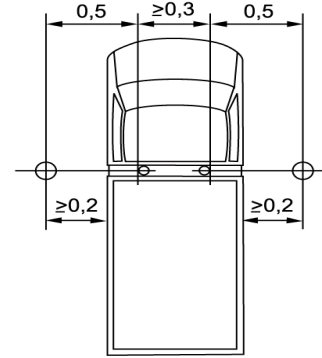
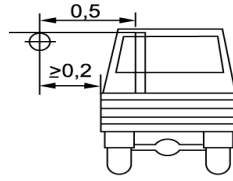
3a. attēls



3b. attēls



3c. attēls



3d. attēls

3a.–3d. attēls. Piemēri mikroфона novietošanai atkarībā no izplūdes caurules atrašanās vietas

III pielikums

Robežvērtības

Trokšņa līmenis, ko mēra saskaņā ar III pielikuma noteikumiem, nepārsniedz šādas robežas.

Transportlīdzekļa kategorija	Transportlīdzekļa kategorijas apraksts	Robežvērtības, kas izteiktas dB(A) [decibeli(A)]					
		Jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma robežvērtības		Jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma robežvērtības		Robežvērtības jaunu transportlīdzekļu reģistrācijai, tirdzniecībai un nodošanai ekspluatācijā	
		1. posms stājas spēkā [2 gadi pēc publicēšanas]		2. posms stājas spēkā [5 gadi pēc publicēšanas]		3. posms stājas spēkā [7 gadi pēc publicēšanas]	
		Vispārīgi noteikumi	Apvidus transportlīdzeklis*	Vispārīgi noteikumi	Apvidus transportlīdzeklis*	Vispārīgi noteikumi	Apvidus transportlīdzeklis*
M	Transportlīdzekļi, kas paredzēti pasažieru pārvadāšanai						
M ₁	sēdvietu skaits ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	sēdvietu skaits ≤ 9; jaudas attiecība pret masu > 150 kW/tonna	71	71	69	69	69	69
M ₂	sēdvietu skaits > 9; masa < 2 tonnas	72	72	70	70	70	70
M ₂	sēdvietu skaits > 9; 2 tonnas < masa ≤ 3,5 tonnas	73	74	71	72	71	72
M ₂	sēdvietu skaits > 9; 3,5 tonnas < masa ≤ 5 tonnas; nominālā dzinēja jauda < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	sēdvietu skaits > 9; 3,5 tonnas < masa ≤ 5 tonnas; nominālā dzinēja jauda > 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	sēdvietu skaits > 9; masa > 5 tonnas; nominālā dzinēja jauda < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	sēdvietu skaits > 9; masa > 5 tonnas; nominālā dzinēja jauda ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Transportlīdzekļi, kas paredzēti preču pārvadāšanai						
N ₁	masa ≤ 2 tonnas	71	71	69	69	69	69

N ₁	2 tonnas < masa < 3,5 tonnas	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 tonnas < masa ≤ 12 tonnas; nominālā dzinēja jauda < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 tonnas < masa ≤ 12 tonnas; 75 ≤ nominālā dzinēja jauda < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 tonnas < masa ≤ 12 tonnas; nominālā dzinēja jauda ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	masa > 12 tonnas; 75 ≤ nominālā dzinēja jauda < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	masa > 12 tonnas; nominālā dzinēja jauda ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

* Palielinātās robežvērtības ir spēkā tikai tad, ja transportlīdzeklis atbilst attiecīgajai apvidus transportlīdzekļu definīcijai, kas minēta ES Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 4. punktā.

** M₁ kategorijas transportlīdzekļu palielinātās robežvērtības apvidus transportlīdzekļiem ir spēkā tikai tad, ja maksimālā pieļaujamā masa ir lielāka par 2 tonnām.

IV pielikums

Trokšņa slāpēšanas sistēmas, kas satur šķiedrainus absorbējošus materiālus

1. Vispārīgi noteikumi

Šķiedrainus absorbējošus materiālus var izmantot trokšņa slāpēšanas sistēmās vai to sastāvdaļās, ja tiek izpildīts kāds no šiem nosacījumiem:

- (a) ja izplūdes gāzes nesaskaras ar šķiedrainiem materiāliem;
- (b) trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas ir no tās pašas konstrukciju saimes kā sistēmas vai sastāvdaļas, kas ar tipa apstiprinājuma procesu saskaņā ar šīs regulas prasībām ir apstiprinātas citam transportlīdzekļa tipam, pierādot, ka tās nenolietosies.

Ja nav izpildīts neviens no nosacījumiem, visu trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas iesniedz parastai kondicionēšanai, izmantojot vienu no trim turpmāk aprakstītajām iekārtām un procedūrām.

1.1. Nepārtraukta ekspluatācija 10 000 km uz ceļa.

1.1.1. 50 ± 20 % no šīs ekspluatācijas ir braukšana pilsētā un otru pusi — braucot ar lielu ātrumu lielus attālumus; nepārtrauktu braukšanu var aizstāt ar attiecīgām trases testu programmām.

1.1.2. Šajā laikā abi ātrumu režīmi ir jāmaina vismaz divas reizes.

1.1.3. Pilna testa programma ietver vismaz 10 pārtraukumus, kas ilgst vismaz trīs stundas, lai imitētu iespējamās atdzišanas un kondensācijas efektus.

1.2. Kondicionēšana testa stendā

1.2.1. Izmantojot standarta detaļas un ievērojot transportlīdzekļa izgatavotāja norādījumus, izplūdes sistēmai vai to sastāvdaļām jābūt uzstādītām transportlīdzeklī, kas minēts I pielikuma 1.3. punktā, vai motoram, kas minēts I pielikuma 1.4. punktā. Attiecībā uz transportlīdzekli, kas minēts I pielikuma 1.3. punktā, tas jāuzstāda uz dinamometra veļņiem. Attiecībā uz motoru, kas minēts I pielikuma 1.4. punktā, tas jāsavieno ar dinamometru.

1.2.2. Testu veic sešu stundu periodos ar vismaz 12 stundu pārtraukumu starp katru periodu, lai imitētu jebkuras iespējamās atdzišanas un kondensācijas efektus.

1.2.3. Katrā sešu stundu periodā motoru darbina, pēc kārtas ievērojot šādus nosacījumus:

- (a) piecu minūšu posms brīvgaitas ātrumā;
- (a) vienas stundas posms ar $\frac{1}{4}$ slodzes ar $\frac{3}{4}$ nominālā maksimālā apgriezienu skaita (S);
- (b) vienas stundas posms ar $\frac{1}{2}$ slodzes ar $\frac{3}{4}$ nominālā maksimālā apgriezienu skaita (S);

- (c) desmit minūšu posms ar pilnu slodzi ar $\frac{3}{4}$ nominālā maksimālā apgriezību skaitu (S);
- (d) piecpadsmit minūšu posms ar $\frac{1}{2}$ slodzes ar nominālo maksimālo apgriezību skaitu (S);
- (e) trīsdesmit minūšu posms ar $\frac{1}{4}$ slodzes ar nominālo maksimālo apgriezību skaitu (S).

Kopējais sešu periodu ilgums: trīs stundas.

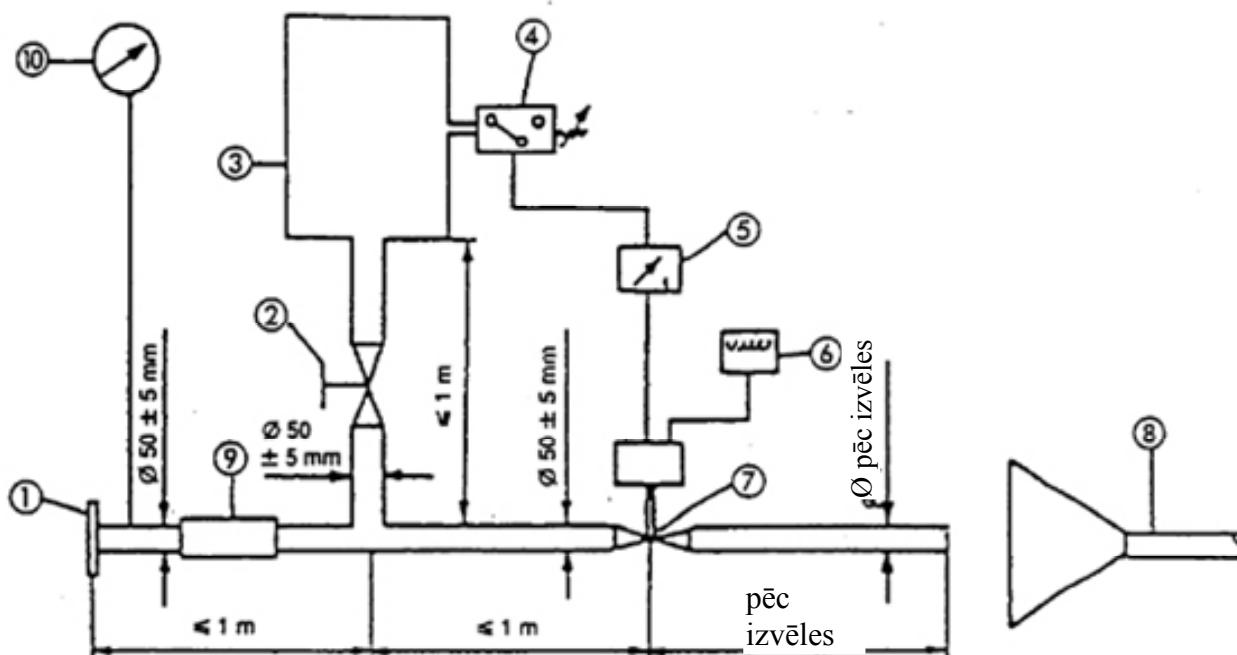
Katrs periods ietver divas iepriekš minēto posmu virknes no a) līdz f).

- 1.2.4. Testēšanas laikā trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas nedzesē ar pastiprinātu velkmi, kas ap transportlīdzekli imitē normālu gaisa plūsmu. Taču pēc izgatavotāja pieprasījuma trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas var dzesēt, lai nepārsniegtu fiksēto temperatūru pie tā ieplūdes caurules, kad transportlīdzeklis brauc ar maksimālo ātrumu.
- 1.3. Kondicionēšana ar pulsāciju
 - 1.3.1. Transportlīdzeklis, kas minēts I pielikuma 1.3. punktā, vai motors, kas minēts I pielikuma 1.4. punktā, ir aprīkots ar izplūdes sistēmu vai tās sastāvdaļām. Pirmajā gadījumā transportlīdzekli novieto uz dinamometra veltņiem.

Otrajā gadījumā motoru pievieno dinamometram. Testa iekārtu, kuras sīki izstrādāta shēma redzama šā pielikuma papildinājuma 1. attēlā, pievieno pie trokšņa slāpēšanas sistēmas izvada. Ir derīga jebkura cita iekārta, kas nodrošina līdzvērtīgus rezultātus.
 - 1.3.2. Testa iekārtu noregulē tā, lai ātrdarbības vārsts izplūdes gāzu plūsmu pārmaiņus apturētu un atjaunotu, veicot 2 500 ciklus.
 - 1.3.3. Vārsts atveras, kad izplūdes gāzu pretspiediens, ko mērā vismaz 100 mm pirms ieplūdes atloka, sasniedz vērtību starp 0,35 un 0,40 k_{Pa}. Tas aizveras, kad šis spiediens neatšķiras vairāk par 10 % nospiediena stabilizētās vērtības ar atvērtu vārstu.
 - 1.3.4. Laika aiztures slēdzi noregulē uz laiku, kad notiek gāzes izplūde, kas rodas 1.3.3. punktā iepriekš noteikto noteikumu izpildes rezultātā.
 - 1.3.5. Motora darbības ātrums ir 75 % no ātruma (S), ar kādu motors attīsta maksimālo jaudu.
 - 1.3.6. Jauda, ko rāda dinamometrs, ir 50 % no jaudas ar pilnīgi atvērtu droseļvārstu, ko mēra, kad motora ātrums (S) ir 75 %.
 - 1.3.7. Visus noplūdes caurumus testa laikā aiztaisa.
 - 1.3.8. Visu testu pabeidz 48 stundu laikā.

Ja vajadzīgs, ik pēc stundas ir viens dzesēšanas periods.

