

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/40/EK
(2009. gada 6. maijs)
par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm
(pārstrādāta versija)
(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

(1) Padomes Direktīva 96/96/EK (1996. gada 20. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm ⁽³⁾ ir vairākkārt būtiski grozīta ⁽⁴⁾. Tā kā tajā jāveic jauni grozījumi, skaidrības dēļ būtu lietderīgi attiecīgos noteikumus pārstrādāt.

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

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

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

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

(6) Atsevišķajās direktīvās noteiktie standarti un metodes ātri jāpielāgo tehnikas attīstībai nolūkā atvieglot tādējādi veicamo pasākumu īstenošanu, un jāievieš procedūra dalībvalstu ciešai sadarbībai ar Komisiju komitejā, kas izveidota, lai Direktīvu par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm pielāgotu tehnikas attīstībai.

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

(8) Visi, kas saistīti ar transportlīdzekļu apskatēm, ir atzinuši, ka apskates metode, un jo īpaši tas, vai apskata noslogotu, daļēji noslogotu vai nenoslogotu transportlīdzekli, var ietekmēt apskates izpildītāju paļāvību uz bremžu sistēmas tehniskās apskates rādītājiem.

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

(10) Šai direktīvai būtu jāattiecas galvenokārt uz to transportlīdzekļu bremžu sistēmām, kuriem detaļas tipa apstiprinājums ir piešķirts saskaņā ar 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 ⁽⁵⁾, lai gan ir atzīts, ka dažu tipu transportlīdzekļiem šāds apstiprinājums ir piešķirts saskaņā ar dalībvalstu standartiem, kas var atšķirties no minētās direktīvas prasībām.

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

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

⁽¹⁾ OV C 224, 30.8.2008., 66. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2008. gada 23. septembra Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2009. gada 30. marta Lēmums.

⁽³⁾ OV L 46, 17.2.1997., 1. lpp.

⁽⁴⁾ Sk. III pielikuma A daļu.

⁽⁵⁾ OV L 202, 6.9.1971., 37. lpp.

