

31991L0422

22.8.1991.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 233/21

KOMISIJAS DIREKTĪVA

(1991. gada 15. jūlijs),

ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 71/320/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz noteiktu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju bremžu iekārtām

(91/422/EEK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 71/320/EEK (1971. gada 26. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz noteiktu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju bremžu iekārtām ⁽¹⁾, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 88/194/EEK ⁽²⁾, un īpaši tās 5. pantu,

tā kā, ņemot vērā sasniegumus bremžu iekārtu tehnoloģijas jomā, tagad ir iespējams izstrādāt stingrākas prasības un jo īpaši noteikt, ka daži smagie transportlīdzekļi un piekabes obligāti jāaprīko ar automātiskajiem bremžu uzliku regulētājiem, lai palielinātu ceļu satiksmes drošību;

tā kā šīs direktīvas noteikumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Komiteja to direktīvu pielāgošanai tehnikas attīstībai, kuras attiecas uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem,

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvas 71/320/EEK I, II, III, IV, V, VII, IX, X un XII pielikumu groza atbilstīgi šīs direktīvas pielikumam.

2. pants

1. No 1991. gada 1. oktobra dalībvalstis tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar bremžu iekārtām, nevar:

⁽¹⁾ OV L 202, 6.9.1971., 37. lpp.

⁽²⁾ OV L 92, 9.4.1988., 47. lpp.

— atteikties piešķirt EEK tipa apstiprinājumu, izdot Padomes Direktīvas 70/156/EEK ⁽³⁾ 10. panta 1. punkta pēdējā ievilkumā minētā sertifikāta kopiju vai piešķirt valsts tipa apstiprinājumu kāda tipa transportlīdzeklim, vai

— aizliegt sākt transportlīdzekļu ekspluatāciju,

ja šā tipa transportlīdzekļa vai šo tipu transportlīdzekļu bremžu iekārtas atbilst noteikumiem Direktīvā 71/320/EEK, kas grozīta ar šo direktīvu.

2. No 1992. gada 1. oktobra dalībvalstis:

— neizsniedz sertifikāta kopiju, kas paredzēts Direktīvas 70/156/EEK 10. panta 1. punkta pēdējā ievilkumā attiecībā uz transportlīdzekļa tipu, kura bremžu iekārtas neatbilst noteikumiem Direktīvā 71/320/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu,

— var atteikties piešķirt tāda transportlīdzekļa tipa valsts tipa apstiprinājumu, kura bremžu iekārtas neatbilst ar šo direktīvu grozītās Direktīvas 71/320/EEK prasībām.

3. No 1994. gada 1. oktobra dalībvalstis var aizliegt nodot ekspluatācijā tādus transportlīdzekļus, kuru bremžu iekārtas neatbilst noteikumiem Direktīvā 71/320/EEK, kas grozīta ar šo direktīvu.

⁽³⁾ OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp.

3. pants

Dalībvalstīs stājas spēkā noteikumi, kas vajadzīgi, lai līdz 1991. gada 1. oktobrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Pieņemot šos tiesību aktus, dalībvalstis tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka procedūru, kas jāievēro, pievienojot šādu atsauci.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 1991. gada 15. jūlijā

*Komisijas vārdā —
priekšsēdētāja vietnieks*
Martin BANGEMANN

PIELIKUMS

GROZĪJUMI PIELIKUMOS DIREKTĪVAI 71/320/EEK, KURĀ GROZĪJUMI IZDARĪTI AR DIREKTĪVĀM 74/132/EEK, 75/524/EEK, 79/489/EEK, 85/647/EEK UN 88/194/EEK**I PIELIKUMS: DEFINĪCIJAS, PRASĪBAS, UZBŪVE UN MONTĀŽA**

Punktu 1.16.3. groza šādi:

“1.16.3. *Piekabe ar centrāli novietotu asi.*

“Piekabe ar centrāli novietotu asi” ir velkamais transportlīdzeklis, kas aprīkots ar jūgierīci, kura nevar pārvietoties vertikāli (attiecībā pret piekabi), un kura ass(-is) ir novietota(-s) tuvu transportlīdzekļa smaguma centram (kad to vienmērīgi piekrauj) tā, lai tikai neliela statiskā vertikālā slodze, kas nepārsniedz 10 % no tās slodzes, kas atbilst piekabes vai 1 000 daN kravas (atkarībā no tā, kas ir mazāk), tiktu pārnesta uz velkošo transportlīdzekli.” (Atlikusī daļa paliek nemainīga.)

