

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 540/2014**(2014. gada 16. aprīlis)****par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni un rezerves trokšņa slāpēšanas sistēmām, un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 70/157/EEK****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 26. panta 2. punktu iekšējais tirgus ir teritorija bez iekšējām robežām, kurā jānodrošina preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprīte. Tādējādi ir izveidota visaptveroša ES tipa apstiprināšanas sistēma mehāniskiem transportlīdzekļiem. Lai izvairītos no atšķirīgu prasību pieņemšanas dalībvalstīs un panāktu iekšējā tirgus pareizu darbību, vienlaikus nodrošinot augsta līmeņa vides aizsardzību un sabiedrisko drošību, augstāku dzīves un veselības kvalitāti un ņemot vērā to, ka transportlīdzekļi ir būtisks trokšņa avots transporta nozarē, būtu jānosaka ES tipa apstiprinājuma tehniskās prasības mehānisko transportlīdzekļu un to trokšņa slāpēšanas sistēmām attiecībā uz to pieļaujamiem trokšņa līmeņiem.
- (2) ES tipa apstiprinājuma prasības jau tiek piemērotas saistībā ar Savienības tiesību aktiem, ar kuriem reglamentē dažādus mehānisko transportlīdzekļu darbības aspektus, piemēram, CO₂ emisijas no vieglajiem automobiļiem un komerciālo transportlīdzekļu piesārņotājvielu emisijas un drošības standartus. Saskaņā ar šo regulu piemērojamās tehniskās prasības būtu jāizstrādā tādā veidā, kas nodrošinātu konsekventu pieeju visos Savienības tiesību aktos, ņemot vērā visus attiecīgos trokšņa faktoros.
- (3) Ceļu satiksmes troksnis ir daudzējādi kaitīgs veselībai. Ilgstošs trokšņa izraisīts stress var izsmelt cilvēka fiziskās rezerves, traucēt orgānu funkciju regulētājspējas un līdz ar to mazināt to efektivitāti. Ceļu satiksmes troksnis ir potenciāls riska faktors, lai attīstītos veselības traucējumi un slimību saasinājumi, piemēram, augsts asinsspiediens un sirdslēkmes. Ceļu satiksmes trokšņa ietekme būtu turpmāk jāpēta tādā pašā veidā, kā norādīts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/49/EK ⁽³⁾.
- (4) Ar Padomes Direktīvu 70/157/EEK ⁽⁴⁾ dalībvalstu atšķirīgās tehniskās prasības par mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo skaņas līmeni un izplūdes gāzu sistēmu tika saskaņotas ar iekšējā tirgus izveidi un darbību. Lai nodrošinātu iekšējā tirgus pienācīgu darbību un vienotu un konsekventu īstenošanu visā Savienībā, ir lietderīgi aizstāt minēto direktīvu ar šo regulu.

⁽¹⁾ OV C 191, 29.6.2012., 76. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2013. gada 6. februāra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2014. gada 20. februāra nostāja pirmajā lasījumā (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta). Eiropas Parlamenta 2014. gada 2. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.).

⁽⁴⁾ Padomes Direktīva 70/157/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni un izplūdes gāzu sistēmu (OV L 42, 23.2.1970., 16. lpp.).

- (5) Šī regula ir atsevišķa regula tipa apstiprināšanas procedūras kontekstā atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2007/46/EK ⁽¹⁾. Tādēļ būtu jāgroza minētās direktīvas IV, VI un XI pielikums.
- (6) Direktīvā 70/157/EEK ir sniegta atsauce uz Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumiem Nr. 51 par trokšņu emisijām ⁽²⁾, kuros noteikta trokšņa emisiju testa metode, un ANO/EEK Noteikumiem Nr. 59 par vienotiem noteikumiem par trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu apstiprināšanu ⁽³⁾. Kā ANO Eiropas Ekonomikas komisijas 1958. gada 20. marta Nolikuma vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai 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 ⁽⁴⁾, līgumslēdzēja puse Savienība ir nolēmusi piemērot minētos noteikumus.
- (7) Kopš Direktīvas 70/157/EEK pieņemšanas tajā vairākas reizes ir izdarīti būtiski grozījumi. Iepriekšējam mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeņa robežvērtību samazinājumam, ko noteica 1995. gadā, nebija cerēto rezultātu. Pētījumi liecināja, ka saskaņā ar minēto direktīvu piemērotā testa metode vairs neatspoguļo faktisko braukšanas stilu pilsētas ceļu satiksmē. Jo īpaši, kā uzsvērts 1996. gada 4. novembra Zaļajā grāmatā par nākotnes politiku cīņai pret troksni, šajā testa metodē riepju rītes trokšņa ietekme uz kopējām trokšņa emisijām nebija pienācīgi aplēsta.
- (8) Tādēļ ar šo regulu būtu jāievieš testa metode, kas atšķiras no Direktīvā 70/157/EEK minētās metodes. Jaunā metode būtu jābalsta uz testa metodi, ko 2007. gadā publicēja ANO/EEK darba grupa trokšņa jautājumos (GRB) un kurā iekļauta ISO-362 standarta 2007. gada redakcija. Gan iepriekšējās, gan jaunās testa metodes pārraudzības rezultāti tika iesniegti Komisijai.
- (9) Jaunās skaņas līmeņa testa metodi normālos satiksmes apstākļos uzskata par reprezentatīvāku, bet nelabvēlīgākos apstākļos tā ir mazāk reprezentatīva skaņas līmeņiem. Tādēļ šajā regulā ir nepieciešams izklāstīt papildu skaņas emisiju noteikumus. Ar minētajiem noteikumiem būtu jāparedz preventīvas prasības, kas attiektos uz transportlīdzekļu faktiskajiem braukšanas apstākļiem ārpus tipa apstiprināšanas braukšanas cikla, un būtu jānovērs šīs testa ciklu apiešana. Attiecībā uz vidi minētie braukšanas apstākļi ir svarīgi, un ir svarīgi nodrošināt to, lai transportlīdzekļa skaņas emisijas faktiskos braukšanas apstākļos būtiski neatšķirtos no tā, kas reģistrēts tipa apstiprinājuma testu rezultātos konkrētajam transportlīdzeklim.
- (10) Turklāt ar šo regulu būtu vēl vairāk jāsamazina skaņas līmeņa robežvērtības. Tajā būtu jāņem vērā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 ⁽⁵⁾ ieviestās jaunās stingrākās prasības mehānisko transportlīdzekļu riepju radītajam troksnim. Būtu jāņem vērā arī pētījumi par ceļu satiksmes trokšņa radītiem traucējumiem un kaitīgo ietekmi uz veselību, kā arī ar to saistītās izmaksas un ieguvumi.
- (11) Būtu jāsamazina visu transportlīdzekļu trokšņa avotu (tostarp piedziņas sistēmas, gaisa ieplūdes un izplūdes) kopējās robežvērtības, ņemot vērā riepju radīto trokšņa samazinājumu, kā minēts Regulā (EK) Nr. 661/2009.
- (12) Produktiem, uz kuriem attiecas šī regula, piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas III nodaļu (EK) Nr. 765/2008 ⁽⁶⁾, saskaņā ar kuru dalībvalstīm ir jāveic tirgus uzraudzība un jākontrolē Savienības tirgū ienākoši produkti.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādējam transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

⁽²⁾ Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komitejas (ANO/EEK) Noteikumi Nr. 51 – Vienotie nosacījumi par motorizēto transportlīdzekļu ar vismaz četriem riteņiem apstiprināšanu attiecībā uz to radīto troksni (OV L 137, 30.5.2007., 68. lpp.).

⁽³⁾ Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumi Nr. 59 – Vienoti noteikumi par rezerves trokšņu slāpēšanas sistēmu apstiprināšanu (OV L 326, 24.11.2006., 43. lpp.).

⁽⁴⁾ Padomes Lēmums 97/836/EK (1997. gada 27. novembris) par Eiropas Kopienas pievienošanas ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Nolikuma vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai 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") (OV L 346, 17.12.1997., 78. lpp.).

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 661/2009 (2009. gada 13. jūlijs) par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 200, 31.7.2009., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 765/2008 (2008. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).

- (13) Troksnis ir daudzšķautņaina problēma – tam ir daudzveidīgi avoti un faktori, kas skar cilvēku uztverto skaņu un tās ietekmi uz viņiem. Transportlīdzekļa radītais skaņas līmenis daļēji ir atkarīgs no vides, kurā transportlīdzeklis tiek lietots, jo īpaši no ceļu infrastruktūras kvalitātes, un tādēļ ir vajadzīga integrētāka pieeja. Direktīvā 2002/49/EK ir noteikta prasība, ka regulāri ir jāveic trokšņa kartēšana attiecībā uz *inter alia* galvenajiem autoceļiem. Minētajās kartēs sniegtā informācija varētu būt par pamatu turpmākam izpētes darbam saistībā ar vides troksni kopumā un ceļa seguma troksni konkrēti, kā arī paraugprakses rokasgrāmatai attiecībā uz ceļu kvalitātes attīstību un attiecīgā gadījumā ceļa seguma tipu klasifikāciju.
- (14) Sestajā Kopienas vides rīcības programmā ⁽¹⁾ tika noteiktas vides politikas veidošanas pamatnostādnes Savienībā 2002.–2012. gadam. Minētajā programmā bija pausts aicinājums rīkoties trokšņa piesārņojuma jomā un ievērojami samazināt to cilvēku skaitu, kas ir regulāri un ilgstoši pakļauti vidēji paaugstinātiem trokšņa līmeņiem, kuru avots jo īpaši ir satiksme.
- (15) Tehniskajos pasākumos transportlīdzekļu skaņas līmeņa samazināšanai ir jāievēro dažādas citas prasības, piemēram, prasība, saglabājot attiecīgo transportlīdzekli pēc iespējas lētāku un efektīvāku, samazināt trokšņa un piesārņotājvielu emisiju līmeni un uzlabot braukšanas drošumu. Cenšoties vienlīdzīgi izpildīt visas minētās prasības un saglabāt minēto prasību līdzsvaru, autobūves nozare bieži vien saskaras ar pašreizējo tehnisko iespēju ierobežojumiem. Autobūves speciālistiem vairākkārt ir izdevies šos ierobežojumus uzveikt, ieviešot jaunus, novatoriskus materiālus un metodes. Savienības tiesībās būtu jāparedz skaidra sistēma inovācijai, ko var panākt reāli īstenojamā termiņā. Ar šo regulu tiek paredzēta šāda sistēma un tādējādi nekavējoties tiek radīts impulss sabiedrības vajadzībām atbilstīgām inovācijām, vienlaikus nekādā veidā neierobežojot saimniecisko brīvību, kas ir tik nozīmīga attiecīgajai nozarei.
- (16) Trokšņa piesārņojums galvenokārt ir vietēja problēma, tomēr tai ir vajadzīgs Savienības mēroga risinājums. Galu galā katras ilgtspējīgas trokšņa emisiju novēršanas politikas pirmajam solim vajadzētu būt pasākumu izstrādei trokšņa avota radītās skaņas samazināšanai. Tā kā šī regula vērsas pret trokšņa avotu, kāds ir mehāniskais transportlīdzeklis, un tā kā minētais trokšņa avots pēc būtības ir mobils, tikai valsts pasākumi vien ir nepietiekami.
- (17) Patērētājiem, autoparku pārvaldniekiem un valsts iestādēm sniedzot informāciju par skaņas emisijām, var ietekmēt iegādes lēmumus un paātrināt pāreju uz klusākiem transportlīdzekļiem. Tādēļ ražotājiem būtu tirdzniecības vietā un tehniskajos reklāmas materiālos jāsniedz informācija par transportlīdzekļu radītās skaņas līmeni. Patērētāji par transportlīdzekļa skaņas emisijām būtu jāinformē ar marķējumu, kas līdzīgs CO₂ emisiju, degvielas patēriņa un riepu rītes trokšņa marķējumam. Komisijai būtu jāveic ietekmes novērtējums saistībā ar marķēšanas nosacījumiem, ko piemēro gaisa un trokšņa piesārņojuma līmeņiem, un saistībā ar patērētāju informēšanu. Minētajā ietekmes novērtējumā būtu jāņem vērā dažādie transportlīdzekļu tipi, uz kuriem attiecas šī regula (tostarp tīri elektrotransportlīdzekļi), kā arī ietekme, kas šādi marķēšanai varētu būt uz vieglo automobiļu rūpniecību.
- (18) Lai samazinātu ceļu satiksmes troksni, valsts iestādes var noteikt pasākumus un stimulus, kas mudinātu lietot klusākus transportlīdzekļus.
- (19) Ieguvumi attiecībā uz vidi no hibrīda elektrotransportlīdzekļiem un tīriem elektrotransportlīdzekļiem ir radījuši minēto automobiļu trokšņa emisijas būtisku samazinājumu. Minētā samazinājuma dēļ ir zudis būtisks dzirdama signāla avots, uz ko citu starpā varēja paļauties neredzīgi un vāredzīgi gājēji un velosipēdisti, lai saņemtu informāciju par minēto transportlīdzekļu tuvošanos, klātbūtni vai braukšanas uzsākšanu. Tāpēc nozare izstrādā akustiskās transportlīdzekļu brīdināšanas sistēmas (AVAS), kas kompensē dzirdama signāla avota trūkumu hibrīda elektrotransportlīdzekļiem un tīriem elektrotransportlīdzekļiem. Būtu jānosaka šādu AVAS darbība. Izstrādājot minētās AVAS, būtu jāņem vērā vispārējā ietekme uz troksni apdzīvotās vietās.
- (20) Komisijai būtu jāpārbauda aktīvo drošības sistēmu potenciāls klusākos transportlīdzekļos, piemēram, hibrīda transportlīdzekļos un tīros elektrotransportlīdzekļos un, lai labāk nodrošinātu mērķi uzlabot ievainojamu satiksmes dalībnieku, piemēram, neredzīgo, gājēju ar redzes un dzirdes traucējumiem, velosipēdistu un bērnu, drošību pilsētā.
- (21) Transportlīdzekļu radītajam skaņas līmenim ir tieša ietekme uz Savienības iedzīvotāju dzīves kvalitāti, īpaši tajās pilsētā teritorijās, kurās maz vai nemaz nav nodrošināts elektriskais vai pazemes sabiedriskais transports, infrastruktūra braukšanai ar velosipēdu vai iešanai ar kājām. Būtu jāņem vērā arī mērķis divkāršot sabiedriskā transporta lietotāju skaitu, kuru Eiropas Parlaments izvirzīja savā 2011. gada 15. decembra rezolūcijā “Ceļvedis uz

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1600/2002/EK (2002. gada 22. jūlijs), ar ko nosaka Sesto Kopienas vides rīcības programmu (OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.).

Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”⁽¹⁾). Komisijai un dalībvalstīm būtu saskaņā ar subsidiaritātes principu ir jāveicina sabiedriskais transports, pārvietošanās ar velosipēdu vai iešana ar kājām, lai samazinātu trokšņa piesārņojumu pilsētu teritorijās.

- (22) Transportlīdzekļa radītais skaņas līmenis daļēji ir atkarīgs no tā, kā to lieto un cik labi tas pēc iegādes tiek uzturēts. Tādēļ būtu jāveic pasākumi, lai Savienībā palielinātu sabiedrības izpratni par to, cik svarīgi ir izmantot vienmērīgu braukšanas stilu un ievērot katrā dalībvalstī spēkā esošos ātruma ierobežojumus.
- (23) Lai vienkāršotu Savienības tipa apstiprināšanas tiesību aktus saskaņā ar 2007. gada CARS 21 ziņojuma rekomendācijām, ir lietderīgi balstīt šo regulu uz ANO/EEK Noteikumiem Nr. 51 attiecībā uz testa metodi un Noteikumiem Nr. 59 attiecībā uz trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmām.
- (24) Lai Komisija varētu zināmas šīs regulas I, IV, VIII un X pielikumā izklāstītās prasības pielāgot tehniskajiem un zinātnes sasniegumiem, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz grozījumiem minētajos pielikumos saistībā ar testa metodēm un skaņas līmeņiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (25) Tā kā šīs regulas mērķi, proti, noteikt ES tipa apstiprinājuma administratīvās un tehniskās prasības visiem jaunajiem transportlīdzekļiem attiecībā uz to skaņas līmeni un trokšņa slāpēšanas sistēmu un to sastāvdaļu, kurām ir tipa apstiprinājums kā atsevišķām tehniskām vienībām un kas paredzētas minētajiem transportlīdzekļiem, aizvietošanu, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un ka drīzāk to mēroga un ietekmes dēļ minētos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredzēti vienīgi tādi pasākumi, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (26) Direktīva 70/157/EEK būtu jāatceļ, tādēļ ka tiek piemēroti jaunie reglamentējošie noteikumi, kas noteikti atbilstīgi šai regulai,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu iedibina ES tipa apstiprinājuma administratīvās un tehniskās prasības visiem jaunu transportlīdzekļu kategorijām, kas minētas 2. pantā, attiecībā uz to skaņas līmeni un trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmām un to sastāvdaļām, kurām piešķirts tipa apstiprinājums kā atsevišķām tehniskām vienībām un kuras ir izstrādātas un ražotas M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, lai Savienībā atvieglotu to reģistrāciju, pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā.

2. pants

Darbības joma

Šo regulu piemēro M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, kā definēts Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, un trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmām un to sastāvdaļām, kurām piešķirts tipa apstiprinājums kā atsevišķām tehniskām vienībām, kas projektētas un izgatavotas M₁ un N₁ kategoriju transportlīdzekļiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro definīcijas, kas norādītas Direktīvas 2007/46/EK 3. pantā.

Papildus piemērot arī šādas definīcijas:

- 1) “transportlīdzekļa tipa apstiprinājums” ir Direktīvas 2007/46/EK 3. pantā minētā procedūra attiecībā uz skaņas līmeņiem;

⁽¹⁾ OVC 168 E, 14.6.2013., 72. lpp.

- 2) "transportlīdzekļa tips" ir mehānisko transportlīdzekļu kategorija, kuri neatšķiras tādās būtiskās pazīmēs kā:
- a) attiecībā uz transportlīdzekļiem M_1 , $M_2 \leq 3\,500$ kg, N_1 kategorijās, kas testēti saskaņā ar II pielikuma 4.1.2.1. punktu:
- i) virsbūves forma vai materiāli (jo īpaši dzinēja nodalījums un tā skaņas izolācija);
 - ii) dzinēja tips (piemēram, dzirksteļaiždedze vai kompresijaždedze, divtaktu vai četraktu, atgriezeniskās virzes kustības vai rotējošie virzuļi), cilindru skaits un tilpums, karburatoru vai iesmidzināšanas sistēmu skaits un tips, vārstu izkārtojums vai elektromotora tips;
 - iii) nominālā maksimālā lietderīgā jauda un atbilstošais dzinēja apgriezienu skaits; tomēr, ja nominālā maksimālā jauda un atbilstošais dzinēja apgriezienu skaits atšķiras tikai dažādu dzinēja kartēšanu dēļ, var uzskatīt, ka minētie transportlīdzekļi pieder pie tā paša tipa;
 - iv) trokšņa slāpēšanas sistēma;
- b) attiecībā uz transportlīdzekļiem $M_2 > 3\,500$ kg, M_3 , N_2 , N_3 kategorijās, kas testēti saskaņā ar II pielikuma 4.1.2.2. punktu,:
- i) virsbūves forma vai materiāli (jo īpaši dzinēja nodalījums un tā skaņas izolācija);
 - ii) dzinēja tips (piemēram, dzirksteļaiždedze vai kompresijaždedze, divtaktu vai četraktu, atgriezeniskās virzes kustības vai rotējošie virzuļi), cilindru skaits un tilpums, iesmidzināšanas sistēmas tips, vārstu izkārtojums, nominālais dzinēja apgriezienu skaits (S) vai elektromotora tips;
 - iii) transportlīdzekļus, kuriem ir tāds pats dzinēja tips un/vai atšķirīgi kopējie pārnēsamskaitļi, var uzskatīt par tā paša tipa transportlīdzekļiem.
- Tomēr, ja b) apakšpunktā minēto atšķirību dēļ paredzēti dažādi mērķnosacījumi, kā aprakstīts II pielikuma 4.1.2.2. punktā, minētās atšķirības uzskata par tipa maiņu;
- 3) "tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa" (M) ir uz transportlīdzekli attiecinātā maksimālā masa, pamatojoties uz tā konstrukcijas raksturlielumiem un dizaina efektivitāti; piekabes vai puspiekabes tehniski pieļaujamā pilnā masa ietver statisko masu, kas tiek nodota velkošajam transportlīdzeklim, kad ir notikusi sakabe;
- 4) "nominālā maksimālā lietderīgā jauda" (P_n) ir dzinēja jauda, kas izteikta kW un ko pēc ANO/EEK noteiktās metodes mēra saskaņā ar ANO/EEK Noteikumiem Nr. 85 ⁽¹⁾;
- Ja nominālā maksimālā lietderīgā jauda tiek sasniegta pie dažāda dzinēja apgriezienu skaita, izmanto lielāko dzinēja apgriezienu skaitu;
- 5) "standarta aprīkojums" ir transportlīdzekļa pamata konfigurācija, tostarp visi uzstādītie elementi, kam nav nepieciešamas nekādas papildu specifikācijas attiecībā uz konfigurāciju vai aprīkojuma līmeni, bet kas ir aprīkota ar visiem elementiem, kuri ir noteikti Direktīvas 2007/46/EK IV vai XI pielikumā minētajos normatīvajos aktos;
- 6) "vadītāja masa" ir masa, kas noteikta 75 kg apmērā un kas atrodas vadītāja sēdekļa atskaites punktā;
- 7) "braukšanas kārtībā esoša transportlīdzekļa masa" (m_{ro}) ir
- a) mehāniska transportlīdzekļa gadījumā:

transportlīdzekļa masa, kura degvielas tvertne(-es) ir piepildīta(-as) vismaz 90 % apmērā no tās(to) tilpuma, tostarp vadītāja, degvielu un šķidrumsu masa, ar standarta aprīkojumu saskaņā ar ražotāja tehniskajiem datiem un, ja tie ir uzstādīti, virsbūves, kabīnes, sakabes un rezerves riteņa(-u), kā arī instrumentu masa;

⁽¹⁾ Apvienoto Nāciju Eiropas Ekonomikas komitejas Regula Nr. 85 (ANO/EEK) – Vienoti noteikumi par M un N kategorijas transportlīdzekļu piedziņas iekšdedzes dzinēju vai elektrisku piedziņas mehānismu apstiprināšanu attiecībā uz elektrisku piedziņas mehānismu lietderīgās jaudas un maksimālās 30 minūšu jaudas mērīšanu (OV L 326, 24.11.2006., 55. lpp.).