1. papildinājums



1. attēls

Testa iekārta kondicionēšanai ar pulsāciju

1. Ieplūdes caurules atloks vai uzmava, savienošanai ar testējamās izplūdes sistēmas aizmuguri
2. Ar roku darbināms regulēšanas vārsts
3. Kompensētājrezervuārs ar maksimālo tilpību 40 l un uzpildes laiku ne mazāku par vienu sekundi
4. Spiediena slēdzis ar darbības diapazonu 0,05 līdz 2,5 bar
5. Laika aiztures slēdzis
6. Impulsu skaitītājs
7. Ātrdarbības vārsts, piemēram, izplūdes bremžu vārsts 60 mm diametrā, ko darbina pneimatiskais cilindrs ar jaudu 120 N pie 4 bar. Reakcijas laiks gan atveroties, gan aizveroties nedrīkst pārsniegt 0,5 sekundes
8. Izplūdes gāzu izsūkņošana
9. Lokana caurule
10. Manometrs

V pielikums

Saspiesta gaisa radītais troksnis

1. Mērīšanas metode

Stāvošam transportlīdzeklim veic mērījumu ar mikrofonu 2. un 6. stāvoklī saskaņā ar 1. attēlu. Lielāko A svērto trokšņa līmeni reģistrē, ventilējot spiediena regulatoru, kā arī ventilācijas laikā gan pēc darba, gan stāvbremžu lietošanas.

Spiediena regulatora ventilācijas laikā troksni mēra ar brīvgaitas ātrumā ieslēgtu motoru. Ventilēšanas troksni reģistrē, darbinot darba bremzes un stāvbremzes; pirms katra mērījuma gaisa kompresora agregātā jāpalielina spiediens līdz lielākajam pieļaujamajam, un tad motors jāizslēdz.

2. Rezultātu vērtēšana

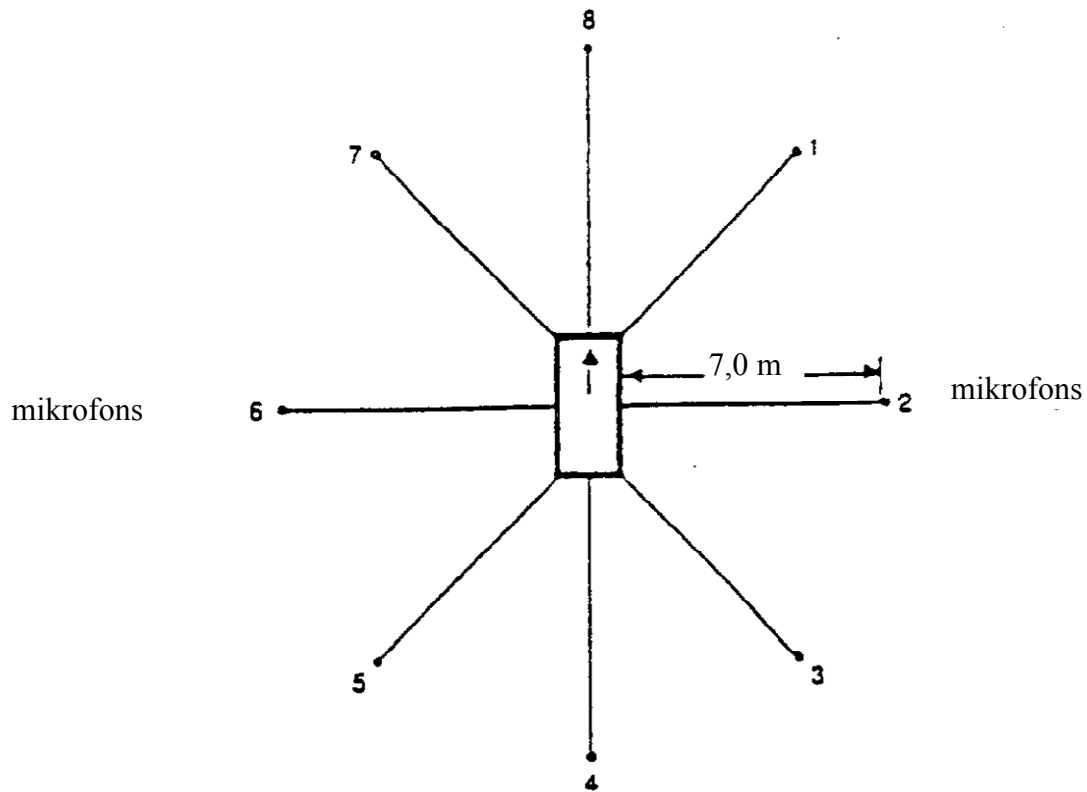
Visos mikroфона stāvokļos veic divus mērījumus. Lai kompensētu mērinstrumentu neprecizitāti, mērītāja rādījumu samazina par 1 dB(A) un samazināto vērtību uzskata par mērījuma rezultātu. Rezultātus uzskata par derīgiem, ja starpība starp izdarītiem mērījumiem ar mikrofonu tādā pašā stāvoklī nepārsniedz 2 dB(A). Lielāko mērījumu vērtību uzskata par testa rezultātu. Ja šī vērtība pārsniedz trokšņa robežu par 1 dB(A), veic divus papildu mērījumus attiecīgā mikroфона stāvoklī. Šajā gadījumā minētājā mikroфона stāvoklī trim no četriem šādi gūtu mērījumu rezultātiem jāatbilst trokšņa robežai.

3. Robežvērtības

Trokšņa līmenis nepārsniedz 72 dB(A) robežu.

1. papildinājums

1. attēls. Mikrofona novietojums saspiesta gaisa trokšņa mērījumiem



Mērījumu veic stāvošam transportlīdzeklim saskaņā ar 1. attēlu, izmantojot divus mikrofona stāvokļus 7 m attālumā no transportlīdzekļa kontūras un 1,2 m virs zemes.

VI pielikums

Transportlīdzekļu ražošanas atbilstības pārbaudes

1. Vispārīgi noteikumi

Šīs prasības ir saskaņā ar ražošanas atbilstības (RA) pārbaudei paredzētiem testiem, ko veic saskaņā ar I pielikuma 5. punktu.

2. Testēšanas procedūra

Testēšanas vieta un mērinstrumenti ir tādi, kā aprakstīts II pielikumā.

2.1. Veic pārbaudāmā(-o) transportlīdzekļa(-u) braucoša transportlīdzekļa trokšņa mērījumu testu, kas ietverts II pielikuma 4.1. punktā.

2.2. Saspiesta gaisa radītais troksnis

Transportlīdzekļiem, kā maksimālā masa pārsniedz 2800 kg un kas aprīkoti ar saspiesta gaisa sistēmām, jāveic papildu tests saspiesta gaisa radītā trokšņa mērīšanai, kas noteikts V pielikuma 1. punktā.

2.3. Papildu trokšņa emisijas noteikumi

Transportlīdzekļa izgatavotājs novērtē atbilstību *ASEP*, veicot atbilstīgu novērtējumu vai testēšanu, kas aprakstīta VIII pielikumā.

3. Paraugu ņemšana un rezultātu novērtējums

Jāizvēlas viens transportlīdzeklis un jāveic 2. punktā minētie testi. Ja testu rezultāti atbilst RA prasībām, kas minētas Direktīvas 2007/46/EK X pielikumā, tad transportlīdzeklis ir izpildījis RA prasības.

Ja viens no testu rezultātiem neatbilst RA prasībām, kas minētas Direktīvas 2007/46/EK X pielikumā, ir jāpārbauda divu vai vairāku viena tipa transportlīdzekļu atbilstība saskaņā ar šī pielikuma 2. punktu.

Ja otrā un trešā transportlīdzekļa testu rezultāti atbilst RA prasībām, kas minētas Direktīvas 2007/46/EK X pielikumā, transportlīdzekļi uzskata par atbilstošu RA prasībām.

Ja viens no otrā vai trešā transportlīdzekļa testa rezultātiem neatbilst RA prasībām, kas minētas Direktīvas 2007/46/EK X pielikumā, transportlīdzekļu tipu uzskata par neatbilstošu šīs regulas prasībām, un izgatavotājs veic nepieciešamos pasākumus atbilstības atjaunošanai.

VII pielikums

Specifikācijas testa vietai

1. Ievads

Šajā pielikumā aprakstītas specifikācijas attiecībā uz testa trases fiziskajām pazīmēm un struktūru. Šajās specifikācijās, kuru pamatā ir speciāla norma^{1/}, aprakstītas paredzētās fiziskās pazīmes, kā arī testa metodes, kas ļauj pārbaudīt šīs pazīmes.

2. Paredzētās virsmas pazīmes

Virsmu uzskata par atbilstošu šai normai, ja ir noteikta tekstūra un tukšumu saturs vai skaņas absorbcijas koeficients un ir konstatēts, ka izpildītas visas 2.1. līdz 2.4. punkta prasības, kā arī ar noteikumu, ka izpildītas konstrukcijas prasības, kas noteiktas 3.2. punktā.

2.1. Atlikuma tukšumu saturs

Testa trases seguma maisījuma atlikuma tukšumu saturs (V_C) nepārsniedz 8 %. Par mērīšanas norisi sk. 4.1. punktu.

2.2. Skaņas absorbcijas koeficients

Ja virsma neatbilst prasībai par atlikuma tukšumu saturu, to pieņem vienīgi tad, ja skaņas absorbcijas koeficients $\alpha \leq 0,10$. Par mērīšanas norisi sk. 4.2. punktu. Arī prasības 2.1. punktā un šajā punktā uzskata par izpildītām vienīgi tad, ja skaņas absorbcija ir izmērīta un konstatēts, ka tā ir $\alpha \leq 0,10$.

Piezīme: svarīgākā pazīme ir skaņas absorbcija, lai gan atlikuma tukšumu saturu būvinženieri izmanto biežāk. Tomēr skaņas absorbcija ir jāmēra vienīgi tad, ja virsma neatbilst prasībai attiecībā uz tukšumu saturu. Atlikuma tukšumu satura rādītājs saistīts ar relatīvi lielu daudzumu neskaidrību gan mērījumu iznākumu, gan atbilstīguma ziņā, un tāpēc var gadīties, ka dažas virsmas tiktu kļūdaini noraidītas, ja izmantotu vienīgi atsauces uz tukšumu satura mērījumu.

2.3. Tekstūras dziļums

Tekstūras dziļums (TD), kas izmērīts saskaņā ar apjoma mērīšanas metodi (skatīt 4.3. punktu turpmāk), ir šāds:

$$TD \geq 0,4 \text{ mm}$$

^{1/} ISO10844:1994.

2.4. Virsmas viendabīgums

Ir jāveic viss iespējamais, lai nodrošinātu, ka virsma testa zonas iekšpusē ir iespējami viendabīga. Tas attiecas uz tekstūru un tukšumu saturu, bet vērā ir jāņem arī tas, ka, ja ripojums ir labāks dažās vietās, salīdzinot ar citām, tekstūra var būt atšķirīga, un ka iespējams viendabīguma trūkums, kas izraisa atšķirības.

2.5. Testa periods

Lai pārbaudītu, vai virsma joprojām atbilst tekstūras un tukšumu satura vai skaņas absorbcijas prasībām, ko nosaka šis standarts, regulāri veic virsmas testēšanu ar šādiem intervāliem:

a) Attiecībā uz atlikuma tukšumu saturu vai skaņas absorbciju:

kad virsma ir jauna;

ja virsma atbilst prasībām, kad ir jauna, nekādi papildu regulāri testi nav vajadzīgi. ja virsma neatbilst prasībām tad, kad ir jauna, tā var atbilst prasībām vēlāk, jo segumi laika gaitā mēdz sablīvēties.

b) Attiecībā uz tekstūras dziļumu (TD):

kad virsma ir jauna;

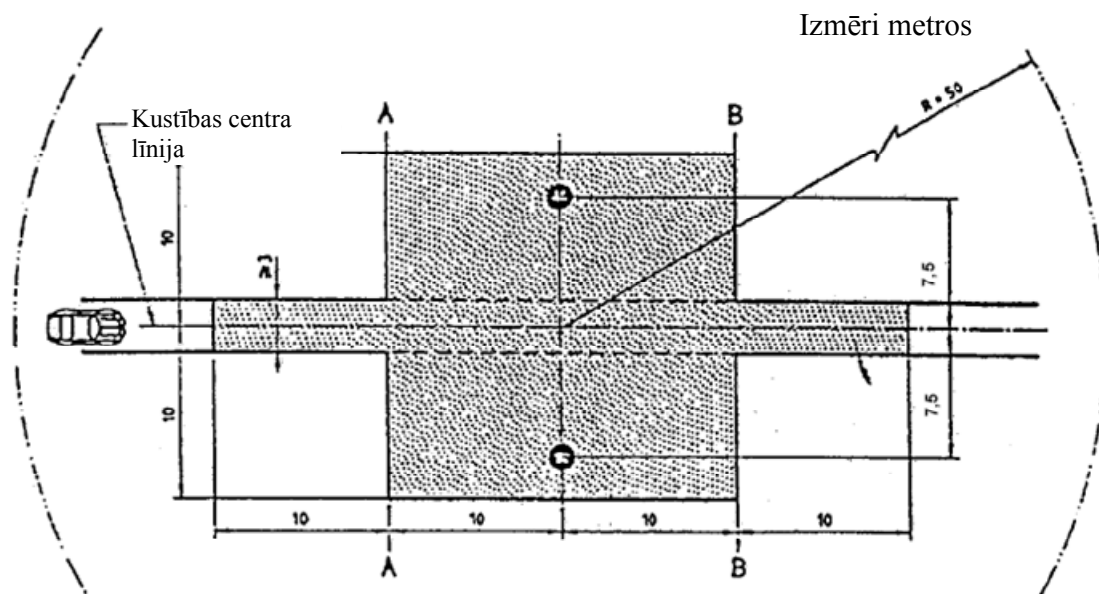
kad sākas trokšņa testi (NB: ne ātrāk kā četras nedēļas pēc uzklāšanas);

tad reizi divpadsmit mēnešos.