- (13) Šīs direktīvas mērķis ir uzturēt zemu emisijas līmeni visā transportlīdzekļa izmantošanas laikā, regulāri pārbaudot emisiju un nodrošinot, ka līdz attiecīgai tehniskai pilnveidošanai izņem no ekspluatācijas transportlīdzekļus, kas ir lieli piesārņotāji.
- (14) Nepareizs regulējums un nepietiekama apkope ir kaitīga ne tikai motoram, bet arī videi, jo palielinās piesārņojums un degvielas patēriņš. Ir svarīgi attīstīt videi nekaitīgu transportu.
- (15) Kompresijas aizdedzes motoru (dīzeļmotoru) izplūdes dūmu blīvuma mērījumu uzskata par pietiekamu transportlīdzekļa tehniskās apkopes stāvokļa rādītāju, ciktāl tas attiecas uz emisiju.
- (16) No dzirksteļaiždedzes (benzīna) motoru izpūtēja izplūstošā oglekļa oksīda mērījumu, kas izdarīts, motoram darbojoties tukšgaitā, uzskata par pietiekamu transportlīdzekļa tehniskā stāvokļa rādītāju, ciktāl tas attiecas uz emisiju.
- (17) Ir ļoti iespējams, ka to transportlīdzekļu skaits, kuri neregulāras apkopes dēļ neiztur izplūdes emisijas pārbaudes, var būt liels.
- (18) Transportlīdzekļiem ar benzīna motoriem, attiecībā uz kuriem tipa apstiprinājuma standartos ir norādīts, ka tie jāapriko ar tādām augsta līmeņa izplūdes kontroles sistēmām kā trīskomponentu katalītiskie neutralizatori, kurus vada ar lambda zondi, regulāro izplūdes pārbaudžu standartiem jābūt stingrākiem nekā tiem, ko piemēro parastiem transportlīdzekļiem.
- (19) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 98/69/EK (1998. gada 13. oktobris), kas attiecas uz pasākumiem pret gaisa piesārņošanu, kuru rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem⁽¹⁾, ir prasība no 2000. gada ieviest transportlīdzeklī atrodošas diagnostikas (OBD) sistēmas vieglajām benzīnmotora automašīnām un vieglajām komerciālajām benzīnmotora automašīnām, lai kontrolētu transportlīdzekļa izmešu kontroles sistēmas darbību. Līdzīgi no 2003. gada prasība pēc OBD sistēmām attiecas arī uz jauniem dīzeļmotoru transportlīdzekļiem.
- (20) Dalībvalstis vajadzības gadījumā šo direktīvu var neattiecināt uz dažiem transportlīdzekļiem, kas uzskatāmi par vēsturiskiem. Tās var arī ieviest pašas savus standartus šādu transportlīdzekļu apskatei. Tādas tiesības tomēr nedrīkst būt par cēloni tam, ka dalībvalstis minētajiem transportlīdzekļiem piemēro stingrākus standartus nekā tos, kuri tiem ir sākotnēji paredzēti.
- (21) Ir pieejamas vienkāršas, parastas diagnostikas sistēmas, ar ko pārbaudes organizācijas var pārbaudīt lielāko daļu uzstādīto ātruma ierobežotāju. Lai pārbaudītu transportlīdzekļus, ko nevar pārbaudīt ar šādām viegli pieejamām diagnostikas ierīcēm, iestādēm būs jāizmanto aprīkojums, kuru var iegūt no oriģinālā transportlīdzekļa izgatavotāja, vai jāparedz tas, ka ir pieņemama attiecīga izziņa par testu no transportlīdzekļa izgatavotāja vai tā pilnvarotas organizācijas.
- (22) Būtu jāatvieglo to transportlīdzekļu ātruma ierobežotāja darbības pareizības periodiskās pārbaudes, kas aprīkoti ar jaunām reģistrācijas kontrolierīcēm (digitālo tahogrāfu) saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 (1998. gada 24. septembris), ar kuru groza Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un Direktīvu 88/599/EEK attiecībā uz Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Regulas (EEK) Nr. 3821/85 piemērošanu⁽²⁾. Jaunus transportlīdzekļus ar šādām ierīcēm aprīko kopš 2003. gada.
- (23) Tehniskās prasības, kas attiecas uz taksometriem un ātrās medicīniskās palīdzības automašīnām, ir līdzīgas tām, kuras attiecas uz privātajām automašīnām. Līdz ar to pārbaudāmie rādītāji var būt līdzīgi, lai gan apskašu biežums atšķiras.
- (24) Katrai dalībvalstij tās jurisdikcijā esošajā teritorijā jānodrošina tehnisko apskašu metodiski pareiza izpilde augstā līmenī.
- (25) Komisijai būtu jāpārlicinās par šīs direktīvas praktisko piemērošanu.
- (26) Ņemot vērā to, ka veicamās darbības mērķus – proti, panākt tehnisko apskašu noteikumu saskaņošanu, novērst autopārvadātāju konkurences izkropļojumus un garantēt transportlīdzekļu pareizu pārbaudi un apkopi – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka tādēļ, ņemot vērā darbības apjomu, minētos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (27) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽³⁾.

(1) OV L 350, 28.12.1998., 1. lpp.

(2) OV L 274, 9.10.1998., 1. lpp.

(3) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

(28) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro noteikt atsevišķus obligātos pārbaūžu standartus un metodes, kā arī tos pielāgot tehnikas attīstībai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

(29) Šī direktīva nedrīkstētu iespaidot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem, kad tām attiecīgās direktīvas jātransponē savos tiesību aktos, kā izklāstīts III pielikuma B daļā,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. pants

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

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

2. pants

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

3. pants

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

Par šiem pasākumiem informē pārējās dalībvalstis un Komisiju.

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

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

II NODAĻA

IZŅĒMUMI

4. pants

1. Dalībvalstīm ir tiesības šo direktīvu neattiecināt uz transportlīdzekļiem, kas pieder bruņotajiem spēkiem, likumības un kārtības sargāšanas spēkiem un ugunsdzēsības dienestam.