Pievieno 2.1.2.3. punkta beigās:

“Piekabes pneimatiskās bremzes un velkošā transportlīdzekļa stāvbremzes var darbināt vienlaicīgi ar noteikumu, ka vadītājs jebkurā laikā var pārliecināties, ka sakabināto transportlīdzekļu stāvbremzes darbība, ko nodrošina ar tīri mehānisku stāvbremžu iekārtas darbību, ir pietiekama.”

Punktu 2.2.1.5.2. groza šādi (attiecas tikai uz angļu tekstu).

Punktu 2.2.1.8. groza šādi:

“2.2.1.8. Darba bremžu iekārtas spēkam jābūt atbilstīgi sadalītam pa asīm. Transportlīdzekļos, kam ir vairāk nekā divas asis, lai izvairītos no riteņu bloķēšanas vai bremžu uzliku pārkaršanas, bremzēšanas spēku uz dažām asīm automātiski var samazināt līdz nullei, kad transportlīdzeklis pārvadā mazāku kravu, ar noteikumu, ka šis transportlīdzeklis atbilst II pielikumā aprakstītajām darbības prasībām.”

Aiz 2.2.1.11. punkta pievieno šādu 2.2.1.11.1. un 2.2.1.11.2. punktu:

“2.2.1.11.1. Nodiluma regulēšana darba bremzēm ir automātiska. Tomēr aprīkošana ar automātiskām nodiluma regulēšanas iekārtām N_2 un N_3 kategorijas apvidus transportlīdzekļu un M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu pakalējo bremžu gadījumā ir pēc izvēles. Automātiskās nodiluma regulēšanas iekārtas ir tādas, kas pēc tam, kad sakarsušās bremzes tiek atdzesētas, joprojām nodrošina efektīvu bremzēšanu. Jo īpaši transportlīdzeklis spēj normāli darboties pēc pārbaudēm, kas veiktas atbilstoši II pielikuma 1.3. punktam (I tipa pārbaude) un II pielikuma 1.4. punktam (II tipa pārbaude).

2.2.1.11.2. Ir jābūt iespējai viegli pārbaudīt šo darba bremžu uzliku nodilumu no transportlīdzekļa ārpuses vai apakšpusēs, izmantojot tikai instrumentus vai ierīces, kuras parasti piegādā kopā ar transportlīdzekli, piemēram, nodrošinot atbilstošas kontroles vai kādā citā veidā. Kā alternatīva ir pieļaujamas akustiskas vai optiskas ierīces, kas brīdina vadītāju par to, ka nepieciešama uzliku nomaiņa. Priekšējo un/vai pakalējo riteņu noņemšana šajā nolūkā ir atļauta tikai M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem.”

Aiz 2.2.1.12.2. punkta pievieno šādu 2.2.1.12.3. punktu:

“2.2.1.12.3. Šķidruma tipu, kas jālieto hidrauliskā pievada bremžu iekārtās, norāda saskaņā ar ISO standartu 9128-1987. Attiecīgais simbols atbilstoši 1. vai 2. zīmējumam jāpiestiprina redzamā vietā un neizdzēšamā veidā 100 mm attālumā no šķidruma tvertņu uzpildes atverēm; ražotāji var sniegt papildus informāciju.”