- b) piekabes gadījumā:
- transportlīdzekļa masa, tostarp degvielu un šķidrumu masa, ar standarta aprīkojumu saskaņā ar ražotāja tehniskajiem datiem un, ja tie ir uzstādīti, virsbūves, papildu sakabes(-ju), rezerves riteņa(-u) un instrumentu masa;
- 8) "nominālais dzinēja apgriezienu skaits" (S) ir ražotāja norādītais dzinēja apgriezienu skaits min^{-1} (apgr./min), pie kura dzinējs attīsta savu nominālo maksimālo lietderīgo jaudu atbilstīgi ANO/EEK Noteikumiem Nr. 85, vai, ja nominālā maksimālā lietderīgā jauda tiek sasniegta pie dažāda dzinēja apgriezienu skaita, izmanto lielāko dzinēja apgriezienu skaitu;
- 9) "jaudas/masas attiecības koeficients" (PMR) ir skaitlisks noteikts lielums, kas aprēķināts saskaņā ar II pielikuma 4.1.2.1.1. punktā norādīto formulu;
- 10) "atskaites punkts" ir viens no šiem punktiem:
- a) M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā:
- i) transportlīdzekļiem, kuriem dzinējs atrodas priekšā – transportlīdzekļa priekšgalā;
- ii) transportlīdzekļiem, kuriem dzinējs atrodas vidusdaļā – transportlīdzekļa centrā;
- iii) transportlīdzekļiem, kuriem dzinējs atrodas aizmugurē – transportlīdzekļa aizmugurē;
- b) M_2 , M_3 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem – dzinēja punkts, kas atrodas vistuvāk transportlīdzekļa priekšgalam;
- 11) "mērķa paātrinājums" ir paātrinājums, ko sasniedz ar daļēji atvērtu droseļvārstu un kas saskaņā ar statistiskiem pētījumiem ir reprezentatīvs pilsētas ceļu satiksmei;
- 12) "dzinējs" ir jaudas avots bez atdalāmām palīgierīcēm;
- 13) "atskaites paātrinājums" ir paātrinājuma testa laikā testa trasē nepieciešamais paātrinājums;
- 14) "pārnesumskaitļa svērtais koeficients" (k) ir bezdimensionāls skaitlisks lielums, ko izmanto, lai apvienotu divu pārnesumskaitļu testa rezultātus paātrinājuma testam un konstantā ātruma testam;
- 15) "daļējas jaudas koeficients" (k_p) ir bezdimensionāls skaitlisks lielums, ko izmanto transportlīdzekļu paātrinājuma testa un konstantā ātruma testa rezultātu svērtajai kombinācijai;
- 16) "sākotnējais paātrinājums" ir paātrinājuma kontroles ierīces izmantošana pirms AA' līnijas, lai sasniegtu stabilu paātrinājumu starp AA' līniju un BB' līniju, kas minēts II pielikuma papildinājuma 1. attēlā;
- 17) "bloķēts pārnesumskaitlis" ir pārnesumkārbas kontrole, kas testa laikā neļauj mainīt pārnesumu;
- 18) "trokšņa slāpēšanas sistēma" ir pilnīgs to sastāvdaļu komplekts, kas nepieciešamas transportlīdzekļa dzinēja un tā izplūdes radītā trokšņa mazināšanai;
- 19) "dažādu tipu trokšņa slāpēšanas sistēma" ir trokšņa slāpēšanas sistēmas, kas ievērojami atšķiras vismaz vienā no šādiem aspektiem:
- a) sastāvdaļu tirdzniecības nosaukumi vai tirdzniecības zīmes;
- b) to sastāvdaļu veidojošu materiālu raksturlielumi, izņemot minēto sastāvdaļu apvalku;
- c) to sastāvdaļu izmērs un veidols;
- d) vismaz vienas to sastāvdaļas darbības principi;
- e) to sastāvdaļu kombinācijas;
- f) izplūdes trokšņa slāpēšanas sistēmu vai sastāvdaļu skaits;

- 20) "trokšņa slāpēšanas sistēmu konstrukciju saime vai trokšņa slāpēšanas sistēmu sastāvdaļas" ir trokšņa slāpēšanas sistēmu grupa vai sastāvdaļas, kurām uzskaitītās īpašības ir vienādas:
- a) sauso gāzu klātbūtne izplūdes gāzu plūsmā, kas filtrēta, izmantojot absorbējošu šķiedru materiālu, nonākot kontaktā ar šo materiālu;
 - b) šķiedru veids;
 - c) attiecīgā gadījumā saistmateriāla specifikācijas;
 - d) šķiedras vidējie izmēri;
 - e) minimālais beramo materiālu iepakojuma blīvums kg/m^3 ;
 - f) maksimālā kontaktvirsmas starp gāzes plūsmu un absorbējošo materiālu;
- 21) "trokšņa slāpēšanas rezerves sistēma" ir jebkura izplūdes sistēmas vai tās sastāvdaļas daļa, kas paredzēta izmantošanai transportlīdzeklī, un nav tā tipa daļa, kas ir uzstādīta transportlīdzeklī, kad to iesniedza ES tipa apstiprinājumam saskaņā ar šo regulu;
- 22) "akustiskā transportlīdzekļu brīdināšanas sistēma" (AVAS) ir hibrīda elektrotransportlīdzekļu un tīru elektrotransportlīdzekļu sistēmas, kas gājējiem un citiem satiksmes dalībniekiem sniedz skaņas signālu, lai informētu par transportlīdzekļa klātbūtni.
- 23) "tirdzniecības vieta" ir vieta, kur transportlīdzekļus glabā un piedāvā pārdošanai patērētājiem;
- 24) "tehnisks reklāmas materiāls" ir tādas tehniskās rokasgrāmatas, brošūras, bukleti un katalogi drukātā, elektroniskā vai tiešsaistes formātā, kā arī tīmekļa vietnes, kuru mērķis ir reklamēt transportlīdzekļus plašai sabiedrībai.

4. pants

Dalībvalstu vispārējie pienākumi

1. Atbilstoši šīs regulas III pielikumā norādītajiem piemērošanas posmu datumiem un neskarot Direktīvas 2007/46/EK 23. pantu, dalībvalstis, pamatojoties uz pieļaujamo skaņas līmeni, atsakās piešķirt ES tipa apstiprinājumu attiecībā uz mehāniskā transportlīdzekļa tipu, kas neatbilst šīs regulas prasībām.

2. Sākot no 2016. gada 1. jūlija, dalībvalstis, pamatojoties uz pieļaujamo skaņas līmeni, atsakās piešķirt ES tipa apstiprinājumu attiecībā uz trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas tipu vai tās sastāvdaļām kā atsevišķu tehnisku vienību, kas neatbilst šīs regulas prasībām.

Dalībvalstis turpina atbilstīgi Direktīvas 70/157/EEK nosacījumiem piešķirt ES tipa apstiprinājumus attiecībā uz trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu vai tās sastāvdaļām kā atsevišķu tehnisku vienību, kas paredzēta transportlīdzekļiem, kuriem tipa apstiprinājums ir piešķirts pirms šīs regulas III pielikumā norādītajiem piemērošanas posmu datumiem.

3. Atbilstoši šīs regulas III pielikumā norādītajiem piemērošanas posmu datumiem dalībvalstis, pamatojoties uz pieļaujamo skaņas līmeni, uzskata, ka jaunu transportlīdzekļu atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja šādi transportlīdzekļi neatbilst šai regulai.

4. Dalībvalstis, pamatojoties uz pieļaujamo skaņas līmeni, ļauj pārdot un nodot ekspluatācijā trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu vai tās sastāvdaļas kā atsevišķu tehnisku vienību, ja tā atbilst tipam, kuram piešķirts ES tipa apstiprinājums saskaņā ar šo regulu.

Dalībvalstis atbilstīgi Direktīvas 70/157/EEK nosacījumiem ļauj pārdot un nodot ekspluatācijā trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu vai tās sastāvdaļas, kurām ir ES tipa apstiprinājums kā atsevišķai tehniskai vienībai, kas paredzēta transportlīdzekļiem, kuriem tipa apstiprinājums ir piešķirts pirms šīs regulas III pielikumā norādītajiem piemērošanas posmu datumiem.

5. pants

Ražotāju vispārīgie pienākumi

1. Ražotāji nodrošina, lai transportlīdzekļi, to dzinēji un trokšņa slāpēšanas sistēmas būtu projektēti, izgatavoti un montēti tā, lai normālos ekspluatācijas apstākļos šādi transportlīdzekļi neatkarīgi no šādiem transportlīdzekļiem piemītošās vibrācijas atbilstu šai regulai.

2. Ražotāji nodrošina, lai trokšņa slāpēšanas sistēmas būtu projektētas, izgatavotas un montētas tā, lai tās būtu pietiekami aizsargātas no korozijas, kas tās var skart atkarībā no transportlīdzekļu ekspluatācijas apstākļiem, tostarp reģionālām klimatiskām atšķirībām.
3. Ražotājs atbild apstiprinātājai iestādei par visiem apstiprināšanas procesa aspektiem un ražojumu atbilstības nodrošināšanu neatkarīgi no tā, vai ražotājs ir vai nav tieši iesaistīts visos transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības izgatavošanas posmos.

6. pants

Skaņas emisijas papildu noteikumi (ASEP)

1. Šo pantu piemēro M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinējiem, kas aprīkoti ar oriģinālā aprīkojuma ražotāja (OEM) trokšņa slāpēšanas sistēmām, kā arī trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmām, kas atbilstīgi IX pielikumam paredzētas šādu kategoriju transportlīdzekļiem.
2. Transportlīdzekļi un trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas atbilst VII pielikuma prasībām.
3. Uzska, ka transportlīdzekļi un trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas atbilst VII pielikuma prasībām, neveicot turpmāku testēšanu, ja transportlīdzekļa ražotājs apstiprinātājai iestādei iesniedz tehnisko dokumentāciju, pierādot, ka atšķirība starp transportlīdzekļu maksimālo un minimālo dzinēja apgriezīgu skaitu uz BB' līnijas, kā norādīts II pielikuma papildinājuma 1. attēlā, jebkuram testa nosacījumam ASEP kontroles zonā, kas definēta VII pielikuma 2.3. punktā uz II pielikumā izklāstītajiem nosacījumiem, nepārsniedz $0,15 \times S$.
4. Transportlīdzekļa skaņas emisija vai trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas parastos braukšanas apstākļos, kas atšķiras no apstākļiem, kuros notikuši II un VII pielikumā noteiktie tipa apstiprināšanas testi, būtiski neatšķiras no testa rezultāta.
5. Ražotājs ar nolūku nemaina, nepielāgo vai neievieš jebkādas mehāniskas, elektriskas, termālas vai citādas ierīces vai procedūras vienīgi skaņas emisijas prasību izpildei saskaņā ar šo regulu, ja šīs ierīces vai procedūras nedarbojas parastu braukšanas apstākļu laikā.
6. Tipa apstiprinājuma pieteikumā ražotājs sniedz paziņojumu, kas izveidots saskaņā ar VII pielikuma papildinājumā sniegto paraugu, ka apstiprināmais transportlīdzekļa tips vai trokšņa slāpēšanas rezerves sistēma atbilst šā panta prasībām.
7. Panta 1.–6. punkts neattiecas uz N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, ja ir izpildīts kāds no šādiem nosacījumiem:
 - a) dzinēja tilpums nepārsniedz 660 cm^3 un jaudas/masas attiecības koeficients, kas aprēķināts, izmantojot tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu, nepārsniedz 35;
 - b) kravnesība ir vismaz 850 kg un jaudas/masas attiecības koeficients, kas aprēķināts, izmantojot tehniski pieļaujamo maksimālo pilno masu, nepārsniedz 40.

7. pants

Patērētāju informēšana un marķēšana

Transportlīdzekļu ražotāji un izplatītāji cenšas nodrošināt, lai tirdzniecības vietā un tehniskajos reklāmas materiālos redzamā vietā par katru transportlīdzekli tiktu norādīts saskaņā ar šo regulu izmērīts skaņas līmenis decibelos (dB(a)).

Ņemot vērā piemērojot šo regulu gūto pieredzi, Komisija līdz 2018. gada 1. jūlijam veic visaptverošu ietekmes novērtējumu saistībā ar marķēšanas nosacījumiem, ko piemēro gaisa un trokšņa piesārņojuma līmeņiem, un saistībā ar patērētāju informēšanu. Komisija par minētā novērtējuma konstatējumiem ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei un vajadzības gadījumā pievieno lēģislatīva akta priekšlikumu.

8. pants

Akustiskā transportlīdzekļu brīdināšanas sistēma (AVAS)

Līdz 2019. gada 1. jūlijam ražotāji saskaņā ar VIII pielikuma prasībām uzstāda AVAS jaunu tipu hibrīda elektrotransportlīdzekļos un tīros elektrotransportlīdzekļos. Līdz 2021. gada 1. jūlijam ražotāji uzstāda AVAS visos jaunos hibrīda elektrotransportlīdzekļos un tīros elektrotransportlīdzekļos. Pirms minētajiem datumiem –, ja ražotāji izvēlas transportlīdzekļiem uzstādīt AVAS, tie nodrošina, ka minētās AVAS atbilst VIII pielikuma prasībām.

Līdz 2017. gada 1. jūlijam Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10. pantu, lai pārskatītu VIII pielikumu un iekļautu sīkākas prasības attiecībā uz AVAS darbību vai aktīvas drošības sistēmām, ņemot vērā ANO/EEK darbu minētajā jautājumā.

9. pants

Pielikumu grozījumi

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10. pantu, lai grozītu I, IV, VIII un X pielikumu ar mērķi tos pielāgot tehniskajai attīstībai.

10. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 8. panta otrajā daļā un 9. pantā minētos deleģētos aktus, Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2014. gada 16. jūnija.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8. panta otrajā daļā un 9. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 8. panta otro daļu vai 9. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

11. pants

Pārskatīšanas klauzula

Komisija veic un publicē detalizētu izpēti par skaņas līmeņa robežvērtībām ne vēlāk kā līdz 2021. gada 1. jūlijam. Izpētes pamatā ir transportlīdzekļi, kas atbilst jaunākajām normatīvajām prasībām. Pamatojoties uz minētās izpētes secinājumiem, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz leģislatīva akta priekšlikumu.

12. pants

Grozījumi Direktīvā 2007/46/EK

Direktīvas 2007/46/EK IV, VI un XI pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas XI pielikumu.

13. pants

Pārejas noteikumi

1. Lai pārbaudītu II pielikuma 3.1.1. punktā aprakstītās testa trases atbilstību, līdz 2019. gada 30. jūnijam ISO 10844:1994 var piemērot kā alternatīvu ISO 10844:2011.
2. Līdz 2019. gada 30. jūnijam transportlīdzekļi ar sērijveida hibrīddzinēju piedziņas sistēmu, kam ir iekšdedzes dzinējs bez mehāniskas sakābes ar spēka pārvadu, ir atbrīvoti no 6. panta prasībām.

14. pants

Atcelšana

1. Neskarot 4. panta 2. punkta otro daļu un 4. panta 4. punkta otro daļu, Direktīvu 70/157/EEK atceļ no 2027. gada 1. jūlija.
2. Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo regulu un lasa saskaņā ar šīs regulas XII pielikumā izklāstīto atbilstības tabulu.

15. pants

Stāšanās spēkā

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. To piemēro no 2016. gada 1. jūlija.
3. Regulas II pielikuma 3.1.1. punktu piemēro no 2019. gada 1. jūlija.
4. Regulas XI pielikuma B daļu piemēro no 2027. gada 1. jūlija.

