

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2018/295

(2017. gada 15. decembris),

ar ko groza Deleģēto regulu (ES) Nr. 44/2014 attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukciju un vispārīgajām prasībām un Deleģēto regulu (ES) Nr. 134/2014 attiecībā uz ekoloģiskajiem raksturlielumiem un spēkiekārtu veikspēju saistībā ar divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 15. janvāra Regulu (ES) Nr. 168/2013 par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 18. panta 3. punktu, 21. panta 5. punktu un 23. panta 12. punktu,

tā kā:

- (1) Pamatojoties uz Komisijas ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par visaptverošo pētījumu par vides posma "Euro 5" ietekmi L kategorijas transportlīdzekļiem ⁽²⁾ saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 4. punktu un ņemot vērā problēmas, ar kurām apstiprinātās iestādes un ieinteresētās personas ir saskārušās Regulas (ES) Nr. 168/2013, Komisijas Deleģētās regulas (ES) Nr. 44/2014 ⁽³⁾ un Komisijas Deleģētās regulas (ES) Nr. 134/2014 ⁽⁴⁾ piemērošanā, minētajās deleģētajās regulās būtu jāveic dažas izmaiņas un precizējumi, lai nodrošinātu to netraucētu piemērošanu.
- (2) Lai nodrošinātu ES tipa apstiprināšanas sistēmas efektīvu darbību attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļiem, Deleģētās regulas (ES) Nr. 44/2014 un (ES) Nr. 134/2014 tehniskās prasības un testēšanas procedūras būtu pastāvīgi jāuzlabo un jāpielāgo tehnikas progresam.
- (3) Deleģētās regulas (ES) Nr. 44/2014 IV pielikumā ir vienādojums, ko izmanto, lai pārbaudītu izgatavoto transportlīdzekļu, sistēmu, komponentu un atsevišķu tehnisko vienību atbilstību apstiprinātajam tipam. Skaidrības labad minētais vienādojums būtu jāgroza. Deleģētās regulas (ES) Nr. 44/2014 XII pielikums būtu jāgroza attiecībā uz motora darbības intervālu aizdedzes izlaiduma noteikšanai, lai nodrošinātu noteikto prasību tehnisko piemērojamību. XII pielikums būtu arī jāgroza, lai būtu iespējami tehniski atjauninājumi pārejai uz jaunu standartu, kas ir izstrādāts saskaņā ar universāliem skeneriem un transportlīdzekļa iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmām. XII pielikuma 2. papildinājums būtu jāgroza, lai precizētu vairākus pasākumus, kuri tiek uzraudzīti atbilstoši minētajā papildinājumā noteiktajām OBD prasībām. XII pielikumam būtu jāpievieno jauni papildinājumi, lai nodrošinātu ekspluatācijas veikspējas koeficientu pareizu īstenošanu.

⁽¹⁾ OV L 60, 23.2013., 52. lpp.

⁽²⁾ Ziņojums par pētījumu: *Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles*, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁽³⁾ Komisijas 2013. gada 21. novembra Deleģētā regula (ES) Nr. 44/2014, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukcijas un vispārīgajām prasībām divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanai (OV L 25, 28.1.2014., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas 2013. gada 16. decembra Deleģētā regula (ES) Nr. 134/2014, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz ekoloģiskajiem raksturlielumiem un spēkiekārtu veikspēju groza tās V pielikumu (OV L 53, 21.2.2014., 1. lpp.).

