

DIREKTĪVAS

KOMISIJAS DIREKTĪVA 2013/60/ES

(2013. gada 27. novembris),

ar ko pielāgojot zinātnes un tehnikas attīstībai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 97/24/EK par dažām divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu detaļām un parametriem, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/24/EK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/67/EK par apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 1997. gada 17. jūnija Direktīvu 97/24/EK par dažām divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu detaļām un parametriem⁽¹⁾ un jo īpaši tās 7. pantu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. marta Direktīvu 2002/24/EK, kas attiecas uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu⁽²⁾, un jo īpaši tās 17. pantu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Direktīvu 2009/67/EK par apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem⁽³⁾ un jo īpaši tās 4. pantu,

tā kā:

- (1) Savienība ir līgumslēdzēja puse ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Nolikuma par vienotu tehnisko prasību pieņemšanu riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzīšanai, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām ("Pārskatītais 1958. gada nolikums")⁽⁴⁾. Lai vienkāršotu Savienības tipa apstiprinājuma tiesību aktus atbilstoši ieteikumiem noslēguma ziņojumā "CARS 21: Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam", ES direktīvu grozījumi ir lietderīgi, tos iekļaujot Savienības tiesību aktos un piemērojot papildu ANO EEK noteikumus L kategorijas transportlīdzekļu pašreizējos tipa apstiprināšanas tiesību aktos,

nesamazinot aizsardzības līmeni. Lai samazinātu tipa apstiprināšanas procedūru administratīvo slogu, transportlīdzekļu izgatavotājiem būtu jāļauj iesniegt tipa apstiprinājuma pieteikumu saskaņā ar attiecīgiem ANO EEK noteikumiem, kuri minēti šīs direktīvas 1. pantā.

- (2) Pārejas periodā līdz dienai, kurā ANO EEK Noteikumi Nr. 41 par motociklu trokšņu emisijām⁽⁵⁾ kļūst saistoši ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 15. janvāra Regulu (ES) Nr. 168/2013 par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību⁽⁶⁾, ir lietderīgi, ka jaunu transportlīdzekļu tipu prasības attiecībā uz motociklu troksni, kas izklāstītas Direktīvas 97/24/EK 9. nodaļā un ANO EEK Noteikumu Nr. 41 ceturtajā grozījumu sērijā, tostarp saistītās trokšņu robežvērtības, kuras izklāstītas minēto ANO EEK noteikumu 6. pielikumā, uzskata par līdzvērtīgām.

- (3) Ņemot vērā nesamērīgi augsto oglekļa dioksīda emisiju līmeni, ko rada L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļi (divu un trīs riteņu mopēdi un vieglie kvadricikli), ir lietderīgi pārskatīt vides I veida testu (izpūtēja emisija pēc aukstās iedarbināšanas), iekļaujot emisiju mērījumus, sākot tieši pēc aukstās iedarbināšanas, lai labāk atspoguļotu faktisko izmantošanu un piesārņojošo vielu emisiju būtisko proporciju, kuras rodas tieši pēc aukstās iedarbināšanas, kamēr motors nav uzsildis. Pārmaiņas emisiju laboratorijas testa procedūrā būtu jāatspoguļo administratīvajos noteikumos, jo īpaši pārmaiņas attiecībā uz pozīcijām atbilstības sertifikātā (CoC) un mērījumu testa rezultātu lapā, kas ietverta Direktīvā 2002/24/EK.

- (4) Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem izgatavotājiem un lai nodrošinātu vienlīdzīgu vides veiktspēju L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļiem attiecībā uz kartera gāzes emisijām, ir lietderīgi arī pieprasīt, lai transportlīdzekļu izgatavotāji, piesakot jaunu tipa apstiprinājumu, skaidri norādītu, ka kartera gāzes ventilācijas sistēma šo transportlīdzekļu kategorijām rada nulles emisiju, kas ietver to, ka karteris ir

⁽¹⁾ OV L 226, 18.8.1997., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 124, 9.5.2002., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 222, 25.8.2009., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 346, 17.12.1997., 81. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 317, 14.11.2012., 1. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.

pienācīgi noslēgts un ka kartera gāzes netiek novadītas tieši apkārtējā atmosfērā visā transportlīdzekļa darbības laikā.

- (5) Lai nodrošinātu saskaņotību ar ANO EEK apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanas prasībām attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļiem un lai uzlabotu to redzamību, šādu transportlīdzekļu jauni tipi būtu jāapriko ar gaismām, kas automātiski ieslēdzas saskaņā ar ANO EEK Noteikumiem Nr. 74 (L1e transportlīdzekļi) ⁽¹⁾ un Nr. 53 (L3e motocikli) ⁽²⁾, vai īpašām dienas gaitas gaismām (DRL), kuras atbilst attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 87 ⁽³⁾ prasībām. Visām pārējām L kategorijas transportlīdzekļu apakškategoriām būtu jāuzstāda apgaismojums, kas ieslēdzas automātiski, vai pēc izgatavotāja izvēles īpašas dienas gaitas gaismas, kuras ieslēdzas automātiski.
- (6) Šai direktīvai būtu skaidri jāievieš *Euro* posms L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Direktīvas 2002/24/EK darbības joma. To transportlīdzekļu atbilstības sertifikātos, kuriem emisijas apstiprinājums piešķirts saskaņā ar iepriekšējiem noteikumiem, *Euro* posmu joprojām būtu jāatļauj norādīt brīvprātīgi.
- (7) Šajā direktīvā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar komitejas, kas izveidota, lai tiesību aktus pielāgotu tehnikas attīstībai, atzinumu.
- (8) Lai dalībvalstis varētu pieņemt tiesību aktus, noteikumus un administratīvos noteikumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu atbilstību šai direktīvai šeit noteiktajā termiņā, tai būtu jāstājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 97/24/EK groza šādi:

- 1) direktīvas 4. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Saskaņā ar Direktīvas 2002/24/EK 11. panta noteikumiem tiek atzīta prasību līdzvērtība šīs direktīvas pielikuma 1. nodaļā (riepām), 2. nodaļā (apgaismes ierīcēm un gaismas signālierīcēm), 4. nodaļā (atpakaļskata spoguļiem), 9. nodaļas III pielikumā (pieļaujamā skaņas līmeņa un izplūdes sistēmas prasībām motocikliem) un 11. nodaļā (drošības jostām) ar prasībām ANO EEK Noteikumos Nr. 30 ⁽¹⁾, Nr. 54 ⁽²⁾, Nr. 64 ⁽³⁾ un Nr. 75 ⁽⁴⁾ attiecībā uz riepām, Nr. 3 ⁽⁵⁾, Nr. 19 ⁽⁶⁾, Nr. 20 ⁽⁷⁾, Nr. 37 ⁽⁸⁾, Nr. 38 ⁽⁹⁾, Nr. 50 ⁽¹⁰⁾, Nr. 53 ⁽¹¹⁾, Nr. 56 ⁽¹²⁾, Nr. 57 ⁽¹³⁾, Nr. 72 ⁽¹⁴⁾, Nr. 74 ⁽¹⁵⁾ un Nr. 82 ⁽¹⁶⁾ attiecībā uz apgaismes ierīcēm un gaismas signālierīcēm,

Nr. 81 ⁽¹⁷⁾ attiecībā uz atpakaļskata spoguļiem, Nr. 16 ⁽¹⁸⁾ attiecībā uz drošības jostām un Nr. 41 ⁽¹⁹⁾ attiecībā uz motocikla trokšņu emisiju.

- ⁽¹⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 29.
- ⁽²⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 53.
- ⁽³⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 63.
- ⁽⁴⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 74.
- ⁽⁵⁾ E/ECE/TRANS/324/ADD 2.
- ⁽⁶⁾ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 18.
- ⁽⁷⁾ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 19.
- ⁽⁸⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 36.
- ⁽⁹⁾ E/ECE/TRANS/324/REV 1/ADD 37.
- ⁽¹⁰⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 49.
- ⁽¹¹⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 52/Rev. 2.
- ⁽¹²⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 55.
- ⁽¹³⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 56.
- ⁽¹⁴⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 71.
- ⁽¹⁵⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 73/Rev. 2/Amend. 1.
- ⁽¹⁶⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 81.
- ⁽¹⁷⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 80.
- ⁽¹⁸⁾ E/ECE/TRANS/505/REV 1/ADD 15.
- ⁽¹⁹⁾ E/ECE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 40/Rev. 2.”;

- 2) direktīvas 5. nodaļas I, II un IV pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas I pielikumu.

2. pants

Direktīvas 2002/24/EK IV un VII pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas II pielikumu.

3. pants

Direktīvas 2009/67/EK I un VI pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas III pielikumu.

4. pants

1. No 2014. gada 1. jūlija dalībvalstis, pamatojoties uz pasākumiem, ko veic pret gaisa piesārņošanu, un funkcionālo drošumu, atsakās piešķirt jebkuru EK tipa apstiprinājumu jauna tipa divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzeklim, ja tas neatbilst ar šo direktīvu grozītās Direktīvas 2002/24/EK un Direktīvas 97/24/EK prasībām.

2. No 2014. gada 1. jūlija atbilstības sertifikātus izsniedz transportlīdzekļiem, kas atbilst ar šīs direktīvas II pielikuma 1. punktu grozītās Direktīvas 97/24/EK noteikumiem.

5. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības ne vēlāk kā līdz 2014. gada 30. jūnijam. Dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto atbilstošo aktu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem šādus pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka to, kā izdarīt šādu atsauci.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

⁽¹⁾ OV L 166, 18.6.2013., 88. lpp.

⁽²⁾ OV L 166, 18.6.2013., 55. lpp.

⁽³⁾ OV L 164, 30.6.2010., 46. lpp.

6. pants

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

7. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2013. gada 27. novembrī

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

Direktīvas 97/24/EK 5. nodaļas I, II un IV pielikumu groza šādi:

1) direktīvas 5. nodaļas I pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 2.2. līdz 2.2.1.2.2. punktu aizstāj ar šādiem:

“2.2. Testu apraksts

2.2.1. L1e, L2e vai L6e kategorijas transportlīdzeklim atbilstoši Euro 3 emisijām veic I un II veida testus, kā noteikts turpmāk.

2.2.1.1. I veida tests (gāzveida piesārņotāju vidējās emisijas kontrole pārslogotā pilsētas teritorijā pēc aukstās iedarbināšanas).

2.2.1.1.1. Testējamo transportlīdzekli novieto uz šasijas dinamometra, kas aprīkots ar bremžu iekārtu un aparātu. Veic turpmāk aprakstīto testa procedūru.

2.2.1.1.1.1. Aukstās iedarbināšanas testa 1. fāze sastāv no četriem pamatcikliem, kurus veic bez pārtraukuma, un ilgst pavisam 448 sekundes.

2.2.1.1.1.2. Karstās iedarbināšanas testa 2. fāze nekavējoties seko aukstās iedarbināšanas testa 1. fāzei un kopumā ilgst 448 sekundes, un sastāv no četriem pamatcikliem. Karstās iedarbināšanas testa 2. fāze jāveic bez pārtraukuma.