Punktu 2.2.1.18.3. groza šādi:

“2.2.1.18.3. Viena no gaisa padeves cauruļvadu (vai jebkurā cita šāda tipa savienojuma, kurš varētu tikt lietots) plūsuma vai noplūdes gadījumā vadītājam jābūt iespējai pilnīgi vai daļēji iedarbināt piekabes bremzes ar darba bremžu, sekundāro bremžu vai stāvbremžu palīdzību, ja vien plūsums vai noplūde automātiski neizraisa piekabes bremzēšanu atbilstoši darbības rādītājiem, kas minēti II pielikuma 2.2.3. punktā.”

Punktu 2.2.1.18.4.1. un 2.2.1.18.4.2. groza šādi:

“2.2.1.18.4.1. Kad paredzētā bremžu vadības iekārtu vadības ierīce, kas minēta 2.2.1.18.3. punktā, ir pilnībā iedarbināta, spiedienam barošanas maģistrālē divu sekunžu laikā jāsamazinās līdz 1,5 bāriem;

2.2.1.18.4.2. Kad barošanas maģistrālē tiek iztukšota ar ātrumu vismaz 1 bārs sekundē, piekabes automātiskajai bremzēšanas iekārtai jāšāk darboties pirms spiediens barošanas maģistrālē samazinās līdz 2 bāriem.”

Aiz 2.2.1.23. punkta pievieno šādu 2.2.1.24. punktu:

- “2.2.1.24. Mehāniskā transportlīdzekļa, kam atļauts vilkt O_3 vai O_4 kategorijas piekabi, gadījumā, piekabes darba bremžu iekārtu var iedarbināt tikai savienojumā ar velkošā transportlīdzekļa darba, sekundāro vai stāvbremžu iekārtu.”

Aiz 2.2.2.8. punkta pievieno šādu 2.2.2.8.1. un 2.2.2.8.2. punktu:

- “2.2.2.8.1. Nodiluma regulēšana darba bremzēm ir automātiska. Tomēr aprīkošana ar automātiskām nodiluma regulēšanas iekārtām O_1 un O_2 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā ir pēc izvēles. Automātiskās nodiluma regulēšanas iekārtas ir tādas, kas pēc tam, kad sakarsušās bremzes tiek atdzesētas, joprojām nodrošina efektīvu bremzēšanu.

Jo īpaši transportlīdzeklis spēj normāli darboties pēc pārbaudēm, kas veiktas atbilstoši II pielikuma 1.3. punktam (I tipa pārbaude) un II pielikuma 1.4. punktam (II tipa pārbaude).

- 2.2.2.8.2. Ir jābūt iespējai viegli pārbaudīt šo darba bremžu uzliku nodilumu no transportlīdzekļa ārpuses vai apakšpusēs, izmantojot tikai instrumentus vai ierīces, kuras parasti piegādā kopā ar transportlīdzekli; piemēram, nodrošinot atbilstošus kontroles caurumus vai kādā citā veidā.”

Punkta 2.2.2.9 trešajā rindā svīturo vārdus “vienass”, un šajā pat punktā aizvieto vārdu “atdalīšana” ar “lūzums” un vārdu “atdalās” ar “salūzt”.

Punktu 2.2.2.11. punktu groza šādi:

- “2.2.2.11. Ja piekabe ir aprīkota ar iekārtu, kas ļauj apturēt saspiesta gaisa padevi bremžu iekārtas, kas nav stāvbremžu iekārta, iedarbināšanai, tad pirmā minētā iekārta jāprojektē un jākonstruē tā, lai tā atgrieztos “miera” stāvoklī ne vēlāk kā pēc tam, kad atjaunota saspiesta gaisa padeve piekabei.”

II PIELIKUMS: BREMŽU PĀRBAUDES UN BREMŽU IEKĀRTU DARBĪBAS RĀDĪTĀJI

Punktu 1.1.1. groza šādi:

- “1.1.1. Darba bremžu iekārtām darbības rādītāji ir paredzēti, pamatojoties uz bremzēšanas ceļu un/vai vidējo maksimālo palēninājumu. Bremžu iekārtas darbības rādītājus nosaka izmērot bremzēšanas ceļu attiecībā pret transportlīdzekļa sākotnējo ātrumu un/vai pārbaudes laikā izmērot vidējo maksimālo palēninājumu.”