3. Testa virsmas shēma

3.1. Apgabals

Plānojot un īstenojot testa virsmu, svarīgi pārlicināties vismaz par to, ka apgabals, ko šķērso transportlīdzekļi, kas pārvietojas pa testa trasi, ir pārklāts ar speciālu testa segumu ar pienācīgu rezervi drošai un ērtai braukšanai. Šajā nolūkā ir svarīgi, lai trase būtu vismaz 3 m plata un šīs pašas trases garums ārpus līnijām AA' un BB' sniegtos vismaz 10 m. 1. attēlā aplūkojama piemērota testa vieta un norādīts minimālais laukums, kas, izmantojot mašīnas, pārklājams ar speciālu testa virsmas materiālu un sablīvējams. Saskaņā ar II pielikuma 4.1.1. punktu mērījumi veicami abās transportlīdzekļa pusēs. Var rīkoties divējādi: mērījumus veic vai nu ar mikrofoniem, kas novietoti divās vietās (pa vienam trases malās), ja transportlīdzeklis pārvietojas vienā virzienā, vai ar mikrofonu, kas novietots tikai vienā trases pusē, ja transportlīdzeklis pārvietojas divos virzienos. Ja izmanto pēdējo pieminēto metodi, attiecībā uz to trases malu, kur nav mikroфона, netiek izvirzītas nekādas prasības.



Apzīmējumi

-  Minimālais laukums, kam jābūt pārklātam ar testa virsmas segumu, t.i. testa zona
-  Mikrofons (augstums 1,2 m)

PIEZĪME. Šajā rādiusā nav lielu skaņu atstarojošu priekšmetu.

1. attēls. Minimālās prasības testa virsmas zonai. Tumšākā daļa tiek saukta par "Testa zonu".

3.2. Virsmas projektēšana un sagatavošana

3.2.1. Projekta pamatprasības

Testa virsma atbilst četrām prasībām, ko piemēro projektam..

3.2.1.1. Tā ir no blīva asfaltbetona.

3.2.1.2. Sīkšķembu lielums nepārsniedz 8 mm (pielaide ir no 6,3 mm līdz 10 mm).

3.2.1.3. Seguma slāņa biezums vietā, kur veic braucienus, ir ≥ 30 mm.

3.2.1.4. Par saistvielu izmanto nemodificētu bitumu, ko raksturo tieša iespiešanās.

3.2.2. Vadlīnijas projektēšanai

Maisījuma granulometriskā līkne, kas norāda uz vēlamajām pazīmēm, aplūkojama 2. attēlā. Turklāt 1. tabulā var iepazīties ar vadlīnijām, lai iegūtu vēlamo tekstūru un izturīgumu. Granulometriskā līkne atbilst šādai formulai:

$$P (\% \text{ izsijāts}) = 100 \cdot (d/d_{\max})^{1/2}$$

kur:

d = kvadrātu sieti izmērs milimetros

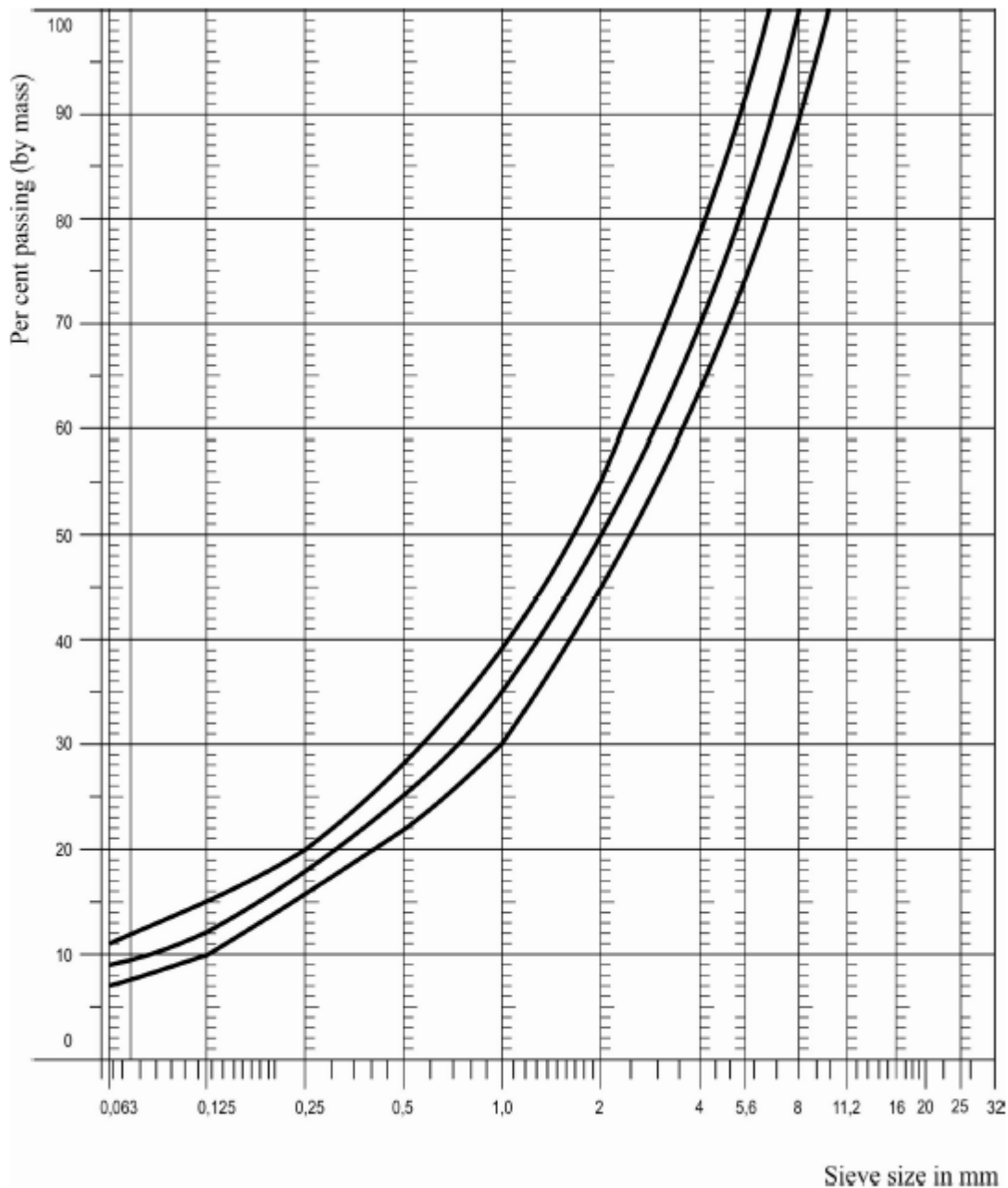
% izsijāts (no masas)

Acs izmērs (mm)

$d_{\max} = 8$ mm vidējai līknei

$d_{\max} = 10$ mm zemākās pielaišanas līknei

$d_{\max} = 6,3$ mm augstākās pielaišanas līknei



2. attēls. Maisījuma granulometriskā līkne asfalta maisījumā ar pielaidēm

Papildus prasībām, kas minētas no 1. līdz 3.2.2. punktam, izpilda šādas prasības:

- a) smilts daļiņas ($0,063 \text{ mm} < \text{izmērs sietam ar kvadrātveida acīm} < 2 \text{ mm}$) sastāv no ne vairāk kā 55 % dabiskās smilts un vismaz 45 % smalcinātās smilts;
- b) pamats un slānis zem tā nodrošina labu stabilitāti un vienmērīgumu saskaņā ar labākajām ceļu būves metodēm;
- c) sīkšķembas ir drupinātas (100 % drupinājuma skaldņu) un no materiāla, kam ir augsta izturība pret sadrupšanu;
- d) maisījumā izmantotajām sīkšķembām jābūt mazgātām;

- e) virsmai nepievieno nekādas papildu šķembas;
- f) saistvielas stiprība, kas izteikta PEN, ir 40–60, 60–80 vai pat 80–100 atkarībā no valsts klimatiskajiem apstākļiem. Izmantojama iespējami stipra saistviela, ja vien tas saskan ar parasto praksi;
- g) Maisījuma temperatūru pirms veltnēšanas izvēlas tā, lai panāktu prasīto tukšumu saturu, veicot turpmāko veltnēšanu. Lai palielinātu varbūtību, ka izpildīti 2.1.–2.4. punktā minētie norādījumi, blīvums jāveido, izvēloties ne vien piemērotu maisījuma temperatūru, bet arī piemērotu skaitu pārbraucienu ar veltni uz attiecīgu veltnēšanas transportlīdzekli.

1. tabula: Vadlīnijas projektēšanai

	<u>Mērķvērtības</u>		<u>Pielaides</u>
	Pavisam no maisījuma masas	No kopējās masas	
Akmeņu masa, kvadrātacu siets (SM) > 2 mm	47,6 %	50,5 %	± 5
Smilšu masa 0,063 < SM < 2 mm	38,0 %	40,2 %	± 5
Pildvielas masa SM < 0,063 mm	8,8 %	9,3 %	± 2
Masa saistvielai (bitums)	5,8 %	N.P.	± 0,5
Maks. sīkšķembu izmērs	8 mm		6,3 - 10
Saistvielas stiprība	(skatīt 3.2.2. punkta f) apakšpunktu)		
Slīpējuma koeficients (PSV)	> 50		
Blīvums attiecībā uz blīvumu pēc <i>Marshall</i>	98 %		

4. Testa metode

4.1. Atlikuma tukšumu satura mērīšana

Lai izdarītu šo mērījumu, no trases jāņem paraugi vismaz četrās atšķirīgās vietās, kas ir vienādi sadalītas testa zonā starp līniju AA' un līniju BB' (sk. 1. attēlu). Lai novērstu nevienmērīgumu un nevienmērīgumu trasēs, paraugi nebūtu jāņem pašās trasēs, bet tuvu tām. Divi paraugi (kā minimums) būtu jāņem braucienu trasē tuvumā, un vismaz viens paraugs — aptuveni pusceļā starp braucienu trasēm un katra mikroфона atrašanās vietu.

Ja ir aizdomas, ka nav izpildīts viendabīguma nosacījums (skatīti 2.4. punktu), ņem lielāka skaita testa zona vietu paraugus.

Atlikuma tukšumu saturs nosakāms katram paraugam, tad pēc visiem paraugiem aprēķina vidējo vērtību un salīdzina ar prasību 2.1. punktā. Turklāt nevienam atsevišķam paraugurbumam porainības vērtība nepārsniedz 10 %. Testa virsmas būvinženieri ir aicināti neaizmirst par problēmu, kas var rasties tad, kad testa virsmu sakarsē caurules vai elektroinstalācijas, un to, ka paraugi ir jāņem no šīm vietām. Šādas būves rūpīgi plānojamas attiecībā uz turpmākajām paraugu ņemšanas vietām. Ir ieteicams atstāt dažas vietas ar aptuveno izmēru 200 mm × 300 mm, kur nav vadu/cauruļu vai kur tās ir pietiekami dziļi, lai, ņemot paraugus no virsmas

slāņa, tās netiktu sabojātas.

4.2. Skaņas absorbcijas koeficients

Skaņas absorbcijas koeficients (parastos apstākļos) mērāms pēc metodes, kur izmanto pretestības cilindru, saskaņā ar procedūru, kas precizēta ISO 10534-1: "Akustika — skaņas absorbcijas koeficienta un akustiskās pretestības noteikšana ar cilindra metodi."⁴²

Attiecībā uz testa paraugiem ir jāievēro tās pašas prasības, kādas ievēro attiecībā uz atlikuma tukšumu saturu (sk. 4.1. punktu). Skaņas absorbcija mērāma 400Hz-800 Hz diapazonā un 800Hz-1600 Hz diapazonā (vismaz galvenajās frekvencēs oktāvas trešajās joslās), un abiem šiem frekvenču diapazoniem nosaka maksimālos lielumus. Tad aprēķina vidējo no visu paraugu lielumiem, lai iegūtu galarezultātu.

4.3. Tekstūras dziļuma mērījums

Lai izpildītu šo standartu, tekstūras dziļuma mērījumus veic vismaz 10 vietās, kas vienmērīgi sadalītas braucienus trases testa joslā, un to vidējo vērtību salīdzina ar norādīto minimālo tekstūras dziļumu. Procedūras aprakstu skatīt standartā ISO 10844:1994.