2. Pēc apspriešanās ar Komisiju dalībvalstis var neattiecināt šo direktīvu vai attiecināt īpašus noteikumus uz dažiem transportlīdzekļiem, ko darbina vai ekspluatē ārkārtas apstākļos, un uz transportlīdzekļiem, kurus nekad vai gandrīz nekad neekspluatē uz publiskām automaģistrālēm, tostarp uz transportlīdzekļiem ar vēsturisku vērtību, kas izgatavoti pirms 1960. gada 1. janvāra vai kas uz laiku izņemti no apgrozības.

3. Pēc apspriešanās ar Komisiju dalībvalstis var noteikt pašas savus apskates standartus transportlīdzekļiem, ko uzskata par vēsturiskiem.

5. pants

Neskarot I un II pielikumu, dalībvalstis var:

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

III NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

6. pants

1. Komisija pieņem atsevišķas direktīvas, kas vajadzīgas, lai noteiktu minimālos standartus un metodes II pielikumā iekļauto rādītāju pārbaudei, kā arī pieņem jebkurus grozījumus, kas vajadzīgi, lai standartus un metodes pielāgotu tehnikas attīstībai.

2. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 7. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

7. pants

1. Komisijai palīdz Direktīvas par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm pielāgošanas tehnikas attīstībai komiteja.

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

8. pants

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

9. pants

Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

10. pants

Atceļ Direktīvu 96/96/EK, kā tā grozīta ar III pielikuma A daļā norādītajiem aktiem, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz III pielikuma B daļā izklāstītajiem termiņiem, kad tām attiecīgās direktīvas jātransponē savos tiesību aktos.

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

11. pants

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

12. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2009. gada 6. maijā

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
J. KOHOUT

I PIELIKUMS

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

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

Pārbaudāmie rādītāji	Bojājuma cēloņi
1.1.19. Palēninātāja sistēma (ja tāda ir vai tādai jābūt)	<ul style="list-style-type: none"> — nestabili savienotāji vai stiprinājumi — bojājums
1.2. Darba bremzes darbība un efektivitāte	
1.2.1. Darbība (pakāpeniski palielinot līdz maksimālajai piepūlei)	<ul style="list-style-type: none"> — nepietiekams bremzēšanas spēks uz vienu vai vairākiem riteņiem — bremzēšanas spēks no kāda riteņa ir mazāks par 70 % no lielākā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts citam ritenim uz tās pašas ass; pārbaudot bremzes uz ceļa, transportlīdzeklis pārmērīgi novirzās no taisnas līnijas — bremzēšanas spēks nemainās pakāpeniski (rāviens) — kāda riteņa bremžu darbības nenormāla aizkavēšanās — bremzēšanas spēka pārmērīgas svārstības, ko rada deformēti diski vai ovāli trumuļi
1.2.2. Efektivitāte	<ul style="list-style-type: none"> — bremzēšanas koeficients attiecībā pret pilnu masu vai puspiekabēm, ja iespējams, uz vienas ass atļauto slodžu summa ir mazāka par šeit norādīto: bremzēšanas efektivitātes minimums 1. kategorija – 50 % ⁽¹⁾ 2. kategorija – 43 % ⁽²⁾ 3. kategorija – 40 % ⁽³⁾ 4. kategorija – 50 % 5. kategorija – 45 % ⁽⁴⁾ 6. kategorija – 50 % — vai — bremzēšanas spēks ir mazāks par references vērtībām, ja transportlīdzekļa izgatavotājs ir norādījis attiecīgās vērtības uz vienas ass ⁽⁵⁾
1.3. Papildus (avārijas) bremžu darbība un efektivitāte (ja to nodrošina atsevišķa sistēma)	
1.3.1. Darbības rādītāji	<ul style="list-style-type: none"> — bremze nedarbojas vienā pusē — kāda riteņa bremzēšanas spēks ir mazāks par 70 % no lielākā bremzēšanas spēka, kāds reģistrēts citam ritenim uz tās pašas ass — efektivitātes maiņa nav pakāpeniska (rāviens) — piekabēm nedarbojas automātiskā bremžu sistēma
1.3.2. Efektivitāte	<ul style="list-style-type: none"> — visu kategoriju transportlīdzekļiem bremzēšanas koeficients ir mazāks par 50 % ⁽⁶⁾ no darba bremzes darbības efektivitātes rādītājiem, kas noteikti 1.2.2. punktā atkarībā no pilnas masas, vai puspiekabēm, ņemot vērā summu, ko veido uz vienas ass atļautās slodzes
1.4. Stāvbremzes darbības rādītāji un efektivitāte	
1.4.1. Darbības rādītāji	<ul style="list-style-type: none"> — bremze nedarbojas vienā pusē
1.4.2. Efektivitāte	<ul style="list-style-type: none"> — visu kategoriju transportlīdzekļiem bremzēšanas koeficients ir mazāks par 16 % attiecībā pret transportlīdzekļa pilnu masu vai mehāniskajiem transportlīdzekļiem – mazāks par 12 % attiecībā pret transportlīdzekļu sastāva pilnu masu, izvēloties lielāko no minētajām vērtībām
1.5. Palēninātājs vai motora bremžu sistēmas darbības rādītāji	<ul style="list-style-type: none"> — efektivitāte nemainās pakāpeniski (palēninātājs) — bojājums