Pievieno 1.1.3.7. punkta beigās:

“Riteņu bloķēšana ir pieļaujama tikai gadījumos, kad tā ir īpaši norādīta.”

Pievieno 1.2.1.2.3. punkta beigās:

“Transportlīdzeklim jāizpilda gan noteiktā bremzēšanas ceļa, gan arī attiecīgā transportlīdzekļa kategorijai noteiktā vidējā maksimālā palēninājuma prasības, tomēr var nebūt svarīgi reāli izmērit abus parametrus.”

Aiz 1.2.3.1. punkta pievieno šādu 1.2.3.2. punktu:

- “1.2.3.2. Turpmākas pārbaudes veic, kad dzinējs ir pievienots, un ar ātrumu, kas noteikts tai kategorijai, kurai pieder transportlīdzeklis. Jāpasniedz katrai kategorijai paredzētie darbības rādītāji. Puspiekabju vilcējus, kad tie ir speciāli piekrauti, lai modelētu piekrautas puspiekabes uzvedību, pārbauda ar ātrumu, kas nav lielāks kā 80 km/h.”

Punktu 1.3.1.3. groza šādi:

- “1.3.1.3. Šajās pārbaudēs spēkam, kas pielikts vadības ierīcei, jābūt noregulētam tā, lai transportlīdzeklis sasniegtu vidējo maksimālo palēninājumu 3 m/s^2 pēc bremžu pirmās iedarbināšanas reizes. Šim spēkam jāpaliek nemainīgam visās turpmākajās bremžu iedarbināšanas reizēs.”

Punktu 1.3.3. groza šādi:

- “1.3.3. Sakarsušu bremžu darbība.

- 1.3.3.1. Noslēdzot I tipa pārbaudi... sakarsušu darba bremžu iekārtas darbība... Mehānisko transportlīdzekļu gadījumā šī sakarsušu bremžu darbība... Tomēr piekabju gadījumā sakarsušu bremžu spēks... (atlikusi daļa paliek nemainīta).

- 1.3.3.2. Mehānisko transportlīdzekļu gadījumā, kuri izpilda 60 % no 1.3.3.1. punktā norādītajām prasībām, bet kuri nevar izpildīt 80 % no 1.3.3.1. punktā norādītajām prasībām, var veikt sakarsušu bremžu papildus pārbaudi, izmantojot vadības iekārtas iedarbināšanai nepieciešamo spēku, kas nepārsniedz šī pielikuma 2.1.1.1. punktā norādīto spēku. Abu pārbažu rezultātus ieraksta ziņojumā.”

Punktu 1.4.3. groza šādi:

“1.4.3. Noslēdzot pārbaudi, sakarsušo darba bremžu iekārtas darbība...

Mehānisko transportlīdzekļu gadījumā šai sakarsušo bremžu darbībai jānodrošina bremzēšanas ceļš, kas nepārsniedz turpmāk minētos lielumus un vidējo maksimālo palēninājumu, kas nav mazāks kā turpmāk minētie lielumi, pielietojot vadības iekārtas iedarbināšanai vajadzīgo spēku, kas nepārsniedz 700 N:

- M_3 kategorija: $s = 0,15 V + \frac{1,33 V^2}{130}$ (otrais termins, kas atbilst vidējam maksimālajam palēninājumam $3,75 \text{ m/s}^2$);

- N_3 kategorija: $s = 0,15 V + \frac{1,33 V^2}{115}$ (otrais termins, kas atbilst vidējam maksimālajam palēninājumam $3,3 \text{ m/s}^2$).

Tomēr piekabju gadījumā sakarsušo bremžu spēks riteņu perifērijā... (atlikusī daļa paliek nemainīta.)”