2.2.1.1.1.3. Katrs aukstās iedarbināšanas testa 1. fāzes vai karstās iedarbināšanas testa 2. fāzes pamatcikls sastāv no septiņām darbībām (brīvgaita, paātrinājums, vienmērīgs ātrums, palēninājums, vienmērīgs ātrums, palēninājums, brīvgaita). Gan aukstās iedarbināšanas, gan karstās iedarbināšanas testa fāzēs izplūdes gāzes atšķaida ar svaigu gaisu, lai maisījuma plūsmas tilpums paliktu nemainīgs.

2.2.1.1.1.4. I veida testā

2.2.1.1.1.4.1. Izplūdes gāzu un atšķaidīšanas gaisa maisījuma paraugu nepārtrauktu plūsmu, kas iegūta aukstās iedarbināšanas 1. fāzē, ievada 1. maisā. Izplūdes gāzu un atšķaidīšanas gaisa maisījuma paraugu nepārtrauktu plūsmu, kas iegūta karstās iedarbināšanas 2. fāzē, ievada 2. maisā. Oglekļa oksīda, kopējo oglekļa dioksīda, slāpekļa oksīdu un oglekļa dioksīda koncentrāciju 1. un 2. maisā nosaka atsevišķi vispirms vienam un pēc tam otram maisam.

2.2.1.1.1.4.2. Maisījuma kopējo tilpumu katrā maisā mēra un saskaita, iegūstot kopējo maisa tilpumu.

2.2.1.1.1.4.3. Katras testa fāzes beigās reģistrē faktisko nobraukto attālumu no kopējā, ko rāda ar veltnīti darbināts apgriezienu skaitītājs.

2.2.1.1.2. Testu veic saskaņā ar 1. papildinājumā aprakstīto testa procedūru. Gāzes savāc un analizē saskaņā ar izklāstītajām metodēm.

2.2.1.1.3. Ievērojot 2.2.1.1.4. punkta noteikumus, testu veic trīs reizes. Katrā testā iegūtā oglekļa oksīda, oglekļa dioksīda un slāpekļa oksīdu kopējai masai ir jābūt mazāka par turpmāk tabulā noteiktajām Euro 3 robežvērtībām.

2.2.1.1.3.1.

1. tabula

Euro 3 robežvērtības L1e, L2e un L6e transportlīdzekļu kategorijai

Sastāvdaļas tipa apstiprinājums un ražošanas atbilstība	
CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)
L ₁	L ₂
1 ⁽¹⁾	1,2

⁽¹⁾ Trīs riteņu mopēdiem (L2e) un vieglajiem kvadricikliem (L6e) CO masas robeža ir 3,5 g/km.

2.2.1.1.3.2. Tomēr attiecīgajam mopēdam viens no trim katra iepriekš minētā piesārņotāja rezultātiem var pārsniegt noteikto robežvērtību maksimāli par 10 %, ja triju rezultātu aritmētiskais vidējais ir mazāks par noteikto robežvērtību. Ja vairāki piesārņotāji pārsniedz noteiktās robežvērtības, tad nav svarīgi, vai tas ir vienā un tajā pašā testā vai dažādos testos.

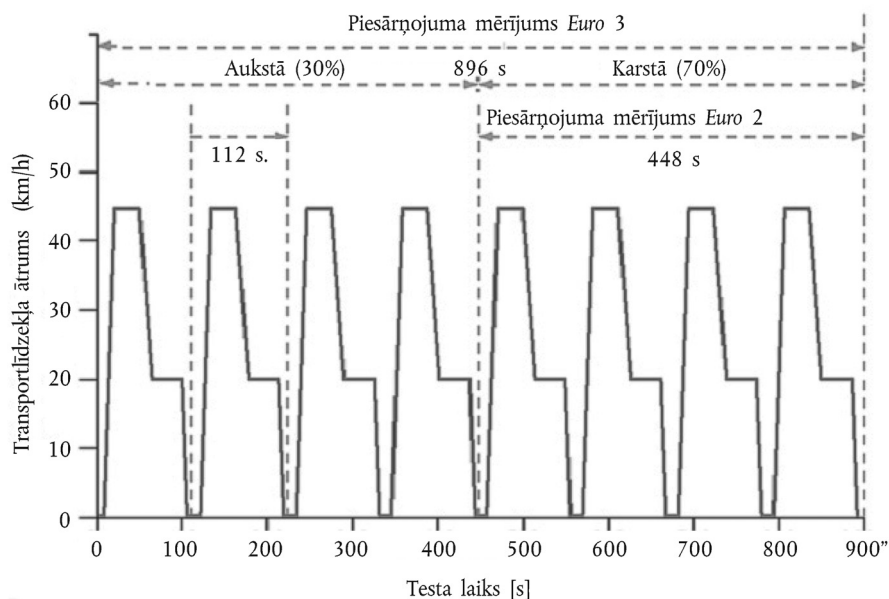
- 2.2.1.1.4. Ievērojot turpmāk aprakstītos nosacījumus, 2.2.1.1.3. punktā noteikto testu skaitu samazina, ja V_1 ir pirmā testa rezultāts un V_2 ir otrā testa rezultāts katram piesārņotājam, kas minēts šajā punktā.
- 2.2.1.1.4.1. Visiem attiecīgajiem piesārņotājiem ir jāveic tikai viens tests, ja $V_1 \leq 0,70$ L.
- 2.2.1.1.4.2. Jāveic tikai divi testi, ja visiem attiecīgajiem piesārņotājiem $V_1 \leq 0,85$ L un ja vismaz viena piesārņotāja $V_1 > 0,70$ L. Turklāt katra attiecīgā piesārņotāja V_2 ir tāds, lai $V_1 + V_2 < 1,70$ L un $V_2 < L$.
- 2.2.1.1.5. L1e, L2e vai L6e kategorijas transportlīdzekļi, kas atbilst *Euro 3* I veida testa robežvērtībām, kuras izklāstītas 2.2.1.1.3.1. punktā, un I veida testa prasībām, kas noteiktas šajā pielikumā, apstiprina kā saderīgu ar *Euro 3*.
- 2.2.1.2. II veida tests (oglekļa monoksīda un nesadegušo oglekļa dioksīda emisijas brīvgaits ātrumā)
- 2.2.1.2.1. Oglekļa monoksīda masu un nesadegušo oglekļa dioksīda masu, kas tiek emitēti brīvgaits ātrumā ieslēgtam motoram, mēra vienu minūti.
- 2.2.1.2.2. Šo testu veic saskaņā ar 2. papildinājumā aprakstīto procedūru.”;
- b) pielikuma 1. papildinājuma 4.2. līdz 4.2.3. punktu aizstāj ar šādiem:
- “4.2. **Gāzu savākšanas iekārta**
- Gāzu savākšanas iekārta sastāv no šādām sastāvdaļām (skatīt 2. un 3. apakšpapildinājumu):
- 4.2.1. Ierīce visu testa laikā radušos izplūdes gāzu savākšanai, vienlaikus saglabājot atmosfēras spiedienu mopēda izplūdes atverē(-ēs).
- 4.2.2. Caurule, ar ko savieno izplūdes gāzu savākšanas iekārtu un izplūdes gāzu paraugu ņemšanas sistēmu. Savienojuma cauruli un gāzu savākšanas iekārtu izgatavo no nerūsoša tērauda vai cita materiāla, kas neietekmē savāktu gāzu maisījuma sastāvu un iztur to temperatūru.
- 4.2.3. Ierīce atšķaidīto gāzu iesūkšanai. Šī ierīce nodrošina pietiekama tilpuma konstantu plūsmu, lai iesūktu visas izplūdes gāzes.”;
- c) pielikuma 1. papildinājuma 4.2.4. līdz 4.2.8. punktu aizstāj ar šādiem:
- “4.2.4. Paraugu ņemšanas zonde, kura ir pievienota gāzu savākšanas ierīcei no ārpuses un kurā testa norises laikā ar sūkni, filtru un plūsmas mērītāju var savākt atšķaidīšanas gaisa konstantu paraugu.
- 4.2.5. Paraugu ņemšanas zonde, kas vērsta pret atšķaidīto gāzu plūsmu, lai testa norises laikā ar konstantu plūsmas ātrumu ņemtu maisījuma paraugu, vajadzības gadījumā izmantojot filtru, plūsmas mērītāju un sūkni. Gāzu plūsmas minimālais ātrums divās iepriekš aprakstītajās paraugu ņemšanas sistēmās ir vismaz 150 l/h.
- 4.2.6. Trīseju vārsti iepriekš aprakstītajās paraugu ņemšanas shēmās, lai testa norises laikā novirzītu paraugu plūsmu atmosfērā vai atbilstošajos paraugu ņemšanas maisos.
- 4.2.7. Hermētiski paraugu ņemšanas maisi izplūdes gāzu un gaisa maisījuma savākšanai. Tie nav pakļauti attiecīgo piesārņotāju iedarbībai, un to ietilpība ir pietiekama, lai nepārtrauktu paraugu ņemšanas normālu norisi. Ir vismaz viens atsevišķs paraugu ņemšanas maiss (1. maiss) aukstās iedarbināšanas testa 1. fāzei un viens atsevišķs paraugu ņemšanas maiss (2. maiss) karstās iedarbināšanas testa 2. fāzei.
- 4.2.7.1. Paraugu ņemšanas maisiem ir automātiska noslēgšanas ierīce, ar ko var ātri un stingri noslēgt vai nu paraugu ņemšanas kontūru, vai analīzes kontūru testa beigās.
- ”

- 4.2.7.1.1. 1. maisa noslēgšanas ierīce aizveras 448 sekundes pēc I veida testa sākuma.
- 4.2.7.1.2. 2. maisa noslēgšanas ierīce nekavējoties atveras pēc 1. maisa noslēgšanas un aizveras vēlreiz 896 sekundes pēc I veida testa sākuma.
- 4.2.8. Nepieciešama metode, lai varētu izmērīt atšķaidītās gāzes kopējo tilpumu, kas izplūst caur paraugu ņemšanas ierīci testa laikā. Izplūdes gāzu atšķaidīšanas sistēmai jāatbilst ANO EEK Noteikumu Nr. 83 I pielikuma 6. nodaļas 2. papildinājuma prasībām.

4.2.9.

1. attēls

Piesārņojošo vielu emisijas paraugu ņemšana Euro 3 salīdzinājumā ar Euro 2 L1e, L2e vai L6e kategorijas transportlīdzekļiem



d) pielikuma 1. papildinājumā iekļauj šādu 4.3.3. punktu:

“4.3.3. Analītiskās iekārtas var atsevišķi izmērīt izplūdes gāzu un atšķaidīšanas gaisa maisījumu 1. un 2. maisā.”;

e) pielikuma 1. papildinājuma 5.4. līdz 5.4.3. punktu aizstāj ar šādiem:

“5.4. Testa transportlīdzekļa sagatavošana

5.4.1. Testa transportlīdzekļa spiediens riepiņās ir tāds, kādu braukšanai pa parastiem ceļiem norādījis izgatavotājs. Tomēr, ja veltņu diametrs ir mazāks nekā 500 mm, spiedienu riepiņās var palielināt par 30–50 %.