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

Strasbūrā, 2014. gada 16. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
D. KOURKOULAS

PIELIKUMU SARAKSTS

- I pielikums ES tipa apstiprinājums attiecībā uz transportlīdzekļa tipa skaņas līmeni
- 1. papildinājums: Informācijas dokuments
 - 2. papildinājums: ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs
- II pielikums Mehānisko transportlīdzekļu radītā trokšņa mērīšanas metodes un instrumenti
- Papildinājums Attēli
- III pielikums Robežvērtības
- IV pielikums Trokšņa slāpēšanas sistēmas, kas satur šķiedrainus skaņu absorbējošus materiālus
- Papildinājums: Attēls – testa iekārta kondicionēšanai ar pulsāciju
- V pielikums Saspiesta gaisa radītais troksnis
- Papildinājums: 1. attēls – mikrofona novietojums saspiesta gaisa trokšņa mērījumiem
- VI pielikums Transportlīdzekļu ražošanas atbilstības pārbaudes
- VII pielikums Mērījumu metode papildu trokšņa emisijas noteikumu atbilstības novērtēšanai
- Papildinājums: Paziņojums par atbilstību skaņas emisijas papildu noteikumiem
- VIII pielikums Pasākumi attiecībā uz akustisko transportlīdzekļu brīdināšanas sistēmu (AVAS)
- IX pielikums Trokšņa slāpēšanas sistēmu kā atsevišķu tehnisku vienību ES tipa apstiprinājums saistībā ar skaņas līmeni (trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas)
- 1. papildinājums: Informācijas dokuments
 - 2. papildinājums: ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs
 - 3. papildinājums: ES tipa apstiprinājuma zīmes paraugs
 - 4. papildinājums: Testa iekārta
 - 5. papildinājums: Mērīšanas punkti – pretspiediens
- X pielikums Trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas kā atsevišķas tehniskas vienības ražojuma atbilstības pārbaudes
- XI pielikums Grozījumi Direktīvā 2007/46/EK
- XII pielikums Atbilstības tabula
-

I PIELIKUMS

ES TIPA APSTIPRINĀJUMS ATTIECĪBĀ UZ TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPA SKAŅAS LĪMENI

1. PIETEIKUMS ES TIPA APSTIPRINĀJUMAM TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPAM
 - 1.1. Ievērojot Direktīvas 2007/46/EK 7. panta 1. un 2. punktu, pieteikumu ES tipa apstiprinājumam attiecībā uz transportlīdzekļa tipa skaņas līmeni iesniedz transportlīdzekļa ražotājs.
 - 1.2. Informācijas dokumenta paraugs ir iekļauts 1. papildinājumā.
 - 1.3. Transportlīdzekļa ražotājs iesniedz tehniskajam dienestam, kas atbild par testiem, tā transportlīdzekļa tipa paraugs, kuru piesaka tipa apstiprinājumam. Transportlīdzekļa tipa parauga atlasē tehniskais dienests, kas atbild par testiem, to dara tā, lai apstiprinātāja iestāde ar to būtu apmierināta. Var izmantot virtuālas testēšanas metodes.
 - 1.4. Pēc tehniskā dienesta pieprasījuma iesniedz arī trokšņa slāpēšanas sistēmas paraugs un tāda dzinēja paraugs, kuram ir vismaz tāds pats darba tilpums un nominālā maksimālā jauda kā tam, ar ko aprīkots transportlīdzeklis, kuru piesaka tipa apstiprinājumam.
2. MARĶĒJUMI
 - 2.1. Izplūdes un ieplūdes sistēmas detaļām, izņemot stiprinājumus un caurules, ir ar šādiem marķējumiem:
 - 2.1.1. sistēmu un to sastāvdaļu ražotāja preču zīmi vai tirdzniecības nosaukumu;
 - 2.1.2. ražotāja preču aprakstu.
 - 2.2. Šiem marķējumiem, kas minēti 2.1.1. un 2.1.2. punktā, ir skaidri salasāmi un neizdzēsami pat pēc sistēmas uzstādīšanas transportlīdzeklī.
3. ES TIPA APSTIPRINĀJUMA PIEŠĶIRŠANA TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPAM
 - 3.1. Ja attiecīgās prasības ir izpildītas, piešķir ES tipa apstiprinājumu saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 9. panta 3. punktu un attiecīgā gadījumā 10. panta 4. punktu.
 - 3.2. ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs ir norādīts 2. papildinājumā.
 - 3.3. Apstiprinājuma numuru saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK VII pielikumu piešķir katram apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam. Tā pati dalībvalsts nepiešķir vienu un to pašu numuru citam transportlīdzekļa tipam.
 - 3.3.1. Ja transportlīdzekļa tips atbilst III pielikuma 1. posma robežvērtībām, tipa apstiprinājuma numura 3. iedaļai pievieno burtu "A". Ja transportlīdzekļa tips atbilst III pielikuma 2. posma robežvērtībām, tipa apstiprinājuma numura 3. iedaļai pievieno burtu "B". Ja transportlīdzekļa tips atbilst III pielikuma 3. posma robežvērtībām, tipa apstiprinājuma numura 3. nodaļai pievieno burtu "C".
4. ES TIPA APSTIPRINĀJUMU GROZĪJUMI

Ja tiek grozīts transportlīdzekļa tips, kas apstiprināts saskaņā ar šo regulu, piemēro Direktīvas 2007/46/EK 13., 14., 15., 16. panta un 17. panta 4. punkta noteikumus.
5. RAŽOŠANAS ATBILSTĪBA
 - 5.1. Lai nodrošinātu ražošanas atbilstību, veic pasākumus saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 12. pantā noteiktajām prasībām.
 - 5.2. Īpaši noteikumi:
 - 5.2.1. Testi, kas noteikti šīs regulas VI pielikumā atbilst tiem, kas minēti Direktīvas 2007/46/EK X pielikuma 2.3.5. punktā.
 - 5.2.2. Direktīvas 2007/46/EK X pielikuma 3. punktā minētās apskates parasti veic reizi divos gados.

1. papildinājums

Informācijas dokuments Nr. ... saskaņā ar I pielikumu Direktīvai 2007/46/EK par ES tipa apstiprinājumu transportlīdzekļiem attiecībā uz tā pieļaujamo skaņas līmeni

Turpmāk norādīto informāciju attiecīgā gadījumā iesniedz trīs eksemplāros kopā ar satura rādītāju. Visus rasējumus iesniedz attiecīgā mērogā un pietiekami detalizēti uz A4 izmēra papīra vai A4 formāta mapē. Ja ir fotoattēli, tie ir pietiekami detalizēti.

Ja sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskajām vienībām ir elektroniskā vadība, sniedz informāciju par to darbību.

0. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI
- 0.1. Marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums):
- 0.2. Tips:
- 0.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja uz transportlīdzekļa ir marķējums ^(b):
- 0.3.1. Minētā marķējuma atrašanās vieta:
- 0.4. Transportlīdzekļa kategorija ^(c):
- 0.5. Ražotāja uzņēmuma nosaukums un adrese:
- 0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) nosaukums(-i) un adrese(-es):
- 0.9. Ražotāja pārstāvja (ja tāds ir) nosaukums un adrese:
1. TRANSPORTLĪDZEKĻA VISPĀRĒJĀS UZBŪVES ĪPATNĪBAS
- 1.1. Transportlīdzekļa parauga fotoattēli un/vai rasējumi:
- 1.3. Asu un riteņu skaits ^(d):
- 1.3.3. Dzenošās ašis (skaits, novietojums, savienojums):
- 1.6. Dzinēja novietojums un konfigurācija:
2. MASA UN GABARĪTI ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾ (KG UN MM) (ATTIECĪGĀ GADĪJUMĀ ATSAUCAS UZ RASĒJUMU)
- 2.4. Transportlīdzekļa gabarīti (kopā):
- 2.4.1. Šasijai bez virsbūves:
- 2.4.1.1. Garums ^(g5):
- 2.4.1.2. Platums ^(g7):
- 2.4.2. Šasijai ar virsbūvi:
- 2.4.2.1. Garums ^(g5):
- 2.4.2.2. Platums ^(g7):
- 2.6. Masa darba kārtībā ^(h)
- a) katra varianta minimālā un maksimālā masa:
- b) katras versijas masa (iesniedz matricu):
- 2.8. Ražotāja noteiktā tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa ⁽ⁱ⁾ ⁽³⁾:
3. JAUDAS AVOTS ^(e)
- 3.1. Dzinēja ražotājs:
- 3.1.1. Ražotāja dzinēja kods (kā norādīts marķējumā uz dzinēja, vai citi identifikācijas līdzekļi):

- 3.2. Iekšdedzes dzinējs
- 3.2.1.1. Darbības princips: dzirksteļaiždedze/kompresijaizdedze, cikla četraktu/divtaktu/rotācijas (1)
- 3.2.1.2. Cilindru skaits un novietojums:
- 3.2.1.2.3. Aizdedzes secība:
- 3.2.1.3. Dzinēja darba tilpums (m): ... cm³
- 3.2.1.8. Maksimālā lietderīga jauda (n): ... kW ar ... min⁻¹ (ražotāja noteiktais lielums)
- 3.2.4. Degvielas padeve
- 3.2.4.2. Ar degvielas iesmidzināšanu (tikai kompresijaizdedze): jā/nē (1)
- 3.2.4.2.2. Darbības princips: tiešā iesmidzināšana/priekškamera/virpuļkamera (1)
- 3.2.4.2.4. Regulators
- 3.2.4.2.4.1. Tips:
- 3.2.4.2.4.2.1. Ātrums, kurā sākas atslēgšanās, ja slodze ir: ... min⁻¹
- 3.2.4.3. Ar degvielas iesmidzināšanu (tikai dzirksteļaiždedzes dzinēji): jā/nē (1)
- 3.2.4.3.1. Darbības princips: ieplūdes kolektors (vienpunkta/daudzpunktu (1))/ar tiešo iesmidzināšanu/cits (norādīt sīkāk) (1)
- 3.2.8. Ieplūdes sistēma
- 3.2.8.1. Uzpūtes iekārta: jā/nē (1)
- 3.2.8.4.2. Gaisa filtrs, rasējumi: vai
- 3.2.8.4.2.1. Marka(-as):
- 3.2.8.4.2.2. Tips(-i):
- 3.2.8.4.3. Ieplūdes klusinātājs, rasējumi: vai
- 3.2.8.4.3.1. Marka(-as):
- 3.2.8.4.3.2. Tips(-i):
- 3.2.9. Trokšņa slāpēšanas sistēma
- 3.2.9.2. Trokšņa slāpēšanas sistēmas apraksts un/vai rasējums:
- 3.2.9.4. Izplūdes trokšņa slāpētājs(-i):
- Izplūdes trokšņu slāpētāja(-u) tips, marķējums:
- Vajadzības gadījumā āra troksnim: samazināšanas pasākumi dzinēja nodalījumā un uz dzinēja:
- 3.2.9.5. Izplūdes izvada atrašanās vieta:
- 3.2.9.6. Izplūdes trokšņa slāpētājs, kas satur šķiedrainus materiālus:
- 3.2.12.2.1. Katalītiskais neitralizators: jā/nē (1)
- 3.2.12.2.1.1. Katalītisko pārveidotāju un elementu skaits (sniegt informāciju par katru atsevišķo vienību):
- 3.2.12.2.6. Daļiņu filtrs: jā/nē (1)
- 3.3. Elektromotors
- 3.3.1. Tips (tīnumi, ierosas):
- 3.3.1.1. Maksimālā izejas jauda: ... kW
- 3.3.1.2. Darbības spriegums: ... V

- 3.4. Dzinēji vai motori, vai to kombinācija:
- 3.4.1. Hibrīda elektrotransportlīdzeklis: jā/nē ⁽¹⁾
- 3.4.2. Hibrīda elektrotransportlīdzekļa kategorija: uzlāde ārpus transportlīdzekļa/nav uzlādes ārpus transportlīdzekļa ⁽¹⁾
- 3.4.3. Darbības režīma slēdzis: ar/bez ⁽¹⁾
- 3.4.3.1. Iespējamie izvēles režīmi
- 3.4.3.1.1. Tikai ar elektrību: jā/nē ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.2. Patērējot tikai degvielu: jā/nē ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.3. Hibrīda režīmi: jā/nē ⁽¹⁾ (ja jā, tad īss apraksts):
- 3.4.5. Elektromotors (katra elektromotora tipa atsevišķs apraksts)
- 3.4.5.1. Marka:
- 3.4.5.2. Tips:
- 3.4.5.4. Maksimālā jauda: ... kW
4. TRANSMISIJA ^(p)
- 4.2. Tips (mehāniskā, hidrauliskā, elektriskā u. c.):
- 4.6. Pārnesumskaitļi

Pārnesums	Iekšējās pārnesumkārbas pārnesumi (dzinēja apgriezienu attiecība pret pārnesumkārbas dzenamās vārpstas apgriezieniem)	Beigu piedziņas pārnesums(-i) (pārnesumkārbas dzenamās vārpstas apgriezienu attiecība pret piedziņas riteņu apgriezieniem)	Kopējais pārnesumskaitlis
Maksimums CVT (*)			
1			
2			
3			
...			
Mínimums CVT (*)			
Atpakaļgaita			

(*) Bezpakāpju variatoru transmisija.

- 4.7. Transportlīdzekļa maksimālais paredzētais ātrums (km/h) ⁽⁹⁾:
6. BALSTIEKĀRTA
- 6.6. Riepas un riteņi
- 6.6.1. Riepu/riteņu kombinācija(-as)
- a) riepām norāda izmēru apzīmējumus, kravnesības indeksu un ātruma kategorijas simbolu
- b) riteņiem norāda loka izmēru(-us) un iznesumu(-us)
- 6.6.2. Rites virsmas lielākais un mazākais rādiuss
- 6.6.2.1. 1. ass:
- 6.6.2.2. 2. ass:
- 6.6.2.3. 3. ass:
- 6.6.2.4. 4. ass:
- utt.

9. VIRSBŪVE
- 9.1. Virsbūves tips (izmantojot Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma C daļā definētos kodus):
- 9.2. Izmantotie materiāli un izgatavošanas paņēmieni:
12. PĀRĒJIE
- 12.5. Dati par visām ierīcēm bez dzinēja, kas paredzētas trokšņa samazināšanai (ja uz tām neattiecas citi punkti):

Datums:

Paraksts:

Ieņemamais amats uzņēmumā:

2. papildinājums

ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs
(Maksimālais izmērs: A4 (210 × 297 mm))

Apstiprinātājas iestādes zīmogs

Paziņojums par

tipa apstiprinājumu ⁽¹⁾tipa apstiprinājuma paplašināšanu ⁽¹⁾tipa apstiprinājuma atteikumu ⁽¹⁾tipa apstiprinājuma anulēšanu ⁽¹⁾

transportlīdzekļa tipam, ņemot vērā skaņas līmeni (Regula (ES) Nr. 540/2014).

Tipa apstiprinājuma numurs:

Paplašinājuma pamatojums:

I IEDAĻA

0.1. Marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums):

0.2. Tips:

0.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja marķējums ir uz transportlīdzekļa ⁽²⁾:

0.3.1. Minētā marķējuma atrašanās vieta:

0.4. Transportlīdzekļa kategorija ⁽³⁾:

0.5. Ražotāja uzņēmuma nosaukums un adrese:

0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) nosaukums(-i) un adrese(-es):

0.9. Ražotāja pārstāvja (ja tāds ir) nosaukums un adrese:

II IEDAĻA

1. Papildu informācija (vajadzības gadījumā): Skatīt papildpielikumu.

2. Par testu veikšanu atbildīgais tehniskais dienests:

3. Testa protokola datums:

4. Testa protokola numurs:

5. Piezīmes (ja ir): Skatīt papildpielikumu.

6. Vieta:

7. Datums:

8. Paraksts:

Pielikumi:

Informācijas pakete

Testa protokols (sistēmām)/testa rezultāti (visam transportlīdzeklim)

⁽¹⁾ Svītrot, ja neattiecas.⁽²⁾ Ja tipa identifikācijas līdzekļi satur rakstu zīmes, kas nav transportlīdzekļa tipu aprakstos, uz kuriem attiecas šis tipa apstiprinājuma sertifikāts, tad šādas rakstu zīmes dokumentā attēlo ar simbolu:"?" (piemērs: ABC??123??).⁽³⁾ Kā noteikts Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļā.

Papildpielikums

ES tipa apstiprinājuma sertifikātam Nr. ...

1. Papildu informācija
 - 1.1. Jaudas avots
 - 1.1.1. Dzinēja ražotājs:
 - 1.1.2. Ražotāja dzinēja kods:
 - 1.1.3. Maksimālā lietderīgā jauda (g): ... kW, ja ... min⁻¹, vai maksimālā nepārtrauktā nominālā jauda (elektromotors) ... kW ⁽¹⁾
 - 1.1.4. Uzpūtes iekārta(-as), marka un tips:
 - 1.1.5. Gaisa filtrs marka un tips:
 - 1.1.6. Ieplūdes trokšņu slāpētājs(-i), marka un tips:
 - 1.1.7. Izplūdes trokšņu slāpētājs(-i), marka un tips:
 - 1.1.8. Katalizators(-i), marka un tips:
 - 1.1.9. Daļiņu filtrs(-i), marka un tips:
 - 1.2. Transmisija
 - 1.2.1. Tips (mehāniskā, hidrauliskā, elektriskā u. c.):
 - 1.3. Ierīces bez dzinēja, kas paredzētas trokšņa samazināšanai:
2. Testa rezultāti
 - 2.1. Braucoša transportlīdzekļa skaņas līmenis: ... dB(A)
 - 2.2. Stāvoša transportlīdzekļa skaņas līmenis: ... dB(A), ja ... min⁻¹
 - 2.2.1. Saspiesta gaisa skaņas līmenis darba bremsēm: ... dB(A)
 - 2.2.1. Saspiesta gaisa skaņas līmenis stāvbremzēm: ... dB(A)
 - 2.2.1. Saspiesta gaisa skaņas līmenis spiediena regulētāja aktivizēšanas brīdī: ... dB(A)
 - 2.3. Dati, ar kuriem sekmē hibrīda elektrotransportlīdzekļu lietošanas atbilstības testu gadījumā, iekšdedzes dzinējs nevar darboties, transportlīdzeklim stāvēt
 - 2.3.1. Pārnesums (i) vai pārnesuma selektora pozīcija, kas izvēlēta testam:
 - 2.3.2. Darba slēdža pozīcija, veicot mērījumu $L_{wot,(i)}$ (ja slēdzis ir uzstādīts)
 - 2.3.3. Sākotnējā paātrinājuma garums l_{PA} ... m
 - 2.3.4. Transportlīdzekļa ātrums paātrinājuma sākumā ... km/h
 - 2.3.5. Skaņas spiediena līmenis $L_{wot,(i)}$... dB(A)
3. Piezīmes:

⁽¹⁾ Svītrot, ja neattiecas.

II PIELIKUMS

MEHĀNISKO TRANSPORTLĪDZEKĻU RADĪTĀ TROKŠŅA MĒRĪŠANAS METODES UN INSTRUMENTI

1. MĒRĪŠANAS METODES

- 1.1. Troksni, ko rada apstiprināšanai pieteiktais ES transportlīdzekļa tips, mēra pēc divām metodēm, kuras aprakstītas šo noteikumu pielikumā, transportlīdzeklim esot kustībā un transportlīdzeklim stāvēt. Gadījumā ja hibrīda elektrotransportlīdzekļa iekšdedzes dzinējs nevar darboties, transportlīdzeklim stāvēt, radīto troksni mēra tikai kustībā.

Atbilstīgi V pielikuma specifikācijām, transportlīdzekļiem, kam tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa pārsniedz 2 800 kg, veic saspiesta gaisa trokšņa papildu mērījumu, transportlīdzeklim stāvēt, ja atbilstošā bremžu iekārta ir transportlīdzekļa daļa.

- 1.2. Abus lielumus, kas izmērīti atbilstīgi šī pielikuma 1.1. punktā minētajiem testiem, ieraksta testa protokolā un veidlapā atbilstīgi paraugam, kas ietverts šo noteikumu I pielikuma 2. papildinājumā.

2. MĒRINSTRUMENTI

2.1. Akustiskie mērījumi

Skaņas līmeņa mērīšanas iekārtai ir skaņas līmeņa precīzijas mērītājs vai ekvivalenta mērīšanas sistēma, kas atbilst prasībām 1. klases instrumentiem (kopā ar rekomendēto aizsargstiklu, ja tas tiek izmantots). Minētās prasības ir aprakstītas Starptautiskās Elektrotehnikas komisijas (IEC) publikācijas "IEC 61672-1:2002: Skaņas līmeņa precīzijas mērītāji" otrajā izdevumā.

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

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

2.2. Atbilstība prasībām

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

2.3. Visas akustisko mērījumu sistēmas kalibrēšana mērījumu virknes veikšanai

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

2.4. Instrumenti ātruma mērīšanai

Dzinēja apgriezīnu skaitu mēra ar instrumentiem, kuru precizitāte ir $\pm 2\%$ vai augstāka pie dzinēja apgriezīniem, kas nepieciešami, lai mērījumi tiktu veikti.

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

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

2.5. Meteoroloģiskie instrumenti

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

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

3. MĒRĪŠANAS NOSACĪJUMI

3.1. Testa vieta un apkārtnes nosacījumi

3.1.1. Testa trases virsma un testa vietas izmēri atbilst ISO 10844:2011. Vietas virsma ir brīva no pulverveidīga sniega, garas zāles, irdenas augsnes vai izdedžiem. Tajā nedrīkst būt šķēršļi, kas varētu ietekmēt akustisko lauku mikroфона un skaņas avota tuvumā. Novērotājs, kurš veic mērījumus, atrodas tādā vietā, no kuras viņš nevar ietekmēt mērinstrumenta darbu.

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

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

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

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

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

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

Fona troksnis (tai skaitā vēja radītais troksnis) ir vismaz 10 dB zemāks par transportlīdzekļa testa laikā radīto A svērtu maksimālo skaņas spiediena līmeni. Ja atšķirība starp fona troksni un izmērīto troksni ir starp 10 un 15 dB(A) , tad, lai aprēķinātu testu rezultātus, atbilstīgo labojumu atņem no trokšņa līmeņa mērītājam datiem, kā parādīts šajā tabulā:

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

3.2. Transportlīdzeklis

3.2.1. Testējamais transportlīdzeklis ir tādu transportlīdzekļu paraugs, ko paredzēts laist tirgū un ko ražotājs ir atlasījis, vienojoties ar tehnisko dienestu, kā atbilstošu šīs regulas prasībām. Mērījumus veic bez piekabēm, izņemot gadījumu, ja transportlīdzekļi nav atdalāmi. Pēc ražotāja lūguma mērījumus var veikt transportlīdzekļiem ar paceļamu(-ām) asi(-īm) paceltā stāvoklī.