Punktu 2.1.1.1.1. groza šādi:

“2.1.1.1.1. M un N kategorijas transportlīdzekļu darba bremzes pārbauda saskaņā ar nosacījumiem, kas parādīti turpmāk minētajā tabulā:

	Izmēģinājuma veids	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3
		O-I	O-I	O-I-II	O-I	O-I	O-I-II
II tipa pārbaude ar atvienotu dzinēju	V	80 km/h,	60 km/h,	60 km/h,	80 km/h,	60 km/h,	60 km/h
	$S \leq$	$0,1 V + \frac{V^2}{150}$	$0,15 V + \frac{V^2}{130}$				
	$d_m \geq$	$5,8 \text{ m/s}^2$	5 m/s^2				
O tipa pārbaude ar pievienotu dzinēju	$V = 80 \% \text{ max, bet } \leq$	160 km/h	100 km/h	90 km/h	120 km/h	100 km/h	90 km/h
	$S \leq$	$0,1 V + \frac{V^2}{130}$	$0,15 V + \frac{V^2}{103,5}$				
	$d_m \geq$	5 m/s^2	5 m/s^2				
	$F \leq$	500 N	700 N				

kur:

V = pārbaudes ātrums,

s = bremzēšanas ceļš,

d_m = vidējais maksimālais palēninājums,

f = spēks, kas pielikts pedālim,

V_{max} = transportlīdzekļa maksimālais ātrums.”

Punktu 2.1.2.1. groza šādi:

“2.1.2.1. Sekundārajai bremzēšanas iekārtai, pat ja vadības iekārta, kas to iedarbina, tiek lietota arī citām bremzēšanas funkcijām, jānodrošina bremzēšanas ceļš, kas nepārsniedz turpmāk minētos lielumus, un vidējais maksimālais palēninājums, kas nav mazāks kā turpmāk minētie lielumi:

- M_1 kategorija: $s = 0,1 V + \frac{2 V^2}{150}$ (otrais termins, kas atbilst vidējam maksimālajam palēninājumam $2,9 \text{ m/s}^2$);

- M_2, M_3 kategorija: $s = 0,15 V + \frac{2 V^2}{130}$ (otrais termins, kas atbilst vidējam maksimālajam palēninājumam $2,5 \text{ m/s}^2$);

N kategorija: $s = 0,15 V + \frac{2 V^2}{115}$ (otrais termins, kas atbilst vidējam maksimālajam palēninājumam $2,2 \text{ m/s}^2$).”

Aiz 2.1.2.4. punkta pievieno šādu 2.1.2.5. punktu:

“2.1.2.5. Sekundāro bremžu efektivitātes pārbaudi veic modelējot reālus avārijas apstākļus darba bremžu sistēmā.”

Punktu 2.1.4.1. groza šādi:

“2.1.4.1. Darba bremžu iekārtas paliekošajai darbībai tās pievada daļas defekta gadījumā jānodrošina bremzēšanas ceļš, kas nepārsniedz turpmāk minētos lielumus, un vidējais maksimālais palēninājums, kas

nav mazāks kā turpmāk minētie lielumi, lietojot vadības iekārtas iedarbināšanai vajadzīgo spēku, kas nepārsniedz 700 N, kad to pārbauda O tipa pārbaudē ar atvienotu dzinēju, no šādiem sākotnējiem ātrumiem attiecīgajai transportlīdzekļa kategorijai:

Bremzēšanas ceļš (m) un vidējais maksimālais palēninājums (m/s²)

(tabula paliek nemainīta)."

Aiz 2.1.4.1. punkta pievieno šādu 2.1.4.2. punktu:

"2.1.4.2. Sekundāro bremžu efektivitātes pārbaudi veic modelējot reālus avārijas apstākļus darba bremžu sistēmā."

Punkts 2.2.1.2.1. ir šāds (attiecas tikai uz angļu tekstu).

Aiz 2.2.2.1. punkta pievieno šādu 2.2.3. punktu:

"2.2.3. *Automātiskā bremzēšana.*

2.2.3.1. Automātiskās bremzēšanas iekārtas darbības rādītāji pilnīga spiediena zuduma gaisa padeves maģistrālē gadījumā, kad pārbauda transportlīdzekli ar ātrumu 40 km/h, nevar būt mazāki kā 13,5 % no spēka, kas atbilst maksimālajai masai uz riteņiem, kad transportlīdzeklis stāv. Ir pieļaujama riteņu bloķēšana darbības rādītāju gadījumā, kas ir augstāki kā 13,5 %."