5.4.2. No degvielas tvertnes(-ēm) caur cauruli(-ēm) izvada degvielu un uzpilda ar IV pielikumā norādīto testa degvielu.

5.4.3. Testa transportlīdzekli pārvieto uz testa zonu un veic turpmāk minētās darbības.”;

f) pielikuma 1. papildinājumā iekļauj šādu 5.4.3.1. līdz 5.4.3.5. punktu:

“5.4.3.1. Testējamo transportlīdzekli uzbrauc vai uzstumj uz šasijas dinamometra un darbina, izmantojot 2.1. punktā norādīto testa ciklu. Testējamā transportlīdzekļa motoram nav jābūt aukstam, un transportlīdzekli var izmantot, lai iestatītu dinamometra jaudu.

5.4.3.2. Slodze uz dzenošo riteni ir ± 3 kg robežās no transportlīdzekļa slodzes, kāda ir paredzēta braukšanai pa parastiem ceļiem, ja vadītājs, kas sver $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$, sēž ar paceltu sēdekļa atzveltni.

5.4.3.3. Izmēģinājuma braucienus 2.1. punktā minētā testa cikla laikā var veikt testa punktos, ja emisijas paraugs nav paņemts ar nolūku noteikt minimālo droseles darbību, kas nepieciešama saglabātu pienācīgu ātruma un laika attiecību.

- 5.4.3.4. Pirms novietošanas uzsūkšanas zonā testējamajam transportlīdzeklim jāiziet četri secīgi darbības cikli, kā norādīts 2.1. punktā, katrs no cikliem ilgst 112 sekundes. Pirmapstrādes testa ciklus veic ar 5.1. un 5.2. punktā izklāstītajiem dinamometra iestatījumiem. Šajā pirmapstrādes testa ciklā nav nepieciešams veikt izpūtēja emisijas mērījumus.
- 5.4.3.5. Piecu minūšu laikā pēc pirmapstrādes pabeigšanas testējamo transportlīdzekli noņem no dinamometra un iebrauc vai iestumj uzsūkšanas zonā. Apkārtējās vides temperatūru uztur $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$ robežās. Transportlīdzekli uzglabā ne mazāk kā sešas stundas un ne vairāk par 36 stundām pirms aukstās iedarbināšanas I veida testa vai līdz brīdim, kad motoreļļas temperatūra T_{Oil} , dzesētāja temperatūra T_{Coolant} vai aizdedzes sveces ligzdas/blīves temperatūra T_{SP} (tikai ar gaisu dzesinātiem motoriem) ir vienāda ar uzsūkšanas zonas temperatūru. Testa protokolā norāda, kurš kritērijs ir izraudzīts.”;
- g) pielikuma 1. papildinājuma 7.1. līdz 7.1.3. punktu aizstāj ar šādiem:
- “7.1. **Paraugu ņemšana**
- 7.1.1. Paraugu ņemšana sākas reizē ar testu, kā norādīts 6.2.2. punktā.
- 7.1.2. 1. un 2. maisu hermētiski noslēdz un ievēro 4.2.7.1. punktā noteikto noslēgšanas kārtību. Tos nesavieno aukstās iedarbināšanas testa pirmās fāzes vai karstās iedarbināšanas testa otrās fāzes laikā.
- 7.1.3. Pēdējā cikla beigās atšķaidītās izplūdes gāzes un atšķaidīšanas gaisa savākšanas ierīci noslēdz un motora izdalītās gāzes izlaiž atmosfērā.”;
- h) pielikuma 1. papildinājuma 7.2.4. punktu aizstāj ar šādu:
- “7.2.4. Atšķaidītu izplūdes gāzu paraugos un atšķaidīšanas gaisa savākšanas maisos HC, CO, NO_x un CO_2 koncentrācijas nosaka pēc vērtībām, ko uzrāda vai pieraksta mērīšanas iekārtas, izmantojot atbilstošas kalibrēšanas liknes.”;
- i) pielikuma 1. papildinājumā 8. līdz 8.4.1. punktu aizstāj ar šādiem:
- “8. **EMITĒTO GĀZVEIDA PIESĀRŅOTĀJU DAUDZUMU NOTEIKŠANA**
- 8.1. CO_2 un gāzveida piesārņotāju CO, HC, NO_x masas nosaka atsevišķi 1. un 2. maisam saskaņā ar 8.2. līdz 8.6. punktu.
- 8.2. Testā emitētās oglekļa oksīda gāzes masu aprēķina ar šādu formulu:
- $$CO_m = V \cdot d_{\text{CO}} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$
- kur:
- 8.2.1. CO_m ir testā emitētā oglekļa monoksīda masa, kas izteikta g/km un ko atsevišķi aprēķina katrai fāzei;
- 8.2.2. S_X ir faktiski nobrauktais attālums, kas izteikts km un iegūts, reizinot kopējo apgriezību skaitu, kuru rāda apgriezību skaitītājs, ar veltna apkārtmēru,
- kur:
- $X = 1$ aukstās iedarbināšanas 1. fāzei;
- $X = 2$ karstās iedarbināšanas 2. fāzei;
- 8.2.3. d_{CO} ir oglekļa monoksīda blīvums 273,2 K (0 °C) temperatūrā un 101,3 kPa ($= 1,250 \cdot 10^3\text{ g/m}^3$) spiedienā;
- 8.2.4. CO_c ir oglekļa monoksīda tilpuma koncentrācija atšķaidītās gāzē, kas izteikta daļās uz miljonu (ppm) un korigēta, lai ņemtu vērā atšķaidīšanas gaisa piesārņojumu:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

kur:

- 8.2.4.1. CO_e ir oglekļa monoksīda koncentrācija maisā S_a savāktajā atšķaidīto gāzu paraugā, ko mēra ppm;
- 8.2.4.2. CO_d ir oglekļa monoksīda koncentrācija maisā S_b savāktajā atšķaidīšanas gaisa paraugā, ko mēra ppm;
- 8.2.4.3. DF ir 8.6. punktā noteiktais koeficients.
- 8.2.5. V ir atšķaidītās gāzes tilpums standarttemperatūrā 273,2 K (0 °C) un standartspiedienā 101,3 kPa, izteikts $\text{m}^3/\text{fāzē}$:

$$V = V_0 \cdot \frac{N \cdot (P_a - P_i) \cdot 273,2}{101,3 \cdot (T_p + 273,2)}$$

kur:

- 8.2.5.1. V_0 ir gāzes tilpums, ko pārvieto sūknis P_1 vienā apgriezienā un kas izteikts $\text{m}^3/\text{apgriezienu sk.}$ Šis tilpums ir sūkņa ieplūdes un izplūdes daļu atšķirīgo spiedienu funkcija;
- 8.2.5.2. N ir rotāciju skaits, ko katras fāzes četru testa pamatciklu laikā veic sūknis P_1 ;
- 8.2.5.3. P_a ir atmosfēras spiediens, kas izteikts kPa;
- 8.2.5.4. P_i ir spiediena pazeminājuma vidējā vērtība sūkņa P_1 ieplūdes daļā, izteikta kPa;
- 8.2.5.5. T_p (°C) ir atšķaidīto gāzu temperatūras vērtība, ko mēra sūkņa P_1 ieplūdes daļā.
- 8.3. Mopēda izplūdes testā emitēto nesadeģušo ogļūdeņražu masu aprēķina ar šādu formulu:

$$\text{HC}_m = V \cdot d_{\text{HC}} \cdot \frac{\text{HC}_c}{10^6}$$

kur:

- 8.3.1. HC_m ir testā emitētā ogļūdeņražu masa, kas izteikta g un ko atsevišķi aprēķina katrai fāzei;
- 8.3.2. S_x ir 8.2.2. punktā noteiktais attālums;
- 8.3.3. d_{HC} ir ogļūdeņražu blīvums temperatūrā 273,2 K (0 °C) un 101,3 kPa spiedienā (benzīnam (E5) ($\text{C}_{10}\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016}$)) (= 631 g/ m^3);
- 8.3.4. HC_c ir atšķaidīto gāzu koncentrācija, kas izteikta oglekļa ekvivalenta ppm un koriģēta, lai ņemtu vērā atšķaidīšanas gaisu:

$$\text{HC}_c = \text{HC}_e - \text{HC}_d \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DF}}\right)$$

kur:

- 8.3.4.1. HC_e ir ogļūdeņražu koncentrācija maisā S_a savāktajā atšķaidīto gāzu paraugā, kas izteikta oglekļa ekvivalenta ppm;
- 8.3.4.2. HC_d ir ogļūdeņražu koncentrācija maisā S_b savāktajā atšķaidīšanas gaisa paraugā, kas izteikta oglekļa ekvivalenta ppm;
- 8.3.4.3. DF ir 8.6. punktā noteiktais koeficients;
- 8.3.5. V ir 8.2.5. punktā noteiktais tilpums.

- 8.4. Mopēda izplūdes testā emitēto slāpekļa oksīdu masu aprēķina ar šādu formulu:

$$NO_{xm} = V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

kur:

- 8.4.1. NO_{xm} ir testā emitētā slāpekļa oksīdu masa, kas izteikta g un ko atsevišķi aprēķina katrai fāzei;"

j) pielikuma 1. papildinājumā iekļauj šādu 8.4.2. līdz 8.6.3. punktu:

- "8.4.2. S_X ir 8.2.2. punktā noteiktais attālums;

- 8.4.3. d_{NO_2} ir slāpekļa oksīdu blīvums izplūdes gāzēs, kas izteikts NO_2 ekvivalentos, temperatūrā 273,2 K (0 °C) un spiedienā 101,3 kPa (= $2,050 \cdot 10^3$ g/m³);

- 8.4.4. NO_{xc} ir slāpekļa oksīdu koncentrācija atšķaidītās gāzēs, kas izteikta ppm un koriģēta, lai ņemtu vērā atšķaidīšanas gaisu:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

kur:

- 8.4.4.1. NO_{xe} ir slāpekļa oksīdu koncentrācija maisā S_a savāktajā atšķaidīto gāzu paraugā, kas izteikta ppm;

- 8.4.4.2. NO_{xd} ir slāpekļa oksīdu koncentrācija maisā S_b savāktajā atšķaidīšanas gaisa paraugā, kas izteikta ppm;

- 8.4.4.3. DF ir 8.6. punktā noteiktais koeficients.

- 8.4.5. K_h ir mitruma korekcijas koeficients:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

kur:

- 8.4.5.1. H ir absolūtais mitrums, izteikts gramos ūdens kilogramā sausa gaisa (g/kg):

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

kur:

- 8.4.5.1.1. U ir mitruma saturs, kas izteikts procentos;

- 8.4.5.1.2. P_d ir piesātināta ūdens tvaika spiediens testa temperatūrā, kas izteikts kPa;

- 8.4.5.1.3. P_a ir atmosfēras spiediens, kas izteikts kPa.