Mērījumus veic transportlīdzekļiem pie testa masas m_t , kas noteikta saskaņā ar šādu tabulu:

Transportlīdzekļa kategorija	Transportlīdzekļa testa masa (m_t)
M_1	$m_t = m_{r0}$
N_1	$m_t = m_{r0}$
N_2, N_3	<p>$m_t = 50$ kg uz kW nominālās dzinēja jaudas</p> <p>Papildu kravu, lai sasniegtu transportlīdzekļa testa masu, novieto virs velkošās(-ām) pakāļējās(-ām) ass(-īm). Papildu krava ir ierobežota līdz 75 % no tehniski pieļaujamās maksimālās pilnās masas, kas atļauta uz aizmugurējās ass. Testa masa sasniedz ar ± 5 % pielaidi.</p> <p>Ja papildu kravas smaguma centru nevar iecentrēt ar aizmugurējās ass centru, transportlīdzekļa testa masa nepārsniedz uz priekšējās ass un aizmugurējās ass pieļaujamās kravas summu nepārslogotā stāvoklī, pieskaitot papildu kravu.</p> <p>Testa masai transportlīdzekļiem ar vairāk nekā divām asīm ir tāda pati kā divasu transportlīdzeklim.</p>
M_2, M_3	<p>$m_t = m_{r0}$ – apkalpes locekļa masa (ja vajadzīgs)</p> <p>vai, ja testus veic ar nepabeigtu transportlīdzekli, kuram nav virsbūves:</p> <p>$m_t = 50$ kg uz kW nominālās dzinēja jaudas attiecīgi saskaņā ar minētajiem nosacījumiem (skatīt N_2, N_3 kategoriju).</p>

3.2.2. Pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma M_2, M_3, N_2 vai N_3 kategorijas transportlīdzekļi uzskata par tā pabeigta tipa paraugu, ja testus veic ar nepabeigtu transportlīdzekli, kuram nav virsbūves. Veicot testu ar nepabeigtu transportlīdzekli, visus attiecīgos skaņas izolācijas materiālus, paneļus un trokšņa slāpēšanas sastāvdaļas un sistēmas piestiprina transportlīdzeklim, kā to paredzējis ražotājs, izņemot to virsbūves daļu, ko izgatavo vēlākā posmā.

Ja ir piestiprināta papildu degvielas tvertne vai oriģinālā degvielas tvertne tiek novietota citur, jauns tests nav jāveic, ar nosacījumu, ka nav mainītas citas transportlīdzekļa daļas vai struktūras, kas acīmredzami ietekmē skaņas emisiju.

3.2.3. Riepu rites skaņas emisijas ir noteiktas Regulā (EK) Nr. 661/2009 par mehānisko transportlīdzekļu vispārējo drošību. Riepas, ko izmanto testam, atbilst transportlīdzeklim, tās izvēlas transportlīdzekļa ražotājs un norāda šīs regulas I pielikuma 2. papildinājuma papildpielikumā. Tās atbilst vienam no to riepu izmēriem, kuras transportlīdzeklim paredzētas kā oriģinālais aprīkojums. Riepas ir vai būs pieejamas tirgū kopā ar transportlīdzekli (¹). Riepas ir piesūknētas līdz transportlīdzekļa ražotāja ieteiktajam spiedienam transportlīdzekļa testa masai. Riepām ir vismaz 1,6 mm vītnes dziļums.

3.2.4. Pirms tiek veikti mērījumi, panāk, ka transportlīdzekļa dzinējs darbojas normālos darba apstākļus.

3.2.5. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar vairāk nekā divu riteņu piedziņu, to testē, izmantojot piedziņu, kas paredzēta braukšanai pa normāliem ceļiem.

3.2.6. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar vienu vai vairākiem ventilatoriem ar automātisku iedarbināšanas mehānismu, izdarot mērījumus, šīs sistēmas darbību nekavē.

3.2.7. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar trokšņa slāpēšanas sistēmu, kas satur šķiedrainus materiālus, izplūdes sistēma pirms testa veikšanas ir kondicionējama saskaņā ar IV pielikumu.

(¹) Tā kā kopējās skaņas emisijas lielā mērā rada arī riepas, ir jāņem vērā spēkā esošie normatīvie noteikumi par riepu/ceļa radītajām skaņas emisijām. Pēc ražotāja pieprasījuma vilces riepas, sniega riepas un speciālās riepas, kā noteikts ANO/EEK Noteikumu Nr. 117 2. punktā, neizmanto tipa apstiprināšanas un ražošanas atbilstības mērījumos saskaņā ar ANO/EEK Noteikumiem Nr. 117 (OV L 307, 23.11.2011., 3. lpp.).

4. TESTA METODES

4.1. Trokšņa mērīšana, transportlīdzekļiem esot kustībā

4.1.1. Vispārīgi testu nosacījumi

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

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

Mikrofonu novieto 7,5 m ± 0,05 m attālumā no atskaites līnijas CC' uz trases un 1,2 m ± 0,02 m virs zemes.

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

4.1.2. Īpaši testa nosacījumi transportlīdzekļiem

4.1.2.1. $M_1, M_2 \leq 3\,500$ kg, N_1 kategorijas transportlīdzekļi

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

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

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

Testa ātrums v_{test} ir 50 km/h ± 1 km/h. Testa ātrums ir sasniegts tad, kad atskaites punkts ir uz PP' līnijas.

4.1.2.1.1. Jaudas attiecība pret masu (PMR)

PMR aprēķina, izmantojot šādu formulu:

$PMR = (P_n/m_t) \times 1\,000$, kur P_n mēra kW un m_t mēra kg saskaņā ar šā pielikuma 3.2.1. punktu.

PMR – bezdimensionālu lielumu – izmanto paātrinājuma aprēķināšanai.

4.1.2.1.2. Paātrinājuma aprēķināšana

Paātrinājuma aprēķinus veic tikai M_1, N_1 un $M_2 \leq 3\,500$ kg kategorijām.

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

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

4.1.2.1.2.1. Aprēķināšanas procedūra transportlīdzekļiem ar manuālo pārneseņkārību, automatizēto pārneseņkārību, adaptīvo pārneseņkārību un bezpakāpju variatoru transmisijām (CVT), kas testēti ar nebloķētiem pārneseņskaitļiem, ir šāda:

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

$a_{\text{wot test}}$, ko izmanto, lai noteiktu pārnesuma izvēli, ir vidējais lielums no četriem $a_{\text{wot test}, i}$ katrā spēkā esošu mērījumu posmā.

Var izmantot sākotnēju paātrinājumu. Akseleratora piespiešanas punkts pirms AA' līnijas norāda transportlīdzekļi un testa protokolā.

4.1.2.1.2.2. Aprēķināšanas procedūra transportlīdzekļiem ar automatizēto pārnesumkārbu, adaptīvo pārnesumkārbu un CVT, kas testēti ar nebloķētiem pārnesumskaitļiem, ir šāda:

$a_{\text{wot test}}$, ko izmanto, lai noteiktu pārnesuma izvēli, ir vidējais lielums no četriem $a_{\text{wot test}, i}$ katrā spēkā esošu mērījumu posmā.

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

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

Var izmantot sākotnēju paātrinājumu.

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

$$a_{\text{wot test}} = ((v_{\text{BB}'}/3,6)^2 - (v_{\text{AA}'}/3,6)^2)/(2 * (10+l))$$

$a_{\text{wot test PP-BB}}$: paātrinājums starp punktu PP un BB

Sākotnējo paātrinājumu neizmanto.

Akseleratoru piespiež tad, kad transportlīdzekļa atskaites punkts šķērso AA' līniju.

4.1.2.1.2.3. Mērķa paātrinājums

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

Mērķa paātrinājumu a_{urban} aprēķina, izmantojot šādu formulu:

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

4.1.2.1.2.4. Atskaites paātrinājums

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

Atskaites paātrinājumu $a_{\text{wot ref}}$ aprēķina, izmantojot šādas formulas:

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

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

4.1.2.1.3. Daļējas jaudas koeficients k_p

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

Citos gadījumos, izņemot atsevišķu pārnesumu testēšanu, $a_{\text{wot ref}}$ izmanto $a_{\text{wot test}}$ vietā (skatīt 4.1.3.1. punktu).

4.1.2.1.4. Pārnesumskaitļa izvēle

Pārnesumskaitļu izvēle testiem ir atkarīga no to īpašā paātrināšanas potenciāla a_{wot} pie jaudas ar pilnībā atvērtu droseļvārstu saskaņā ar atskaites paātrinājumu $a_{\text{wot ref}}$ kas nepieciešams paātrinājuma ar pilnībā atvērtu droseļvārstu testam.

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

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

Pārnesumskaitļu izvēlei ir iespējami šādi nosacījumi:

a) ja viens konkrēts pārnesumskaitlis rada paātrinājumu ar pielaidi 5 % apmērā no atskaites paātrinājuma $a_{\text{wot ref}}$, nepārsniedzot 2,0 m/s², testēt ar šo pārnesumskaitli;

b) ja neviens no pārnesumskaitļiem nerada vajadzīgo paātrinājumu, tad izvēlas pārnesumskaitli i ar paātrinājumu, kas lielāks par atskaites pārnesumu, un pārnesumskaitli $i + 1$ ar paātrinājumu, kas mazāks par atskaites pārnesumu. Ja paātrinājuma lielums pārnesumskaitli i nepārsniedz 2,0 m/s², testam izmanto abus pārnesumskaitļus. Svērto proporciju salīdzinājumā ar atskaites paātrinājumu $a_{\text{wot ref}}$ aprēķina šādi:

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

c) ja pārnesumskaitļa paātrinājums i pārsniedz 2,0 m/s², izmanto pirmo pārnesumskaitli, kas rada paātrinājumu, kurš mazāks par 2,0 m/s², ja vien pārnesumskaitlis $i + 1$ nodrošina paātrinājumu, kas mazāks par a_{urban} . Šajā gadījumā izmanto divus pārnesumus, i un $i + 1$, tostarp pārnesumu i ar paātrinājumu, kas pārsniedz 2,0 m/s². Citos gadījumos neizmanto nekādus citus pārnesumus. Testa laikā panākto paātrinājumu $a_{\text{wot test}}$ izmanto, lai $a_{\text{wot ref}}$ vietā aprēķinātu daļējas jaudas koeficientu k_p ;

d) ja transportlīdzeklim ir pārnesumkārbā, kurā ir tikai viena pārnesumskaitļa izvēle, paātrinājuma testu veic, izvēloties šo transportlīdzekļa pārnesumu. Iegūto paātrinājumu tad izmanto, lai $a_{\text{wot ref}}$ vietā aprēķinātu daļējas jaudas koeficientu k_p ;

e) ja nominālais dzinēja apgriezīnu skaits pārnesumskaitli tiek pārsniegts, pirms transportlīdzeklis šķērso BB' līniju, ir jāizmanto nākošais augstākais pārnesums.

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

Izmanto pārnesuma selektora pozīciju pilnībā automātiskai darbībai.

Paātrinājuma lielumu $a_{\text{wot test}}$ aprēķina tā, kā norādīts 4.1.2.1.2.2. punktā.

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

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

Sasniegtais testa paātrinājums $a_{\text{wot test}}$ ir lielāks par vai vienāds ar a_{urban} .

Ja iespējams, ražotājs veic visu iespējamo, lai izvairītos no testa paātrinājuma vērtības $a_{\text{wot test}}$, kas lielāka par 2,0 m/s².

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

4.1.2.1.5. Paātrinājuma tests

Ražotājs nosaka atskaites punktu AA' līnijas priekšā, kur akseleators jāpiespiež līdz galam. Akseleators ir pilnībā piespiests (cik ātri vien iespējams), kad transportlīdzekļa atskaites punkts sasniedz noteikto punktu. Akseleatoru tur šajā piespiestajā stāvoklī, līdz transportlīdzekļa aizmugure sasniedz BB' līniju. Pēc tam akseleatora vadības ierīci atlaiž, cik iespējams ātri. Akseleatora piespiešanas punktu pirms AA' līnijas norāda testa protokolā. Tehniskajam dienestam ir iespēja veikt iepriekšēju testu.

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

4.1.2.1.6. Konstantā ātruma tests

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

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

4.1.2.2. $M_2 \leq 3\,500$ kg, M_3 , N_2 , N_3 kategoriju transportlīdzekļi

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

Mērķnosacījumi $M_2 > 3\,500$ kg, N_2 kategorijai:

Kad atskaites punkts šķērso BB' līniju, dzinēja apgriezieni $n_{BB'}$ ir no 70 % līdz 74 % no apgriezienu skaita S, pie kura dzinējs attīsta savu maksimālo jaudu, un transportlīdzekļa ātrums ir 35 km/h \pm 5 km/h. Starp AA' līniju un BB' līniju nodrošina stabilu paātrinājumu.

Mērķnosacījumi M_3 , N_3 kategorijai:

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

4.1.2.2.1. Pārnesumskaitļa izvēle

4.1.2.2.1.1. Transportlīdzekļi ar manuālo pārnesumkārbu

Jānodrošina stabils paātrinājums. Pārnesuma izvēli nosaka mērķnosacījumi. Ja ātrumu atšķirība pārsniedz doto pielaidi, tad testē divus pārnesumus, vienu, kas ir augstāks, un otru, kas ir zemāks par mērķātrumu.

Ja vairāk nekā viens pārnesums atbilst mērķnosacījumiem, izvēlas to pārnesumu, kas ir tuvākais 35 km/h. Ja neviens pārnesums neatbilst mērķnosacījumam attiecībā uz v_{test} , testē abus pārnesumus, vienu, kas ir lielāks, un otru, kas ir mazāks par v_{test} . Mērķa dzinēja apgriezienu skaitu sasniedz visos apstākļos.

Nodrošina stabilu paātrinājumu. Ja kādā pārnesumā nevar nodrošināt stabilu paātrinājumu, šo pārnesumu neņem vērā.

4.1.2.2.1.2. Transportlīdzekļi ar automatizētajām pārnesumkārbām, adaptīvajām pārnesumkārbām un CVT

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

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

4.1.2.2.2. Paātrinājuma tests

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

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

4.1.3. Rezultātu interpretācija

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

Ātruma mērījumus pie AA', BB' un PP' līnijas atzīmē un izmanto, lai aprēķinātu pirmo lielāko ciparu pēc decimāldaļas.

Aprēķināto paātrinājumu $a_{wot\ test}$ pieraksta līdz otrajam ciparam pēc decimāldaļas.

4.1.3.1. M_1 , N_1 un $M_2 \leq 3\ 500$ kg kategoriju transportlīdzekļi

Aprēķinātās vērtības paātrinājuma testam un konstanta ātruma testam nosaka šādi:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

$$k_p = 0$$

4.1.3.2. $M_2 > 3\ 500$ kg, M_3 , N_2 , N_3 kategoriju transportlīdzekļi

Ja testē vienu pārnesekaitli, galīgais rezultāts ir vienāds ar starprezultātu. Ja testē divus pārnesekaitļus, aprēķina starprezultātu vidējo aritmētisko lielumu.

- 4.2. Stāvošu transportlīdzekļu radītā trokšņa mērījumi
- 4.2.1. Skaņas līmenis transportlīdzekļu tuvumā
- Mērījumu rezultātus iekļauj I pielikuma 2. papildinājuma papildpielikumā minētajā testa protokolā.
- 4.2.2. Akustiskie mērījumi
- Mērījumu veikšanai izmanto precīzijas skaņas līmeņa mērītāju vai līdzvērtīgu mērīšanas sistēmu, kas definēta 2.1. punktā
- 4.2.3. Testa vieta – vietējie apstākļi, kā minēts papildinājuma 2. un 3.a līdz 3.d. attēlā
- 4.2.3.1. Mikrofona tuvumā nav nekādu šķēršļu, kas varētu ietekmēt akustisko lauku, un neviens neatrodas starp mikrofonu un trokšņa avotu. Mērījumu novērotājs novietoja tā, lai neietekmētu mērījumu nolāsišanu.
- 4.2.4. Traucējošas skaņas un vēja radītie traucējumi
- Mērinstrumentu rādījumi, ko rada fona troksnis un vējš, ir vismaz par 10 dB(A) zemāki nekā mērāmais skaņas līmenis. Mikrofonu var aprīkot ar piemērotu vējstiklu ar noteikumu, ka tiek ņemts vērā tas, kā tas ietekmē mikrofona jutīgumu (skatīt 2.1. punktu).
- 4.2.5. Mērīšanas metode
- 4.2.5.1. Mērījumu veids un skaits
- Maksimālo skaņas līmeni, ko izsaka A-svērtajos decibelos (dB(A)), mēra 4.2.5.3.2.1. punktā minētajā darbības laikā.
- Katrā mērījumu punktā veic vismaz trīs mērījumus.
- 4.2.5.2. Transportlīdzekļa novietošana un sagatavošana
- Transportlīdzeklis atrodas testa zonas centrālajā daļā ar pārnese selektoru neitrālā pozīcijā un iedarbinātu sajūgu. Ja transportlīdzekļa modelis to nepieļauj, transportlīdzekli testē saskaņā ar ražotāja norādījumiem par dzinēja testēšanu stacionārā stāvoklī. Pirms katras mērījumu sērijas dzinējam nodrošina tā normālas darbības apstākļus atbilstīgi ražotāja norādēm.
- Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar ventilatoru(-iem), kam ir automātisks palaišanas mehānisms, izdarot skaņas līmeņa mērījumus, šīs sistēmas darbībā neiejaucas.
- Dzinēja pārsegs vai nodalījuma pārsegs, ja tāds ir, ir aizvērts.
- 4.2.5.3. Trokšņa mērīšana izplūdes caurules tuvumā, kā minēts papildinājuma 2. un 3.a līdz 3.d attēlā.
- 4.2.5.3.1. Mikrofona novietojums
- 4.2.5.3.1.1. Mikrofonu novietoto 0,5 m ± 0,01 m attālumā no papildinājuma 2. un 3.a līdz 3.d attēlā parādītā izplūdes caurules atskaites punkta, un 45° (± 5°) leņķī pret caurules gala izplūdes asi. Mikrofons ir novietots atskaites punkta augstumā, bet ne zemāk kā 0,2 m no zemes virsmas. Mikrofona atskaites ass ir zemes virsmai paralēlā plaknē, un tā ir vērsta uz izplūdes izvada atskaites punktu. Ja ir iespējamas divas mikrofona pozīcijas, izmanto vistālāko vietu sānos no transportlīdzekļa garengriezuma centra līnijas. Ja izplūdes izvada caurules izplūdes ass punkts atrodas 90° leņķī no transportlīdzekļa garengriezuma centra līnijas, mikrofonu novieto punktā, kas atrodas vistālāk no dzinēja.
- 4.2.5.3.1.2. Transportlīdzekļiem, kam izplūdes izvadi atrodas vairāk nekā 0,3 m attālumā viena no otras, mērījumus veic katram izvadam. Pieraksta augstāko vērtību.
- 4.2.5.3.1.3. Ja izplūdes caurulei ir divi vai vairāki izvadi, kas atrodas mazāk nekā 0,3 m attālumā viens no otra un kas ir savienoti ar vienu un to pašu trokšņa slāpētāju, veic tikai vienu mērījumu; mikrofona novietojums ir saistīts ar izplūdes izvadu, kas atrodas tuvāk transportlīdzekļa ārējai malai vai, ja tāda izplūdes izvada nav, pie izplūdes izvada, kas atrodas visaugstāk virs zemes.

- 4.2.5.3.1.4. Transportlīdzekļiem ar vertikālu izplūdes izvadu (piemēram, komerciāliem transportlīdzekļiem) mikrofonu novieto vienā līmenī ar izplūdes izvadu. Tā ass ir vertikāla un virzienā uz augšu. Tas jānovieto $0,5 \text{ m} \pm 0,01 \text{ m}$ attālumā no gāzu izplūdes caurules atskaites punkta, bet ne mazāk kā $0,2 \text{ m}$ tajā transportlīdzekļa pusē, kam izplūdes izvads atrodas vistuvāk.
- 4.2.5.3.1.5. Ja izplūdes izvads atrodas zem transportlīdzekļa korpusa, mikrofonu novieto vismaz $0,2 \text{ m}$ attālumā no transportlīdzekļa tuvākās malas, punktā, kas ir tuvākais, bet ne mazāk kā $0,5 \text{ m}$ attālumā no izplūdes caurules atskaites punkta un $0,2 \text{ m}$ virs zemes, bet ne vienā līnijā ar izplūdes gāzu plūsmu. Ja fiziski nav iespējams, var nenodrošināt atbilstību 4.2.5.3.1.1. punktā minētajai prasībai par leņķi.
- 4.2.5.3.1.6. Papildinājuma 3.a–3.d attēlos ir sniegti piemēri, kā novietot mikrofonu atkarībā no izplūdes caurules atrašanās vietas.