II PIELIKUMA PAPILDINĀJUMS: BREMZĒŠANAS SPĒKA SADALE PA TRANSPORTLĪDZEKĻA ASĪM (75/524/EEK)

Punktu 3.1.2. groza šādi:

"3.1.2. Mehāniskā transportlīdzekļa gadījumā, kam atļauts vilkt O₃ vai O₄ kategorijas piekabes ar pneimatisķajām bremžu sistēmām, kad to pārbauda ar atvienotu enerģijas avotu, nobloķētu barošanas maģistrāli un vadības maģistrālei pievienotu 0,5 litru balonu un sistēmu pie spiediena regulatora ieslēgšanas un izslēgšanas spiediena, spiedienam pēc bremžu pedāļa pilnas nospiešanas jābūt starp 6,5 un 8,5 bāriem gan barošanas maģistrāles, gan vadības maģistrāles savienotājgalvā neatkarīgi no transportlīdzekļa slogojuma. Šiem spiedieniem uzskatāmi jābūt velkošā transportlīdzekļa sistēmā, kad tas ir atvienots no piekabes. Savietojamības joslām 2., 3. un 4A diagrammā nevajadzētu pārsniegt 7,5 bāru robežlīniju."

Punktu 3.1.4.1. groza šādi:

"3.1.4.1. Mehāniskā transportlīdzekļa gadījumā, kam atļauts vilkt O₃ vai O₄ kategorijas piekabes ar pneimatisķajām bremžu sistēmām, pieļaujamā attiecība starp bremzēšanas pakāpi $\frac{TR}{PM}$ un spiedienu P_m atrodas 2. diagrammā norādītajos laukumos."

Aiz 5.1.2. punkta pievieno šādu 5.1.3. punktu:

"5.1.3. Pieļaujamā attiecība starp bremzēšanas pakāpi $\frac{TR}{PR}$ un spiedienu P_m atrodas 2. diagrammā norādītajos laukumos transportlīdzekļiem ar kravu un transportlīdzekļiem bez kravas."

Punktu 7.3. groza šādi:

"IX pielikuma 18.2. punktā jābūt..." (pārējā daļa paliek nemainīta).

Punktu 8.2. groza šādi:

"8.2. Spiediena pārbaudes iekārtas pieslēgizvade atbilst 4. punktam ISO standartā 3583-1984."

4.A diagrammas zemsvītras piezīmei pievieno šādu pirmo teikumu:

"Starp lielumiem $\frac{TR}{PR} = 0$ nav vajadzīgs, ka bremzēšanas pakāpe $\frac{TR}{PR} = 0,1$ ir proporcionāla vadības maģistrāles spiedienam, ko mēra savienotājgalvā."

III PIELIKUMS: TRANSPORTLĪDZEKĻU, KAS APRĪKOTI AR PNEIMATISKAJĀM BREMZĒŠANAS IEKĀRTĀM, REAKCIJAS LAIKA MĒRĪŠANAS METODE

Beigās pievieno 1.1. punktu:

“Transportlīdzekļu gadījumā, kuri aprīkoti ar automātiskajiem bremžu spēku regulatoriem, šīs iekārtas jāieregulē slodzes stāvoklī.”

Aiz 2.6. punkta pievieno šādu 2.7. punktu:

- “2.7. Mehānisko transportlīdzekļu gadījumā, kuriem atļauts vilkt O₃ vai O₄ kategorijas piekabes ar pneimatiskajām bremžu sistēmām, papildus iepriekš minētajām prasībām pārbauda I pielikuma 2.2.1.18.4.1. punkta nosacījumus, veicot šādu pārbaudi:
- a) izmērot spiedienu cauruļvada galā, kurš ir 2,5 m garš un ar iekšējo diametru 13 mm un kuru pievieno vadības maģistrāles savienotājgalvai;
 - b) modelējot vadības maģistrāles defektu savienotājgalvā;
 - c) iedarbinot darba bremžu vadības iekārtu 0,2 sekundēs, kā aprakstīts 2.3. punktā.”