- 8.4.6. V ir 8.2.5. punktā noteiktais tilpums.

- 8.5. Oglekļa dioksīds (CO_2)

Transportlīdzekļa izplūdes gāzu testā emitēto oglekļa dioksīda masu aprēķina ar šādu formulu:

$$CO_{2m} = V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2c}}{10^2}$$

kur:

- 8.5.1. CO_{2m} ir testā emitētā oglekļa dioksīda masa, kas izteikta g un ko atsevišķi aprēķina katrai fāzei;
- 8.5.2. S_X ir 8.2.2. punktā noteiktais attālums;
- 8.5.3. V ir 8.2.5. punktā noteiktais tilpums;
- 8.5.4. d_{CO_2} ir oglekļa dioksīda blīvums temperatūrā 273,2 K (0 °C) un spiedienā 101,3 kPa $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$;
- 8.5.5. CO_{2c} ir atšķaidīto gāzu koncentrācija, kas izteikta oglekļa dioksīda ekvivalenta procentos un koriģēta, lai ņemtu vērā atšķaidīšanas gaisu, izmantojot šādu vienādojumu:

$$CO_{2c} = CO_{2e} - CO_{2d} \left(1 - \frac{1}{DF} \right)$$

kur:

- 8.5.5.1. CO_{2e} ir oglekļa dioksīda koncentrācija maisā(-os) S_A savāktajā atšķaidīto gāzu paraugā, kas izteikta procentos;
- 8.5.5.2. CO_{2d} ir oglekļa dioksīda koncentrācija maisā(-os) S_B savāktajā atšķaidīšanas gaisa paraugā, kas izteikta procentos;
- 8.5.5.3. DF ir 8.6. punktā noteiktais koeficients.
- 8.6. DF ir koeficients, ko izsaka ar šādu formulu:

$$DF = \frac{13,4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}} \text{ benzīnam (E5),}$$

kur:

- 8.6.1. $C_{CO_2} = CO_2$ koncentrācija atšķaidītajā izplūdes gāzē paraugu ņemšanas maisā, izteikta % no tilpuma;
- 8.6.2. $C_{HC} = HC$ koncentrācija atšķaidītajā izplūdes gāzē paraugu ņemšanas maisā, izteikta oglekļa ekvivalenta ppm;
- 8.6.3. $C_{CO} = CO$ koncentrācija atšķaidītajā izplūdes gāzē paraugu ņemšanas maisā, izteikta ppm.”;

k) pielikuma 1. papildinājuma 9. punktu aizstāj ar šādu:

“9. Testu rezultātu izklāsts

Aukstās iedarbināšanas fāzes (vidējais) rezultāts ir R_{X1} (g), karstās iedarbināšanas fāzes (vidējais) rezultāts ir R_{X2} (g). Izmantojot šos emisiju rezultātus, galīgo I veida testa rezultātu R_X (g/km) aprēķina, izmantojot šādu vienādojumu:

$$R_X = \frac{(R_{X_Cold} \cdot 0,3 + R_{X_Warm} \cdot 0,7)}{S_T} \text{ (g/km),}$$

kur:

$X = HC, CO, NO_x$ vai CO_2 ;

$R_{HC_Cold} = HC_{mass_cold_phase_1}$ (g) un $R_{HC_Warm} = HC_{mass_warm_phase_2}$ (g), sk. formulu 8.3. punktā;

$R_{CO_Cold} = CO_{mass_cold_phase_1}$ (g) un $R_{CO_Warm} = CO_{mass_warm_phase_2}$ (g), sk. formulu 8.2. punktā;

$R_{NOx_Cold} = NO_x_{mass_cold_phase_1}$ (g) un $R_{NOx_Warm} = NO_x_{mass_warm_phase_2}$ (g), sk. formulu 8.4. punktā;

$R_{CO2_Cold} = CO_2_{mass_cold_phase_1}$ (g) un $R_{CO2_Warm} = CO_2_{mass_warm_phase_2}$ (g), sk. formulu 8.5. punktā;

S_T : kopējais testa attālums = $S_1 + S_2$, uz ko faktiski attiecas L1e, L2e vai L6e kategorijas testējamie transportlīdzekļi visa testa cikla aukstās iedarbināšanas 1. fāzē un karstās iedarbināšanas 2. fāzē.”;

l) pielikuma 1. papildinājumam pievieno šādu 10. punktu:

“10. Degvielas patēriņš

Degvielas patēriņu aprēķina, šādi izmantojot 9. punkta testa rezultātus:

$$FC = \frac{0,118}{D} \cdot [(0,848 \cdot R_{HC}) + (0,429 \cdot R_{CO}) + (0,273 \cdot R_{CO_2})]$$

kur:

FC = degvielas patēriņš litros uz 100 km;

D = testa degvielas blīvums (kg/l) 288,2 K (15 °C).”;

m) pievieno šādu 3. papildinājumu:

“3. papildinājums

Kartera gāzes emisija un CO₂ emisija, un degvielas patēriņa testa rezultātu interpretācija

1. Kartera gāzes nulles emisiju emitē L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļi, kuriem ir tipa apstiprinājums. L kategorijas transportlīdzekļa darbmūža laikā kartera gāzes emisijas neizplūst tieši apkārtējā vidē.
2. L1e, L2e un L6e kategoriju transportlīdzekļu CO₂ emisijas un degvielas patēriņa I veida testa rezultātu interpretācija
 - 2.1. Par tipa apstiprinājuma vērtību noteiktā CO₂ un degvielas patēriņa vērtība ir tāda pati kā izgatavotāja deklarētā vērtība, ja tehniskā dienesta veikto mērījumu vērtība to nepārsniedz vairāk kā par četriem procentiem. Mērījumu vērtība drīkst būt zemāka bez ierobežojumiem.
 - 2.2. Ja CO₂ un degvielas patēriņa mērījumu vērtība pārsniedz izgatavotāja deklarēto CO₂ un degvielas patēriņa vērtību vairāk nekā par četriem procentiem, tad šim transportlīdzeklim veic atkārtotu testu.
 - 2.3. Ja abu testu rezultātu vidējā vērtība nepārsniedz izgatavotāja deklarēto vērtību vairāk kā par četriem procentiem, tad izgatavotāja deklarēto vērtību nosaka par tipa apstiprinājuma vērtību.
 - 2.4. Ja divu testu rezultātu vidējā vērtība joprojām pārsniedz deklarēto vērtību vairāk nekā par četriem procentiem, minētajam transportlīdzeklim veic galīgo testu. Šo trīs testu vidējo rezultātu nosaka par tipa apstiprinājuma vērtību.”;
- 2) direktīvas 5. nodaļas II pielikuma 2.2.1.1.7. punktu groza šādi:

“2.2.1.1.7. Iegūtos datus ieraksta attiecīgajās dokumenta iedaļās, kā noteikts Direktīvas 2002/24/EK VII pielikumā. Pienācīgu Euro līmeni iekļauj Direktīvas 2002/24/EK IV pielikuma 46.2. punktā saskaņā ar šā punkta zemsvītras piezīmē izklāstītajiem noteikumiem.”;
- 3) direktīvas 5. nodaļas IV pielikumu aizstāj ar šādu:

“IV PIELIKUMS

ETALONDEGVIELU SPECIFIKĀCIJAS

Benzīna (E5) un dīzeļdegvielas (B5) etalondegvielas nosaka saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 692/2008 IX pielikuma A iedaļu. (*)

(*) OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.”

II PIELIKUMS

1. Direktīvas 2002/24/EK IV pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 46. punktu groza šādi:

“46. Izplūdes gāzu emisija ⁽¹⁾

46.1. Euro posms: (1, 2 vai 3) ⁽¹²⁾

46.2. I veida tests: CO: g/km HC: g/km NO_x g/km HC + NO_x: g/km ⁽¹³⁾

46.3. II veida tests: CO ⁽¹³⁾: g/min HC ⁽¹³⁾: g/min

CO ⁽¹⁴⁾: tilpuma %

Redzams gaisa piesārņojums, ko rada kompresijaizdedzes motors:

absorbcijas koeficienta koriģētā vērtība: m⁻¹;

b) pielikumam pievieno 12., 13. un 14. zemsvītras piezīmi:

“(12) Atkarībā no apstiprinājumam piemērojamās attiecīgās direktīvas un tās grozījumu akta numura atbilstību Euro posmam (1, 2 vai 3) nosaka šādi:

ja to izvēlas apstiprinātāja iestāde, Euro posma norādīšana apstiprinājumos, kas piešķirti pirms šāda datuma: 2013. gada 11. decembris;

Direktīvas 97/24/EK 5. nodaļas I pielikuma 2.2.1.1.3. punkta tabulā atbilstība robežvērtību pirmajai rindai nozīmē atbilstību Euro 1 posmam un atbilstība robežvērtību otrajai rindai nozīmē atbilstību Euro 2 posmam;

pilnīga atbilstība Direktīvas 97/24/EK 5. nodaļas I pielikumam, kas ietver atbilstību Euro 2 posmam kopā ar Komisijas Direktīvas 2013/60/ES (OV L 329, 10.12.2012., 15. lpp.) I pielikumā izklāstīto testa metodiku, ir atbilstība Euro 3 posmam;

Direktīvas 97/24/EK 5. nodaļas II pielikuma 2.2.1.1.5. punkta tabulā atbilstība:

— 2.2.1.1.5. punkta tabulas A daļas robežvērtību rindai, kas attiecas uz I klasi (< 150 cm³) un II klasi (≥ 150 cm³), ir atbilstība Euro 2 posmam,

— 2.2.1.1.5. punkta tabulas B daļas robežvērtību rindai, kas attiecas uz I klasi (< 150 cm³) un II klasi (≥ 150 cm³), ir atbilstība Euro 3 posmam,

— 2.2.1.1.5. punkta tabulas C daļas robežvērtību rindai, kas attiecas uz I klasi (v_{max} < 130 km/h) un II klasi (v_{max} ≥ 130 km/h), ir atbilstība Euro 3 posmam.

⁽¹³⁾ Tikai L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļiem, kas atbilst Direktīvas 97/24/EK noteikumiem, kuri grozīti ar Direktīvu 2013/60/ES.

⁽¹⁴⁾ L kategorijas transportlīdzekļiem, kas attiecas uz Direktīvas 2002/24/EK 1. panta darbības jomu, izņemot L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļus.”

2. Direktīvas 2002/24/EK VII pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 2. līdz 2.2. punktu aizstāj ar šādiem:

“2. Emisijas testu rezultāti

Tipa apstiprinājumam piemērojamās attiecīgās direktīvas un tās grozījumu aktu numurs. Direktīvai ar diviem vai vairākiem īstenošanas posmiem norāda arī īstenošanas posmu un Euro posmu.