4.2.5.3.2. Dzinēja darbības apstākļi

4.2.5.3.2.1. Dzinēja apgriezienu mērķa skaits

- 75 % no dzinēja apgriezienu skaita S transportlīdzekļiem ar nominālo dzinēja apgriezienu skaitu $\leq 5\,000 \text{ min}^{-1}$
- $3\,750 \text{ min}^{-1}$ transportlīdzekļiem ar nominālo dzinēja apgriezienu skaitu virs $5\,000 \text{ min}^{-1}$ un zem $7\,500 \text{ min}^{-1}$
- 50 % no dzinēja apgriezienu skaita S transportlīdzekļiem ar nominālo dzinēja apgriezienu skaitu $\geq 7\,500 \text{ min}^{-1}$

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

4.2.5.3.2.2. Testa procedūra

Dzinēja apgriezienu skaitu pakāpeniski palielina no brīvgaitas līdz dzinēja apgriezienu mērķa skaitam, nepārsniedzot pielaidumu $\pm 3\%$ apmērā no dzinēja apgriezienu mērķa skaita, un tas jāuztur nemainīgs. Pēc tam droševārstu ātri atlaiž, un dzinēja apgriezienu skaits atgriežas pie tāda, kāds tas ir brīvgaītā. Skaņas līmeni mēra darbības periodā, kas sastāv no vienu sekundi ilgas konstanta dzinēja apgriezienu skaita uzturēšanas, un visu ātruma samazināšanas laiku. Maksimālo skaņas līmeņa mērītāja nolasījumu darbības laikā, kas matemātiski noapaļots līdz pirmajai decimāldaļai, uzskata par testa rezultātu.

4.2.5.3.2.3. Testa apstiprināšana

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

4.2.6. Rezultāti

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

5. Troksnis, ko rada kustībā esošs M_1 kategorijas hibrīda elektrotransportlīdzeklis gadījumā, ja iekšdedzes dzinējs nevar darboties, transportlīdzeklim stāvot (ziņotie dati, ar kuriem sekmē lietošanā esoša transportlīdzekļa testēšanu).

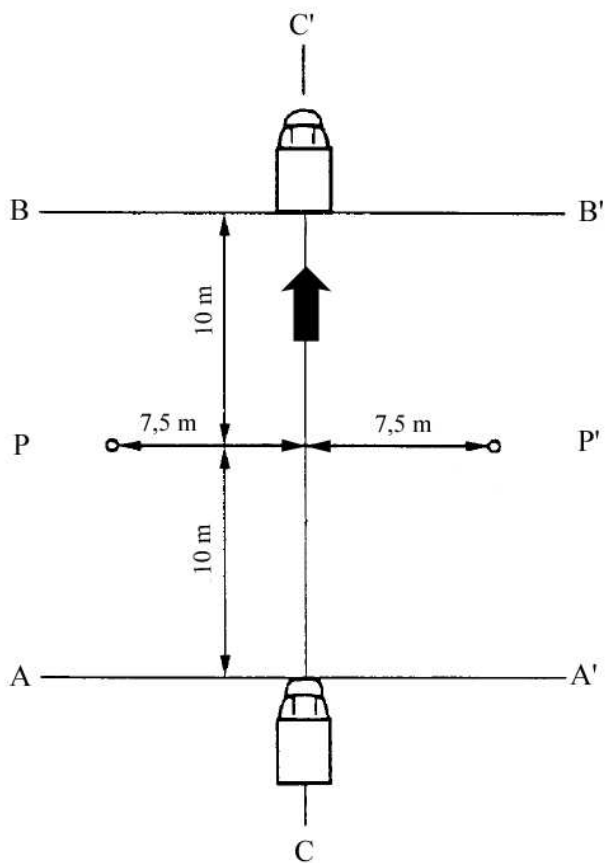
- 5.1. Lai atvieglotu hibrīda elektrotransportlīdzekļu lietošanas atbilstības testēšanu – gadījumā, ja iekšdedzes dzinējs nevar darboties, transportlīdzeklim stāvot, – šāda informācija attiecībā uz skaņas spiediena līmeņa mērījumiem, kas veikti saskaņā ar II pielikuma 4.1. punktu par mehāniskiem transportlīdzekļiem kustībā, ir uzskatāma par lietošanas atbilstības atsaucēm datiem:

- a) pārnesums (i) vai ar nebloķētu pārnesumskaitli testētu transportlīdzekļu gadījumā testam izvēlētā pārnesuma selektora stāvoklis;
- b) darba slēdža pozīcija, veicot skaņas spiediena līmeņa mērījumu $L_{\text{wot,(i)}}$ (ja slēdzis ir uzstādīts);
- c) sākotnējā paātrinājuma garums l_{PA} m;

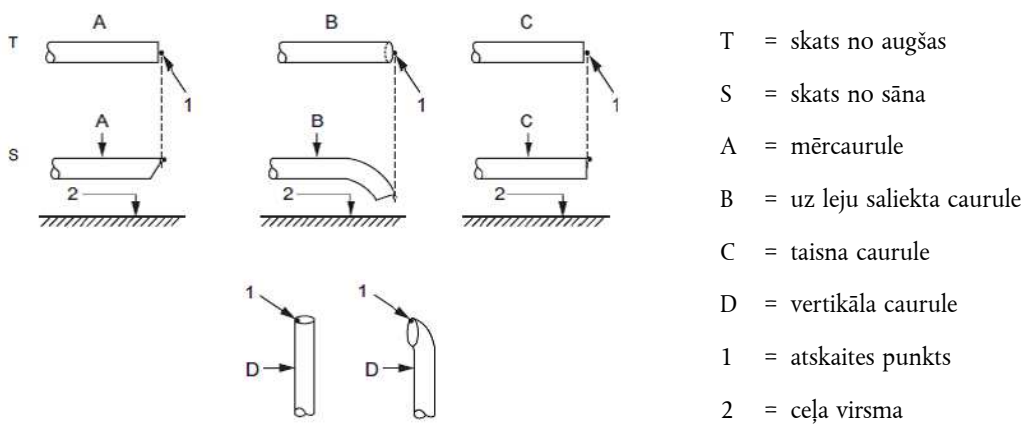
- d) transportlīdzekļa vidējais ātrums km/h pilnas jaudas paātrinājuma sākumā testā ar pārnesumu (i); un
- e) skaņas spiediena līmenis $L_{wot,(i)}$ dB(A) testos ar pilnībā atvērtu droseļvārstu pārnesumā (i)), ko definē kā maksimālo no diviem rezultātiem, kas iegūti, izsakot atsevišķi katras mikroфона pozīcijas atsevišķo mērījumu rezultātu vidējo vērtību.
- 5.2. Lietošanas atbilstības atsaucēs datus ieraksta ES tipa apstiprinājuma sertifikātā, kā noteikts I pielikuma 2. papildinājuma papildpielikuma 2.3. punktā.
-

Papildinājums

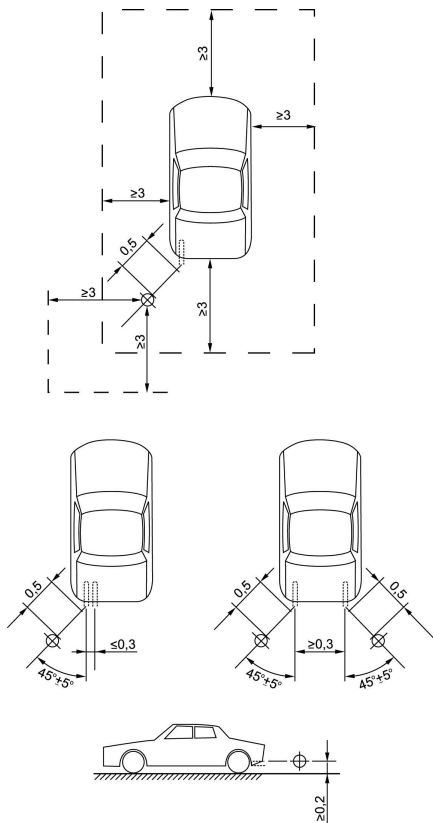
Attēli



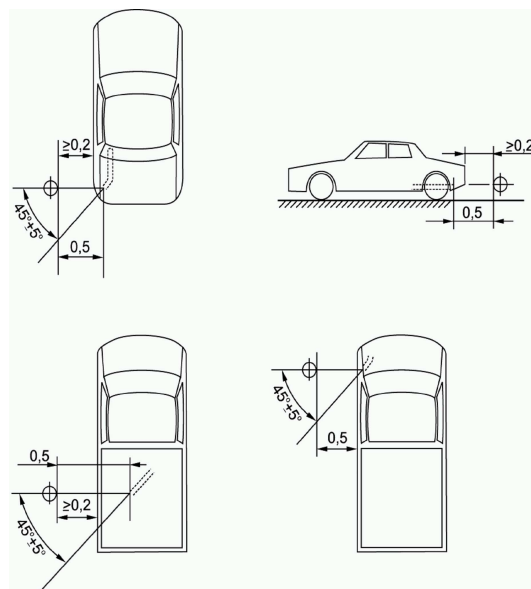
1. attēls. Mērīšanas pozīcijas, transportlīdzekļiem esot kustībā



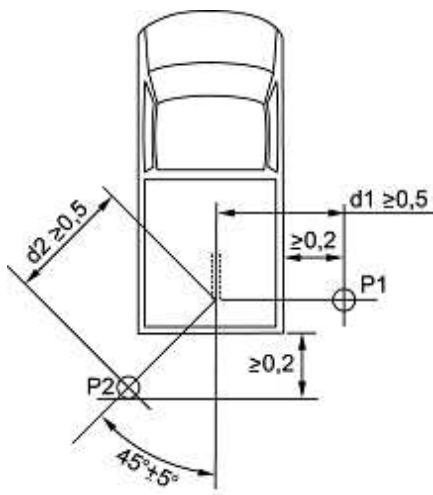
2. attēls. Atskaites punkts



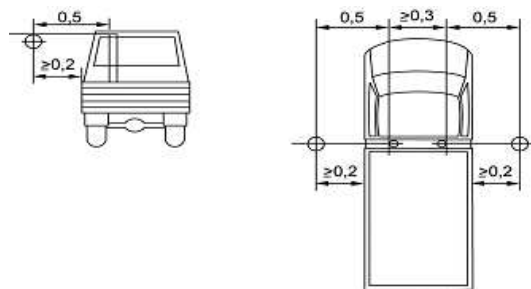
3.a attēls



3.b attēls



3.c attēls



3.d attēls

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

III PIELIKUMS

ROBEŽVĒRTĪBAS

Skaņas līmenis, ko mēra saskaņā ar II pielikuma noteikumiem un ko matemātiski noapaļo līdz tuvākajam veselam skaitlim, nepārsniedz šādas robežas:

Transp- ortlīdz- ekļa kategor- ija	Transportlīdzekļa kategorijas apraksts	Robežvērtības, kas izteiktas dB(A) (decibeli(A))		
		1. posms, ko piemēro jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai no 2016. gada 1. jūlija	2. posms, ko piemēro jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai no 2020. gada 1. jūlija un pirmreizējai reģistrēšanai no 2022. gada 1. jūlija	3. posms, ko piemēro jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai no 2024. gada 1. jūlija un pirmreizējai reģistrēšanai no 2026. gada 1. jūlija
M	Transportlīdzekļi, kas paredzēti pasažieru pārvadāšanai			
M ₁	jaudas attiecība pret masu ≤ 120 kW/1 000kg	72 ⁽¹⁾	70 ⁽¹⁾	68 ⁽¹⁾
M ₁	120 Kw/1 000kg < jaudas attiecība pret masu ≤ 160 kW/1 000kg	73	71	69
M ₁	160 Kw/1 000kg < jaudas attiecība pret masu	75	73	71
M ₁	jaudas attiecība pret masu > 200 kW/1 000 kg sēdekļu skaits ≤ 4 vadītāja sēdekļa atskaites punkts ≤ 450 mm no zemes	75	74	72
M ₂	masa ≤ 2 500 kg	72	70	69
M ₂	2 500 kg < masa ≤ 3 500 kg	74	72	71
M ₂	3 500 kg < masa ≤ 5 000 kg; nominālā dzinēja jauda ≤ 135 kW	75	73	72
M ₂	3 500 kg < masa ≤ 5 000 kg; nominālā dzinēja jauda > 135 kW	75	74	72
M ₃	nominālā dzinēja jauda ≤ 150 kW	76	74	73 ⁽²⁾
M ₃	150 kW < nominālā dzinēja jauda ≤ 250 kW	78	77	76 ⁽²⁾
M ₃	nominālā dzinēja jauda > 250 kW	80	78	77 ⁽²⁾

Transportlīdzekļa kategorija	Transportlīdzekļa kategorijas apraksts	Robežvērtības, kas izteiktas dB(A) (decibeli(A))		
		1. posms, ko piemēro jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai no 2016. gada 1. jūlija	2. posms, ko piemēro jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai no 2020. gada 1. jūlija un pirmreizējai reģistrēšanai no 2022. gada 1. jūlija	3. posms, ko piemēro jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai no 2024. gada 1. jūlija un pirmreizējai reģistrēšanai no 2026. gada 1. jūlija
N	Transportlīdzekļi, kas paredzēti preču pārvadāšanai			
N ₁	masa ≤ 2 500 kg	72	71	69
N ₁	2 500 kg < masa ≤ 3 500 kg	74	73	71
N ₂	nominālā dzinēja jauda ≤ 135 kW	77	75 ⁽²⁾	74 ⁽²⁾
N ₂	nominālā dzinēja jauda > 135 kW	78	76 ⁽²⁾	75 ⁽²⁾
N ₃	nominālā dzinēja jauda ≤ 150 kW	79	77	76 ⁽²⁾
N ₃	150 kW < nominālā dzinēja jauda ≤ 250 kW	81	79	77 ⁽²⁾
N ₃	nominālā dzinēja jauda > 250 kW	82	81	79 ⁽²⁾

Robežvērtības palielina par 1dB (2 dB(A) N₃ un M₃ kategorijas transportlīdzekļiem), kas atbilst attiecīgajai apvidus transportlīdzekļu definīcijai, kura minēta ES Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 4. punktā.

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

Robežvērtības palielina par 2 dB(A) ar ratiņkrēslu piekļūstamiem transportlīdzekļiem un bruņotiem transportlīdzekļiem, kā definēts Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā.

⁽¹⁾ M₁ kategorijas transportlīdzekļi, kas atvasināti N₁ kategorijas transportlīdzekļiem:

M₁ kategorijas transportlīdzekļiem ar atskaites punktu > 850 mm no zemes un kopējo pieļaujamo pilno masu virs 2 500 kg ir jāsteno N₁ robežvērtības (2 500 kg < masa ≤ 3 500 kg).

⁽²⁾ + divi gadi, lai reģistrētu jaunu transportlīdzekļa tipu, un + viens gads, lai reģistrētu jaunus transportlīdzekļus

IV PIELIKUMS

TROKŠŅA SLĀPĒŠANAS SISTĒMAS, KAS SATUR ŠĶIEDRAINUS SKAŅU ABSORBĒJOŠUS MATERIĀLUS

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

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

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

Ja nav izpildīts neviens no pirmās daļas a) vai b) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem, visu trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas iesniedz parastai kondicionēšanai, izmantojot vienu no trim 1.1., 1.2. un 1.3. punktā aprakstītajām iekārtām un procedūrām.

Pirmā punkta b) apakšpunkta nolūkā uzskata, ka trokšņa slāpēšanas sistēmu grupa vai to sastāvdaļa ir no tās pašas konstrukciju saimes, ja tām ir vienādas šādas īpašības:

- a) sauso gāzu klātbūtne izplūdes gāzu plūsmā, kas filtrēta, izmantojot absorbējošu šķiedru materiālu, nonākot kontaktā ar šo materiālu;
- b) šķiedru veids;
- c) attiecīgā gadījumā saistmateriāla specifikācijas;
- d) šķiedras vidējie izmēri;
- e) minimālais beramo materiālu iepakojuma blīvums kg/m^3 ;
- f) maksimālā kontaktvirsmas starp gāzes plūsmu un absorbējošo materiālu.

1.1. Nepārtraukta ekspluatācija 10 000 km uz ceļa.

1.1.1. 50 ± 20 % no šīs ekspluatācijas ir braukšana pilsētā un pārējā ekspluatācijas daļa ir lielu attālumu nobraukšana ar lielu ātrumu; nepārtrauktu ekspluatāciju uz ceļa var aizstāt ar atbilstīgu testa treka programmu.

1.1.2. Šajā laikā abus ātrumu režīmus maina vismaz divas reizes.

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

1.2. Kondicionēšana testa stendā

1.2.1. Izmantojot standarta detaļas un ievērojot transportlīdzekļa ražotāja norādījumus, trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas uzstādītas transportlīdzeklī, kas minēts I pielikuma 1.3. punktā, vai dzinējam, kas minēts I pielikuma 1.4. punktā. Transportlīdzekli, kas minēts I pielikuma 1.3. punktā, uzstāda uz dinamometra veltņiem. Dzinēju, kas minēts I pielikuma 1.4. punktā, savieno ar dinamometru.

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

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

- a) piecu minūšu posms brīvgaitas ātrumā;
- b) vienas stundas posms ar 1/4 slodzes ar 3/4 nominālā maksimālā apgriezienu skaita (S);
- c) vienas stundas posms ar 1/2 slodzes ar 3/4 nominālā maksimālā apgriezienu skaita (S);
- d) desmit minūšu posms ar pilnu slodzi ar 3/4 nominālā maksimālā apgriezienu skaita (S);

e) piecpadsmit minūšu posms ar 1/2 slodzes ar nominālo maksimālo apgriezību skaitu (S);

f) trīsdesmit minūšu posms ar 1/4 slodzes ar nominālo maksimālo apgriezību skaitu (S).

Kopējais sešu periodu ilgums: trīs stundas.

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

1.2.4. Testēšanas laikā trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas nedzesē ar pastiprinātu velkmi, kas ap transportlīdzekli imitē normālu gaisa plūsmu. Tomēr pēc ražotāja pieprasījuma trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas var dzesēt, lai nepārsniegtu fiksēto temperatūru pie tā iekārtes caurules, kad transportlīdzeklis brauc ar maksimālo ātrumu.

1.3. Kondicionēšana ar pulsāciju

1.3.1. Transportlīdzeklis, kas minēts I pielikuma 1.3. punktā, vai dzinējs, kas minēts I pielikuma 1.4. punktā, ir aprīkots ar izplūdes sistēmu vai tās sastāvdaļām. Pirmajā gadījumā transportlīdzekli novieto uz dinamometra veltņiem.

Otrajā gadījumā dzinēju pievieno dinamometram. Testa iekārtu, kuras sīki izstrādāta shēma redzama šā pielikuma papildinājuma 1. attēlā, pievieno pie trokšņa slāpēšanas sistēmas izvada. Ir derīga jebkura cita iekārta, kas nodrošina līdzvērtīgus rezultātus.

1.3.2. Testa iekārtu noregulē tā, lai ātrdarbības vārsts izplūdes gāzu plūsmu pārmaiņus apturētu un atjaunotu, veicot 2 500 ciklus.

1.3.3. Vārsts atveras, kad izplūdes gāzu pretspiediens, ko mēra vismaz 100 mm pirms iekārtes atloka, sasniedz vērtību starp 0,35 un 0,40 kPa. Tas aizveras, kad šis spiediens neatšķiras vairāk par 10 % no spiediena stabilizētās vērtības ar atvērtu vārstu.

1.3.4. Laika aiztures slēdzi noregulē uz laiku, kad notiek gāzes izplūde, kas rodas 1.3.3. punktā iepriekš noteikto noteikumu izpildes rezultātā.