5. Noturība laikā un apkope

5.1. Nolietojšanās sekas

Līdzīgi kā uz jebkuras citas virsmas, uz testa virsmas izmērītais riepu/autoceļu trokšņa līmenis var nedaudz paaugstināties pirmajos 6–12 mēnešos pēc trases būvēšanas pabeigšanas.

Virsmas iegūst vajadzīgās pazīmes ne ātrāk kā četras nedēļas pēc nodošanas. Kravas autotransporta radīto troksni trases nolietojšanās ietekmē mazāk nekā vieglā autotransporta radīto troksni.

Stabilitāti laikā galvenokārt nosaka pēc nodiluma un sablīvējuma, ko radījuši transportlīdzekļi, kas brauc pa virsmu. Periodiski to pārbauda tā, kā noteikts 2.5. punktā.

5.2. Virsmas apkope

No virsmas ir jānovāc būvgruži vai atkritumi, kas var ievērojami samazināt faktisko tekstūras dziļumu. Valstīs ar ziemas klimatiskajiem apstākļiem dažreiz izmanto sāli, lai atbrīvotos no ledus. Sāls var uz laiku vai pat neatgriezeniski izmainīt virsmu tā, ka paaugstinās trokšņa līmenis, tāpēc to izmantot nav ieteicams.

5.3. Testa zonas pārklāšana no jauna

Ja testa trase jāpārklāj ar jaunu segumu, parasti no jauna ir jāpārklāj vienīgi testa josla (3 m platumā, sk. 1. attēlu), kur pārvietojas transportlīdzekļi, ja vien testa zona ārpus šīs joslas mērījuma brīdī ir bijusi atbilstoša prasībām attiecībā uz

⁴² Publicēšanai.

atlikuma tukšumu saturu vai skaņas absorbciju.

6. Dokumenti attiecībā uz virsmu un testiem, kas veikti uz tās

6.1. Dokumenti attiecībā uz testa virsmu

Dokumentā, kas raksturo testa virsmu, sniedz šādus datus

6.1.1. Testa trases atrašanās vieta.

6.1.2. Saistvielas veids, saistvielas stiprība, maisījuma veids, betona maksimālais teorētiskais blīvums (D_R), braukšanas joslas biezums un granulometriskā līkne, kas definēta, izmantojot paraugus, kas ņemti testa trasē.

6.1.3. Blīvēšanas metode (piem., veltņa tips, veltņa masa, pārbraucienu skaits).

6.1.4. Maisījuma temperatūra, apkārtējā gaisa temperatūra un vēja ātrums virsmas pārklāšanas laikā.

6.1.5. Diena, kad virsma tika nodota, un darbuzņēmēja nosaukums.

6.1.6. Visi vai vismaz jaunāko testu iznākumi, ieskaitot šē turpmāk minētos datus.

6.1.6.1. katra paraugurbumā atlikusī porainība,

6.1.6.2. vietas testa zonā, kurās tika ņemtas paraugu serdes dobumu tilpuma mērījumiem,

6.1.6.3. skaņas absorbcijas koeficients katram paraugam (ja tas tiek mērīts). Norādīt rezultātus attiecībā uz katru paraugu un katru frekvenču diapazonu, kā arī vidējo lielumu,

6.1.6.4. vietas testa zonā, kurās tika ņemtas paraugu serdes skaņas absorbcijas līmeņa mērīšanai,

6.1.6.5. tekstūras dziļums, tostarp testu skaits un standartnovirze,

6.1.6.6. iestāde, kas ir atbildīga par testiem saskaņā ar 6.1.6.1. un 6.1.6.2. punktu, un izmantotā aprīkojuma tips,

6.1.6.7. datums, kad veikts(-i) tests(-i), un datums, kad no testa trases ņemti paraugi.

6.2. Dokumenti attiecībā uz transportlīdzekļu trokšņa testiem, kas veikti uz attiecīgās virsmas

Dokumentā, kas raksturo transportlīdzekļa trokšņa testu(-us), ir norādīts, vai visas šā standarta prasības ir izpildītas vai nē. Pievieno atsauci uz dokumentu saskaņā ar 6.1. punktu, kurā minēti attiecīgie rezultāti.

VIII pielikums

Mērījumu metode papildu trokšņa emisijas noteikumu atbilstības novērtēšanai

1. Vispārīgi noteikumi

Šajā pielikumā ir aprakstīta mērījumu metode, lai novērtētu transportlīdzekļa atbilstību papildu trokšņa emisijas noteikumiem (*ASEP*), kas norādīti 8. punktā.

Nav obligāti veikt faktiskus testus, iesniedzot pieteikumu par tipa apstiprinājumu. Izgatavotājs paraksta atbilstības deklarāciju, kas atrodama šā pielikuma 1. papildinājumā. Tipa apstiprinātāja iestāde var lūgt papildu informāciju par deklarāciju un veikt turpmāk aprakstītos testus.

Lai veiktu VIII pielikumā ietverto analīzi, saskaņā ar II pielikuma noteikumiem jāveic tests. II pielikumā noteikto testu veic tajā pašā testa trasē un analogos apstākļos tiem, kas noteikti šajā pielikumā norādītajos testos.

2. Mērīšanas metode

2.1 Mērinstrumenti un mērīšanas apstākļi

Ja nav prasīts citādi, mērinstrumenti, mērīšanas apstākļi un transportlīdzekļa stāvoklis atbilst II pielikuma 2. un 3. punktā minētajām prasībām.

Ja transportlīdzeklim ir dažādi veidi, kas ietekmē skaņas emisiju, visiem veidiem jāatbilst šā pielikuma prasībām. Ja izgatavotājs ir veicis testus, lai pierādītu apstiprinātajām iestādēm atbilstību šīm prasībām, šajā testā izmantotie veidi jānorāda testa protokolā.

2.2. Testa metode

Ja nav noteikts citādi, izmanto II pielikuma 4.1.-4.1.2.1.2.2. punktā noteiktos nosacījumus un procedūras. Šā pielikuma vajadzībām mēra un novērtē atsevišķus testa braucienus.

2.3. Kontroles diapazons

Darbības apstākļi ir šādi:

Transportlīdzekļa ātrums $V_{AA\ ASEP}$: $v_{AA} \geq 20$ km/h

Transportlīdzekļa paātrinājums $a_{WOT\ ASEP}$: $a_{WOT} \leq 5,0$ m/s²

Motora apgriezienu skaits $n_{BB\ ASEP}$ $n_{BB} \leq 2,0 * PMR-0,222 * s$ vai

$n_{BB} \leq 0,9 * s$, atkarībā no tā, kurš ir zemāks

Transportlīdzekļa ātrums $V_{BB\ ASEP}$:

ja $n_{BB\ ASEP}$ sasniedz vienā pārnēsumā $v_{BB} \leq 70$ km/h

visos pārējos gadījumos $v_{BB} \leq 80$ km/h

pārnesumi $k \leq$ pārnesumskaitli i , kā noteikts II pielikumā

Ja transportlīdzeklis zemākajā derīgajā pārnesumā nesasniedz maksimālo motora apgrieziena skaitu zem 70 km/h, transportlīdzekļa ātruma ierobežojums ir 80 km/h.

2.4. Pārnesumskaitļi

ASEP prasības attiecas uz visiem pārnesumskaitļiem k , kas ļauj iegūt rezultātus kontroles diapazonā, kas noteikts šā pielikuma 2.3. punktā.

Gadījumos, kad transportlīdzekļiem ir automatizētās pārnesumkārbas, adaptīvās pārnesumkārbas un *CVT*⁴³, kas testēti ar nebloķētu pārnesumskaitli, tests var ietvert pārnesuma maiņu uz zemāku amplitūdu un lielāku paātrinājumu. Pārnesuma maiņa uz augstāku amplitūdu un zemāku paātrinājumu nav atļauta. Jāizvairās no pārnesumu pārslēgšanas, kas rada ierobežojošajiem nosacījumiem neatbilstošu stāvokli. Šādā gadījumā atļauts izveidot un izmantot elektroniskas vai mehāniskas ierīces, ieskaitot alternatīvas pārnesumskaitļa izvēles stāvokļus.

2.5. Mērķnosacījumi

Trokšņa emisiju mēra katram spēkā esošam pārnesumskaitlim četros testa punktos, kā noteikts tālāk.

Pirmais testa punkts P_1 tiek noteikts, izmantojot sākuma ātrumu v_{AA} 20 km/h. Ja nevar panākt stabilu paātrinājumu, ātrumu pakāpeniski palielina par 5 km/h pa posmiem, līdz sasniedz stabilu paātrinājumu.

Ceturto testa punktu P_4 definē, izmantojot maksimālo transportlīdzekļa ātrumu pie līnijas BB' ar to pašu pārnesumskaitli un ievērojot ierobežojošos nosacījumus saskaņā ar 2.3. punktu.

Pārējos divus testa punktus definē pēc šādas formulas:

Testa punkts P_j : $v_{BB_j} = v_{BB_1} + ((j - 1) / 3) * (v_{BB_4} - v_{BB_1})$, kur $j = 2$ un 3

Kur:

v_{BB_1} = transportlīdzekļa ātrums testa punktā P_1 uz BB' līnijas

v_{BB_4} = transportlīdzekļa ātrums testa punktā P_4 uz BB' līnijas

Pielaiide ātrumam v_{BB_j} : ± 3 km/h

Visiem testa punktiem jāatbilst ierobežojošajiem nosacījumiem, kas norādīti 2.3. punktā.

2.6. Transportlīdzekļa tests

Transportlīdzekļa centra līnijas trajektorijai visa testa laikā kopš tuvošanās AA' līnijai līdz tam, kamēr transportlīdzekļa aizmugure šķērso BB' līniju, jāatrodas cik

⁴³ Bezpakāpju variatoru transmisijas.

vien iespējams tuvu CC' līnijai.

Uz AA' līnijas akselerators jāpiespiež līdz galam. Lai sasniegtu stabilāku paātrinājumu vai izvairītos no pārslēgšanas zemākā pārnēsumā starp AA' un BB' līniju, pirms AA' līnijas var izmantot sākotnējo paātrinājumu. Akselerators jātur piespiestajā stāvoklī, līdz transportlīdzekļa aizmugure sasniedz BB' līniju.

Katram atsevišķam testa braucienam nosaka un reģistrē šādus parametrus:

Līdz pirmajai zīmei aiz komata matemātiski noapaļo transportlīdzekļa katrā pusē maksimālo A svērto skaņas spiediena līmeni, kas uzrādās katru reizi, kad transportlīdzeklis pārvietojas starp AA' un BB' līnijām ($L_{wot,kj}$). Ja ir novērota skaņas kulminācija, kas acīmredzami pārsniedz vispārīgo skaņas spiediena līmeni, mērījumu neņem vērā. Kreiso un labo pusi var mērīt vienlaicīgi vai atsevišķi.

Transportlīdzekļa ātruma rādījumi uz AA' un BB' līnijas reģistrē ar pirmo lielāku ciparu pēc decimāldaļas. ($v_{AA,kj}$; $v_{BB,kj}$)

Vajadzības gadījumā motora apgriezienu skaita rādījumus uz AA' un BB' līnijas reģistrē kā veselu skaitli ($n_{AA,kj}$; $n_{BB,kj}$).

Aprēķināto paātrinājumu nosaka pēc formulas, kas norādīta II pielikuma 4.1.2.1.2. punktā, un reģistrē līdz otrajam ciparam pēc decimāldaļas ($a_{wot,test,kj}$).

3. Rezultātu analīze

3.1. Katra pārnēsumskaitļa enkura punkta noteikšana

Mērījumiem i un zemākā pārnēsumā enkura punkts sastāv no maksimālā trokšņa līmeņa L_{woti} , reģistrētā motora apgriezienu skaita n_{woti} un transportlīdzekļa ātruma v_{woti} uz BB' līnijas ar II pielikumā minētā paātrinājuma testa pārnēsumskaitli.

$$L_{anchor,i} = L_{woti, II \text{ pielikums}}$$

$$n_{anchor,i} = n_{BB,woti, II \text{ pielikums}}$$

$$v_{anchor,i} = v_{BB,woti, II \text{ pielikums}}$$

Mērījumiem $i+1$ pārnēsumā enkura punkts ir maksimālais trokšņa līmenis L_{woti+1} , reģistrētais motora apgriezienu skaits n_{woti+1} un transportlīdzekļa ātrums v_{woti+1} uz BB' līnijas pie paātrinājuma testa pārnēsumskaitļa $i+1$, kas minēts II pielikumā.

$$L_{anchor,i+1} = L_{woti+1, II \text{ pielikums}}$$

$$n_{anchor,i+1} = n_{BB,woti+1, II \text{ pielikums}}$$

$$v_{anchor,i+1} = v_{BB,woti+1, II \text{ pielikums}}$$

3.2. Regresijas līnijas slīpums katram pārnēsumam

Skaņas mērījumus vērtē kā motora apgriezienu skaita funkciju saskaņā ar 3.2.1. punktu.