<i>Pārbaudāmie rādītāji</i>	<i>Bojājuma cēloņi</i>
1.6. Bremžu pretbloķēšana	— pretbloķēšanas signālierīces darbības traucējumi — bojājums

- (¹) 48 % 1. kategorijas transportlīdzekļiem, kas nav aprīkoti ar pretbloķēšanas sistēmu vai kam tipa apstiprinājums piešķirts līdz 1991. gada 1. oktobrim (dienai, kad aizliedza pirmo reizi laist apgrozībā bez EK detaļas tipa apstiprinājuma) (Direktīva 71/320/EEK).
- (²) 45 % transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pēc 1988. gada vai pēc dienas, kad sāka piemērot Direktīvu 71/320/EEK, saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem, izvēloties jaunāko.
- (³) 43 % puspiekabēm un piekabēm ar sakabes stieni, kas reģistrētas pēc 1988. gada vai pēc dienas, kad sāka piemērot Direktīvu 71/320/EEK, saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem, izvēloties jaunāko.
- (⁴) 50 % 5. kategorijas transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pēc 1988. gada vai pēc dienas, kad sāka piemērot Direktīvu 71/320/EEK, saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem, izvēloties jaunāko.
- (⁵) Transportlīdzekļa ass references vērtība ir ņūtonos izteikts bremzēšanas spēks, kāds vajadzīgs, lai sasniegtu minēto bremžu spēku atbilstīgi transportlīdzekļa konkrētajam svaram.
- (⁶) Tā kā uz sekundāro bremžu darbības rādītāju neattiecas Direktīva 71/320/EEK, tad 2. un 5. kategorijas transportlīdzekļu minimālajam sekundārajam bremžu darbības rādītājam jābūt 2,2 m/s².

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

1., 2. UN 3. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI	4., 5. UN 6. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI
<p>4.2.1. Stāvoklis un darbība</p> <p>4.2.2. Krāsa un redzamības efektivitāte</p> <p>4.3. Bremžu signāllukturi</p> <p>4.3.1. Stāvoklis un darbība</p> <p>4.3.2. Krāsu un redzamības efektivitāte</p>	<p>4.2.1. Sānu un pakaļējie gabarītgaismas lukturi</p> <p>4.2.2. Bremžu signāllukturi</p> <p>4.2.3. Virzienrādītāji</p> <p>4.2.4. Atpakaļgaitas lukturi</p> <p>4.2.5. Miglas lukturi</p> <p>4.2.6. Pakaļējās numura zīmes apgaismojuma lukturi</p> <p>4.2.7. Pakaļējie atstarotāji</p> <p>4.2.8. Avārijas brīdinājuma lukturi</p>
<p>4.4. Virzienrādītāji</p> <p>4.4.1. Stāvoklis un darbība</p> <p>4.4.2. Krāsa un redzamības efektivitāte</p> <p>4.4.3. Slēdži</p> <p>4.4.4. Mirgošanas frekvence</p>	
<p>4.5. Priekšējie un pakaļējie miglas lukturi</p> <p>4.5.1. Novietojums</p> <p>4.5.2. Stāvoklis un darbība</p> <p>4.5.3. Krāsa un redzamības efektivitāte</p>	
<p>4.6. Atpakaļgaitas lukturi</p> <p>4.6.1. Stāvoklis un darbība</p> <p>4.6.2. Krāsa un redzamības efektivitāte</p>	