- (4) Skaidrības labad Deleģētās regulas (ES) Nr. 134/2014 II, III un IV pielikumā būtu jāpielāgo daži vienādojumi. Minētās deleģētās regulas VI pielikums būtu jāgroza, lai nodrošinātu testēšanas prasību pareizu piemērošanu saistībā ar piesārņojuma kontroles ierīču noturību. Būtu jāpielāgo L kategorijas transportlīdzekļu ceļa standartcikla (SRC-LeCV) klasifikācijas prasības VI pielikumā, lai nodrošinātu minēto prasību pareizu piemērošanu testēšanas laikā. Ievērojot visaptverošā pētījuma par ietekmi uz vidi secinājumus, VI pielikumā noteiktā III klases transportlīdzekļiem paredzētā apstiprinātā nobraukuma uzkrāšanas (AMA) cikla izmantošana būtu pakāpeniski jāizbeidz. VI pielikums būtu jāgroza, lai atļautu vecināšanas stendu izmantot kā alternatīvu faktiskai fiziskās noturības testēšanai ar daļēju nobraukuma uzkrāšanu.
- (5) Viens no pasākumiem, kas vērsts pret pārmērīgi augstām emisijām no L kategorijas transportlīdzekļiem, ir minēto transportlīdzekļu iztvaikošanas emisiju ierobežošana. Šajā nolūkā Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma C daļā L3e, L4e, L5e-A, L6e-A un L7e-A kategorijas transportlīdzekļiem ir noteiktas ogļūdeņražu masas robežvērtības. Minēto transportlīdzekļu iztvaikošanas emisijas mēra tipa apstiprināšanā. Viena no IV tipa testa jeb "testēšanas noslēgtā iztvaikošanas noteikšanas telpā" (SHED) prasībām ir vai nu uzstādīt strauji vecinātu aktīvās ogles kārbu, vai piemērot piedevas nolietotāns koeficientu, ja tiek uzstādīta "nogatavināta" aktīvās ogles kārba. Visaptverošajā pētījumā par ietekmi uz vidi tika pētīts, vai no izmaksu viedokļa būtu lietderīgi veikt SHED testēšanu arī L1e, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B un L7e-C kategorijas transportlīdzekļiem. Pētījumā pierādīts, ka minētā metode nav izdevīga, Deleģētās regulas (ES) Nr. 134/2014 V pielikums būtu jāgroza, atļaujot pastāvīgi izmantot paredzēto alternatīvu un atļaujot L1e, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B un L7e-C kategorijas transportlīdzekļu ražotājiem "Euro 5" posmā lietot no izmaksu viedokļa lietderīgāku caurlaidības testēšanas metodi.
- (6) Pamatojoties uz visaptverošo pētījumu par ietekmi uz vidi, Komisijas ir secinājuši, ka Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punktā paredzēto noturības prasību verifikācijas matemātiskās procedūras izmantošana būtu pakāpeniski jāizbeidz līdz 2025. gadam. Pētījumā uzsvērts, ka ar minēto teorētisko procedūru netika nodrošināts, ka Regulas (ES) Nr. 168/2013 noturības prasības faktiski tiek izpildītas. Lai mazinātu ietekmi, ko radīs minētās metodes pakāpeniska izmantošanas izbeigšana, pētījumā ir ierosināts ieviest vecināšanas stendu kā alternatīvu procedūru faktiskai noturības testēšanai ar pilnīgu un daļēju nobraukuma uzkrāšanu. Vecināšanas stends ir vispārāzīta procedūra, ko bieži izmanto transportlīdzekļiem, kas ir Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK⁽¹⁾ darbības jomā. Deleģētās regulas (ES) Nr. 134/2014 VI pielikums būtu jāgroza, lai ieviestu vecināšanas stenda procedūru, kuras pamatā ir Komisijas Regulas (EK) Nr. 692/2008⁽²⁾ un ANO EEK Noteikumu Nr. 83⁽³⁾ prasības un pielāgotu to prasībām, kas vajadzīgas L kategorijas transportlīdzekļiem.
- (7) Deleģētā regula (ES) Nr. 44/2014 un (ES) Nr. 134/2014 būtu jāgroza vienlaicīgi, lai nodrošinātu, ka "Euro 5" posmu var pareizi īstenot attiecībā uz visiem attiecīgajiem L kategorijas transportlīdzekļiem, kā paredzēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 IV pielikuma tabulā.
- (8) Tāpēc Deleģētā regula (ES) Nr. 44/2014 un Deleģētā regula (ES) Nr. 134/2014 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Deleģētajā regulā (ES) Nr. 44/2014

Deleģēto regulu (ES) Nr. 44/2014 groza šādi:

1) regulas 2. panta 42) punktu aizstāj ar šādu:

"42) "braukšanas cikls" ir testa cikls, kas sastāv no motora iedarbināšanas, braukšanas režīma, kurā tiek konstatēts darbības traucējums, ja tāds ir, un motora izslēgšanas;"

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

(2) Komisijas 2008. gada 18. jūlija Regula (EK) Nr. 692/2008, ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.).