3.2.1. Regresijas līnijas slīpuma aprēķināšana katram pārnesumam

Lineāro regresijas līniju aprēķina, izmantojot enkura punktu un četrus saistītus papildu mērījumus.

$$Slope_k = \frac{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})(L_i - \bar{L})}{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})^2} \text{ (dB/1000 min}^{-1}\text{)}$$

$$\text{kur: } \bar{L} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 L_j \text{ un } \bar{n} = \frac{1}{5} \sum_{j=1}^5 n_j ;$$

kur n_j = motora apgriezienu skaits, ko mēra uz BB' līnijas

3.2.2. Regresijas līnijas slīpums katram pārnesumam

Turpmākiem aprēķiniem konkrētā pārnesuma slīpums k ($Slope_k$) ir 3.2.1. punkta aprēķinā iegūtais rezultāts, kas noapaļots līdz pirmajai decimāldaļai, bet nav lielāks par 5 dB/1000 min⁻¹.”

3.3. Lineārā trokšņa līmeņa paredzamā pieauguma aprēķināšana katram mērījumam

Trokšņa līmeni $L_{ASEP,kj}$ mērījumu punktam j un pārnesumam k aprēķina, izmantojot motora apgriezienu skaitu, ko nosaka katram mērījumu punktam, izmantojot slīpumu, kas norādīts 3.2. punktā līdz konkrētam enkura punktam katram pārnesumskaitlim.

Kur $n_{BB_kj} \leq n_{anchor,k}$:

$$L_{ASEP_kj} = L_{anchor\ k} + (\text{slīpums}_k - Y) * (n_{BB_kj} - n_{anchor,k}) / 1000$$

kur $n_{BB_kj} > n_{anchor\ k}$:

$$L_{ASEP_kj} = L_{anchor\ k} + (\text{slīpums}_k + Y) * (n_{BB_kj} - n_{anchor,k}) / 1000$$

kur $Y = 1$

3.4. Paraugi

Pēc tipa apstiprinātājas iestādes pieprasījuma veic divus papildu braucienus ar ierobežojošiem nosacījumiem saskaņā ar šā pielikuma 2.3. punktu.

4. Rezultātu interpretācija

Katru trokšņa mērījumu vērtē atsevišķi.

Katra norādītā mērījumu punkta trokšņa līmenis nepārsniedz šīs robežvērtības:

$$L_{kj} \leq L_{ASEP_kj} + X$$

Kur:

$x = 3 \text{ dB(A)}$ transportlīdzeklim ar nebloķējamu automatizēto pārnesumkārbu vai nebloķējamu *CVT*

$x = 2 \text{ dB(A)}$ + robežvērtība L_{urban} no II pielikuma visiem transportlīdzekļiem

Ja noteiktais trokšņa līmenis kādā punktā pārsniedz robežvērtību, tajā pašā punktā veic divus papildu mērījumus, lai pārbaudītu mērījuma nenoteiktību. Ja vidējais no trim derīgajiem mērījumiem šajā konkrētajā punktā atbilst specifikācijai, transportlīdzeklis vēl joprojām atbilst *ASEP*.

5. References skaņas novērtējums

References skaņu novērtē vienā punktā vienā atsevišķā pārnesumā, imitējot paātrinājumu no sākuma ātruma pie v_{aa} , kas ir vienāds ar 50 km/h, un pieņemot, ka beigu ātrums pie v_{bb} ir vienāds ar 61 km/h. Skaņas atbilstību šajā punktā var aprēķināt, izmantojot 3.2.2. punkta rezultātus un turpmāk norādīto specifikāciju, vai novērtēt ar tiešo mērījumu palīdzību, izmantojot pārnesumu atbilstoši turpmākajām norādēm.

5.1 Pārnesumskaitli k nosaka šādi:

$k = 3$ visām manuālajām pārnesumkārbām un automatizētajām pārnesumkārbām ar līdz pat 5 pārnesumiem;

$k = 4$ automatizētajai pārnesumkārbai ar 6 vai vairāk pārnesumiem

Ja nav pieejami diskrētie pārnesumi, piemēram, nebloķējamajām automatizētajām pārnesumkārbām vai nebloķējamajām *CVT*, turpmākiem aprēķiniem pārnesumskaitli nosaka no paātrinājuma testa rezultāta, kas minēts II pielikumā, izmantojot reģistrēto motora apgriezīgu skaitu un transportlīdzekļa ātrumu uz BB' līnijas.

5.2. Nominālā motora apgriezīgu skaita n_{ref_k} noteikšana

Nominālo motora apgriezīgu skaitu n_{ref_k} aprēķina, izmantojot pārnesuma k pārnesumskaitli pie nominālā apgriezīgu skaita $v_{\text{ref}} = 61 \text{ km/h}$.

5.3. L_{ref} aprēķināšana

$$L_{\text{ref}} = L_{\text{anchor}_k} + \text{slīpums}_k * (n_{\text{ref}_k} - n_{\text{anchor}_k}) / 1000$$

L_{ref} ir mazāks par vai vienāds ar 76 dB(A).

Transportlīdzekļiem ar manuālo pārnesumkārbu un vairāk nekā četriem pārnesumiem braukšanai uz priekšu un motoru, kurš attīsta par 140 kW (ANO/EEK) lielāku maksimālo jaudu un kam pieļaujamā maksimālās jaudas/maksimālās masas attiecība pārsniedz 75 kW/t, L_{ref} ir mazāks par vai vienāds ar 79 dB(A).

Transportlīdzekļiem ar bezpakāpju pārnesumkārbu un vairāk nekā četriem pārnesumiem braukšanai uz priekšu un motoru, kurš attīsta par 140 kW (ANO/EEK) lielāku maksimālo jaudu un kam pieļaujamā maksimālās

jaudas/maksimālās masas attiecība pārsniedz 75 kW/t, L_{ref} jābūt mazākam vai vienādam ar 78 dB(A).

6. *ASEP* novērtējums, izmantojot L_{urban} principu

6.1 Vispārīgi noteikumi

Šī novērtējuma procedūra ir alternatīva, ko transportlīdzekļu izgatavotāji izvēlējušies procedūrai, kas aprakstīta šā pielikuma 3. punktā un ir piemērojama visām transportlīdzekļu tehnoloģijām. Katra transportlīdzekļu izgatavotāja pienākums ir noteikt pareizo testēšanas veidu. Ja nav norādīts citādi, visa testēšana un aprēķināšana jāveic, kā noteikts šīs regulas 3. pielikumā.

6.2. L_{urban} *ASEP* aprēķināšana

No jebkura $L_{wot\ ASEP}$, kā noteikts saskaņā ar šo pielikumu, L_{urban} *ASEP* aprēķina šādi:

a) aprēķina $a_{wot\ test\ ASEP}$, izmantojot paātrinājuma aprēķināšanu, kā to paredz šīs regulas II pielikuma 4.1.2.1.2.1. vai 4.1.2.1.2.2. punkts,

b) nosaka transportlīdzekļa ātrumu ($V_{BB\ ASEP}$) uz BB līnijas $L_{wot\ ASEP}$ testa laikā,

c) k_{p_ASEP} aprēķina šādi:

$$k_{p_ASEP} = 1 - (a_{urban} / a_{wot\ test\ ASEP})$$

Testa rezultātus, kur $a_{wot\ test\ ASEP}$ ir mazāks par a_{urban} , neņem vērā,

d) $L_{urban\ measured\ ASEP}$ aprēķina šādi:

$$L_{urban\ measured\ ASEP} =$$

$$L_{wot\ ASEP} - k_{p\ ASEP} * (L_{wot\ ASEP} - L_{crs})$$

Lai veiktu turpmākos aprēķinus, izmanto L_{urban} , kā noteikts šīs regulas II pielikumā bez noapaļošanas, ietverot ciparu pēc decimāldaļas (xx,x)

e) $L_{urban\ normalized}$ aprēķina šādi:

$$L_{urban\ normalized} = L_{urban\ measured\ ASEP} - L_{urban}$$

f) $L_{urban\ ASEP}$ aprēķina šādi:

$$L_{urban\ ASEP} =$$

$$L_{urban\ normalized} - (0,15 * (V_{BB\ ASEP} - 50))$$

g) atbilstība robežvērtībām:

$L_{urban\ ASEP}$ ir mazāks par vai vienāds ar 3,0 dB.

1. papildinājums

Paziņojums par atbilstību trokšņa emisijas papildu noteikumiem

(Maksimālais izmērs: A4 (210 x 297 mm))

(Izgatavotāja nosaukums) apliecina, ka šā tipa transportlīdzekļi (tips attiecībā uz tā trokšņa emisijām saskaņā ar ES Regulu Nr.) atbilst 8. panta prasībām Regulā Nr. ...

(Izgatavotāja nosaukums) izsaka šo apliecinājumu godprātīgi un ir veicis transportlīdzekļa trokšņa emisijas rādītāju pienācīgu novērtējumu.

Datums:

Pilnvarotā pārstāvja vārds:

Pilnvarotā pārstāvja paraksts:

IX pielikums

Pasākumi hibrīda elektrotransportlīdzekļu un elektrotransportlīdzekļu dzirdamības nodrošināšanai

Šis pielikums attiecas uz akustisko transportlīdzekļu brīdināšanas sistēmu (*AVAS*) hibrīda elektrotransportlīdzekļiem un elektrotransportlīdzekļiem.

A Akustiskā transportlīdzekļu brīdināšanas sistēma

1. Definīcija

Akustiskā transportlīdzekļu brīdināšanas sistēma (*AVAS*) ir skaņu ģenerējoša ierīce, kas informē gājējus un citus ievainojamus satiksmes dalībniekus.

2. Sistēmas darbības efektivitāte

Ja transportlīdzeklim uzstādīts *AVAS*, tas atbilst tālāk noteiktajām prasībām.

3. Darbības nosacījumi

a) Skaņas ģenerēšanas metode

AVAS automātiski ģenerē skaņu minimālā rādiusā pie ātruma līdz 20 km/h un braucot atpakaļgaitā, ja tas piemērojams transportlīdzekļa kategorijai. Ja transportlīdzeklis aprīkots ar iekšdedzes dzinēju, kas darbojas iepriekšminētā ātruma robežās, *AVAS* drīkst neģenerēt skaņu.

Transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar atpakaļgaitas brīdināšanas ierīci ar skaņas signālu, *AVAS* nav jāģenerē skaņa, pārvietojoties atpakaļgaitā.

b) Pauzes slēdzis

AVAS var būt aprīkots ar slēdzi darbības īslaicīgai pārtraukšanai ("pauzes slēdzis").

Tomēr, ja ir pauzes slēdzis, tad transportlīdzeklim jābūt aprīkotam arī ar ierīci, kas norāda, ka ierīce, kas vadītāju vadītāja sēdekļi informē par transportlīdzekļu tuvošanos, ir pauzes stāvokli.

AVAS jā saglabā spēja atsākt darbību pēc darbības apturēšanas ar pauzes slēdzi.

Ja transportlīdzeklim uzstādīts pauzes slēdzis, tam jāatrodas tādā vietā, kur tas ērti atrodams un lietojams.

c) Mazināšana

AVAS trokšņa līmeni var mazināt transportlīdzekļu darbības periodos.

4. Skaņas veids un skaļums

a) *AVAS* ģenerētajai skaņai jābūt nepārtrauktai skaņai, kas sniedz informāciju gājējiem un citiem ievainojamiem satiksmes dalībniekiem par darbībā esošu

transportlīdzekli.

Tomēr nav pieņemamas šādas un līdzīga veida skaņas:

i) sirēnas, taures, zvaniņu, zvanu un neatliekamās palīdzības transportlīdzekļu signāli,

ii) brīdinājuma signāli, piemēram, ugunsgrēka trauksmes, pretzādzības signalizācijas, dūmu signāli,

iii) intermitējoša skaņa.

Jāizvairās no šādām un līdzīga veida skaņām:

iv) melodiskas skaņas, dzīvnieku un kukaiņu skaņas,

v) skaņas, kas traucē identificēt transportlīdzekli un/vai tā darbību (piemēram, paātrinājumu, ātruma samazināšanu u.c.).

b) *AVAS* ģenerētajai skaņai jābūt viegli asociējamai ar transportlīdzekļa darbību, piemēram, izmantojot skaņas līmeņa vai veida automātisku variēšanu atkarībā no transportlīdzekļa ātruma.

c) *AVAS* ģenerētais skaņas līmenis nedrīkst pārsniegt tādas pašas kategorijas līdzīgu transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar iekšdedzes dzinēju un darbojas pēc vienādiem nosacījumiem, aptuveno skaņas līmeni.

Ar vidi saistīti apsvērumi:

Ar *AVAS* izveidi rūpējas par trokšņa ietekmi uz visu sabiedrību.