1., 2. UN 3. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI	4., 5. UN 6. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI
4.7. Pakaļējās numura zīmes apgaismojuma lukturi	
4.8. Pakaļējie atstarotāji — stāvoklis un krāsa	
4.9. Signalizatori	
4.10. Elektriskie savienojumi starp velkošo transportlīdzekli un piekabi vai puspiekabi	
4.11. Elektriskie vadi	
5. Asis, riteņi, riepas, balstiekārta	5. Asis, riteņi, riepas, balstiekārta
5.1. Asis	5.1. Asis
5.2. Riteņi un riepas	5.2. Riteņi un riepas
5.3. Balstiekārta	5.3. Balstiekārta
6. Šasija un uz šasijas stiprinātas detaļas	6. Šasija un uz šasijas stiprinātas detaļas
6.1. Šasija vai rāmis un stiprinājumi	6.1. Šasija vai rāmis un stiprinājumi
6.1.1. Vispārīgais stāvoklis	6.1.1. Vispārīgais stāvoklis
6.1.2. Izplūdes caurules un klusinātāji	6.1.2. Izplūdes caurules un klusinātāji
6.1.3. Degvielas tvertne vai caurules	6.1.3. Degvielas tvertne vai caurules
6.1.4. Pakaļējās aizsargierīces ģeometriskās īpašības un stāvoklis kravas automašīnām	6.1.4. Rezerves riteņa balsts
6.1.5. Rezerves riteņa balsts	6.1.5. Jūgmehānisma drošība (ja tāds ir)
6.1.6. Jūgmehānisms velkošajiem transportlīdzekļiem, piekabēm un puspiekabēm	
6.2. Kabīne un virsbūve	6.2. Virsbūve
6.2.1. Vispārīgais stāvoklis	6.2.1. Konstruktijas stāvoklis
6.2.2. Stiprinājums	6.2.2. Durvis un slēdži
6.2.3. Durvis un slēdži	
6.2.4. Grīda	
6.2.5. Vadītāja sēdekļis	
6.2.6. Kāpšļi	
7. Cits aprīkojums	7. Cits aprīkojums
7.1. Drošības jostas	7.1. Vadītāja sēdekļa stiprinājums
7.2. Ugunsdzēsamais aparāts	7.2. Akumulatora stiprinājums
7.3. Slēdži un pretaizdzīšanas ierīce	7.3. Skaņas signālierīce
7.4. Brīdinājuma trijstūris	7.4. Brīdinājuma trijstūris
7.5. Pirmās palīdzības piederumi	7.5. Drošības jostas
7.5.1. Stiprinājuma drošība	7.5.2. Jostu stāvoklis
7.5.3. Darbība	
7.6. Riteņa atbalstķīlis (atbalstķīļi)	
7.7. Skaņas signālierīce	