(3) Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 83 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz piesārņotāju emisiju atkarībā no motoram nepieciešamās degvielas veida [2015/1038] (OV L 172, 3.7.2015., 1. lpp.).

2) regulas IV un XII pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu.

2. pants

Grozījumi Deleģētajā regulā (ES) Nr. 134/2014

Deleģētās regulas (ES) Nr. 134/2014 II–VI, VIII un X pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

3. pants

Stāšanās spēkā

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

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

Briselē, 2017. gada 15. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

I PIELIKUMS

Grozījumi Deleģētajā regulā (ES) Nr. 44/2014

Regulas (ES) Nr. 44/2014 IV un XII pielikumu groza šādi:

1) IV pielikuma 4.1.1.3.1.1.1.1.1., 4.1.1.3.1.1.1.1.2. un 4.1.1.3.1.1.1.1.3. punktu aizstāj ar šādiem:

“4.1.1.3.1.1.1.1.1. Ja ir piemērojama noturības metode, kas noteikta Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta a) apakšpunktā, nolietojamās koeficientus aprēķina no I tipa emisiju testa rezultātiem līdz pilnam attālumam (ieskaitot), kas minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma A daļā, un saskaņā ar lineāro aprēķina metodi, kas minēta 4.1.1.3.1.1.1.1.2. punktā, rezultātā iegūstot slīpuma un kompensācijas vērtības uz vienu emisijas komponentu. CoP piesārņotāju emisiju rezultātus aprēķina, izmantojot šādu formulu:

4-1. vienādojums:

$$Y_{\text{full}} = a (X_{\text{Full}} - X_{\text{CoP}}) + Y_{\text{CoP}}$$

kur:

a = slīpuma vērtība ((mg/km)/km), ko nosaka saskaņā ar V tipa testu atbilstoši Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikuma A daļai;

X_{Full} = noturības nobraukums (km) atbilstoši Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikumam;

X_{CoP} = CoP transportlīdzekļa nobraukums I tipa CoP testa brīdī;

Y_{full} = CoP emisijas rezultāts uz vienu piesārņotāju emisijas komponentu, izsakot mg/km. Vidējie CoP rezultāti ir zemāki nekā piesārņotāju emisijas robežvērtības, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma A daļā;

Y_{CoP} = piesārņotāja emisijas (attiecīgi THC, CO, NO_x, NMHC un PM) testa rezultāts (mg/km) uz vienu emisijas komponentu I tipa testā ar CoP transportlīdzekli.

4.1.1.3.1.1.1.1.2. Ja ir piemērojama noturības metode, kas noteikta Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta b) apakšpunktā, nolietojamās tendenci veido slīpuma vērtība a, kas minēta 4.1.1.3.1.1.1.1.1. punktā, uz vienu emisijas komponentu, ko aprēķina, lai V tipa testu izpildītu atbilstoši Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikuma A daļai. Lai aprēķinātu CoP emisijas rezultātus uz vienu piesārņotāju emisijas komponentu (Y_{full}), izmanto 4-1. vienādojumu.

4.1.1.3.1.1.1.1.3. Ja ir piemērojama noturības metode, kas noteikta Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta c) apakšpunktā, nemainīgos nolietojamās koeficientus, kuri noteikti Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma B daļā, reizina ar rezultātu, kas iegūts I tipa testā ar CoP transportlīdzekli (Y_{CoP}), tādējādi aprēķinot vidējo CoP emisijas vērtību uz vienu piesārņotāja emisijas komponentu (Y_{full}).”;

2) XII pielikumu groza šādi:

a) iekļauj šādu 3.2.3. punktu:

“3.2.3. Nolietojamos vai nepareizu darbību var noteikt arī ārpus braukšanas cikla (piem., pēc motora izslēgšanas).”;

b) 3.3.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

“3.3.2.2. Motora aizdedzes izlaidums

Aizdedzes izlaidumu esamība motora darbības diapazonā, ko ierobežo šādas līnijas:

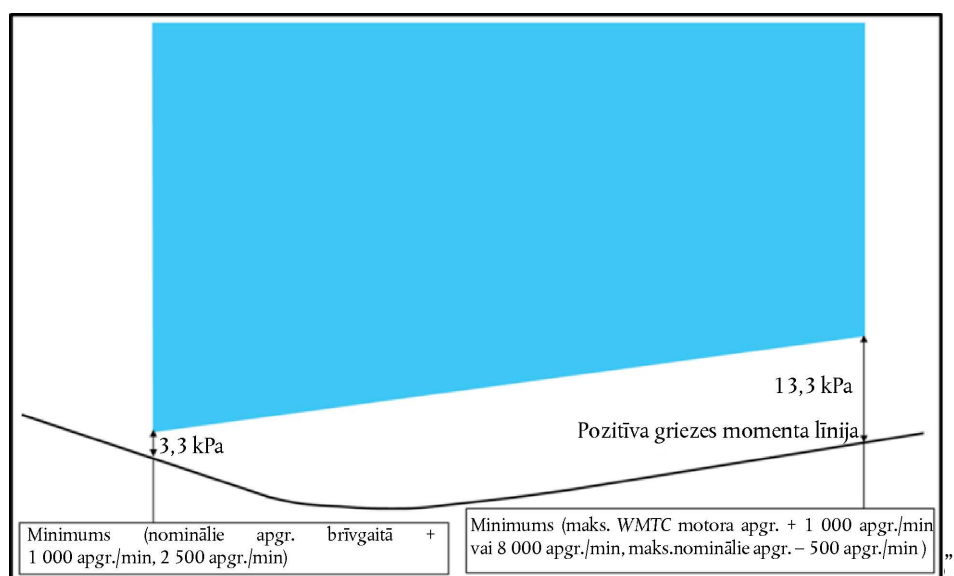
a) robežvērtība pie zemiem apgriezieniem: minimālie apgriezieni ir 2 500 min⁻¹ vai normālie apgriezieni tukšgaitā + 1 000 min⁻¹, izmantojot zemāko no vērtībām;

- b) robežvērtība pie augtiem apgriezieniem: maksimālie apgriezieni ir $8\,000\text{ min}^{-1}$ vai par $1\,000\text{ min}^{-1}$ lielāki nekā lielākie apgriezieni I tipa testa ciklā, vai maksimālie paredzētie motora apgriezieni min^{-1} , no kuriem atskaita 500 min^{-1} , izmantojot zemāko no vērtībām;
- c) līnija, kas savieno šādus motora darbības punktus:
- punkts uz a) apakšpunktā definētās robežvērtības pie zemiem apgriezieniem, motora gaisa ieplūdes spiedienam esot par $3,3\text{ kPa}$ zemākam salīdzinājumā ar pozitīva griezes momenta līniju;
 - punkts uz b) apakšpunktā definētās robežvērtības pie augtiem apgriezieniem, motora gaisa ieplūdes spiedienam esot par $13,3\text{ kPa}$ zemākam salīdzinājumā ar pozitīva griezes momenta līniju.

Motora darbības diapazons aizdedzes izlaiduma noteikšanai ir attēlots 10-1. attēlā.