1.3.5. Dzinēja apgriezību skaits ir 75 % no skaita (S), ar kādu dzinējs attīsta maksimālo jaudu.

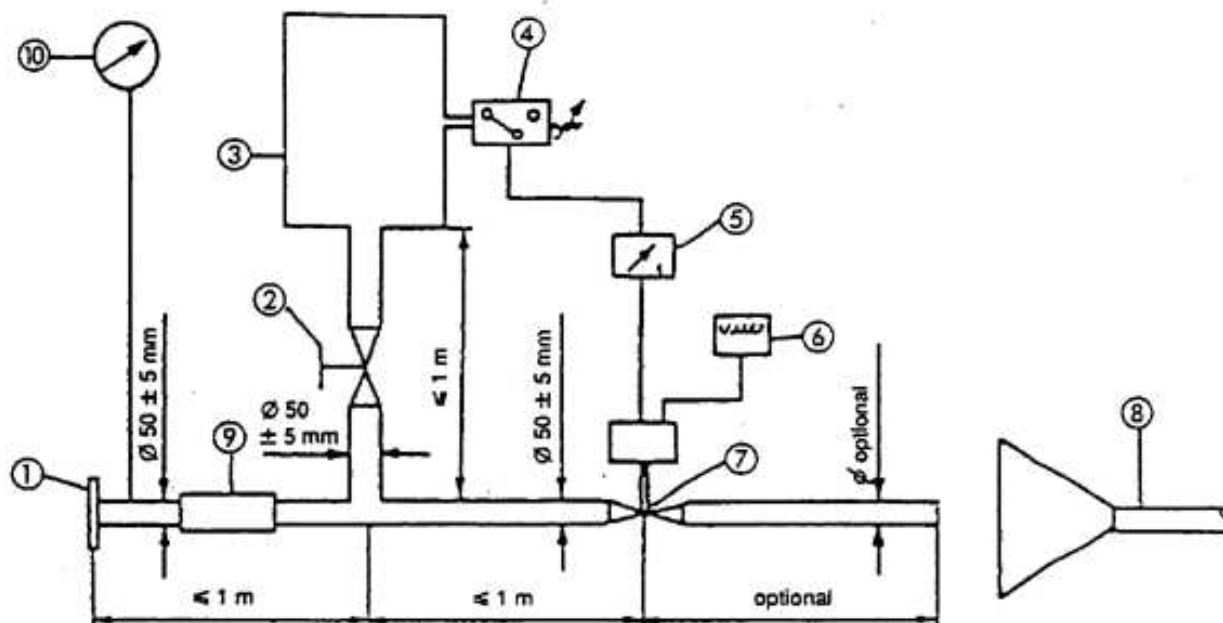
1.3.6. Dinamometra uzrādītā jauda ir 50 % no jaudas ar pilnībā atvērtu droseļvārstu, kuru mēra tad, kad sasniegti 75 % no dzinēja apgriezību skaita (S).

1.3.7. Testa laikā jebkuru noplūdes atvērumu aiztaisa.

1.3.8. Visu testu veic 48 stundu laikā.

Ja vajadzīgs, ik pēc stundas ir viens dzesēšanas periods.

Papildinājums



1. attēls

Testa iekārta kondicionēšanai ar pulsāciju

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

V PIELIKUMS

SASPIESTA GAISA RADĪTAIS TROKSNIS

1. MĒRĪŠANAS METODE

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

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

2. REZULTĀTU VĒRTĒŠANA

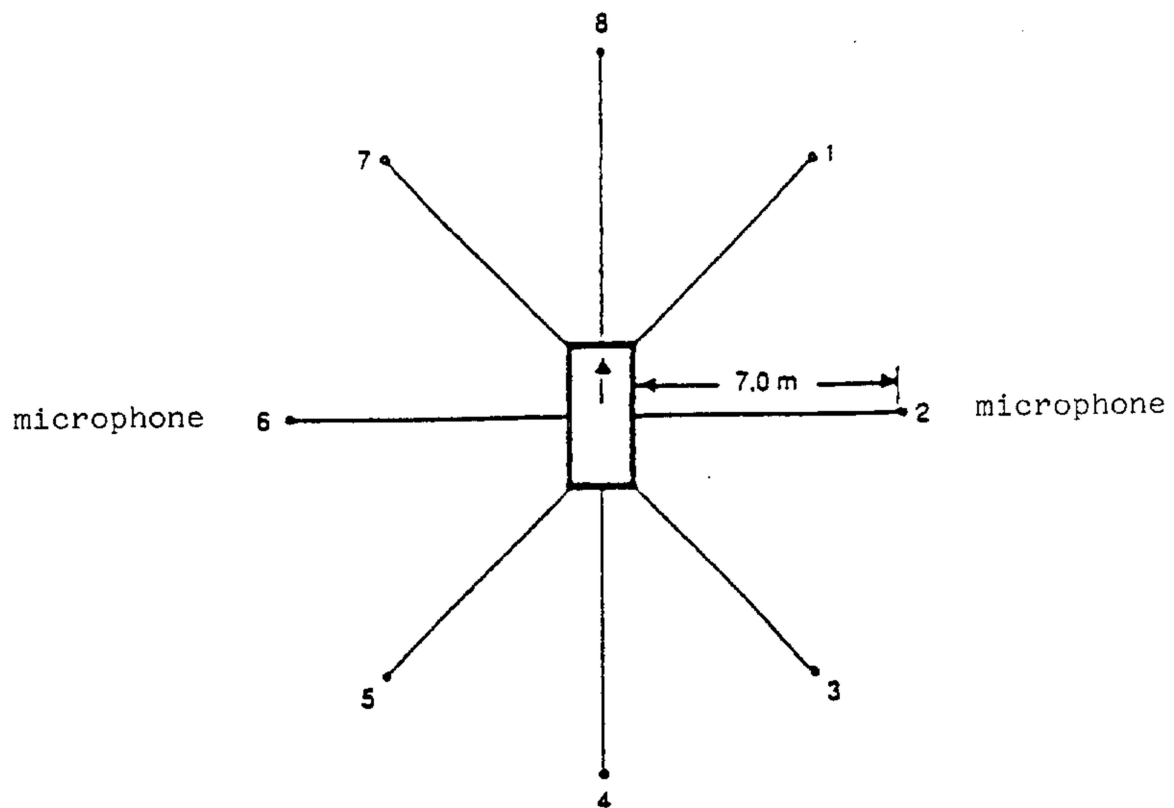
Visos mikroфона stāvokļos veic divus mērījumus. Lai kompensētu mērinstrumentu neprecizitāti, mērītāja rādījumu samazina par 1 dB(A) un samazināto vērtību uzskata par mērījuma rezultātu. Rezultātus uzskata par derīgiem, ja starpība starp izdarītiem mērījumiem ar mikrofonu tādā pašā stāvoklī nepārsniedz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

3. ROBEŽVĒRTĪBAS

Skaņas līmenis nepārsniedz 72 dB(A) robežu.

Papildinājums

1. attēls. Mikrofona novietojums saspiesta gaisa trokšņa mērījumiem



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

VI PIELIKUMS

TRANSPORTLĪDZEKĻU RAŽOŠANAS ATBILSTĪBAS PĀRBAUDES

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

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

2. TESTĒŠANAS PROCEDŪRA

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

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

2.2. Saspiesta gaisa radītais troksnis

Transportlīdzekļiem, kuru tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa pārsniedz 2 800 kg un kuri aprīkoti ar saspiesta gaisa sistēmām, veic papildu testu saspiesta gaisa radītā trokšņa mērīšanai, kas noteikts V pielikuma 1. punktā.

2.3. Papildu skaņas emisijas noteikumi

Transportlīdzekļa ražotājs novērtē atbilstību ASEP, veicot atbilstīgu novērtējumu vai testēšanu, kas aprakstīta VII pielikumā.

3. PARAGU ŅEMŠANA UN REZULTĀTU NOVĒRTĒJUMS

Jāizvēlas viens transportlīdzeklis un jāveic šā pielikuma 2. punktā minētie testi. Ja pārbaudītā transportlīdzekļa skaņas līmenis nepārsniedz III pielikumā un attiecīgā gadījumā V pielikuma 3. punktā noteikto robežvērtību vairāk par 1 dB(A), transportlīdzekļa tipu uzskata par atbilstīgu šīs regulas prasībām.

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

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

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

VII PIELIKUMS

MĒRĪJUMU METODE PĀRĻĀDU SKAŅAS EMISIJAS NOTEIKUMU ATBILSTĪBAS NOVĒRTĒŠANAI

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Šajā pielikumā ir aprakstīta mērījumu metode, lai novērtētu transportlīdzekļa atbilstību papildu skaņas emisijas noteikumiem (ASEP), kas norādīti 7. pantā.

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

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

2. MĒRĪŠANAS METODE

2.1 Mērinstrumenti un mērīšanas apstākļi

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

Ja transportlīdzeklim ir dažādi veidi, kas ietekmē skaņas emisiju, visiem veidiem jāatbilst šā pielikuma prasībām. Ja ražotājs ir veicis testus, lai pierādītu apstiprinātājām iestādēm atbilstību šīm prasībām, šajā testā izmantotos veidus norāda testa protokolā.

2.2. Testa metode

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

2.3. Kontroles diapazons

Darbības apstākļi ir šādi:

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

Transportlīdzekļa paātrinājums $a_{wot\ ASEP}$: $a_{wot} \leq 5,0 \text{ m/s}^2$

Dzinēja apgriezīnu skaits $n_{BB} \leq 2,0 * PMR^{-0,222} * s \text{ vai}$

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

Transportlīdzekļa ātrums $V_{AA\ ASEP}$:

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

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

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

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

2.4. Pārnesumskaitļi

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

Gadījumos, kad transportlīdzekļiem ir automatizētās pārnesumkārbas, adaptīvās pārnesumkārbas un CVT, kas testēti ar nebloķētu pārnesumskaitli, tests var ietvert pārnesumskaitļa maiņu uz zemāku amplitūdu un lielāku paātrinājumu. Pārnesuma maiņa uz augstāku amplitūdu un zemāku paātrinājumu nav atļauta. Jāizvairās no pārnesumu pārslēgšanas, kas rada ierobežojošiem nosacījumiem neatbilstošu stāvokli. Šādā gadījumā ir atļauts izveidot un izmantot elektroniskas vai mehāniskas ierīces, tostarp alternatīvas pārnesuma izvēles stāvokļus. Lai ASEP tests būtu reprezentatīvs un atkārtojams (apstiprināšanas iestādei), transportlīdzekļus testē, izmantojot ražotāja paredzēto pārnesumkārbas kalibrēšanu.

2.5. Mērķnosacījumi

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

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

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

Pārējos divus testa punktus aprēķina pēc šādas formulas:

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

Kur:

v_{BB_1} = transportlīdzekļa ātrums testa punktā P_1

v_{BB_4} = transportlīdzekļa ātrums testa punktā P_4

Pielaide ātrumam v_{BB_j} : ± 3 km/h

Visi testa punkti atbilst ierobežojošajiem nosacījumiem, kas norādīti 2.3. punktā.

2.6. Transportlīdzekļa tests

Transportlīdzekļa centra līnijas trajektorijai visa testa laikā, kopš sākas tuvošanās AA' līnijai līdz tam, kamēr transportlīdzekļa aizmugure šķērso BB' līniju, jāatrodas cik vien iespējams tuvu CC' līnijai.

Uz AA' līnijas akselerators ir pilnībā piespiests. Lai sasniegtu stabilāku paātrinājumu vai izvairītos no pārslēgšanas zemākā pārnesumā starp AA' un BB' līniju, pirms AA' līnijas var izmantot sākotnējo paātrinājumu. Akseleratoru tur piespiestajā stāvoklī, līdz transportlīdzekļa aizmugure sasniedz BB' līniju.

Katram atsevišķam testa braucienam nosaka un reģistrē šādus parametrus:

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

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

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

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

3. REZULTĀTU ANALĪZE

3.1. Katra pārnesumskaitļa enkura punkta noteikšana

Mērījumiem i un zemākā pārnesumā enkura punkts sastāv no maksimālā skaņas līmeņa L_{woti} , reģistrētā dzinēja apgriezīgu skaita n_{woti} un transportlīdzekļa ātruma v_{woti} uz BB' līnijas ar II pielikumā minētā paātrinājuma testa pārnesumskaitli.

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

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

$$V_{\text{anchor},i} = V_{\text{BB,woti,Annex II}}$$

Mērījumiem i+1 pārnesumā enkura punkts ir maksimālais skaņas līmenis $L_{\text{woti}+1}$, reģistrētais dzinēja apgriezienu skaits $n_{\text{woti}+1}$ un transportlīdzekļa ātrums $v_{\text{woti}+1}$ uz BB' līnijas pie paātrinājuma testa pārnesumskaitļa i+1, kas minēts II pielikumā.

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

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

$$V_{\text{anchor},i+1} = V_{\text{BB,woti}+1,\text{Annex II}}$$

3.2. Regresijas līnijas slīpums katram pārnesumam

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

3.2.1. Regresijas līnijas slīpuma aprēķināšana katram pārnesumam

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

$$\text{Slope}_k = \frac{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})(L_j - \bar{L})}{\sum_{j=1}^5 (n_j - \bar{n})^2} \quad (\text{dB}/1\ 000 \text{ min}^{-1})$$

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

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

3.2.2. Regresijas līnijas slīpums (Slope) katram pārnesumam

Turpmākiem aprēķiniem konkrētā pārnesuma Slope_k ir 3.2.1. punkta aprēķinā iegūtais rezultāts, kas noapaļots līdz pirmajai decimāldaļai, bet nav lielāks par 5 dB/1 000 min⁻¹.

3.3. Lineārā skaņas līmeņa paredzamā pieauguma aprēķināšana katram mērījumam

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

$$\text{Kur } n_{\text{BB},kj} \leq n_{\text{anchor},k}:$$

$$L_{\text{ASEP},kj} = L_{\text{anchor},k} + (\text{Slope}_k - Y) * (n_{\text{BB},kj} - n_{\text{anchor},k})/1\ 000$$

$$\text{Kur } n_{\text{BB},kj} > n_{\text{anchor},k}:$$

$$L_{\text{ASEP},kj} = L_{\text{anchor},k} + (\text{Slope}_k + Y) * (n_{\text{BB},kj} - n_{\text{anchor},k})/1\ 000$$

$$\text{Kur } Y = 1$$

3.4. Paraugi

Pēc apstiprinātās iestādes pieprasījuma veic divus papildu braucienus ar ierobežojošiem nosacījumiem saskaņā ar 2.3. punktu.

4. REZULTĀTU INTERPRETĀCIJA

Katru trokšņa mērījumu vērtē atsevišķi.

Katra norādītā mērījumu punkta skaņas līmenis nepārsniedz šīs robežvērtības:

$$L_{kj} \leq L_{ASEP_{kj}} + x$$

Kur:

$x = 3$ dB(A) transportlīdzeklim ar nebloķējamu automatizēto pārnēsūmkārību vai nebloķējamu CVT

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

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

5. REFERENCES SKAŅAS NOVĒRTĒJUMS

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

5.1. Pārnēsūmu K nosaka šādi:

$K = 3$ visām manuālajām pārnēsūmkārbām un automatizētajām pārnēsūmkārbām ar līdz pat 5 pārnēsūmiem;

$K = 4$ automatizētajai pārnēsūmkārbai ar 6 vai vairāk pārnēsūmiem

Ja nav pieejami atsevišķie pārnēsūmi, piemēram, nebloķējamajām automatizētajām pārnēsūmkārbām vai nebloķējamajām CVT, turpmākiem aprēķiniem pārnēsūmskaitli nosaka no paātrinājuma testa rezultāta, kas minēts II pielikumā, izmantojot reģistrēto dzinēja apgriezīnu skaitu un transportlīdzekļa ātrumu uz BB' līnijas.

5.2. Nominālā dzinēja apgriezīnu skaita n_{ref_K} noteikšana

Nominālo dzinēja apgriezīnu skaitu n_{ref_K} , aprēķina, izmantojot pārnēsūma K pārnēsūmskaitli pie atsauces ātruma $v_{ref} = 61$ km/h.

5.3. L_{ref} aprēķināšana

$$L_{ASEP_{Kj}} = L_{anchor_K} + (Slope_K + Y) * (n_{BB_{Kj}} - n_{anchor_K}) / 1000$$

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

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

Transportlīdzekļiem ar automatizēto pārnēsūmkārību un vairāk nekā četriem pārnēsūmiem braukšanai uz priekšu un dzinēju, kurš attīsta par 140 kW (ANO/EEK) lielāku maksimālo jaudu un kuram pieļaujamā maksimālās jaudas/maksimālās masas attiecība pārsniedz 75 kW/t, L_{ref} ir mazāks par vai vienāds ar 78 dB(A).

6. ASEP NOVĒRTĒJUMS, IZMANTOJOT L_{urban} PRINCIPU

6.1. Vispārīgi noteikumi

Šī novērtējuma procedūra ir alternatīva, ko transportlīdzekļu ražotāji izvēlējušies procedūrai, kas ir aprakstīta šā pielikuma 3. punktā un ir piemērojama visām transportlīdzekļu tehnoloģijām. Ražotājs ir atbildīgs par pareizā testēšanas veida noteikšanu. Ja nav norādīts citādi, visu testēšanu un aprēķināšanu veic, kā noteikts šīs regulas II pielikumā.

6.2. $L_{\text{urban ASEP}}$ aprēķināšana

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

a) vajadzības gadījumā aprēķina $a_{\text{wot test ASEP}}$ saskaņā ar II pielikuma 4.1.2.1.2.1. vai 4.1.2.1.2.2. punktu,

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

c) $k_{\text{p ASEP}}$ aprēķina šādi:

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

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

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

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

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

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

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

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

f) $L_{\text{urban ASEP}}$ aprēķina šādi:

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

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

g) atbilstība skaņas līmeņa robežvērtībām:

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

*Papildinājums***Paziņojuma par atbilstību skaņas emisijas papildu noteikumiem paraugs****(Maksimālais izmērs: A4 (210 × 297 mm))**

(Ražotāja nosaukums) apliecina, ka šā tipa transportlīdzekļi (tips attiecībā uz tā skaņas emisijām saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 540/2014) atbilst Regulas (ES) Nr. 540/2014 7. panta prasībām.

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

Datums:

Pilnvarotā pārstāvja vārds:

Pilnvarotā pārstāvja paraksts:

VIII PIELIKUMS

PASĀKUMI ATTIECĪBĀ UZ AKUSTISKO TRANSPORTLĪDZEKĻU BRĪDINĀŠANAS SISTĒMU (AVAS)

Šajā pielikumā ir norādīti pasākumi, kas attiecas uz akustisko transportlīdzekļu brīdināšanas sistēmu (AVAS) hibrīda elektrotransportlīdzekļiem un elektrotransportlīdzekļiem.

AVAS

1. Sistēmas darbības efektivitāte

Ja transportlīdzeklim uzstādīts AVAS, tas atbilst turpmāk noteiktajām prasībām.

2. Darbības nosacījumi

a) Skaņas ģenerēšanas metode

AVAS automātiski ģenerē skaņu minimālā rādiusā pie transportlīdzekļa ātruma no braukšanas sākšanas līdz 20 km/h un braucot atpakaļgaitā. Ja transportlīdzeklis aprīkots ar iekšdedzes dzinēju, kas darbojas iepriekšminētā ātruma robežās, AVAS neģenerē skaņu.

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

b) Slēdzis

AVAS aprīko ar slēdzi, kas ir viegli pieejams transportlīdzekļa vadītājam, lai to varētu iedarbināt un izslēgt. No jauna iedarbinot transportlīdzekli, AVAS kā noklusējumu izmanto ieslēgto pozīciju.

c) Mazināšana

AVAS skaņas līmeni var mazināt transportlīdzekļu darbības periodos.

3. Skaņas veids un skaļums

a) AVAS ģenerētā skaņa ir nepārtraukta skaņa, kas sniedz informāciju gājējiem un citiem satiksmes dalībniekiem par darbībā esošu transportlīdzekli. Skaņai vajadzētu būt viegli asociējamai ar transportlīdzekļa darbību un līdzīgai skaņai, ko rada tādas pašas kategorijas transportlīdzeklis ar iekšdedzes dzinēju.

b) AVAS ģenerētajā skaņā ir viegli asociējama ar transportlīdzekļa darbību, piemēram, izmantojot skaņas līmeņa vai veida automātisku variāciju atkarībā no transportlīdzekļa ātruma.

c) AVAS ģenerētais skaņas līmenis nepārsniedz tādu M_1 kategorijas transportlīdzekļu aptuveno skaņas līmeni, kas aprīkoti ar iekšdedzes dzinēju un darbojas pēc vienādiem nosacījumiem.