Variants/versija:

Euro posms ⁽¹⁾:

2.1. I veida tests

CO: g/km

HC ⁽³⁾: g/kmNO_x ⁽³⁾: g/kmHC + NO_x ⁽²⁾: g/kmCO₂ ⁽²⁾: g/kmDegvielas patēriņš ⁽²⁾: l/100km

2.2. II veids

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (tilpuma %) ⁽³⁾ ar normāliem brīvgaitas apgriezieniemNorādīt brīvgaitas apgriezienus ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:CO (tilpuma %) ⁽³⁾ ar lieliem brīvgaitas apgriezieniemNorādīt brīvgaitas apgriezienus ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Motoreļļas temperatūra ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:”;

b) pielikuma zemspējas piezīmes groza šādi:

“⁽¹⁾ Skatīt IV pielikuma 12. zemspējas piezīmi.⁽²⁾ Tikai L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļiem.⁽³⁾ L kategorijas transportlīdzekļiem, kas attiecas uz Direktīvas 2002/24/EK 1. panta darbības jomu, izņemot L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļus.⁽⁴⁾ Norādīt mērījumu pielaidi.⁽⁵⁾ Izmanto tikai četrtaktu motoriem.”

III PIELIKUMS

Direktīvas 2009/67/EK I līdz VI pielikumu groza šādi:

1) direktīvas pielikumu sarakstu groza šādi:

- a) norādes uz II pielikuma 1. un 2. papildinājumu svītro;
- b) norādes uz IV pielikuma 1. un 2. papildinājumu svītro;

2) I pielikumu groza šādi:

a) A daļai pievieno šādu 16. līdz 18. punktu:

“16. *dienas gaitas lukturis*

ir lukturis, kas paredzēts, lai uzlabotu braucoša transportlīdzekļa pamanāmību no priekšpuses dienas laikā;

17. *izslēgšanas/ieslēgšanas sistēma*

ir motora automātiska izslēgšana un ieslēgšana, lai samazinātu brīvgaits ilgumu, tādējādi samazinot degvielas patēriņu, piesārņotāju un CO₂ emisiju;

18. *transportlīdzekļa galvenais vadības slēdzis*

ir ierīce, ar kuru transportlīdzekļa iebūvēto elektronikas sistēmu no izslēgta stāvokļa, kā tas ir gadījumā, kad transportlīdzekli novieto stāvēšanai bez vadītāja klātbūtnes, pārslēdz normālā darba režīmā.”;

b) B daļas 10. punktu aizstāj ar šādu:

“10. Elektriskajam slēgumam jābūt tādām, lai vienlaicīgi var ieslēgt un izslēgt tikai priekšējo gabarītgaismas lukturi vai galveno tuvās gaismas lukturi, ja nav priekšējā gabarītgaismas luktura, pakalējā gabarītgaismas luktura un pakalējās numura zīmes apgaismojuma luktura.

Transportlīdzekļus aprīko vai nu ar:

- dienas gaitas lukturiem, vai
- galvenajiem tuvās gaismas lukturiem, kuri automātiski ieslēdzas, ja transportlīdzekļa galvenais vadības slēdzis ir ieslēgts.”;

c) B daļas 11. punktu aizstāj ar šādu:

“11. Ja nav īpašu norādījumu, tad elektriskais slēgums ir tāds, lai galveno tālās gaismas lukturi, galveno tuvās gaismas lukturi un miglas lukturus nevar ieslēgt, kamēr nav ieslēgti arī 10. punkta pirmajā daļā minētie lukturi. Šī prasība tomēr neattiecas uz galvenajiem tālās gaismas un tuvās gaismas lukturiem, ja periodiski ar īsu laika intervālu raida mirgojošus brīdinājuma gaismas signālus ar galveno tuvās gaismas lukturi vai mirgojošus signālus ar galveno tālās gaismas lukturi vai pamišus ar īsu laika intervālu ieslēdz galvenos tuvās un tālās gaismas lukturus.”;

d) B daļai pievieno šādu 15. līdz 17. punktu:

“15. L1e un L3e kategorijas transportlīdzekļi var būt aprīkoti ar papildu aizmugures un sānu atstarojošām ierīcēm un materiāliem, ja tie nesamazina obligāto apgaismes ierīču un gaismas signālierīču efektivitāti. Ar atstarojošiem materiāliem jo īpaši var aprīkot bagāžas nodalījumus un sānu somas, ja tie ir vienā krāsā ar tur esošajām apgaismes ierīcēm.

16. Transportlīdzekļus nedrīkst aprīkot ar papildu gaismas avotiem, kuri izstaro gaismu, ko var tieši un/vai netieši novērot normālos braukšanas apstākļos un kuri atšķiras no tiem, kas paredzēti, lai izgaismotu vadības ierīces, signalizatorus un indikatorus vai pasažieru salonu.

17. Ja automātiski ieslēgta galvenā luktura vai dienas gaitas luktura ieslēgšana ir saistīta ar motora darbību, to uzskata par saistītu ar galvenā vadības slēdža ieslēgšanu. Tas jo īpaši attiecas uz transportlīdzekļiem ar elektrisko vai citu alternatīvās piedziņas sistēmu un transportlīdzekļiem, kas ir aprīkoti ar automātisko motora izslēgšanas/ieslēgšanas sistēmu.”;

3) II pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 1. līdz 1.2. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. L1e kategorijas transportlīdzekļiem jāatbilst visām attiecīgajām ANO EEK Noteikumu Nr. 74 prasībām. Transportlīdzekļiem ar transportlīdzekļa maksimālo aprēķināto ātrumu ≤ 25 km/h jāatbilst attiecīgajām prasībām, kādas noteiktas transportlīdzekļiem ar transportlīdzekļa maksimālo aprēķināto ātrumu > 25 km/h.

- 1.1. Ja nav konkrētu prasību L1e kategorijas transportlīdzekļiem, tie jāaprīko ar pakalējās numura zīmes apgaismojuma lukturi.
- 1.2. Ja ANO EEK Noteikumos Nr. 74 nav konkrētu noteikumu, L1e kategorijas transportlīdzekļus var aprīkot ar ieslēdzamiem dienas gaitas lukturiem, nevis ar automātiski ieslēdzamiem galvenajiem lukturiem, un šie lukturi atbilst III pielikuma 6.15. līdz 6.15.7. punkta prasībām.”;
- b) pielikuma 1. un 2. papildinājumu svītros;
- c) pielikuma 3. papildinājumu pārsauc, un turpmāk tas ir 1. papildinājums, un attiecīgi groza atsauci pielikumu sarakstā;
- d) pielikuma 4. papildinājumu pārsauc, un turpmāk tas ir 2. papildinājums, un attiecīgi groza atsauci pielikumu sarakstā;
- e) pielikuma 2. papildinājumā iekļauj šādu 5.7. punktu:
- “5.7. Pakalējās numura zīmes apgaismojuma lukturis”;
- f) pielikuma 2. papildinājuma 6.3. punktu aizstāj ar šādu:
- “6.3. Dienas gaitas lukturis: ir/nav (*)”;
- 4) III pielikumu groza šādi:
- a) iekļauj šādu 1.8. punktu:
- “1.8. Pakalējās numura zīmes apgaismojuma lukturis”;
- b) pielikuma 2.3. punktu aizstāj ar šādu:
- “2.3. Dienas gaitas lukturis”;
- c) pielikuma 6.1.10. punktu aizstāj ar šādu:
- “6.1.10. Kontūra indikators: obligāts, ja uzstādīts galvenais tālās gaismas lukturis (nemirgojošs zils signalizators).”;
- d) iekļauj šādu 6.1.11. punktu:
- “6.1.11. Citas prasības:
- tālās gaismas lukturus transportlīdzekļiem, kuri uz likumiem var sasvērties, var aprīkot ar horizontālā slīpuma regulēšanas sistēmu (HIAS), kā noteikts ANO EEK Noteikumu Nr. 53 2.25. punktā, ja nodrošināta atbilstība attiecīgajām šo noteikumu prasībām, kas attiecas uz HIAS,
 - visu vienlaikus aktivizējamu tālās gaismas lukturu maksimālās intensitātes kopējā vērtība nedrīkst pārsniegt 430 000 kandelu, kas atbilst atsaucē vērtībai 100.”;
- e) pielikuma 6.2.3.1. punktu aizstāj ar šādu:
- “6.2.3.1. Platumā:
- vienu neatkarīgu tuvās gaismas lukturi var uzstādīt virs vai zem, vai uz vienu pusi no cita priekšējā luktura; ja šie lukturi ir viens virs otra, tad tuvās gaismas luktura atskaites punktam jāatrodas transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; ja šie lukturi atrodas blakus, to atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
 - viens neatkarīgs tuvās gaismas lukturis, kas ir savietots ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai tā atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; tomēr, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar citu priekšējo lukturi blakus tuvās gaismas lukturim, divu lukturu atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
 - divi tuvās gaismas lukturi, no kuriem neviens, viens vai abi ir savietoti ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai to atskaites punkti būtu simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
 - ja ir divi tuvās gaismas lukturi, veselais platums starp gaismu izstarojošo virsmu ārējām malām un transportlīdzekļa ārējām malām nedrīkst pārsniegt 400 mm.”;
- f) pielikuma 6.2.11. punktu aizstāj ar šādu:
- “6.2.11. Citas prasības:
- tuvās gaismas lukturus transportlīdzekļiem, kuri uz likumiem var sasvērties, var aprīkot ar horizontālā slīpuma regulēšanas sistēmu (HIAS), kā noteikts ANO EEK Noteikumu Nr. 53 2.25. punktā, ja nodrošināta atbilstība attiecīgajām šo noteikumu prasībām, kas attiecas uz HIAS,

- tuvās gaismas lukturi, kuriem gaismu izstarojošās virsmas zemākais punkts ir 0,8 m vai mazāk virs zemes, jānoregulē uz sākotnējo stara slīpumu robežās no $-1,0\%$ līdz $-1,5\%$; precīzu vērtību var norādīt izgatavotājs,
- tuvās gaismas lukturi, kuriem gaismu izstarojošās virsmas zemākais punkts ir no 0,8 m līdz 1,0 m virs zemes, jānoregulē uz sākotnējo stara slīpumu robežās no $-1,0\%$ līdz $-2,0\%$; precīzu vērtību var norādīt izgatavotājs,
- tuvās gaismas lukturi, kuriem gaismu izstarojošās virsmas zemākais punkts ir 1,0 m vai vairāk virs zemes, jānoregulē uz sākotnējo stara slīpumu robežās no $-1,5\%$ līdz $-2,0\%$; precīzu vērtību var norādīt izgatavotājs,
- tuvās gaismas lukturiem ar gaismas avotu, kuru objektīvā gaismas plūsma nepārsniedz 2 000 lūmenu un sākotnējais stara slīpums ir robežās no $-1,0\%$ līdz $-1,5\%$, vertikālajam stara slīpumam jābūt no $-0,5\%$ līdz $-2,5\%$ saskaņā ar visiem slodzes režīmiem; vertikālajam stara slīpumam jābūt robežās no $-1,0\%$ līdz $-3,0\%$, ja sākotnējais slīpums iestatīts starp $-1,5\%$ un $-2,0\%$; lai nodrošinātu atbilstību prasībām, var izmantot ārējo regulēšanas ierīci, ja nav jāizmanto citi instrumenti, ar ko nav aprīkots transportlīdzeklis,
- tuvās gaismas lukturiem ar gaismas avotu, kuru objektīvā gaismas plūsma pārsniedz 2 000 lūmenu un sākotnējais stara slīpums ir robežās no $-1,0\%$ līdz $-1,5\%$, vertikālajam stara slīpumam jābūt no $-0,5\%$ līdz $-2,5\%$ saskaņā ar visiem slodzes režīmiem; vertikālajam stara slīpumam jābūt robežās no $-1,0\%$ līdz $-3,0\%$, ja sākotnējais slīpums iestatīts starp $-1,5\%$ un $-2,0\%$; lai nodrošinātu atbilstību šā punkta prasībām, var izmantot galveno lukturu automātiskā augstuma regulēšanas ierīci, ja tās darbība ir pilnībā automātiska un ja reakcijas laiks ir mazāks par 30 sekundēm.”;

g) iekļauj šādu 6.2.11.1. punktu:

“6.2.11.1. Testēšanas apstākļi:

- 6.2.11. punktā minētās slīpuma prasības pārbauda saskaņā ar turpmāk aprakstīto:
 - transportlīdzeklis ar tā masu darbderīgā stāvoklī un vadītāja masu 75 kg,
 - pilnībā piekrauts transportlīdzeklis, lai sasniegtu maksimālo ass slodzi, kā šim slodzes režīmam uzrādījis izgatavotājs,
 - transportlīdzeklis ar vadītāja masu 75 kg un papildu kravu, lai sasniegtu maksimālo atļauto aizmugurējās ass slodzi, kā uzrādījis izgatavotājs, tomēr šajā gadījumā priekšējās ass slodzei jābūt pēc iespējas mazākai,
- pirms mērījumu veikšanas transportlīdzekli sašūpo trīs reizes uz augšu un uz leju un pēc tam to pārvieto atpakaļ un uz priekšu vismaz par pilnu riteņu apgriezieni.”;

h) pielikuma 6.4.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.4.1. Skaitis:

- viens vai divi, ja transportlīdzekļa kopējais platums nepārsniedz 1 300 mm,
- divi, ja transportlīdzekļa kopējais platumam pārsniedz 1 300 mm,
- var būt uzstādīts papildu S3 vai S4 kategorijas bremžu signāllukturis (piemēram, centrālais augstu uzstādītais bremžu signāllukturis), ja nodrošināta atbilstība ANO EEK Noteikumu Nr. 48 attiecīgajām prasībām, ko piemēro šādu bremžu signāllukturu uzstādīšanai M1 kategorijas transportlīdzekļiem.”;

i) pielikuma 6.5.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.5.3.1. Platumā:

- vienu neatkarīgu priekšējās gabarītgaismas lukturi var uzstādīt virs vai zem, vai uz vienu pusi no cita priekšējā luktura; ja šie lukturi ir viens virs otra, tad priekšējās gabarītgaismas luktura atskaites punktam jāatrodas transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē. Ja šie lukturi atrodas blakus, to atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- viens neatkarīgs priekšējās gabarītgaismas lukturis, kas ir savietots ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai tā atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē. Tomēr, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar citu priekšējo lukturi blakus priekšējās gabarītgaismas lukturim, divu lukturu atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,

- divi priekšējās gabarītgaismas lukturi, no kuriem neviens, viens vai abi ir savietoti ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai to atskaites punkti būtu simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- ja ir divi priekšējās gabarītgaismas lukturi, veselais platums starp gaismu izstarojošo virsmu ārējām malām un transportlīdzekļa ārējām malām nedrīkst pārsniegt 400 mm.”;

j) pielikuma 6.6.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.6.3.1. Platumā:

- vienu pakalējo gabarītgaismas lukturi uzstāda transportlīdzeklim tā, lai pakalējā gabarītgaismas luktura atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē,
- divus pakalējos gabarītgaismas lukturus uzstāda transportlīdzeklim tā, lai pakalējo gabarītgaismas lukturu atskaites punkti atrastos simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- ja transportlīdzeklim ir divi pakalējie riteņi un kopējais platums pārsniedz 1 300 mm, veselais platums starp gaismu izstarojošo virsmu ārējām malām un transportlīdzekļa ārējām malām nedrīkst pārsniegt 400 mm.”;

k) pielikuma 6.7.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.7.3.1. Platumā:

- ja ir viens pakalējais atstarotājs, tas transportlīdzeklim jāuzstāda tā, lai tā atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē,
- ja ir divi pakalējie atstarotāji, tie transportlīdzeklim jāuzstāda tā, lai to atskaites punkti būtu simetriski attiecībā pret garenisko vidusplakni,
- ja ir divi pakalējie atstarotāji, veselais platums starp gaismu izstarojošo virsmu ārējām malām un transportlīdzekļa ārējām malām nedrīkst pārsniegt 400 mm.”;

l) pievieno šādu 6.15. līdz 6.15.7. punktu:

“6.15. Dienas gaitas lukturis

6.15.1. Skaits:

- viens vai divi, ja transportlīdzekļa kopējais platums nepārsniedz 1 300 mm,
- divi, ja transportlīdzekļa kopējais platums pārsniedz 1 300 mm.

6.15.2. Izkārtojums:

- nav konkrētu prasību.

6.15.3. Novietojums

6.15.3.1. Platumā:

- vienu neatkarīgu dienas gaitas lukturi var uzstādīt virs vai zem, vai uz vienu pusi no cita priekšējā luktura; ja šie lukturi ir viens virs otra, tad dienas gaitas luktura atskaites punktam jāatrodas transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; ja šie lukturi atrodas blakus, to atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- viens neatkarīgs dienas gaitas lukturis, kas ir savietots ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai tā atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; tomēr, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar citu priekšējo lukturi blakus dienas gaitas lukturim, divu lukturu atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- divi dienas gaitas lukturi, no kuriem neviens, viens vai abi ir savietoti ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai to atskaites punkti būtu simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- transportlīdzekļiem, kuru kopējais platums pārsniedz 1 300 mm, gaismu izstarojošo virsmu iekšējām malām jābūt vismaz 500 mm attālumā.

6.15.3.2. Augstumā:

- minimāli 250 mm un maksimāli 1 500 mm virs zemes.

6.15.3.3. Garumā:

- transportlīdzekļa priekšā. Uzskata, ka šī prasība ir ievērota, ja izstarotā gaisma nerada neērtības vadītājam ne tieši, ne netieši, ar atpakaļskata spoguļu atspulgu un/vai citām atstarojošajām virsmām uz transportlīdzekļa.

6.15.3.4. Attālums:

- ja attālums starp priekšējo virzienrādītāju un dienas gaitas lukturi ir 40 mm vai mazāks, dienas gaitas luktura elektriskie slēgumi attiecīgajā transportlīdzeklī pusē ir tādi, ka vai nu:
 - tas ir izslēgts, vai arī
 - tā gaismas intensitāte ir samazināta līdz līmenim, kas nepārsniedz 140 kandelu,
- attiecīgā priekšējā virzienrādītāja visa aktivizēšanas perioda laikā (gan cikla laikā, gan ārpus tā).

6.15.4. Ģeometriskā redzamība:

- $\alpha = 10^\circ$ uz augšu un 10° uz leju,
- $\beta = 20^\circ$ uz kreiso pusi un uz labo pusi, ja ir tikai viens dienas gaitas lukturis,
- $\beta = 20^\circ$ uz āru un 20° uz iekšu, ja ir divi dienas gaitas lukturi.

6.15.5. Orientācija:

- uz priekšu; var virzīties atbilstoši stūres stienī pagrieziena leņķim.

6.15.6. Elektriskie slēgumi:

- visiem dienas gaitas lukturiem jāieslēdzas, kad ir ieslēgts galvenais vadības slēdzis, tomēr tie var palikt izslēgti šādos apstākļos:
 - automātiskās transmisijas vadības ierīce ir ieslēgta stāvvietas režīmā,
 - stāvbremze ir ieslēgta,
 - pirms transportlīdzekli pirmo reizi darbina katru reizi pēc galvenā vadības slēdža un piedziņas sistēmas manuālas aktivizēšanas,
- dienas gaitas lukturus var manuāli izslēgt, tomēr tas ir iespējams vienīgi tad, ja transportlīdzekļa ātrums nepārsniedz 10 km/h. Lukturi automātiski ieslēdzas, kad transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 10 km/h vai kad transportlīdzeklis ir nobraucis vairāk nekā 100 m,
- dienas gaitas lukturus automātiski izslēdz, kad:
 - transportlīdzeklis ir izslēgts ar galveno vadības slēdzi,
 - priekšējie miglas lukturi ir ieslēgti,
 - galvenie lukturi ir ieslēgti, izņemot gadījumus, kad tos izmanto gaismas brīdinājuma signāliem, ko veido šo lukturu neregulāra iedegšanās pēc īsiem intervāliem, kā arī
 - ja kopējā apgaismojuma intensitāte ir mazāka par 1 000 luksiem, kad joprojām ir skaidri saskatāms transportlīdzekļa spidometra rādījums (piemēram, ja spidometrs vienmēr ir izgaismots), un ja transportlīdzeklis nav aprīkots ar nemirgojošu zaļu signalizatoru saskaņā ar 6.5.9. punktu vai īpašam nolūkam paredzētu zaļu kontūra indikatoru dienas gaitas lukturim, ko norāda ar attiecīgu simbolu. Tādā gadījumā tuvās gaismas lukturi un apgaismes ierīces, kas pieprasītas I pielikuma B iedaļas 11. punktā, automātiski jāieslēdz vienlaikus divu sekunžu laikā pēc tam, kad kopējās gaismas intensitātes līmenis nokrīt līdz 1 000 luksiem. Ja kopējā gaismas intensitāte pēc tam sasniedz vismaz 7 000 luksu līmeni, dienas gaitas lukturus automātiski ieslēdz, bet I pielikuma B iedaļas 11. punktā pieprasītās tuvās gaismas lukturi un apgaismes ierīces izslēdz vienlaikus piecu līdz 300 sekunžu laikā (piemēram, ja vadītājam nav redzamas norādes vai nav pamudinājuma tumšā laikā ieslēgt parastu apgaismojumu, ir nepieciešams pilnībā automātisks gaismas slēdzis).