X pielikums

Izplūdes sistēmu kā atsevišķu tehnisku vienību ES tipa apstiprinājums saistībā ar trokšņa līmeni (rezerves izplūdes sistēmas)

1. ES TIPA APSTIPRINĀJUMA PIETEIKUMS
 - 1.1. Ievērojot Direktīvas 2007/46/EK 7. panta 1. un 2. punktu, pieteikums ES tipa apstiprinājumam attiecībā uz rezerves izplūdes sistēmu vai tās sastāvdaļu kā atsevišķu tehnisku vienību jāiesniedz transportlīdzekļa izgatavotājam vai attiecīgās atsevišķās tehniskās vienības izgatavotājam.
 - 1.2. Informācijas dokumenta paraugs ir norādīts 1. papildinājumā.
 - 1.3. Pēc attiecīgā tehniskā dienesta pieprasījuma, pretendents jāiesniedz:
 - 1.3.1. divi tādu sistēmu paraugi, kas pieteikti ES tipa apstiprinājumam,
 - 1.3.2. izplūdes sistēmas tips, ar ko transportlīdzeklis sākotnēji bija aprīkots, kad piešķirta ES tipa apstiprinājumu,
 - 1.3.3. tā transportlīdzekļa tipa prototips, kam jāuzstāda sistēma un kas atbilst šīs regulas VI pielikuma 2.1. punkta prasībām,
 - 1.3.4. atsevišķs motors, kas atbilst aprakstītā transportlīdzekļa tipam.
2. MARĶĒJUMI
 - 2.4.1. Rezerves izplūdes sistēmai vai tās detaļām, izņemot stiprinājumus un caurules, jābūt ar:
 - 2.4.1.1. rezerves sistēmas un tās sastāvdaļu izgatavotāja preču zīmi vai tirdzniecības nosaukumu,
 - 2.4.1.2. izgatavotāja preču aprakstu.
 - 2.4.2. Šiem marķējumiem jābūt skaidri salasāmiem un neizdzēšamiem pat pēc sistēmas uzstādīšanas transportlīdzeklī.
3. ES TIPA APSTIPRINĀJUMA PIEŠĶIRŠANA
 - 3.1. Ja attiecīgās prasības ir izpildītas, piešķir ES tipa apstiprinājumu saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 9. panta 3. punktu un vajadzības gadījumā 10. panta 4. punktu.
 - 3.2. ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs ir norādīts 2. papildinājumā.
 - 3.3. Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK VII pielikumu tipa apstiprinājuma numuru piešķir katram rezerves izplūdes sistēmas un tās sastāvdaļas tipam, kas apstiprināts kā atsevišķa tehniska vienība; tipa apstiprinājuma numura 3. iedaļa norāda direktīvas numuru, ar kuru izdarīti grozījumi un kuru piemēroja transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma laikā. Tā pati dalībvalsts nepiešķir to pašu numuru citam rezerves izplūdes sistēmas vai tās sastāvdaļas tipam.

4. ES TIPA APSTIPRINĀJUMA ZĪME

4.1. Katrai rezerves izplūdes sistēmai vai tās sastāvdaļai, izņemot stiprinājumus un caurules, kas atbilst saskaņā ar šo regulu apstiprinātam tipam, jābūt ar ES tipa apstiprinājuma zīmi.

4.2. ES tipa apstiprinājuma zīme ir taisnstūrveida zīme, kas ietver mazo burtu "e", kam seko tās dalībvalsts pazīšanas rakstzīme(-s) vai numurs, kura ir piešķīrusi apstiprinājumu:

Vācijai "1",

Francijai "2",

Itālijai "3",

Nīderlandei "4",

Zviedrijai "5",

Beļģijai "6",

Ungārijai "7",

Čehijai "8",

Spānijai "9",

Apvienotajai Karalistei "11",

Austrijai "12",

Luksemburgai "13",

Somijai "17",

Dānijai "18",

Rumānijai "19",

Polijai "20",

Portugālei "21",

Grieķijai "23",

Īrijai "24",

Slovēnijai "26",

Slovākijai "27",

Igaunijai “29”,

Latvijai “32”,

Bulgārijai “34”,

Lietuvai “36”,

Kiprai “49”,

Maltai “50”.

Netālu no taisnstūrveida zīmes jābūt arī “pamata apstiprinājuma numuram”, kas ir tipa apstiprinājuma numurs 4. punktā un minēts Direktīvas 2007/46/EK VII pielikumā, pirms kura atrodas divi skaitļi, kas norāda kārtas numuru, kāds piešķirts jaunākajam būtiskajam šīs regulas tehniskajam grozījumam dienā, kad piešķīra tipa apstiprinājumu.

4.3. Zīmei jābūt skaidri salasāmai un neizdzēšamai pat pēc rezerves izplūdes sistēmas vai tās sastāvdaļas uzstādīšanas transportlīdzeklī.

4.4. ES tipa apstiprinājuma zīmes paraugs ir sniegts 3. pielikumā.

5. SPECIFIKĀCIJAS

5.1. Vispārīgās specifikācijas

5.1.1. Rezerves izplūdes sistēmai vai tās sastāvdaļām jābūt projektētām, izgatavotām un tās jāvar uzstādīt tā, lai transportlīdzeklis parastos ekspluatācijas apstākļos un neatkarīgi no vibrācijām, kas uz to var iedarboties, atbilstu šīs regulas noteikumiem.

5.1.2. Trokšņa slāpēšanas sistēmai vai tās sastāvdaļām jābūt projektētām, izgatavotām un tās jāvar uzstādīt tā, lai, ņemot vērā transportlīdzekļa ekspluatācijas apstākļus, būtu nodrošināta pienācīga izturība pret koroziju, kas uz to/tām iedarbojas.

5.1.3. Papildu norādījumi attiecībā uz iespējām veikt izmaiņas un ar roku regulējamām daudzrežīmu izplūdes vai trokšņa slāpēšanas sistēmām

5.1.3.1. Visas izplūdes vai trokšņa slāpēšanas sistēmas būvē tā, lai nepieļautu viegli noņemt atstarotājus, izejas konusus un citas sastāvdaļas, kuru primārā funkcija ir daļa no trokšņa slāpēšanas/izplešanās kameras. Ja šādas sastāvdaļas izmantošana ir nenovēršama, piestiprināšanas metode nedrīkst pieļaut tās vienkāršu noņemšanu (piemēram, parastas vītnes stiprinājumi), un noņemšanai jārada visas sistēmas pastāvīgi bojājumi.

5.1.3.2. Izplūdes vai trokšņa slāpēšanas sistēmām ar vairākiem ar roku regulējamiem darbības režīmiem jāatbilst visām prasībām visos darbības režīmos. Protokolā norādītajam trokšņa līmenim jābūt iegūtam režīmā ar augstāko trokšņa līmeni.

5.2. Trokšņa līmeņu specifikācijas

5.2.1. Mērīšanas nosacījumi

5.2.1.1. Trokšņa slāpēšanas sistēmas un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmas trokšņa tests jāveic ar vienlīdzīgām parastām riepām (definētas 2.8. punktā ANO/EEK Noteikumos Nr. 117 (OV L231, 29.8.2008. 19. lpp.)). Testus nedrīkst veikt ar "speciālo funkciju" riepām vai "sniega" riepām, kā noteikts ANO/EEK Noteikumu Nr. 117 2.9. un 2.10. punktā. Šāda veida riepās var paaugstināt transportlīdzekļa trokšņa līmeni vai maskējoši iedarboties uz trokšņa samazināšanas veikspējas salīdzinājumu. Riepas var būt lietotas, bet tām ir jāatbilst tiesiskajām prasībām izmantošanai faktiskos braukšanas apstākļos.

5.2.2. Rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmas vai to sastāvdaļu trokšņa slāpēšanas veikspēju pārbauda, izmantojot metodes, kas aprakstītas 7. un 8. pantā un II pielikuma 1. punktā. Jo īpaši, piemērojot šo punktu, jāņem vērā šīs regulas grozījumu līmenis, kas bija spēkā jauna transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas brīdī.

a) Mērījumi transportlīdzeklī kustībā

Kad rezerves trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas ir uzstādītas 1.3.3. punktā minētajam transportlīdzeklī, reģistrētajiem trokšņa līmeņiem jāatbilst vienam no šādiem nosacījumiem:

- i) Mērījumos iegūtā vērtība (noapaļota līdz veselam skaitlim) par vairāk kā 1 dB(A) nedrīkst pārsniegt tipa apstiprinājuma vērtību, kas attiecīgajam transportlīdzekļa tipam noteikta saskaņā ar šo regulu;
- ii) Mērījumos iegūtā vērtība (pirms noapaļošanas līdz tuvākajam veselam skaitlim) par vairāk kā 1 dB(A) nedrīkst pārsniegt trokšņa vērtību, kas reģistrēta (pirms noapaļošanas līdz veselam skaitlim) 1.3.3. punktā minētajam transportlīdzeklī, kas aprīkots ar tā paša tipa izplūdes trokšņa slāpēšanas sistēmu kā tipa apstiprinājuma iesniegšanas brīdī saskaņā ar šo regulu.

Ja ir izvēlēts rezerves sistēmas secīgs ("back-to-back") salīdzinājums ar oriģinālo sistēmu šīs regulas II pielikuma 4.1.2.1.4.2 un/vai 4.1.2.2.1.2. punkta piemērošanai, ir atļauts pārslēgt augstākā pārnēsāšanā, lai palielinātu paātrinājumu, un nav obligāti jālieto elektroniskas vai mehāniskas ierīces, lai nepieļautu pārslēgšanu zemākā pārnēsāšanā. Ja šādos apstākļos testējamā transportlīdzekļa trokšņa līmenis pārsniedz ražojuma atbilstības (RA) vērtības, tehniskais dienests lems par testa transportlīdzekļa reprezentativitāti.

b) Mērījumi stāvošam transportlīdzeklī

Kad rezerves trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas ir uzstādītas 1.3.3. punktā minētajam transportlīdzeklī, reģistrētie trokšņa līmeņi atbilst vienam no šādiem nosacījumiem:

- i) Mērījumos iegūtā vērtība (noapaļota līdz tuvākajam veselam skaitlim) par vairāk kā 2 dB(A) nedrīkst pārsniegt tipa apstiprinājuma vērtību, kas attiecīgajam transportlīdzekļa tipam noteikta saskaņā ar šo regulu;
- ii) Mērījumos iegūtā vērtība (pirms noapaļošanas līdz tuvākajam veselam skaitlim) par vairāk kā 2 dB(A) nedrīkst pārsniegt trokšņa vērtību, kas

reģistrēta (pirms noapaļošanas līdz veselam skaitlim) 1.3.3. punktā minētajam transportlīdzeklim, kas aprīkots ar tā paša tipa izplūdes trokšņa slāpēšanas sistēmu kā tipa apstiprinājuma iesniegšanas brīdī saskaņā ar šo regulu.

- 5.2.3. Turpmāk atbilstoši II pielikuma prasībām jebkurai rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmai vai tās sastāvdaļai jāatbilst piemērojamām specifikācijām, kas noteiktas šīs regulas VIII pielikumā. Uz transportlīdzekļu tipu, kas apstiprināts pirms šīs regulas un jo īpaši pirms VIII pielikuma (*ASEP*) prasību stāšanās spēkā, šā pielikuma 5.2.3.1. līdz 5.2.3.3. punkta specifikācijas neattiecinā.
- 5.2.3.1. Ja rezerves trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas ir ģeometriski mainīgas sistēmas vai sastāvdaļas, tipa apstiprinājuma pieteikumā izgatavotājs izdod paziņojumu (saskaņā ar VIII pielikuma 1. papildinājumu), ka apstiprināmais trokšņa slāpēšanas sistēmas tips atbilst šā pielikuma 5.2.3. punkta prasībām. Tipa apstiprinātāja iestāde var pieprasīt veikt jebkuru atbilstošu testu, lai pārbaudītu trokšņa slāpēšanas sistēmas atbilstību papildu trokšņa emisijas noteikumiem.
- 5.2.3.2. Ja rezerves trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas nav mainīgas ģeometrijas sistēma, tipa apstiprinājuma pieteikumā pietiek norādīt, ka izgatavotājs izdod paziņojumu (saskaņā ar VIII pielikuma 1. papildinājumu), ka apstiprināmais trokšņa slāpēšanas sistēmas tips atbilst šā pielikuma 5.2.3. punkta prasībām.
- 5.2.3.3. Paziņojums par atbilstību ir formulēts šādi: "(Izgatavotāja nosaukums) apliecina, ka šī tipa trokšņa slāpēšanas sistēma atbilst Regulas (ES) Nr. ... [šīs regulas] X pielikuma 5.2.3. punkta prasībām. (Izgatavotāja nosaukums) izsaka šo apliecinājumu godprātīgi pēc transportlīdzekļa trokšņa emisijas rādītāju pienācīga tehniskā novērtējuma attiecīgajā ekspluatācijas un vides nosacījumu diapazonā.
- 5.3. Automobiļa tehnisko rādītāju mērīšana
- 5.3.1. Rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmai vai tās sastāvdaļām jānodrošina, lai transportlīdzekļa tehniskie rādītāji būtu pielīdzināmi rādītājiem, ko panāk ar oriģinālo trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļām.
- 5.3.2. Rezerves trokšņa slāpēšanas sistēma vai pēc izgatavotāja izvēles šīs sistēmas sastāvdaļas jāsalīdzina ar oriģinālā aprīkojuma trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļām, kas arī ir jaunas, veiksmīgi uzstādītas 1.3.3. punktā minētajam transportlīdzeklim.
- 5.3.3. Par testa metodi izvēlas pretspiediena mērījumu, ievērojot 5.3.4. punkta nosacījumus.
- Mērījuma rezultāts, kas iegūts ar rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmu, nepārsniedz mērījuma rezultātu ar sākotnējo trokšņa slāpēšanas sistēmu vairāk par 25 %, ievērojot zemāk redzamos nosacījumus.
- 5.3.4. Testa metode
- 5.3.4.1. Dzinēja testa metode
- Mērījumu izdara 1.3.4. punktā minētajam dzinējam, kas pievienots dinamometram. Ar pilnīgi atvērtu droseļvārstu stends jānoregulē tā, lai iegūtu dzinēja apgriezību

skaitu (S), kas atbilst nominālajai maksimālajai dzinēja jaudai.