1., 2. UN 3. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI	4., 5. UN 6. KATEGORIJAS TRANSPORTLĪDZEKĻI
7.8. Spidometrs	
7.9. Tahogrāfs (vai ir un vai plombas nav bojātas) — pārbauda tahogrāfa plātes derīgumu, ja to prasa Regula (EEK) Nr. 3821/85 ⁽¹⁾ — šaubu gadījumā pārbauda, vai riepu nominālā aploce vai lielums atbilst datiem tahogrāfa plātē — ja iespējams, pārbauda, vai tahogrāfa plombas un, ja vajadzīgs, citi līdzekļi, kas paredzēti tahogrāfa aizsardzībai pret negodīgām manipulācijām, nav bojāti	
7.10. Ātruma ierobežošanas ierīce — ja iespējams, pārbauda, vai ātruma ierobežotājs ir uzstādīts saskaņā ar prasībām, kas noteiktas Direktīvā 92/6/EEK ⁽²⁾ — pārbauda ātruma ierobežotāja plātes derīgumu — ja iespējams, pārbauda, vai nav bojātas ātruma ierobežotāja plombas un, attiecīgi, citi līdzekļi, kas paredzēti ātruma ierobežotāja aizsardzībai pret negodīgām manipulācijām — gadījumā, ja ir iespējams, pārbaudīt, vai ātruma ierobežošanas ierīce neļauj Direktīvas 92/6/EEK 2. un 3. pantā minētajiem transportlīdzekļiem pārsniegt norādītos lielumus	
8. Traucējumi	8. Traucējumi
8.1. Troksnis	8.1. Troksnis

(1) Padomes Regula (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.).

(2) Padomes Direktīva 92/6/EEK (1992. gada 10. februāris) par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Kopienā (OV L 57, 2.3.1992., 27. lpp.).

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

8.2. Izplūdes gāzu emisija

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

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

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

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

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

- i) transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vai pirmoreiz nodoti ekspluatācijā laika posmā starp dienu, kad dalībvalstis noteica, ka transportlīdzekļiem jāatbilst Direktīvai 70/220/EEK ⁽¹⁾, un 1986. gada 1. oktobri: CO – 4,5 tilpuma procentus;

(1) Padomes Direktīva 70/220/EEK (1970. gada 20. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, kuru rada gāzu izplūde no mehānisko transportlīdzekļu dzirksteļzieddes motoriem (OV L 76, 6.4.1970., 1. lpp.).

3. Katra brīvā paātrinājuma cikla sākšanai gāzes pedālis pilnībā jānospiež ātri un vienmērīgi (ne ilgāk kā vienu sekundi), bet bez spēka, lai no augstspiediena sūkņa panāktu maksimālo padevi.
4. Katra brīvā paātrinājuma cikla laikā motors pirms gāzes pedāļa atlaišanas sasniedz atslēgšanās ātrumu vai – transportlīdzekļiem ar automātisko pārnesumkārbu – ražotāja norādīto ātrumu, vai arī, ja šie dati nav pieejami, tad divas trešdaļas no atslēgšanās ātruma. To var pārbaudīt, piemēram, kontrolējot motora apgriezienu skaitu vai paredzot pietiekamu laiku starp pirmo gāzes pedāļa nospiešanu un atlaišanu, kam I pielikumā minēto 1. un 2. kategorijas transportlīdzekļu gadījumā jābūt vismaz divām sekundēm;

d) robežvērtības:

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

maksimālais absorbcijas koeficients:

— dīzeļmotoriem bez turbopūtes = 2,5 m⁻¹,

— dīzeļmotoriem ar turbopūti = 3,0 m⁻¹,

— 1,5 m⁻¹ robežvērtību piemēro turpmāk minētajiem transportlīdzekļiem, kuri ir tipa apstiprināti atbilstoši robežvērtībām, kuras norādītas:

- a) Direktīvas 70/220/EEK I pielikuma 5.3.4.1. punkta tabulas B rindā (Mazjaudas transportlīdzekļu dīzeļmotori – Euro 4);
- b) Direktīvā 88/77/EEK ⁽²⁾ I pielikuma 6.2.1. punkta tabulu B1 rindā (Lieljaudas transportlīdzekļu dīzeļmotori – Euro 4);
- c) Direktīvas 88/77/EEK I pielikuma 6.2.1. punkta tabulu B2 rindā (Lieljaudas transportlīdzekļu dīzeļmotori – Euro 5);
- d) Direktīvas 88/77/EEK I pielikuma 6.2.1. punkta tabulu C rindā (Lieljaudas transportlīdzekļi – EEV);

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

Ja atbilstība Direktīvas 70/220/EEK I pielikuma 5.3.1.4. punktam vai Direktīvas 88/77/EEK I pielikuma 6.2.1. punktam nav iespējama, tad iepriekš minētos noteikumus piemēro transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti vai pirmoreiz nodoti ekspluatācijā pēc 2008. gada 1. jūlija.