10-1. attēls

Darbības diapazons aizdedzes izlaiduma noteikšanai



- c) iekļauj šādu 3.10. punktu:

“3.10. Papildu noteikumi transportlīdzekļiem ar motora izslēgšanas stratēģijām

3.10.1. Braukšanas cikls

3.10.1.1. Motora autonomu atkārtotu iedarbināšanu, kas pēc motora noslāpšanas notiek pēc motora vadības sistēmas komandas, var uzskatīt par jaunu braukšanas ciklu vai pašreizējā braukšanas cikla turpinājumu.”;

- d) 1. papildinājumu groza šādi:

- 1) 3.2. punktu aizstāj ar šādu:

“3.2. Ja tādi ir pieejami, šādi signāli papildus nepieciešamajai reģistrētajai informācijai pēc pieprasījuma ir jāpadara pieejami caur seriālo pieslēgvietu standartizētajā diagnostikas savienojumā, ja informācija ir pieejama transportlīdzekļa datorā vai ja to var noteikt, izmantojot informāciju, kas pieejama transportlīdzekļa datorā: diagnostikas traucējumu kodi, motora dzesētāja temperatūra, degvielas kontroles sistēmas stāvoklis (noslēgta ķēde, nenoslēgta ķēde, cita), degvielas pielāgojums, aizdedzes apstieze, ieplūdes gaisa temperatūra, kolektora gaisa spiediens, gaisa plūsmas ātrums, motora apgriezieni, droseles pozīcijas devēja rādījums, sekundārā gaisa stāvoklis (plūsmas augšpusē, apakšpusē vai atmosfērā), aprēķinātā slodzes vērtība, transportlīdzekļa ātrums un degvielas spiediens.

Signāli jāsniedz standarta vienībās, pamatojoties uz 3.7. punktā minētajām specifikācijām. Faktiskajiem signāliem ir jābūt skaidri norādītiem atsevišķi no noklusējuma vērtības vai ārkārtas režīma signāliem.”;

2) 3.11., 3.12. un 3.13. punktu aizstāj ar šādiem:

- “3.11. Reģistrējot kļūdu, izgatavotājam tā jāidentificē, izmantojot piemērotu kļūdas kodu, kas atbilst kodiem, kuri noteikti standartā ISO 15031-6:2010 “Autotransporta līdzekļi – Saziņa starp transportlīdzekli un ārēju testa iekārtu ar emisiju saistītai diagnostikai – 6. daļa: Diagnostikas traucējumu kodu definīcijas”, saistībā ar tēmu “ar emisijām saistītas sistēmas diagnostikas traucējumu kodi”. Ja tas nav iespējams, izgatavotājs var izmantot diagnostikas traucējumu kodus, kas noteikti ISO DIS 15031-6:2010. Alternatīvi kļūdu kodus var apkopot un paziņot saskaņā ar ISO 14229:2006. Jāparedz iespēja piekļūt visiem kļūdu kodiem, izmantojot standartizētu diagnostikas aprīkojumu, kas atbilst 3.9. punktam.

Transportlīdzekļa izgatavotājs sniedz valsts standartizācijas iestādei datus par jebkuru ar emisiju saistītu diagnostikas informāciju, piemēram, *PID*, *OBD* kontrolierīces [pārtrauga] identifikācijas numuru, testa identifikācijas numuru, kas nav noteikta ISO 15031-5:2011 vai ISO 14229:2006, bet ir saistīta ar šo regulu.

- 3.12. Savienojuma saskarnei starp transportlīdzekli un diagnostikas testa ierīci jābūt standartizētai un jāatbilst visām prasībām, kas noteiktas ISO 19689:2016 “Motocikli un mopēdi – Saziņa starp transportlīdzekli un ārēju diagnostikas iekārtu – Diagnostikas savienotāji un saistītās elektriskās ķēdes, specifikācija un pielietojums” vai ISO 15031-3:2004 “Autotransporta līdzekļi – Saziņa starp transportlīdzekli un ārēju testa iekārtu ar emisiju saistītai diagnostikai – 3. daļa: Diagnostikas savienojums un saistītās elektriskās ķēdes: specifikācija un izmantošana”. Vēlamā uzstādīšanas vieta ir zem sēdvietas. Visām pārējām diagnostikas savienotāja atrašanās vietām ir vajadzīga apstiprinātās iestādes piekrišana, un tām jābūt tādām, kam var viegli piekļūt apkopes personāls, bet aizsargātām no manipulācijām, ko veic nekvalificēts personāls. Savienojuma saskarnes atrašanās vietai jābūt skaidri norādītai lietotāja rokasgrāmatā.