Punktu 4.2. groza šādi:

- “4.2. Spiediena pārbaudes iekārtas pieslēgizvade atbilst 4. punktam ISO standartā 3583-1984.”

IV PIELIKUMS: ENERGOAKUMULATORI UN ENERĢIJAS AVOTI**A. PNEIMATISKĀS BREMZES**

Punktu 1.3.1. groza šādi:

- “1.3.1. Baloniem, kuri uzmontēti piekabēm, jābūt tādiem, lai pēc astoņām pilnām velkošā transportlīdzekļa darba bremžu iekārtas iedarbināšanas reizēm, spiediens, kas pievadīts bremžu cilindram, nesamazinās līdz līmenim, kas vienāds ar pusi no lieluma, kas iegūts iedarbinot bremzes pirmoreiz un neiedarbinot piekabes automātiskās bremzes vai stāvbremzi.”

Punktu 1.3.2.1. groza šādi:

- “1.3.2.1. Spiediens balonos pārbaudes sākumā ir 8,5 bāri.”

Punktu 3.2. groza šādi:

- “3.2. Spiediena pārbaudes iekārtas pieslēgizvade atbilst 4. punktam ISO standartā 3583-1984.”

V PIELIKUMS: ATSPERU BREMZES

Punktam 2.3. starp esošo trešo un ceturto teikumu pievieno šādus jaunus teikumus:

“Visos gadījumos, kad bremzēšanas sistēma tiek atkārtoti uzpildīta no nulles, atsperu bremzes nevar tikt atbrīvotas līdz brīdim, kad spiediens darba bremžu sistēmā ir pietiekams, lai, lietojot darba bremžu vadības iekārtu, vismaz nodrošinātu paredzēto transportlīdzekļa ar kravu sekundāro bremžu darbību.”

VII PIELIKUMS: GADĪJUMI, KUROS I UN/VAI II (VAI IIA) TIPA PĀRBAUDE NAV JĀVEIC TRANSPORTLĪDZEKLIM, KAS NODOTS TIPA APSTIPRINĀŠANAI

Visos turpmāk minētajos punktos nomainīt vārdu “atlikušais” ar vārdu “karsts”.

1. papildinājumā:

punkts 3.1.2., 3.2.1., 3.5.1.1., 3.5.2.4., 3.5.3.4. un 4.3.7.;

2. papildinājumā:

punkts 2. (tabula).

IX PIELIKUMS: PAZIŅOJUMS, KAS ATTIECAS UZ TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPĀ APSTIPRINĀJUMU ATTIECĪBĀ UZ BREMZĒŠANAS SISTĒMĀM

Punktu 7. groza šādi:

“7. Masas sadale uz katru asi
(maksimālais lielums)”.

Punktu 8. groza šādi:

“8. Bremžu uzliku marka un tips
8.1. Alternatīvās bremžu uzlikas
8.1.1. Apstiprinājuma pārbaudes metode: transportlīdzekļa pārbaudes/XII pielikums/citi ⁽¹⁾”.

Punktu 9.4.3. groza šādi:

“9.4.3. Piekabei ar centrālo asi: norāda arī”.

Aiz 9.4.4. punkta pievieno šādu 9.4.5. punktu:

“9.4.5. O kategorijas piekabe: nobremzēta/nenobremzēta ⁽¹⁾.”

Aiz 9.5. punkta pievieno šādu 9.6. punktu:

“9.6. Transportlīdzeklis ir/nav ⁽¹⁾ aprīkots piekabes ar pretbloķēšanas iekārtām vilkšanai.”

Punktu 13. groza šādi:

“13. Transportlīdzekļa masa pie”.

Punktu 14.2. groza šādi:

“14.2. O tipa motora pārbaude.
Dzinējs pievienots,
darba bremzes
atbilstoši II pielikuma
2.1.1.1.1. punktam”.