6.15.7. Kontūra indikators:

- pēc izvēles.”;

m) pielikuma 4. papildinājumā iekļauj šādu 5.8. punktu:

“5.8. Pakaļējās numura zīmes apgaismojuma lukturis”;

n) pielikuma 4. papildinājuma 6.4. punktu aizstāj ar šādu:

“6.4. Dienas gaitas lukturis: ir/nav (*);”;

5) IV pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. L3e kategorijas transportlīdzekļi atbilst visām ANO EEK Noteikumu Nr. 53 attiecīgajām prasībām, izņemot 5.14.9. punktu.";

b) pielikuma 1. un 2. papildinājumu svīturo;

c) pielikuma 3. papildinājumu pāršauc, un turpmāk tas ir 1. papildinājums, un attiecīgi groza atsauci pielikumu sarakstā;

d) pielikuma 4. papildinājumu pāršauc, un turpmāk tas ir 2. papildinājums, un attiecīgi groza atsauci pielikumu sarakstā;

e) pielikuma 2. papildinājumā pievieno šādu 6.5. punktu:

"6.5. Dienas gaitas lukturis: ir/nav (*);"

6) V pielikumu groza šādi:

a) pievieno šādu 2.5. punktu:

"2.5. Dienas gaitas lukturis";

b) pielikuma 6.1.11. punktu aizstāj ar šādu:

"6.1.11. Citas prasības:

— tālās gaismas lukturus transportlīdzekļiem, kuri uz likumiem var sasvērties, var aprīkot ar horizontālā slīpuma regulēšanas sistēmu (HIAS), kā noteikts ANO EEK Noteikumu Nr. 53 2.25. punktā, ja nodrošināta atbilstība attiecīgajām šo noteikumu prasībām, kas attiecas uz HIAS,

— visu vienlaikus aktivizējamu tālās gaismas lukturu maksimālās intensitātes kopējā vērtība nedrīkst pārsniegt 430 000 kandelu, kas atbilst atsaucē vērtībai 100.";

c) pievieno šādu 6.13. līdz 6.13.7. punktu:

"6.13. Dienas gaitas lukturis

6.13.1. Skaits:

— viens vai divi, ja transportlīdzekļa kopējais platums nepārsniedz 1 300 mm,

— divi, ja transportlīdzekļa kopējais platums pārsniedz 1 300 mm.

6.13.2. Izkārtojums:

— nav konkrētu prasību.

6.13.3. Novietojums

6.13.3.1. Platumā:

— vienu neatkarīgu dienas gaitas lukturi var uzstādīt virs vai zem, vai uz vienu pusi no cita priekšējā luktura. Ja šie lukturi ir viens virs otra, tad dienas gaitas luktura atskaites punktam jāatrodas transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē. Ja šie lukturi atrodas blakus, to atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,

— viens neatkarīgs dienas gaitas lukturis, kas ir savietots ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai tā atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē. Tomēr, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar citu priekšējo lukturi blakus dienas gaitas lukturim, divu lukturu atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,

— divi dienas gaitas lukturi, no kuriem neviens, viens vai abi ir savietoti ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai to atskaites punkti būtu simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,

— transportlīdzekļiem, kuru kopējais platums pārsniedz 1 300 mm, gaismu izstarojošo virsmu iekšējām malām jābūt vismaz 500 mm attālumā.

6.13.3.2. Augstumā:

— minimāli 250 mm un maksimāli 1 500 mm virs zemes.

6.13.3.3. Garumā:

— transportlīdzekļa priekšā. Uzskata, ka šī prasība ir ievērota, ja izstarotā gaisma nerada neērtības vadītājam ne tieši, ne netieši, ar atpakaļskata spoguļu atspulgu un/vai citām atstarojošajām virsmām uz transportlīdzekļa.

6.13.3.4. Attālums:

- ja attālums starp priekšējo virzienrādītāju un dienas gaitas lukturi ir 40 mm vai mazāks, dienas gaitas luktura elektriskie slēgumi attiecīgajā transportlīdzekļa pusē ir tādi, ka vai nu:
 - tas ir izslēgts, vai arī
 - tā gaismas intensitāte ir samazināta līdz līmenim, kas nepārsniedz 140 kandelu,
- attiecīgā priekšējā virzienrādītāja visa aktivizēšanas perioda laikā (gan cikla laikā, gan ārpus tā).

6.13.4. Ģeometriskā redzamība:

- $\alpha = 10^\circ$ uz augšu un 10° uz leju,
- $\beta = 20^\circ$ uz kreiso pusi un uz labo pusi, ja ir tikai viens dienas gaitas lukturis,
- $\beta = 20^\circ$ uz āru un 20° uz iekšu, ja ir divi dienas gaitas lukturi.

6.13.5. Orientācija:

- uz priekšu; var virzīties atbilstoši stūres stienņa pagrieziena leņķim.

6.13.6. Elektriskie slēgumi:

- visiem dienas gaitas lukturiem jāieslēdzas, kad ir ieslēgts galvenais vadības slēdzis, tomēr tie var palikt izslēgti šādos apstākļos:
 - automātiskās transmisijas vadības ierīce ir ieslēgta stāvvietas režīmā,
 - stāvbremze ir ieslēgta,
 - pirms transportlīdzekļa pirmo reizi darbina katru reizi pēc galvenā vadības slēdža un piedziņas sistēmas manuālas aktivizēšanas,
- dienas gaitas lukturus var manuāli izslēgt, tomēr tas ir iespējams, ja transportlīdzekļa ātrums nepārsniedz 10 km/h; lukturi automātiski ieslēdzas, kad transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 10 km/h vai kad transportlīdzeklis ir nobraucis vairāk nekā 100 m,
- dienas gaitas lukturus visos gadījumos automātiski izslēdz, kad:
 - transportlīdzeklis ir izslēgts ar galveno vadības slēdzi,
 - priekšējie miglas lukturi ir ieslēgti,
 - galvenie lukturi ir ieslēgti, izņemot gadījumus, kad tos izmanto gaismas brīdinājuma signāliem, ko veido šo lukturu neregulāra iedegšanās pēc īsiem intervāliem, kā arī
 - ja kopējā apgaismojuma intensitāte ir mazāka par 1 000 luksiem, kad joprojām ir skaidri saskatāms transportlīdzekļa spidometra rādījums (piemēram, ja spidometrs vienmēr ir izgaismots), un ja transportlīdzeklis nav aprīkots ar nemirgojošu zaļu signalizatoru saskaņā ar 6.5.9. punktu vai īpašam nolūkam paredzētu zaļu kontūra indikatoru dienas gaitas lukturim, ko norāda ar attiecīgu simbolu. Tādā gadījumā tuvās gaismas lukturi un apgaismes ierīces, kas pieprasītas I pielikuma B iedaļas 11. punktā, automātiski jāieslēdz vienlaikus divu sekunžu laikā pēc tam, kad kopējās gaismas intensitātes līmenis nokrīt līdz 1 000 luksiem. Ja kopējā gaismas intensitāte pēc tam sasniedz vismaz 7 000 luksu līmeni, dienas gaitas lukturus automātiski ieslēdz, bet I pielikuma B iedaļas 11. punktā pieprasītās tuvās gaismas lukturi un apgaismes ierīces izslēdz vienlaikus piecu līdz 300 sekunžu laikā (piemēram, ja vadītājam nav redzamas norādes vai nav pamudinājuma tumšā laikā ieslēgt parastu apgaismojumu, ir nepieciešams pilnībā automātisks gaismas slēdzis).

6.13.7. Kontūra indikators:

- pēc izvēles.”;

d) pielikuma 4. papildinājumam pievieno šādu 6.5. punktu:

“6.5. Dienas gaitas lukturis: ir/nav (*);”;

7) VI pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 2.4. punktu aizstāj ar šādu:

“2.4. Dienas gaitas lukturis”;

b) pielikuma 6.1.11. punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.11. Citas prasības:

- tālās gaismas lukturus transportlīdzekļiem, kuri uz likumiem var sasvērties, var aprīkot ar horizontālā slīpuma regulēšanas sistēmu (*HIAS*), kā noteikts ANO EEK Noteikumu Nr. 53 2.25. punktā, ja nodrošināta atbilstība attiecīgajām šo noteikumu prasībām, kas attiecas uz *HIAS*,
- visu vienlaikus aktivizējamu tālās gaismas lukturu maksimālās intensitātes kopējā vērtība nedrīkst pārsniegt 430 000 kandelu, kas atbilst atsaucē vērtībai 100.”;

c) pielikuma 6.2.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.1. Platumā:

- vienu neatkarīgu tuvās gaismas lukturi var uzstādīt virs vai zem, vai uz vienu pusi no cita priekšējā luktura; ja šie lukturi ir viens virs otra, tad tuvās gaismas luktura atskaite punktam jāatrodas transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; ja šie lukturi atrodas blakus, to atskaite punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- viens neatkarīgs tuvās gaismas lukturis, kas ir savietots ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai tā atskaite punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; tomēr, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar citu priekšējo lukturi blakus tuvās gaismas lukturim, divu lukturu atskaite punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- divi tuvās gaismas lukturi, no kuriem neviens, viens vai abi ir savietoti ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai to atskaite punkti būtu simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- ja ir divi tuvās gaismas lukturi, vesela platums starp gaismu izstarojošo virsmu ārējām malām un transportlīdzekļa ārējām malām nedrīkst pārsniegt 400 mm.”;

d) pielikuma 6.2.11. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.11. Citas prasības:

- tuvās gaismas lukturus transportlīdzekļiem, kuri uz likumiem var sasvērties, var aprīkot ar horizontālā slīpuma regulēšanas sistēmu (*HIAS*), kā noteikts ANO EEK Noteikumu Nr. 53 2.25. punktā, ja nodrošināta atbilstība attiecīgajām šo noteikumu prasībām, kas attiecas uz *HIAS*,
- tuvās gaismas lukturi, kuriem gaismu izstarojošās virsmas zemākais punkts ir 0,8 m vai mazāk virs zemes, jāneregulē uz sākotnējo stara slīpumu robežās no $-1,0\%$ līdz $-1,5\%$; precīzu vērtību var norādīt izgatavotājs,
- tuvās gaismas lukturi, kuriem gaismu izstarojošās virsmas zemākais punkts ir no 0,8 m līdz 1,0 m virs zemes, jāneregulē uz sākotnējo stara slīpumu robežās no $-1,0\%$ līdz $-2,0\%$; precīzu vērtību var norādīt izgatavotājs,
- tuvās gaismas lukturi, kuriem gaismu izstarojošās virsmas zemākais punkts ir 1,0 m vai vairāk virs zemes, jāneregulē uz sākotnējo stara slīpumu robežās no $-1,5\%$ līdz $-2,0\%$; precīzu vērtību var norādīt izgatavotājs,
- tuvās gaismas lukturiem ar gaismas avotu, kuru objektīvā gaismas plūsma nepārsniedz 2 000 lūmenu un sākotnējais stara slīpums ir robežās no $-1,0\%$ līdz $-1,5\%$, vertikālajam stara slīpumam jābūt no $-0,5\%$ līdz $-2,5\%$ saskaņā ar visiem slodzes režīmiem; vertikālajam stara slīpumam jābūt robežās no $-1,0\%$ līdz $-3,0\%$, ja sākotnējais slīpums iestatīts starp $-1,5\%$ un $-2,0\%$; lai nodrošinātu atbilstību prasībām, var izmantot ārējo regulēšanas ierīci, ja nav jāizmanto citi instrumenti, ar ko nav aprīkots transportlīdzeklis,
- tuvās gaismas lukturiem ar gaismas avotu, kuru objektīvā gaismas plūsma pārsniedz 2 000 lūmenu un sākotnējais stara slīpums ir robežās no $-1,0\%$ līdz $-1,5\%$, vertikālajam stara slīpumam jābūt no $-0,5\%$ līdz $-2,5\%$ saskaņā ar visiem slodzes režīmiem; vertikālajam stara slīpumam jābūt robežās no $-1,0\%$ līdz $-3,0\%$, ja sākotnējais slīpums iestatīts starp $-1,5\%$ un $-2,0\%$; lai nodrošinātu atbilstību šī punkta prasībām, var izmantot galveno lukturu automātiskā augstuma regulēšanas ierīci, ja tās darbība ir pilnībā automātiska un ja reakcijas laiks ir mazāks par 30 sekundēm.”;

e) iekļauj šādu 6.2.11.1. punktu:

“6.2.11.1. Testēšanas apstākļi:

- 6.2.11. punktā minētās slīpuma prasības pārbauda saskaņā ar turpmāk aprakstīto:
- transportlīdzeklis ar tā masu darbderīgā stāvoklī un vadītāja masu 75 kg,
- pilnībā piekrauts transportlīdzeklis, lai sasniegtu maksimālo ass slodzi, kā šim slodzes režīmam norādījis izgatavotājs,
- transportlīdzeklis ar vadītāja masu 75 kg un papildu kravu, lai sasniegtu maksimālo atļauto aizmugurējās ass slodzi, kā uzrādījis izgatavotājs, tomēr šajā gadījumā priekšējās ass slodzei jābūt pēc iespējas mazāka,
- pirms mērījumu veikšanas transportlīdzekli sašūpo trīs reizes uz augšu un uz leju un pēc tam to pārvieto atpakaļ un uz priekšu vismaz par pilnu riteņu apgrieziena.”;

f) pielikuma 6.4.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.4.1. Skaitis:

- viens vai divi, ja transportlīdzekļa kopējais platums nepārsniedz 1 300 mm,
- divi, ja transportlīdzekļa kopējais platums pārsniedz 1 300 mm,
- var būt uzstādīts papildu S3 vai S4 kategorijas bremžu signāllukturis (piemēram, centrālais augstu uzstādītais bremžu signāllukturis), ja nodrošināta atbilstība ANO EEK Noteikumu Nr. 48 attiecīgajām prasībām, ko piemēro šādu bremžu signāllukturu uzstādīšanai M1 kategorijas transportlīdzekļiem.”;

g) pielikuma 6.5.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.5.3.1. Platumā:

- vienu neatkarīgu priekšējās gabarītgaismas lukturi var uzstādīt virs vai zem, vai uz vienu pusi no cita priekšējā luktura; ja šie lukturi ir viens virs otra, tad priekšējās gabarītgaismas luktura atskaites punktam jāatrodas transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; ja šie lukturi atrodas blakus, to atskaites punkti jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- viens neatkarīgs priekšējās gabarītgaismas lukturis, kas ir savietots ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai tā atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; tomēr, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar citu priekšējo lukturi blakus priekšējās gabarītgaismas lukturim, divu lukturu atskaites punkti jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- divi priekšējās gabarītgaismas lukturi, no kuriem neviens, viens vai abi ir savietoti ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai to atskaites punkti būtu simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- ja ir divi priekšējās gabarītgaismas lukturi, veselais platums starp gaismu izstarojošo virsmu ārējām malām un transportlīdzekļa ārējām malām nedrīkst pārsniegt 400 mm.”;

h) pielikuma 6.6.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.6.3.1. Platumā:

- vienu pakalējo gabarītgaismas lukturi uzstāda transportlīdzeklim tā, lai pakalējo gabarītgaismas luktura atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē,
- divus pakalējos gabarītgaismas lukturus uzstāda transportlīdzeklim tā, lai pakalējo gabarītgaismas lukturu atskaites punkti atrastos simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- ja transportlīdzeklim ir divi pakalējie riteņi un kopējais platums pārsniedz 1 300 mm, veselais platums starp gaismu izstarojošo virsmu ārējām malām un transportlīdzekļa ārējām malām nedrīkst pārsniegt 400 mm.”;

i) pielikuma 6.12.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.12.3.1. Platumā:

- ja ir viens pakalējais atstarotājs, tas transportlīdzeklim jāuzstāda tā, lai tā atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē,
- ja ir divi pakalējie atstarotāji, tie transportlīdzeklim jāuzstāda tā, lai to atskaites punkti būtu simetriski attiecībā pret garenisko vidusplakni,
- ja ir divi pakalējie atstarotāji, veselais platums starp gaismu izstarojošo virsmu ārējām malām un transportlīdzekļa ārējām malām nedrīkst pārsniegt 400 mm.”;

j) pievieno šādu 6.14. līdz 6.14.7. punktu:

“6.14. Dienas gaitas lukturis

6.14.1. Skaits:

- viens vai divi, transportlīdzekļu kopējam platumam nepārsniedzot 1 300 mm,
- divi, transportlīdzekļu kopējam platumam pārsniedzot 1 300 mm.

6.14.2. Izkārtojums:

- nav konkrētu prasību.

6.14.3. Novietojums

6.14.3.1. Platumā:

- vienu neatkarīgu dienas gaitas lukturi var uzstādīt virs vai zem, vai uz vienu pusi no cita priekšējā luktura; ja šie lukturi ir viens virs otra, tad dienas gaitas luktura atskaites punktam jāatrodas transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; ja šie lukturi atrodas blakus, to atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- viens neatkarīgs dienas gaitas lukturis, kas ir savietots ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai tā atskaites punkts atrastos transportlīdzekļa gareniskajā vidusplaknē; tomēr, ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar citu priekšējo lukturi blakus dienas gaitas lukturim, divu lukturu atskaites punktiem jābūt simetriskiem attiecībā pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- divi dienas gaitas lukturi, no kuriem neviens, viens vai abi ir savietoti ar citu priekšējo lukturi, jāuzstāda tā, lai to atskaites punkti būtu simetriski pret transportlīdzekļa garenisko vidusplakni,
- transportlīdzekļiem, kuru kopējais platums pārsniedz 1 300 mm, gaismu izstarojošo virsmu iekšējām malām jābūt vismaz 500 mm attālumā.

6.14.3.2. Augstumā:

- minimāli 250 mm un maksimāli 1 500 mm virs zemes.

6.14.3.3. Garumā:

- transportlīdzekļa priekšā. Uzskata, ka šī prasība ir ievērota, ja izstarotā gaisma nerada neērtības vadītājam ne tieši, ne netieši, ar atpakaļskata spoguļu atspulgu un/vai citām atstarojošajām virsmām uz transportlīdzekļa.

6.14.3.4. Attālums:

- ja attālums starp priekšējo virzienrādītāju un dienas gaitas lukturi ir 40 mm vai mazāks, dienas gaitas luktura elektriskie slēgumi attiecīgajā transportlīdzekļa pusē ir tādi, ka vai nu:
 - tas ir izslēgts, vai arī
 - tā gaismas intensitāte ir samazināta līdz līmenim, kas nepārsniedz 140 kandelu,attiecīgā priekšējā virzienrādītāja visa aktivizēšanas perioda laikā (gan cikla laikā, gan ārpus tā).

6.14.4. Ģeometriskā redzamība:

- $\alpha = 10^\circ$ uz augšu un 10° uz leju,
- $\beta = 20^\circ$ uz kreiso pusi un uz labo pusi, ja ir tikai viens dienas gaitas lukturis,
- $\beta = 20^\circ$ uz āru un 20° uz iekšu, ja ir divi dienas gaitas lukturi.

6.14.5. Orientācija:

- uz priekšu; var virzīties atbilstoši stūres stieņa pagriezienu leņķim.

6.14.6. Elektriskie slēgumi:

- visiem dienas gaitas lukturiem jāieslēdzas, kad ir ieslēgts galvenais vadības slēdzis, tomēr tie var palikt izslēgti šādos apstākļos:
 - automātiskās transmisijas vadības ierīce ir ieslēgta stāvvietas režīmā,

- stāvbremze ir ieslēgta,
- pirms transportlīdzekli pirmo reizi darbina katru reizi pēc galvenā vadības slēdža un piedziņas sistēmas manuālas aktivizēšanas,
- dienas gaitas lukturus var manuāli izslēgt, tomēr tas ir iespējams, ja transportlīdzekļa ātrums nepārsniedz 10 km/h; lukturi automātiski ieslēdzas, kad transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 10 km/h vai kad transportlīdzeklis ir nobraucis vairāk nekā 100 m,
- dienas gaitas lukturus visos gadījumos automātiski izslēdz, kad:
 - transportlīdzeklis ir izslēgts ar galveno vadības slēdzi,
 - priekšējie miglas lukturi ir ieslēgti,
 - galvenie lukturi ir ieslēgti, izņemot gadījumus, kad tos izmanto gaismas brīdinājuma signāliem, ko veido šo lukturu neregulāra iedegšanās pēc īsiem intervāliem, kā arī
 - ja kopējā apgaismojuma intensitāte ir mazāka par 1 000 luksiem, kad joprojām ir skaidri saskatāms transportlīdzekļa spidometra rādījums (piemēram, ja spidometrs vienmēr ir izgaismots), un ja transportlīdzeklis nav aprīkots ar nemirgojošu zaļu signalizatoru saskaņā ar 6.5.9. punktu vai īpašam nolūkam paredzētu zaļu kontūra indikatoru dienas gaitas lukturiem, ko norāda ar attiecīgu simbolu. Tādā gadījumā tuvās gaismas lukturi un apgaismes ierīces, kas pieprasītas I pielikuma B iedaļas 11. punktā, automātiski jāieslēdz vienlaikus divu sekunžu laikā pēc tam, kad kopējās gaismas intensitātes līmenis nokrīt līdz 1 000 luksiem. Ja kopējā gaismas intensitāte pēc tam sasniedz vismaz 7 000 luksu līmeni, dienas gaitas lukturus automātiski ieslēdz, bet I pielikuma B iedaļas 11. punktā pieprasītās tuvās gaismas lukturi un apgaismes ierīces izslēdz vienlaikus piecu līdz 300 sekunžu laikā (piemēram, ja vadītājam nav redzamas norādes vai nav pamudinājuma tumšā laikā ieslēgt parastu apgaismojumu, ir nepieciešams pilnībā automātisks gaismas slēdzis).

6.14.7. Kontūra indikators:

- pēc izvēles.”;

k) pielikuma 4. papildinājuma 6.5. punktu aizstāj ar šādu:

“6.5. Dienas gaitas lukturis: ir/nav (*)”.