Lai izmērītu pretspiedienu, spiediena krānu novieto tādā attālumā no izplūdes kolektora, kāds norādīts 5. papildinājumā.

5.3.4.2. Transportlīdzekļa testa metode

Mērījumus izdara 1.3.3. punktā minētajam transportlīdzeklim. Testu veic vai nu uz ceļa, vai uz dinamometra veltņiem.

Ar pilnīgi atvērtu droselvārstu dzinēju noslogo tā, lai dzinēja apgriezību skaits atbilstu nominālajai maksimālajai dzinēja jaudai (dzinēja apgriezību skaits S).

Lai izmērītu pretspiedienu, spiediena krānu novieto tādā attālumā no izplūdes kolektora, kāds norādīts 5. papildinājumā.

5.4. Papildu specifikācijas attiecībā uz rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām vai to sastāvdaļām, kas satur šķiedrainus absorbējošus materiālus

5.4.1. Vispārīgi noteikumi

Šķiedrainus troksni absorbējošus materiālus var izmantot tikai trokšņa slāpēšanas sistēmās vai tās sastāvdaļās, ja tiek izpildīts kāds no šiem nosacījumiem:

- a) ja izplūdes gāzes nesaskaras ar šķiedrainiem materiāliem,
- b) ja trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas ir no tās pašas konstrukciju saimes kā sistēmas vai sastāvdaļas, kas ar tipa apstiprinājuma procesu saskaņā ar šīs regulas prasībām ir apstiprināti, pierādot, ka tās nenolietosies.

Ja neviens no nosacījumiem nav izpildīts, veic trokšņa slāpēšanas sistēmas vai tās sastāvdaļas parasto kondicionēšanu, izmantojot vienu no trim turpmāk aprakstītajām iekārtām un procedūrām.

5.4.1.1. Nepārtraukta ekspluatācija uz ceļa 10 000 km

5.4.1.1.1. 50 ± 20 % no šīs ekspluatācijas ir braukšana pilsētā un otra puse ir braukšana lielos attālumos ar lielu ātrumu; nepārtrauktu ekspluatāciju uz ceļa var aizstāt ar atbilstīgu testa treka programmu.

Abu ātrumu režīmus maina vismaz divas reizes

Pilnai testa programmai jāietver vismaz 10 pārtraukumus, kas ilgst vismaz trīs stundas, lai imitētu iespējamās atdzišanas un kondensācijas efektus.

5.4.1.2. Kondicionēšana testa stendā

5.4.1.2.1. Izmantojot standarta detaļas un ievērojot transportlīdzekļa izgatavotāja norādījumus, trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas uzstāda transportlīdzeklim, kas minēts 1.3.3. punktā, vai dzinējam, kas minēts 1.3.4. punktā. Pirmajā gadījumā transportlīdzekli uzstāda uz dinamometra veltņiem. Otrajā gadījumā motoru savieno ar dinamometru.

- 5.4.1.2.2. Testu veic sešu stundu periodos ar vismaz 12 stundu pārtraukumu starp katru periodu, lai imitētu iespējamās atdzišanas un kondensācijas efektus.
- 5.4.1.2.3. Katrā sešu stundu periodā motoru darbina, pēc kārtas ievērojot šādus nosacījumus:
- piecu minūšu posms brīvgaits ātrumā;
 - vienas stundas posms ar $\frac{1}{4}$ slodzes ar $\frac{3}{4}$ nominālā maksimālā apgriezienu skaita (S);
 - vienas stundas posms ar $\frac{1}{2}$ slodzes ar $\frac{3}{4}$ nominālā maksimālā apgriezienu skaita (S);
 - desmit minūšu posms ar pilnu slodzi ar $\frac{3}{4}$ nominālā maksimālā apgriezienu skaita (S);
 - piecpadsmit minūšu posms ar $\frac{1}{2}$ slodzes ar nominālo maksimālo apgriezienu skaitu (S);
 - trīsdesmit minūšu posms ar $\frac{1}{4}$ slodzes ar nominālo maksimālo apgriezienu skaitu (S).

Katrs periods ietver divas iepriekš minēto posmu virknes no a) līdz f).

- 5.4.1.2.4. Testēšanas laikā trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas nedrīkst dzesēt ar pastiprinātu velkmi, kas ap transportlīdzekli imitē normālu gaisa plūsmu.

Taču pēc izgatavotāja pieprasījuma trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas var dzesēt, lai nepārsniegtu fiksēto temperatūru pie tā ieplūdes caurules, kad transportlīdzeklis brauc ar maksimālo ātrumu.

- 5.4.1.3. Kondicionēšana ar pulsāciju

- 5.4.1.3.1. Transportlīdzeklis, kas minēts I pielikuma 1.3.3. punktā, vai motors, kas minēts I pielikuma 1.3.4. punktā, ir aprīkots ar trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļām. Pirmajā gadījumā transportlīdzekli novieto uz dinamometra veltņiem, un otrajā gadījumā motoru pievieno dinamometram.

- 5.4.1.3.2. Testa iekārtu, kam sīki izstrādāta diagramma redzama IV pielikuma 1. papildinājuma 1. attēlā, pievieno pie trokšņa slāpēšanas sistēmas izvada. Ir derīga jebkura cita iekārta, kas nodrošina līdzvērtīgus rezultātus.

- 5.4.1.3.3. Testa iekārta jāneregulē tā, lai ātrdarbības vārsts izplūdes gāzu plūsmu pārmaiņus apturētu un atjaunotu, veicot 2500 ciklus.

- 5.4.1.3.4. Vārsts atveras, kad izplūdes gāzu pretspiediens, ko mēra vismaz 100 mm pirms ieplūdes atloka, sasniedz vērtību starp 35 un 40 kPa. Tas aizveras, kad šis spiediens neatšķiras par vairāk nekā 10 % no spiediena stabilizētās vērtības ar atvērtu vārstu.

- 5.4.1.3.5. Laika aiztures slēdzi neregulē uz gāzu izplūdes laiku saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti 5.4.1.3.4. punktā.

- 5.4.1.3.6. Motora darbības ātrums ir 75 % no ātruma (S), ar kādu motors attīsta maksimālo

jaudu.

- 5.4.1.3.7. Dinamometra uzrādītā jauda ir 50 % no pilnas jaudas, kuru mēra tad, kad sasniegti 75 % no motora ātruma (S).
- 5.4.1.3.8. Testa laikā jebkuru noplūdes atvērumu aiztaisa.
- 5.4.1.3.9. Visu testu veic 48 stundu laikā. Ja vajadzīgs, ik pēc stundas var būt viens dzesēšanas periods.
- 5.4.1.3.10. Pēc kondicionēšanas trokšņa līmeni pārbauda saskaņā 5.2. punktu.

6. Apstiprinājuma paplašinājums

Trokšņa slāpēšanas sistēmas izgatavotājs vai tā pilnvarots pārstāvis var lūgt administratīvo iestādi, kas piešķir trokšņa slāpēšanas sistēmas apstiprinājumu vienam vai vairākiem transportlīdzekļu tipiem, piešķirt apstiprinājuma attiecinājumu uz citiem transportlīdzekļu tipiem.

Šī procedūra ir izklāstīta 1. punktā. Paziņojumu par apstiprinājuma paplašinājumu (vai paplašinājuma noraidīšanu) dalībvalstīm dara zināmu saskaņā ar Direktīvā 2007/46/EK minēto procedūru.

7. Trokšņa slāpēšanas sistēmas tipa pārveidošana

Ja tiek pārveidots transportlīdzekļa tips, kas apstiprināts saskaņā ar šo regulu, piemēro Direktīvas 2007/46/EK 13.-16. pantu un 17. panta 4. punktu.

8. Ražojumu atbilstība

- 8.1. Lai nodrošinātu ražojumu atbilstību, veic pasākumus saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 12. pantā noteiktajām prasībām.
- 8.2. Īpaši noteikumi
 - 8.2.1. Testi, kas minēti Direktīvas 2007/46/EK X pielikuma 2.3.5. punktā, ir šīs regulas VI pielikumā noteiktie testi.
 - 8.2.2. To pārbaūžu biežums, kas minētas Direktīvas 2007/46/EK X pielikuma 3. punktā, parasti ir reizi divos gados.

1. papildinājums

Informācijas dokuments Nr. ... par mehānisko transportlīdzekļu izplūdes sistēmu kā atsevišķas tehniskas vienības tipa apstiprinājumu (Regula ..)

Turpmāk norādītā informācija attiecīgā gadījumā jāiesniedz trīs eksemplāros kopā ar satura rādītāju. Visi rasējumi ir jāiesniedz attiecīgā mērogā un pietiekami detalizēti uz A4 izmēra papīra vai A4 formāta mapē. Ja ir fotoattēli, tiem jābūt pietiekami detalizētiem.

Ja sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskajām vienībām ir elektroniskā vadība, jāsniedz informācija par to darbību.

- 0. Vispārīgi noteikumi
- 0.1. Marka (izgatavotāja tirdzniecības nosaukums):
- 0.2. Tips un vispārīgs(-i) komercapraksts(-i):
- 0.5. Izgatavotāja nosaukums un adrese:
- 0.7. Sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām — ES apstiprinājuma zīmes stiprinājuma vieta un paņēmiens:
- 0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-s):
- 1. Tā transportlīdzekļa apraksts, kam ierīce paredzēta (ja ar ierīci paredzēts aprīkot vairāk nekā vienu transportlīdzekļa tipu, šajā punktā prasīto informāciju sniedz attiecībā uz katru attiecīgo tipu)
 - 1.1. Marka (izgatavotāja tirdzniecības nosaukums):
 - 1.2. Tips un vispārīgs(-i) komercapraksts(-i):
 - 1.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja marķējums ir uz transportlīdzekļa:
 - 1.4. Transportlīdzekļa kategorija:
 - 1.5. ES tipa apstiprinājuma numurs attiecībā uz trokšņa līmeni:
 - 1.6. Visa informācija, kas minēta tipa apstiprinājuma sertifikāta 1.1. līdz 1.4. punktā attiecībā uz transportlīdzekli (šīs regulas I pielikuma 2. papildinājums):
- 1. Papildu informācija
 - 1.1. Atsevišķās tehniskās vienības sastāvdaļas:
 - 1.2. Preču zīme vai tirdzniecības nosaukums mehāniskā transportlīdzekļa tipam(-iem), kas aprīkojams ar trokšņa slāpētāju ⁽¹⁾
 - 1.3. Transportlīdzekļa tips(-i) un tā/to tipa apstiprinājuma numurs(-i):
 - 1.4. Motors

- 1.4.1. Tips (dzirksteļaiždedzes motors, dīzeļmotors):
- 1.4.2. Cikli: divtaktu, četraktu:
- 1.4.3. Kopējais darba tilpums:
- 1.4.4. Nominālā maksimālā dzinēja jauda ... kW ar ... min⁻¹
- 1.5. Pārnesumu skaits:
- 1.6. Izmantotie pārnesumu skaitļi:
- 1.7. Dzenošais tilta pārnesums(-i):
- 1.8. Trokšņa līmeņa vērtības:
- braucošs transportlīdzeklis: ... dB(A), apgriezienu skaits stabilizēts pirms
paātrinājuma
- ar km/h;
- stāvošs transportlīdzeklis dB(A), ar ... min⁻¹
- 1.9. Pretspiediena vērtība:
- 1.10. Jebkuri prasību ierobežojumi, kas attiecas uz izmantošanu un uzstādīšanu:
2. Piezīmes:
3. Ierīces apraksts
- 3.1. Rezerves izplūdes sistēmas apraksts, kas norāda katras sistēmas sastāvdaļas relatīvo stāvokli, kopā ar uzstādīšanas pamācību:
- 3.2. Sīki izstrādāts katras sastāvdaļas rasējums, lai tās varētu viegli atrast un atpazīt, un norāde uz izmantotajiem materiāliem. Šajos rasējumos jānorāda vieta ES tipa apstiprinājuma zīmei, kuras piestiprināšana ir obligāta

Datums, mape

2. papildinājums

PARAUGS

ES TIPA APSTIPRINĀJUMA SERTIFIKĀTS

(Maksimālais izmērs: A4 (210 × 297 mm))

Iestādes zīmogs

Paziņojums par

- tipa apstiprinājumu (¹)
- tipa apstiprinājuma paplašinājumu (¹)
- tipa apstiprinājuma atteikumu (¹)
- tipa apstiprinājuma anulēšanu (¹)

transportlīdzekļa/sastāvdaļas/atsevišķas tehniskās vienības (¹) tipam saskaņā ar Regulu Nr. .