3. Transportlīdzekļi, kas reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā līdz 1980. gada 1. janvārim, ir atbrīvoti no šīm prasībām.
4. Transportlīdzekļus noraida tikai tad, ja vismaz pēdējo triju brīvā paātrinājuma ciklu vidējais aritmētiskais pārsniedz robežvērtību. To var aprēķināt, neievērojot mērījumus, kuri būtiski atšķiras no izmērītā vidējā vai arī no citu statistisko aprēķinu rezultāta, kurā ņem vērā mērījumu izkliedi. Dalībvalstis var ierobežot testa ciklu skaitu.

⁽¹⁾ Padomes Direktīva 72/306/EEK (1972. gada 2. augusts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai samazinātu piesārņojuma emisiju no transportlīdzekļiem paredzētiem dīzeļmotoriem (OV L 190, 20.8.1972., 1. lpp.).

⁽²⁾ Padomes Direktīva 88/77/EEK (1987. gada 3. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai samazinātu gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju no kompresijaizdedzes motoriem, kuri paredzēti transportlīdzekļiem, un gāzveida piesārņotāju emisiju no dzirksteļizdedzes motoriem, ko darbina ar dabasgāzi vai sašķidrinātu naftas gāzi un kas paredzēti transportlīdzekļiem (OV L 36, 9.2.1988., 33. lpp.).

5. Nevajadzīgas testēšanas novēršanai dalībvalstis, paredzot to kā izņēmumu no 8.2.2. punkta d) apakšpunkta 4. daļas noteikumiem, var norādīt tāds transportlīdzekļus, kuru izmērītie lielumi mazāk nekā pēc trīs brīvā paātrinājuma cikliem vai pēc 8.2.2. punkta b) apakšpunkta 2. daļas ii) punktā minētajiem attīrīšanas cikliem (vai tam līdzvērtīgiem) būtiski pārsniedz robežvērtības. Lai līdzīgi novērstu nevajadzīgu testēšanu, dalībvalstis, paredzot to kā izņēmumu no 8.2.2. punkta d) apakšpunkta 4. daļas noteikumiem, apstiprina transportlīdzekļus, kuru izmērītie lielumi mazāk nekā pēc trīs brīvā paātrinājuma cikliem vai pēc 8.2.2. punkta b) apakšpunkta 2. daļas ii) punktā norādītajiem tīrīšanas cikliem ir daudz zemāki nekā robežvērtības.

8.2.3. Testa aprīkojums

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

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

1., 2. un 3. kategorijas transportlīdzekļi	4., 5. un 6. kategorijas transportlīdzekļi
8.3. Radiotraucējumu novēršana	
9. Papildu pārbaudes sabiedriskajiem transportlīdzekļiem	
9.1. Avārijas izeja (izejas), arī āmuri logu izsišanai, zīmes, kas norāda avārijas izeju (izejas)	
9.2. Apsildes sistēma	
9.3. Ventilācijas sistēma	
9.4. Sēdekļu izvietojums	
9.5. Iekšējais apgaismojums	
10. Transportlīdzekļa identifikācija	10. Transportlīdzekļa identifikācija
10.1. Numura zīme	10.1. Numura zīme
10.2. Šasijas numurs	10.2. Šasijas numurs

III PIELIKUMS

A DAĻA

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

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

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

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

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

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

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

tikai III pielikuma 68) punkts

B DAĻA

**Termiņi transponēšanai valsts tiesību aktos
(minēts 10. pantā)**

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

IV PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

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