Tabulas trešo stabiņu groza šādi:

“Mērāmais spēks, kas pielikts vadības iekārtai (N).”

Punktu 14.5. groza šādi:

“14.5. Bremzēšanas iekārta/s, kuras lieto II/II A ⁽⁴⁾ tipa pārbaudes laikā.”

14.6. punktu groza šādi:

“14.6. Reakcijas laiks un...
14.6.1. Reakcijas laiks pie...
14.6.2. Reakcijas laiks pie...”.

Punktu 14.7.2. groza šādi:

“14.7.2.

	Transportlīdzekļa asis			Atskaites asis		
	Masa uz asi (*)	Vajadzīgais bremzēšanas spēks uz riteņiem	Ātrums	Masa uz asi (*)	Faktiskais bremzēšanas spēks uz riteņiem	Ātrums
	kg	N	km/h	kg	N	km/h
1. ass:						
2. ass:						
3. ass:						
4. ass:						
(*) Šī ir tehniski pieļaujamā maksimālā masa uz asi.”						

”

Punktu 14.7.3. groza šādi:

“14.7.3.

Transportlīdzekļa, kas nodots tipa apstiprināšanai, maksimālā masa	... kg
Vajadzīgais bremzēšanas spēks uz riteņiem	... N
Vajadzīgais bremzējošais moments uz bremzes galvenās vārpstas	... Nm
Bremzējošais moments, kas iegūts uz bremzes galvenās vārpstas (saskaņā ar diagrammu)”	... Nm

”

Punkts 14.7.4. Tabulā norādes uz “atlikušais” lasa kā “karsts”.

Aiz 19.2. punkta pievieno šādu 20. un 21. punktu:

- “20. Piekabju ar pneimatisko bremzēšanas sistēmu automātiskā bremzēšana.
- 20.1. Sasniegtā bremzēšanas pakāpe.....
21. Piekabes ar elektriskajām bremzēšanas sistēmām.
- 21.1. Vai transportlīdzeklis atbilst XI pielikumā minētām prasībām: jā/nē ⁽¹⁾.
- 21.2. Sasniegtā bremzēšanas pakāpe.....”.

Pielikuma 20. līdz 27. punktu pārnumurē kā 22. līdz 29. punktu.

Zemsvītras piezīmi groza šādi:

“(1) Puspiekabes gadījumā, šeit norāda masu, kas atbilst slodzei uz vilcēja seglierīces.”

X PIELIKUMS: PRASĪBAS, KAS PIEMĒROJAMAS TĀDU TRANSPORTLĪDZEKĻU PĀRBAUDĒM, KAS APRĪKOTI AR PRETBLOKĒŠANAS IERĪCĒM

Punktu 6.1.2. groza šādi:

- “6.1.2. Sākotnējais enerģijas līmenis... līdzvērtīgs 8,5 bāru spiedienam piekabes barošanas maģistrāles savienotājgalvā.” (Atlikusī daļa paliek nemainīta.)

Punktu 6.1.5. groza šādi:

- “6.1.5. Bremzēšanas beigās, kad transportlīdzeklis ir apstājies, darba bremžu vadības iekārtu vienreiz iedarbina pilnībā. Šis iedarbināšanas laikā spiedienam darba bremžu kontūros jābūt pietiekamam, lai nodrošinātu kopējo bremzēšanas spēku riteņu perifērijā, kas vienāds ar ne mazāk kā 22,5 % no spēka, kas atbilst maksimālajai masai uz riteņiem, kad transportlīdzeklis stāv, un neizraisot jebkuras bremžu sistēmas automātisku iedarbošanos, kuru nekontrolē pretbloķēšanas iekārta.”

XII PIELIKUMS: BREMŽU UZLIKU PĀRBAUDE AR INERCES DINAMOMETRA METODI

Punktā 4.4.3., 4.4.3.1., 4.4.3.2., 4.5.3., 4.5.3.1. un 4.5.3.2. nomainīt vārdu “atlikušais” ar vārdu “karsts”.