—

IX PIELIKUMS

ES TIPA APSTIPRINĀJUMS ATTIECĪBĀ UZ TROKŠŅA SLĀPĒŠANAS SISTĒMU KĀ ATSEVIŠĶU TEHNISKU VIENĪBU SKAŅAS LĪMENI (TROKŠŅA SLĀPĒŠANAS REZERVES SISTĒMAS)

1. ES TIPA APSTIPRINĀJUMA PIETEIKUMS
 - 1.1. Ievērojot Direktīvas 2007/46/EK 7. panta 1. un 2. punktu, pieteikumu ES tipa apstiprinājumam attiecībā uz trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu vai tās sastāvdaļām kā atsevišķu tehnisku vienību, kas paredzēta M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, iesniedz transportlīdzekļa ražotājs vai attiecīgās atsevišķās tehniskās vienības ražotājs.
 - 1.2. Informācijas dokumenta paraugs ir iekļauts 1. papildinājumā.
 - 1.3. Pēc attiecīgā tehniskā dienesta pieprasījuma, pretendents iesniedz:
 - 1.3.1. divi tādu sistēmu paraugi, kas pieteikti ES tipa apstiprinājumam,
 - 1.3.2. trokšņa slāpēšanas sistēmas tips, ar ko transportlīdzeklis sākotnēji bija aprīkots, kad piešķīra ES tipa apstiprinājumu,
 - 1.3.3. tā transportlīdzekļa tipa paraugs, kam jāuzstāda sistēma un kas atbilst VI pielikuma 2.1. punkta prasībām,
 - 1.3.4. atsevišķs dzinējs, kas atbilst aprakstītā transportlīdzekļa tipam.
2. MARĶĒJUMI
 - 2.4.1. Trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmai vai tās sastāvdaļām, izņemot stiprinājumus un caurules, ir:
 - 2.4.1.1. trokšņu slāpēšanas rezerves sistēmas un tās sastāvdaļu ražotāja preču zīme vai tirdzniecības nosaukums,
 - 2.4.1.2. ražotāja preču apraksts.
 - 2.4.2. Šie marķējumi ir skaidri salasāmi un neizdzēšami pat pēc sistēmas uzstādīšanas transportlīdzeklī.
3. ES TIPA APSTIPRINĀJUMA PIEŠĶIRŠANA
 - 3.1. Ja attiecīgās prasības ir izpildītas, piešķir ES tipa apstiprinājumu saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 9. panta 3. punktu un vajadzības gadījumā 10. panta 4. punktu.
 - 3.2. ES tipa apstiprinājuma sertifikāta paraugs ir iekļauts 2. papildinājumā.
 - 3.3. Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK VII pielikumu tipa apstiprinājuma numuru piešķir katram trokšņu slāpēšanas rezerves sistēmas vai tās sastāvdaļu tipam, kas apstiprināts kā atsevišķa tehniska vienība; tipa apstiprinājuma numura 3. iedaļa norāda šīs regulas numuru. Turklāt, ja trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu ir paredzēts uzstādīt transportlīdzekļu tipiem, kas atbilst vienīgi III pielikuma 1. posma robežvērtībām, tipa apstiprinājuma numura 3. iedaļai jāpievieno burts "A". Ja trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu ir paredzēts uzstādīt transportlīdzekļu tipiem, kas atbilst vienīgi III pielikuma 2. posma robežvērtībām, tipa apstiprinājuma numura 3. iedaļai jāpievieno burts "B". Ja slāpēšanas rezerves sistēmu paredzēts uzstādīt transportlīdzekļu tipiem, kuri atbilst III pielikuma 3. posma robežvērtībām, tipa apstiprinājuma numura 3. iedaļai jāpievieno burts "C". Tā pati dalībvalsts nepiešķir to pašu numuru citam trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas vai tās sastāvdaļu tipam.
4. ES TIPA APSTIPRINĀJUMA ZĪME
 - 4.1. Katrai trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmai vai tās sastāvdaļām, izņemot stiprinājumus un caurules, kas atbilst saskaņā ar šo regulu apstiprinātam tipam, ir ES tipa apstiprinājuma zīme.

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

Vācijai "1",
Francijai "2",
Itālijai "3",
Nīderlandei "4",
Zviedrijai "5",
Beļģijai "6",
Ungārijai "7",
Čehijas Republikai "8",
Spānijai "9",
Apvienotajai Karalistei "11",
Austrijai "12",
Luksemburgai "13",
Somijai "17",
Dānijai "18",
Rumānijai "19",
Polijai "20",
Portugālei "21",
Grieķijai "23",
Īrijai "24",
Horvātijai "25",
Slovēnijai "26",
Slovākijai "27",
Igaunijai "29",
Latvijai "32",
Bulgārijai "34",
Lietuvai "36",
Kiprai "49",
Malta "50".

Netālu no taisnstūrveida zīmes ir arī "pamata apstiprinājuma numurs", kas ir tipa apstiprinājuma numurs 4. punktā un minēts Direktīvas 2007/46/EK VII pielikumā, pirms kura atrodas divi skaitļi, kas norāda kārtas numuru, kāds piešķirts jaunākajam būtiskajam šīs regulas tehniskajam grozījumam dienā, kad piešķīra tipa apstiprinājumu. Šai regulai tās sākotnējā redakcijā kārtas numurs ir 00. Turklāt pirms minētā kārtas numura atrodas burts "A", ja trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu ir paredzēts uzstādīt transportlīdzekļu tipiem, kas atbilst vienīgi III pielikuma 1. posma robežvērtībām, vai burts "B", ja trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu ir paredzēts uzstādīt transportlīdzekļu tipiem, kas atbilst vienīgi III pielikuma 2. posma robežvērtībām, vai burts "C", ja trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu ir paredzēts uzstādīt transportlīdzekļu tipiem, kas atbilst vienīgi III pielikuma 3. posma robežvērtībām.

- 4.3. Zīme ir skaidri salasāma un neizdzēšama pat pēc trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas vai tās sastāvdaļu uzstādīšanas transportlīdzeklī.

- 4.4. ES tipa apstiprinājuma zīmes paraugs ir sniegts 3. papildinājumā.
5. SPECIFIKĀCIJAS
- 5.1. Vispārīgās specifikācijas
- 5.1.1. Trokšņa slāpēšanas rezerves sistēma vai tās sastāvdaļas ir projektētas, izgatavotas un tās var uzstādīt tā, lai transportlīdzeklis parastos ekspluatācijas apstākļos un neatkarīgi no vibrācijām, kas uz to var iedarboties, atbilstu šai regulai.
- 5.1.2. Trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas ir projektētas, izgatavotas un tās var uzstādīt tā, lai, ņemot vērā transportlīdzekļa ekspluatācijas apstākļus, būtu nodrošināta pienācīga izturība pret koroziju, kas uz to/tām iedarbojas.
- 5.1.3. Papildu norādījumi attiecībā uz iespējam veikt izmaiņas un ar roku regulējamām daudzrežīmu izplūdes vai trokšņa slāpēšanas sistēmām
- 5.1.3.1. Visas izplūdes vai trokšņa slāpēšanas sistēmas izgatavo tā, lai nebūtu iespējams viegli noņemt atstarotājus, izejas konusus un citas sastāvdaļas, kuru primārā funkcija ir daļa no trokšņa slāpēšanas/izplešanās kameras. Ja šādas sastāvdaļas izmantošana ir nenovēršama, piestiprināšanas metode novērš tās vienkāršu noņemšanu (piemēram, ar parastas vītnes stiprinājumiem), un noņemšana rada visas sistēmas pastāvīgus/neizlabojamus bojājumus.
- 5.1.3.2. Izplūdes vai trokšņa slāpēšanas sistēmas ar vairākiem ar roku regulējamiem darbības režīmiem atbilst visām prasībām visos darbības režīmos. Protokolā norādītais skaņas līmenis ir iegūts režīmā ar augstāko skaņas līmeni.
- 5.2. Skaņas līmeņu specifikācijas
- 5.2.1. Mērīšanas nosacījumi
- 5.2.1.1. Trokšņa slāpēšanas sistēmas un trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas trokšņa tests ir jāveic ar vienlīdzīgām parastām riepām (kā definēts 2. punktā ANO/EEK Noteikumos Nr. 117). Pēc ražotāja pieprasījuma testus neveic ar vilces riepām, speciālo funkciju riepām vai sniega riepām, kā noteikts ANO/EEK Noteikumu Nr. 117 2. punktā. Šāda veida riepās var paaugstināt transportlīdzekļa skaņas līmeni vai maskējoši iedarboties uz trokšņa samazināšanas veiktspējas salīdzinājumu. Riepas var būt lietotas, bet tām ir jāatbilst tiesiskajām prasībām izmantošanai faktiskos braukšanas apstākļos.
- 5.2.2. Trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas vai to sastāvdaļu trokšņa slāpēšanas veiktspēju pārbauda, izmantojot metodes, kas aprakstītas II pielikuma 1. punktā. Jo īpaši, piemērojot šo punktu, ņem vērā šīs regulas grozījumu līmeni, kas bija spēkā jauna transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas brīdī.
- a) Mērījumi transportlīdzeklim kustībā
- Kad 1.3.3. punktā minētajam transportlīdzeklim reģistrētie skaņas līmeņi atbilst vienam no šādiem nosacījumiem: trokšņa slāpēšanas rezerves sistēma vai tās sastāvdaļas ir uzstādītas:
- mērījumos iegūtā vērtība (noapaļota līdz tuvākajam veselam skaitlim) par vairāk kā 1 dB(A) nepārsniedz tipa apstiprinājuma vērtību, kas attiecīgajam transportlīdzekļa tipam noteikta saskaņā ar šo regulu;
 - mērījumos iegūtā vērtība (pirms noapaļošanas līdz tuvākajam veselam skaitlim) par vairāk kā 1 dB(A) nepārsniedz trokšņa vērtību, kas reģistrēta (pirms noapaļošanas līdz tuvākajam veselam skaitlim) 1.3.3. punktā aprakstītajam transportlīdzeklim, kas aprīkots ar tā paša tipa izplūdes trokšņa slāpēšanas sistēmu kā tipa apstiprinājuma iesniegšanas brīdī saskaņā ar šo regulu.

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

b) Mērījumi stāvošam transportlīdzeklim

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

- i) mērījumos iegūtā vērtība (noapaļota līdz tuvākajam veselam skaitlim) par vairāk kā 2 dB(A) nepārsniedz tipa apstiprinājuma vērtību, kas attiecīgajam transportlīdzekļa tipam noteikta saskaņā ar šo regulu;
- ii) mērījumos iegūtā vērtība (pirms noapaļošanas līdz tuvākajam veselam skaitlim) par vairāk kā 2 dB(A) nepārsniedz trokšņa vērtību, kas reģistrēta (pirms noapaļošanas līdz tuvākajam veselam skaitlim) 1.3.3. punktā aprakstītajam transportlīdzeklim, kas aprīkots ar tā paša tipa izplūdes trokšņa slāpēšanas sistēmu kā tipa apstiprinājuma iesniegšanas brīdī saskaņā ar šo regulu.

5.2.3. Turpmāk atbilstoši II pielikuma prasībām jebkurai trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmai vai tās sastāvdaļām ir jāatbilst piemērojamām specifikācijām, kas noteiktas VIII pielikumā. Trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmai, kas paredzēta transportlīdzekļu tipiem, kas apstiprināti saskaņā ar Direktīvu 70/157/EEK, VII pielikuma un šā pielikuma 5.2.3.1. līdz 5.2.3.3. punkta specifikācijas neattiecinā.

5.2.3.1. Ja trokšņa slāpēšanas rezerves sistēma vai tās sastāvdaļas ir ģeometriski mainīgas sistēmas vai sastāvdaļas, tipa apstiprinājuma pieteikumā ražotājs izdod paziņojumu saskaņā ar VII pielikuma papildinājumu), ka apstiprināmais trokšņa slāpēšanas sistēmas tips atbilst šā pielikuma 5.2.3. punkta prasībām. Apstiprinātāja iestāde var pieprasīt veikt jebkuru atbilstošu testu, lai pārbaudītu trokšņa slāpēšanas sistēmas atbilstību papildu skaņas emisijas noteikumiem.

5.2.3.2. Ja trokšņa slāpēšanas rezerves sistēma vai tās sastāvdaļas nav mainīgas ģeometrijas sistēma, tipa apstiprinājuma pieteikumā pietiek norādīt, ka ražotājs sniedz paziņojumu saskaņā ar VII pielikuma papildinājumu, ka apstiprināmais trokšņa slāpēšanas sistēmas tips atbilst šā pielikuma 5.2.3. punkta prasībām.

5.2.3.3. Paziņojums par atbilstību ir formulēts šādi: "(Ražotāja nosaukums) apliecina, ka šī tipa trokšņa slāpēšanas sistēma atbilst Regulas (ES) Nr. 540/2014 IX pielikuma 5.2.3. punkta prasībām. (Ražotāja nosaukums) izsaka šo apliecinājumu godprātīgi pēc transportlīdzekļa skaņas emisijas rādītāju pienācīga tehniskā novērtējuma attiecīgajā ekspluatācijas un vides nosacījumu diapazonā.

5.3. Automašīna tehnisko rādītāju mērīšana

5.3.1. Trokšņa slāpēšanas rezerves sistēma vai tās sastāvdaļas nodrošina, lai transportlīdzekļa tehniskie rādītāji būtu pielīdzināmi rādītājiem, ko panāk ar oriģinālo trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļām.

5.3.2. Trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu vai pēc ražotāja izvēles šīs sistēmas sastāvdaļas salīdzina ar oriģinālā aprīkojuma trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļām, kas arī ir jaunas, pēc kārtas uzstādītas 1.3.3. punktā minētajam transportlīdzeklim.

5.3.3. Par testa metodi izvēlas pretspiediena mērījumu, ievērojot 5.3.4. punkta nosacījumus.

Mērījuma rezultāts, kas iegūts ar trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu, nepārsniedz mērījuma rezultātu ar oriģinālo trokšņa slāpēšanas sistēmu vairāk par 25 %, ievērojot turpmāk izklāstītos nosacījumus.

5.3.4. Testa metode

5.3.4.1. Dzinēja testa metode

Mērījumu izdara 1.3.4. punktā minētajam dzinējam, kas pievienots dinamometram. Ar pilnīgi atvērtu droselēvārstu stendu noregulē tā, lai iegūtu dzinēja apgriezīgu skaitu (S), kas atbilst nominālajai maksimālajai dzinēja jaudai.

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

5.3.4.2. Transportlīdzekļa testa metode

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

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

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

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

5.4.1. Vispārīgi noteikumi

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

- a) ja izplūdes gāzes nesaskaras ar šķiedrainiem materiāliem;
- b) ja trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas ir no tās pašas konstrukciju saimes kā sistēmas vai tās sastāvdaļas, par kurām tipa apstiprinājuma procesā saskaņā ar šīs regulas prasībām ir pierādīts, ka tās nenodils.

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

Pirmās daļas b) apakšpunkta nolūkā uzskata, ka trokšņa slāpēšanas sistēmu grupa vai trokšņa slāpēšanas sistēmas sastāvdaļu grupa ir no tās pašas konstrukciju saimes, ja tām ir vienādas šādas īpašības:

- a) sauso gāzu klātbūtne izplūdes gāzu plūsmā, kas filtrēta, izmantojot absorbējošu šķiedru materiālu, nonākot kontaktā ar šo materiālu;
- b) šķiedru veids;
- c) attiecīgā gadījumā saistmateriāla specifikācijas;
- d) šķiedras vidējie izmēri;
- e) minimālais beramo materiālu iepakojuma blīvums kg/m^3 ;
- f) maksimālā kontaktvirsmas starp gāzes plūsmu un absorbējošo materiālu;

5.4.1.1. Nepārtraukta ekspluatācija uz ceļa 10 000 km

5.4.1.1.1. 50 ± 20 % no šīs ekspluatācijas ir braukšana pilsētā, un pārējā ekspluatācijas daļa ir lielu attālumu nobraukšana ar lielu ātrumu; nepārtrauktu ekspluatāciju uz ceļa var aizstāt ar atbilstīgu testa treka programmu.

Abu ātrumu režīmus maina vismaz divas reizes.

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

5.4.1.2. Kondicionēšana testa stendā

5.4.1.2.1. Izmantojot standarta detaļas un ievērojot transportlīdzekļa ražotāja norādījumus, trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas ir uzstādītas transportlīdzeklim, kas minēts 1.3.3. punktā, vai dzinējam, kas minēts 1.3.4. punktā. Pirmajā gadījumā transportlīdzekli novieto uz dinamometra veltniem. Otrajā gadījumā dzinēju savieno ar dinamometru.

- 5.4.1.2.2. Testu veic sešos sešu stundu periodos ar vismaz 12 stundu pārtraukumu starp katru periodu, lai imitētu iespējamās atdzišanas un kondensācijas efektus.
- 5.4.1.2.3. Katrā sešu stundu periodā dzinēju darbina, pēc kārtas ievērojot šādus nosacījumus:
- piecu minūšu posms brīvgaitas ātrumā;
 - vienas stundas posms ar 1/4 slodzes ar 3/4 nominālā maksimālā apgriezību skaita (S);
 - vienas stundas posms ar 1/2 slodzes ar 3/4 nominālā maksimālā apgriezību skaita (S);
 - desmit minūšu posms ar pilnu slodzi ar 3/4 nominālā maksimālā apgriezību skaita (S);
 - piecpadsmit minūšu posms ar 1/2 slodzes ar nominālo maksimālo apgriezību skaitu (S);
 - trīsdesmit minūšu posms ar 1/4 slodzes ar nominālo maksimālo apgriezību skaitu (S).
- Katrs periods ietver divas iepriekš minēto posmu virknes no a) līdz f).
- 5.4.1.2.4. Testēšanas laikā trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas nedzesē ar pastiprinātu velkmi, kas ap transportlīdzekli imitē normālu gaisa plūsmu.
- Tomēr pēc ražotāja pieprasījuma trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļas var dzesēt, lai nepārsniegtu fiksēto temperatūru pie tā ieplūdes caurules, kad transportlīdzeklis brauc ar maksimālo ātrumu.
- 5.4.1.3. Kondicionēšana ar pulsāciju
- 5.4.1.3.1. Transportlīdzeklis, kas minēts 1.3.3. punktā, vai dzinējs, kas minēts 1.3.4. punktā, ir aprīkots ar trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļām. Pirmajā gadījumā transportlīdzekli novieto uz dinamometra veltniem, un otrajā gadījumā dzinēju pievieno dinamometram.
- 5.4.1.3.2. Testa iekārtu, kam sīki izstrādāta shēma redzama IV pielikuma papildinājuma 1. attēlā, pievieno pie trokšņa slāpēšanas sistēmas izvada. Ir derīga jebkura cita iekārta, kas nodrošina līdzvērtīgus rezultātus.
- 5.4.1.3.3. Testa iekārtu noregulē tā, lai ātrdarbības vārsts izplūdes gāzu plūsmu pārmaiņus apturētu un atjaunotu, veicot 2 500 ciklus.
- 5.4.1.3.4. Vārsts atveras, kad izplūdes gāzu pretspiediens, ko mēra vismaz 100 mm pirms ieplūdes atloka, sasniedz vērtību starp 35 un 40 kPa. Tas aizveras, kad šis spiediens neatšķiras par vairāk nekā 10 % no spiediena stabilizētās vērtības ar atvērtu vārstu.
- 5.4.1.3.5. Laika aiztures slēdži noregulē uz gāzu izplūdes laiku saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti 5.4.1.3.4. punktā.
- 5.4.1.3.6. Dzinēja apgriezību skaits ir 75 % no apgriezību skaita (S), ar kādu dzinējs attīsta maksimālo jaudu.
- 5.4.1.3.7. Dinamometra uzrādītā jauda ir 50 % no jaudas ar pilnībā atvērtu droselēvārstu, kuru mēra tad, kad sasniegti 75 % no dzinēja apgriezību skaita (S).
- 5.4.1.3.8. Testa laikā jebkuru noplūdes atvērums aiztaisa.
- 5.4.1.3.9. Visu testu veic 48 stundu laikā. Ja vajadzīgs, ik pēc stundas var būt viens dzesēšanas periods.
- 5.4.1.3.10. Pēc kondicionēšanas skaņas līmeni pārbauda saskaņā 5.2. punktu.

6. ES TIPA APSTIPRINĀJUMA PAPLAŠINĀJUMS

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

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

7. TROKŠŅA SLĀPĒŠANAS SISTĒMAS TIPA PĀRVEIDOŠANA

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

8. RAŽOJUMU ATBILSTĪBA (RA)

8.1. Lai nodrošinātu ražojumu atbilstību, veic pasākumus saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 12. pantā noteiktajām prasībām.