Tipa apstiprinājuma numurs:

Paplašinājuma pamatojums:

I IEDAĻA

- 0.1. Marka (izgatavotāja tirdzniecības nosaukums):
- 0.2. Tips un vispārīgs(-i) komercapraksts(-i):
- 0.3. Tipa identifikācijas veids, ja marķējums ir uz transportlīdzekļa/sastāvdaļas/atsevišķas tehniskās vienības (1) (2):
 - 0.3.1. Minētā marķējuma atrašanās vieta:
- 0.4. Transportlīdzekļa kategorija (3):
- 0.5. Izgatavotāja nosaukums un adrese:
- 0.7. Sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām — ES tipa apstiprinājuma zīmes stiprinājuma vieta un veids:
- 0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-es):

II IEDAĻA

- 1. Papildu informācija (vajadzības gadījumā): skatīt papildinājumu.

2. Par testu veikšanu atbildīgais tehniskais dienests:
3. Testa protokola datums:
4. Testu protokola numurs:
5. Piezīmes (ja ir): skatīt papildinājumu.
6. Vieta:
7. Datums:
8. Paraksts:
9. Apstiprināšanas iestādei iesniegtās informācijas paketes, ko var saņemt pēc pieprasījuma, satura rādītājs ir pievienots

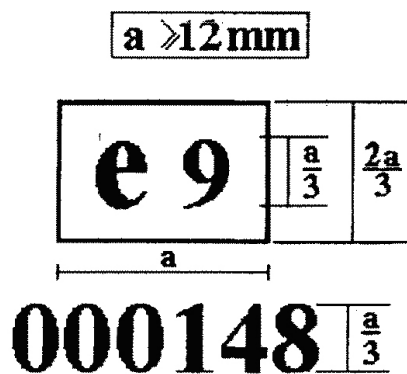
(¹) Lieko svītrot.

(²) Ja tipa identifikācijas līdzekļos ir zīmes, kas neraksturo transportlīdzekļa, tā sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisko vienību tipus, uz ko attiecas šis tipa apstiprinājuma sertifikāts, dokumentācijā tādās zīmes attēlo ar simbolu "?" (piemēram, ABC??123??).

(³) Kā noteikts Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas A punktā.

3. papildinājums

ES tipa apstiprinājuma zīmes paraugs

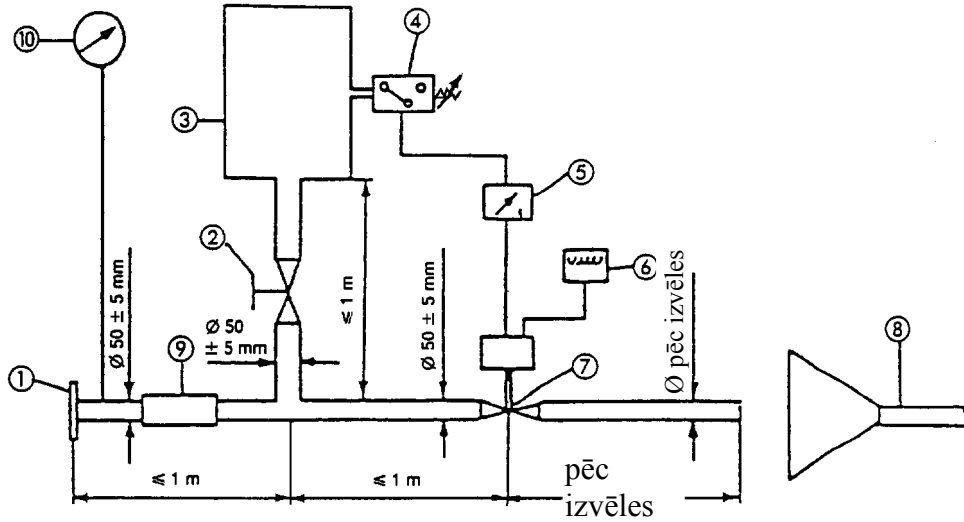


Izplūdes sistēma vai tās sastāvdaļa ar minēto ES tipa apstiprinājuma zīmi ir ierīce, kas apstiprināta Spānijā (e 9), ievērojot Regulu Nr. ..., ar pamata apstiprinājuma numuru 0148.

Izmantotie skaitļi ir tikai paraugs.

4. papildinājums

Testa iekārta



- 1 Ieplūdes uzmava savienošanai ar testa pilnīgas trokšņa slāpēšanas sistēmas aizmugures daļu.
- 2 Ar roku darbināms regulēšanas vārsts.
- 3 Kompensējošs rezervuārs ar 35 līdz 40 litru ietilpību.
- 4 Spiediena slēdzis ar darbības diapazonu 5 līdz 250 k_{pa} — līdz atvērtam 7. vienumam.
- 5 Laika aiztures slēdzis — līdz atvērtam 7. vienumam.
- 6 Impulsu skaitītājs.
- 7 Ātrdarbības vārsts, piemēram, izplūdes bremžu vārsts, 60 mm diametrā, ko darbina pneimatiskais cilindrs ar izejas jaudu 120 N ar 400 k_{pa}. Reakcijas laiks gan atveroties, gan aizveroties nedrīkst pārsniegt 0,5 sekundes.
- 8 Izplūdes gāzes izsūkņēšana.
- 9 Lokana caurule.
- 10 Spiediena mērītāji.

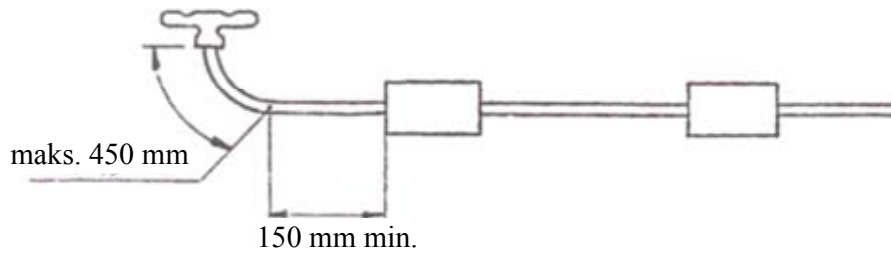
5. papildinājums

Mērīšanas punkti — pretspiediens

Iespējamo mērīšanas punktu paraugi spiediena krituma testiem. Faktisko mērīšanas punktu konkrētizē testa protokolā. Tas ir regulāras gāzes plūsmas zonā.

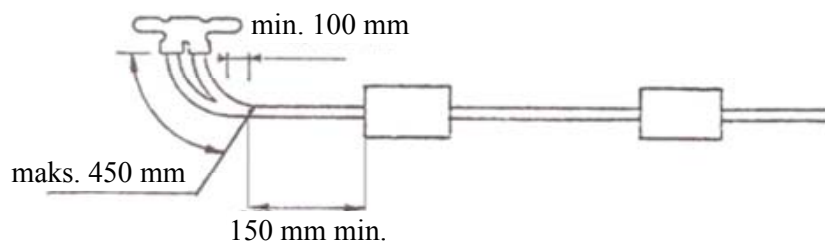
1. 1. ATTĒLS

Viena caurule



2. 2. ATTĒLS

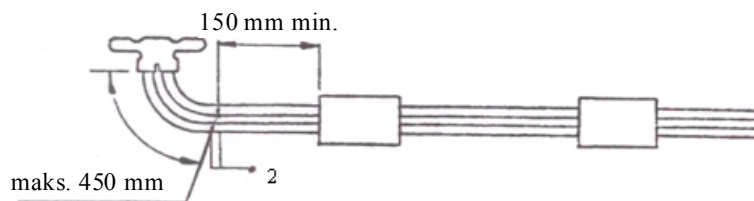
Daļēji dubulta caurule¹



¹ Ja nav iespējams, skatīt 3. attēlu.

3. 3. ATTĒLS

Dubulta caurule



² Divi mērījuma punkti, viens nolasījums.

XI pielikums

Izplūdes sistēmas kā atsevišķas tehniskas vienības ražojuma atbilstības pārbaudes

1. Vispārīgi noteikumi
Šīs prasības ir saskaņā ar ražojuma atbilstības pārbaudei paredzētiem testiem, ko veic saskaņā ar šīs regulas I pielikuma 1. punktu.
2. Testēšana un procedūras
Testa metodes, mērinstrumenti un rezultātu interpretācija ir tādi, kā aprakstīti X pielikuma 5. punktā. Pārbaudāmai izplūdes sistēmai vai sastāvdaļai veic X pielikuma 5.2., 5.3. un 5.4. punktā aprakstīto testu.
3. Paraugu ņemšana un rezultātu novērtējums
 - 3.1. Jāizvēlas viena trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļa un jāveic 2. punktā minētie testi. Ja testu rezultāti atbilst ražojuma atbilstības prasībām, kas minētas X pielikuma 8.1. punktā, trokšņa slāpēšanas sistēmas vai tās sastāvdaļas tipu uzskata par atbilstīgu RA.
 - 3.2. Ja viens no testu rezultātiem neatbilst ražojuma atbilstības prasībām, kas minētas X pielikuma 8.1. punktā, ir jāpārbauda tāda paša tipa divu vai vairāku trokšņa slāpēšanas sistēmu vai to sastāvdaļu atbilstība saskaņā ar 2. punktu
 - 3.3. Ja otrās un trešās trokšņa slāpēšanas sistēmas vai to sastāvdaļu testu rezultāti atbilst ražojuma atbilstības prasībām, kas minētas X pielikuma 8.1. punktā, trokšņa slāpēšanas sistēmas vai tās sastāvdaļas tipu uzskata par atbilstošu ražojuma atbilstības prasībām.
 - 3.4. Ja viens no otrā vai trešā trokšņa slāpēšanas sistēmas vai tās sastāvdaļas testa rezultātiem neatbilst ražojuma atbilstības prasībām, kas minētas X pielikuma 8.1. punktā, trokšņa slāpēšanas sistēmas vai to sastāvdaļas tipu uzskata par neatbilstošu šīs regulas prasībām, un izgatavotājam ir jāveic nepieciešamie pasākumi atbilstības atjaunošanai.

XII pielikums

Atbilstības tabula

(Minēts 15. panta 2. punktā)

Direktīva 70/157/EEK	Šī regula
-	1. pants
-	2. pants
-	3. pants
2. pants	4. panta 1. punkts
2.a pants	4. panta 2. un 3. punkts
-	5. pants
-	6. pants
-	7. pants
-	8. pants
-	9. pants
-	10., 11., 12. un 13. pants.
-	14. pants
-	15. pants
	16. pants
I pielikuma 1. punkts	I pielikuma 1. punkts
I pielikuma 3. punkts	I pielikuma 2. punkts
I pielikuma 4. punkts	I pielikuma 3. punkts
I pielikuma 5. punkts	I pielikuma 4. punkts
I pielikuma 6. punkts	I pielikuma 5. punkts
I pielikuma 1. papildinājums	I pielikuma 1. papildinājums
I pielikuma 2. papildinājums (bez papildpielikuma)	I pielikuma 2. papildinājums
-	I pielikuma 3. papildinājums

-	II pielikums
I pielikuma 2. punkts	III pielikums
-	IV pielikums
-	V pielikums
-	VI pielikums
-	VII pielikums
-	VIII pielikums
	IX pielikums
II pielikuma 1., 2., 3. un 4. punkts	X pielikuma 1., 2., 3. un 4. punkts
-	X pielikuma 5. un 6. punkts
II pielikuma 5. un 6. punkts	X pielikuma 7. un 8. punkts
II pielikuma 1. papildinājums	X pielikuma 1. papildinājums (+ papildinformācija)
II pielikuma 2. papildinājums (bez papildpielikuma)	X pielikuma 2. papildinājums
II pielikuma 3. papildinājums	X pielikuma 3. papildinājums
-	X pielikuma 4. un 5. papildinājums
	XI pielikums
-	XII pielikums
III pielikuma 1. punkts	-
III pielikuma 2. punkts	-