8.2. Īpaši noteikumi

8.2.1. Testi, kas minēti Direktīvas 2007/46/EK X pielikuma 2.3.5. punktā, ir šīs regulas XI pielikumā noteiktie testi.

8.2.2. To pārbaudīšanas biežums, kas minētas Direktīvas 2007/46/EK X pielikuma 3. punktā, parasti ir reizi divos gados.

9. INFORMĀCIJA LIETOTĀJIEM UN TEHNISKĀS PĀRBAUDES

9.1. Trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas ražotājs vai viņa pārstāvis katrai trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmai pievieno dokumentu papīra formātā. Minētajā dokumentā ir norādīta vismaz šāda informācija:

a) trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas ES tipa apstiprinājuma numurs (5. iedaļu, kurā norāda ES tipa apstiprinājuma attiecināšanas numuru, var izlaist);

b) ES tipa apstiprinājuma zīme;

c) marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums);

d) tips un komercpraksis un/vai daļas numurs;

e) ražotāja uzņēmuma nosaukums un adrese;

f) ražotāja pārstāvja (ja tāds ir) nosaukums un adrese;

g) to transportlīdzekļu dati, kuriem trokšņa slāpēšanas rezerves sistēma ir paredzēta:

i) marka;

ii) tips;

iii) tipa apstiprinājuma numurs;

iv) dzinēja kods;

v) maksimālā dzinēja jauda;

vi) transmisijas veids;

vii) jebkādi ierobežojumi attiecībā uz transportlīdzekļiem, kur sistēmu var uzstādīt;

viii) braucoša transportlīdzekļa skaņas līmenis db(A) un stāvoša transportlīdzekļa trokšņa līmenis db(A) min⁻¹ (ja ir novirze no transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma vērtībām);

h) uzstādīšanas instrukcijas.

9.2. Ja 9.1. punktā minētais dokuments papīra formātā ietver vairāk nekā vienu papīra lapu, uz visām lapām ir norādīta vismaz atsauce uz ES tipa apstiprinājuma numuru.

9.3. Informāciju attiecībā uz 9.1. punkta g) un h) apakšpunktu var sniegt ražotāja tīmekļa vietnē, ja tīmekļa vietnes adrese ir norādīta uz dokumenta papīra formātā.

1. papildinājums

Informācijas dokuments Nr. ... par mehānisko transportlīdzekļu trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmu kā atsevišķas tehniskas vienības ES tipa apstiprinājumu (Regula (ES) Nr. 540/2014)

Turpmāk norādīto informāciju attiecīgā gadījumā iesniedz trīs eksemplāros kopā ar satura rādītāju. Visus rasējumus iesniedz attiecīgā mērogā un pietiekami detalizēti uz A4 izmēra papīra vai A4 formāta mapē. Ja ir fotoattēli, tie ir pietiekami detalizēti.

Ja sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskajām vienībām ir elektroniskā vadība, sniedz informāciju par to darbību.

0. Vispārīgi noteikumi
- 0.1. Marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums).
- 0.2. Tips un vispārīgs(-i) komercapraksts(-i):
- 0.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja uz atsevišķās tehniskās vienības ir marķējums ^(b):
- 0.3.1. Minētā marķējuma atrašanās vieta:
- 0.5. Ražotāja uzņēmuma nosaukums un adrese:
- 0.7. Sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām – ES tipa apstiprinājuma zīmes stiprinājuma vieta un paņēmieni:
- 0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-es):
- 0.9. Ražotāja pārstāvja (ja tāds ir) nosaukums un adrese:
1. Tā transportlīdzekļa apraksts, kam ierīce paredzēta (ja ar ierīci paredzēts aprīkot vairāk nekā vienu transportlīdzekļa tipu, šajā punktā prasīto informāciju sniedz attiecībā uz katru attiecīgo tipu)
 - 1.1. Marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums):
 - 1.2. Tips un vispārīgs(-i) komercapraksts(-i):
 - 1.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja marķējums ir uz transportlīdzekļa:
 - 1.4. Transportlīdzekļa kategorija:
 - 1.5. Tipa apstiprinājuma numurs visam transportlīdzeklim:
 - 1.6. Jaudas avots:
 - 1.6.1. Dzinēja ražotājs:
 - 1.6.2. Ražotāja dzinēja kods:
 - 1.6.3. Maksimālā lietderīgā jauda (g): ... kW ar ... min⁻¹ vai maksimālā nepārtrauktā nominālā jauda (elektromotors): ... kW
 - 1.6.4. Uzpūtes iekārta(-as): Oriģinālā daļa vai marka un marķējums ⁽¹⁾:
 - 1.6.5. Gaisa filtrs: Oriģinālā daļa vai marka un marķējums ⁽¹⁾:
 - 1.6.6. Ieplūdes trokšņa slāpētājs(-i): Oriģinālā daļa vai marka un marķējums ⁽¹⁾:

^(b) Ja tipa identifikācijas līdzekļi satur rakstu zīmes, kas nav atsevišķas tehniskas vienības tipu aprakstos, kuri iekļauti šajā informācijas dokumentā, tad šādas rakstu zīmes dokumentā attēlo ar simbolu “?” (piemērs: ABC??123??).

⁽¹⁾ Svītrot, ja neattiecas.

- 1.6.7. Izplūdes trokšņa slāpētājs(-i): Oriģinālā daļa vai marka un marķējums (!):
- 1.6.8. Katalizators: Oriģinālā daļa vai marka un marķējums (!):
- 1.6.9. Daļiņu filtrs(-i): Oriģinālā daļa vai marka un marķējums (!):
- 1.7. Transmisija
- 1.7.1. Tips (mehāniskā, hidrauliskā, elektriskā u. c.):
- 1.8. Ierīces bez dzinēja, kas paredzētas trokšņa samazināšanai: Oriģinālā daļa vai apraksts (!):
- 1.9. Skaņas līmeņa vērtības:
braucošs transportlīdzeklis: ... dB(A), apgriezīnu skaits stabilizēts pirms paātrinājuma ar ... km/h;
stāvošs transportlīdzeklis dB(A), ar ... min⁻¹
- 1.10. Pretspiediena vērtība: ... Pa
- 1.11. Jebkuri prasību ierobežojumi, kas attiecas uz izmantošanu un uzstādīšanu:
2. Piezīmes:
3. Ierīces apraksts
- 3.1. Trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmas apraksts, kurā norādīts katras sistēmas sastāvdaļas relatīvais stāvoklis, kopā ar uzstādīšanas pamācību:
- 3.2. Sīki izstrādāts katras sastāvdaļas rasējums, lai tās varētu viegli atrast un atpazīt, un norāde uz izmantotajiem materiāliem. Šajos rasējumos norāda vieta ES tipa apstiprinājuma zīmi, kuras piestiprināšana ir obligāta
- Datums:
- Paraksts:
- Ieņemamais amats uzņēmumā:

(!) Svītrot, ja neattiecas.

2. papildinājums

PARAUGS

ES tipa apstiprinājuma sertifikāts

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

Zīmogs apstiprinātājas iestādes zīmogs

Paziņojums par

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

trokšņa slāpēšanas sistēmu atsevišķas tehniskas vienības tipam saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 540/2014

Tipa apstiprinājuma numurs:

Paplašinājuma pamatojums:

I. IEDAĻA

- 0.1. Marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums):
- 0.2. Tips un vispārīgs(-i) komercapraksts(-i):
- 0.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja uz atsevišķās tehniskās vienības ir marķējums ⁽²⁾:
- 0.3.1. Minētā marķējuma atrašanās vieta:
- 0.4. Transportlīdzekļa kategorija ⁽³⁾:
- 0.5. Ražotāja uzņēmuma nosaukums un adrese:
- 0.7. Sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām – ES tipa apstiprinājuma zīmes stiprinājuma vieta un veids:
- 0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-es):
- 0.9. Ražotāja pārstāvja (ja tāds ir) nosaukums un adrese:

II IEDAĻA

1. Papildu informācija (vajadzības gadījumā): Skatīt papildpielikumu.
2. Par testu veikšanu atbildīgais tehniskais dienests:
3. Testa protokola datums:
4. Testa protokola numurs:

⁽¹⁾ Svītrot, ja nepiemēro.⁽²⁾ Ja tipa identifikācijas līdzekļi satur rakstu zīmes, kas neattiecas uz atsevišķas tehniskas vienības tipu aprakstiem, kuri iekļauti šajā tipa apstiprinājuma sertifikātā, tad šādas rakstu zīmes dokumentā attēlo ar simbolu:“?” (piemēram, ABC??123??).⁽³⁾ Kā noteikts Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļā.

5. Piezīmes (ja ir): Skatīt papildpielikumu.

6. Vieta:

7. Datums:

8. Paraksts:

9. Apstiprinātājai iestādei iesniegtās informācijas paketes, ko var saņemt pēc pieprasījuma, satura rādītājs ir pievienots

Pielikumi: Informācijas pakete
 Testa protokols

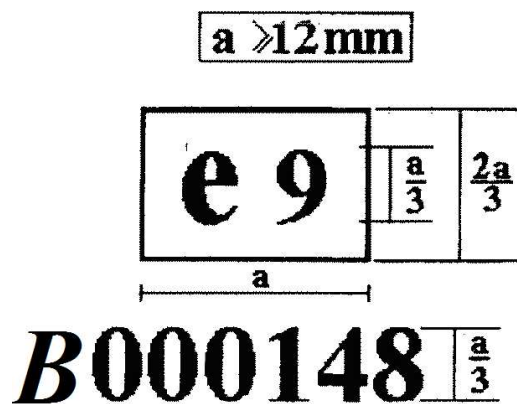
Papildpielikums

ES tipa apstiprinājuma sertifikāts Nr. ...

1. Papildu informācija
 - 1.1. Tā transportlīdzekļa apraksts, kam ierīce paredzēta (ja ar ierīci paredzēts aprīkot vairāk nekā vienu transportlīdzekļa tipu, šajā punktā prasīto informāciju sniedz attiecībā uz katru attiecīgo tipu)
 - 1.1.1. Marka (ražotāja tirdzniecības nosaukums):
 - 1.1.2. Tips un vispārīgs(-i) komercapraksts(-i):
 - 1.1.3. Tipa identifikācijas līdzekļi, ja marķējums ir uz transportlīdzekļa:
 - 1.1.4. Transportlīdzekļa kategorija:
 - 1.1.5. ES tipa apstiprinājuma numurs visam transportlīdzeklim:
 - 1.2. Jaudas avots:
 - 1.2.1. Dzinēja ražotājs:
 - 1.2.2. Ražotāja dzinēja kods:
 - 1.2.3. Maksimālā lietderīgā jauda (g): ... kW, ja ... min⁻¹, vai maksimālā nepārtrauktā nominālā jauda (elektromotors) ... kW
2. Testa rezultāti
 - 2.1. Braucoša transportlīdzekļa skaņas līmenis: ... dB(A)
 - 2.2. Stāvoša transportlīdzekļa skaņas līmenis: ... dB(A), ja ... min⁻¹
 - 2.3. Pretspiediena vērtība: ... Pa
3. Piezīmes:

3. papildinājums

ES tipa apstiprinājuma zīmes paraugs

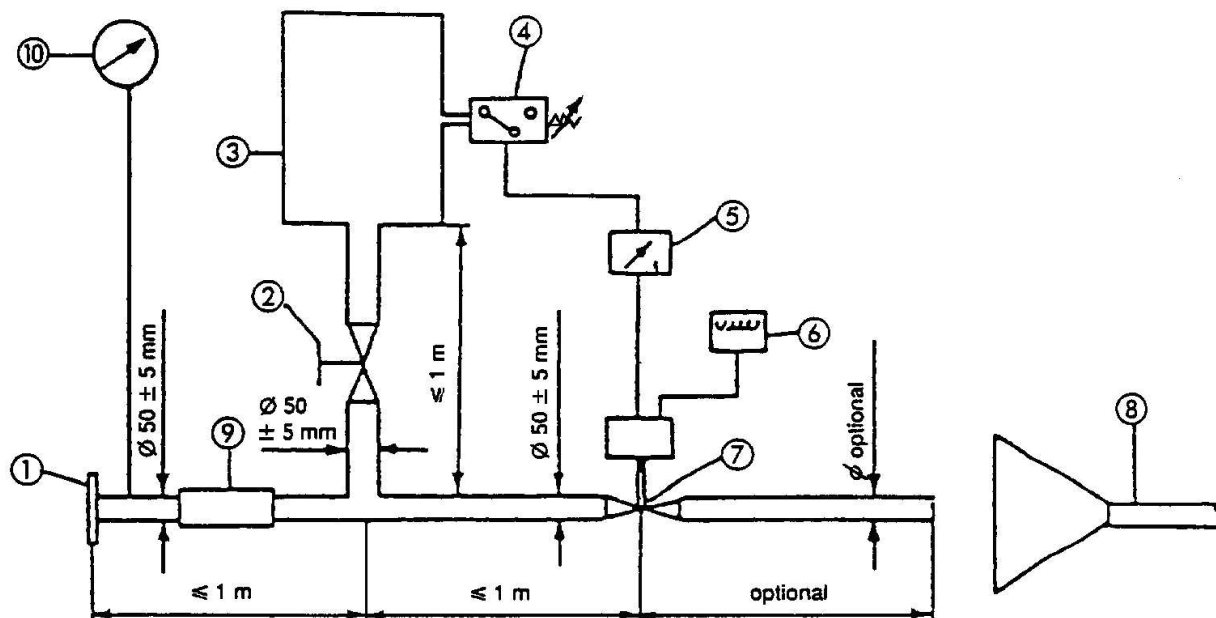


Trokšņa slāpēšanas sistēma vai tās sastāvdaļas ar minēto ES tipa apstiprinājuma zīmi ir ierīce, kas apstiprināta Spānijā (e 9), ievērojot Regulu (ES) Nr. 540/2014, ar pamata apstiprinājuma numuru 0148, un kas atbilst 2. posma robežvērtībām, kas norādītas minētās regulas III pielikumā.

Izmantotie skaitļi ir tikai paraugs.

4. papildinājums

Testa iekārta



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

5. papildinājums

Mērīšanas punkti – pretspiediens

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

1. 1. attēls

Viena caurule

2. 2. attēls

Daļēji dubulta caurule 1

¹ Ja nav iespējams, skatīt 3. attēlu.

3. 3. attēls

Dubulta caurule

² Divi mērījuma punkti, viens nolasījums.

X PIELIKUMS

**TROKŠŅA SLĀPĒŠANAS REZERVES SISTĒMAS KĀ ATSEVIŠĶAS TEHNISKAS VIENĪBAS RAŽOJUMA
ATBILSTĪBAS PĀRBAUDES**

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Šīs prasības ir saskaņā ar ražojuma atbilstības (RA) pārbaudei paredzētiem testiem, ko veic saskaņā ar IX pielikuma 8. punktu.

2. TESTĒŠANA UN PROCEDŪRAS

Testa metodes, mērinstrumenti un rezultātu interpretācija ir tādi, kā aprakstīti IX pielikuma 5. punktā. Pārbaudāmai trokšņa slāpēšanas rezerves sistēmai vai sastāvdaļām veic IX pielikuma 5.2., 5.3. un 5.4. punktā aprakstīto testu.

3. PARAUGU ŅEMŠANA UN REZULTĀTU NOVĒRTĒJUMS

- 3.1. Izvēlas vienu trokšņa slāpēšanas sistēmu vai tās sastāvdaļu un veic 2. punktā minētos testus. Ja testu rezultāti atbilst RA prasībām, kas minētas IX pielikuma 8.1. punktā, trokšņa slāpēšanas sistēmas vai tās sastāvdaļas tipu uzskata par atbilstīgu RA.
 - 3.2. Ja viens no testu rezultātiem neatbilst RA prasībām, kas minētas IX pielikuma 8.1. punktā, pārbauda vēl divu tāda paša tipa trokšņa slāpēšanas sistēmu vai to sastāvdaļu atbilstību saskaņā ar šā pielikuma 2. punktu.
 - 3.3. Ja otrās un trešās trokšņa slāpēšanas sistēmas vai tās sastāvdaļu testu rezultāti atbilst RA prasībām, kas minētas IX pielikuma 8.1. punktā, trokšņa slāpēšanas sistēmas vai tās sastāvdaļas tipu uzskata par atbilstošu ražojuma atbilstības prasībām.
 - 3.4. Ja viens no otrā vai trešā trokšņa slāpēšanas sistēmas vai tās sastāvdaļas testa rezultātiem neatbilst RA prasībām, kas minētas IX pielikuma 8.1. punktā, trokšņa slāpēšanas sistēmas vai to sastāvdaļas tipu uzskata par neatbilstošu šīs regulas prasībām, un ražotāji veic nepieciešamos pasākumus atbilstības atjaunošanai.
-

XI PIELIKUMS

GROZĪJUMI DIREKTĪVĀ 2007/46/EK

Direktīvu 2007/46/EK groza šādi:

A daļa

1. IV pielikumu groza šādi:

a) I daļas tabulā ievieto šādu aili:

Punkts	Temats	Normatīvais akts	Piemērojamība									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"1A	Skaņas līmenis	Regula (ES) Nr. 540/2014	X	X	X	X	X	X				

b) I daļas 1. papildinājuma 1. tabulā ievieto šādu aili:

Punkts	Temats	Normatīvais akts	Specifiski jautājumi	Piemērojamība un konkrētas prasības
"1A	Skaņas līmenis	Regula (ES) Nr. 540/2014		A"

c) I daļas 1. papildinājuma 2. tabulā ievieto šādu aili:

Punkts	Temats	Normatīvais akts	Specifiski jautājumi	Piemērojamība un konkrētas prasības
"1A	Skaņas līmenis	Regula (ES) Nr. 540/2014		A"

2. Regulas VI pielikums A parauga papildinājuma tabulā ievieto šādu aili:

Punkts	Temats	Normatīvā akta atsauce	Kurā grozījumi veikti ar	Attiecas uz variantiem
"1A	Skaņas līmenis	Regula (ES) Nr. 540/2014"		

3. XI pielikumu groza šādi:

a) 1. papildinājumā tabulā ievieto šādu aili:

Punkts	Temats	Normatīvā akta atsauce	M ₁ ≤ 2 500 (!) kg	M ₁ > 2 500 (!) kg	M ₂	M ₃
"1A	Skaņas līmenis	Regula (ES) Nr. 540/2014	H	G+H	G+H	G+H"

b) 2. papildinājumā tabulā ievieto šādu aili:

Punkts	Temats	Normatīvā akta atsauce	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"1A	Skaņas līmenis	Regula (ES) Nr. 540/2014	X	X	X	X	X	X				

c) 3. papildinājumā tabulā ievieto šādu aili:

Punkts	Temats	Normatīvā akta atsauce	M ₁
"1A	Skaņas līmenis	Regula (ES) Nr. 540/2014	X"

d) 4. papildinājumā tabulā ievieto šādu aili:

Punkts	Temats	Normatīvā akta atsauce	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"1A	Skaņas līmenis	Regula (ES) Nr. 540/2014		H	H	H	H	H"				

e) 5. papildinājumā tabulā ievieto šādu aili:

Punkts	Temats	Normatīvā akta atsauce	N 3 kategorijas mobilais krāns
"1A	Skaņas līmenis	Regula (ES) Nr. 540/2014	T"

B daļa

1. IV pielikumu groza šādi:

- a) I daļas tabulā svīturo 1. punktu;
- b) I daļas 1. papildinājuma 1. tabulā svīturo 1. punktu;
- c) I daļas 1. papildinājuma 2. tabulā svīturo 1. punktu;
- d) II daļas tabulā svīturo 1. punktu.

2. Regulas VI pielikums: A parauga papildinājuma tabulā svīturo 1. punktu.

3. XI pielikumu groza šādi:

- a) 1. papildinājuma tabulā svīturo 1. punktu;
- b) 2. papildinājuma tabulā svīturo 1. punktu;
- c) 3. papildinājuma tabulā svīturo 1. punktu;
- d) 4. papildinājuma tabulā svīturo 1. punktu;
- e) 5. papildinājuma tabulā svīturo 1. punktu.

XII PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 70/157/EEK	Šī regula
1. pants	—
2. pants	4. panta 1. punkts un 2. punkts
2.a pants	4. panta 3. un 4. punkts
3. pants	—
4. pants	—
5. pants	—
I pielikuma 1. punkts	I pielikuma 1. punkts
I pielikuma 3. punkts	I pielikuma 2. punkts
I pielikuma 4. punkts	I pielikuma 3. punkts
I pielikuma 5. punkts	I pielikuma 4. punkts
I pielikuma 6. punkts	I pielikuma 5. punkts
I pielikuma 1. papildinājums	I pielikuma 1. papildinājums
I pielikuma 2. papildinājums	I pielikuma 2. papildinājums
I pielikuma 2. punkts	III pielikums
II pielikuma 1., 2., 3. un 4. punkts	IX pielikuma 1., 2., 3. un 4. punkts
II pielikuma 5. un 6. punkts	IX pielikuma 7. un 8. punkts
II pielikuma 1. papildinājums	IX pielikuma 1. papildinājums
II pielikuma 2. papildinājums	IX pielikuma 2. papildinājums
II pielikuma 3. papildinājums	IX pielikuma 3. papildinājums
III pielikums	—