- 3.13. Līdz brīdim, kad uzstādīšanai uz L kategorijas transportlīdzekļiem tiks pieņemta *OBD II* posma sistēma, uz transportlīdzekļa pēc transportlīdzekļa izgatavotāja pieprasījuma var uzstādīt alternatīvo savienojuma saskarni. Ja ir uzstādīta šāda alternatīvā savienojuma saskarne, transportlīdzekļa izgatavotājs nodrošina testēšanas iekārtu izgatavotājiem bezmaksas pieeju detalizētai informācijai par transportlīdzekļa spraudņa konfigurāciju. Transportlīdzekļa izgatavotājs nodrošina adapteri, pie kura var pieslēgt universālu skeneri. Minētā adaptera kvalitāte ir piemērota izmantošanai profesionālā darbnīcā. Šādu adapteri pēc pieprasījuma nediskriminējošā veidā nodrošina visiem neatkarīgiem uzņēmumiem. Izgatavotājs drīkst iekasēt pamatotu un samērīgu maksu par minēto adapteri, ņemot vērā papildu izmaksas, ko klientam rada šāda izgatavotāja izvēle. Savienojuma saskarne un adapteris nedrīkst ietvert nekādus īpašus konstrukcijas elementus, kuri būtu jāvalidē vai jāsertificē pirms to izmantošanas vai kuri ierobežotu transportlīdzekļa datu apmaiņu, izmantojot universālu skeneri.”;

3) 4.1.4. punktu aizstāj ar šādu:

- “4.1.4. No 2024. gada 1. janvāra, ja saskaņā ar šā pielikuma prasībām transportlīdzeklis ir aprīkots ar konkrētu kontrolierīci M, tad *IUPRM* visām kontrolierīcēm M jābūt lielākam nekā vai vienādam ar 0,1.”;

4) iekļauj šādu 4.1.4.1. punktu:

- “4.1.4.1. Līdz 2023. gada 31. decembrim izgatavotājs apstiprinātājai iestādei pierāda *IUPR* noteikšanas funkcionalitāti, sākot no 2020. gada 1. janvāra – attiecībā uz jauna tipa transportlīdzekļiem un no 2021. gada 1. janvāra – esoša tipa transportlīdzekļiem.”;

5) 4.5. un 4.5.1. punktu aizstāj ar šādiem:

- “4.5. Kopējais saucējs

- 4.5.1. Kopējais saucējs ir skaitītājs, kas skaita, cik reižu transportlīdzeklis ticis darbināts. To pakāpeniski palielina ik pēc 10 sekundēm, ja vienā braukšanas ciklā ir izpildīti šādi kritēriji:

- a) kopējais laiks kopš motora iedarbināšanas ir lielāks nekā vai vienāds ar 600 sekundēm, augstums ir mazāks nekā 2 440 m virs jūras līmeņa vai gaisa spiediens ir virs 75,7 kPa un apkārtējā temperatūra ir vienāda ar vai augstāka nekā 266,2 K (– 7 °C);

- b) kopējais transportlīdzekļa darbības laiks ar ātrumu 25 km/h vai vairāk ir 300 sekundes vai vairāk, augstums ir mazāks nekā 2 440 m virs jūras līmeņa vai gaisa spiediens ir virs 75,7 kPa un apkārtējā temperatūra ir vienāda ar vai augstāka nekā 266,2 K (- 7 °C);
- c) nepārtraukta transportlīdzekļa darbība brīvgaitā (t. i., vadītājs ir atlaidis akceleratora pedāli, un transportlīdzekļa ātrums ir 1,6 km/h vai mazāks) ir notikusi 30 sekundes vai vairāk, augstums ir mazāks nekā 2 440 m virs jūras līmeņa vai gaisa spiediens ir virs 75,7 kPa un apkārtējā temperatūra ir vienāda ar vai augstāka nekā 266,2 K (- 7 °C).

Kopējo saucēju var palielināt arī ārpus robežnosacījumiem par augstumu vai gaisa spiedienu un apkārtējo temperatūru.”;

- 6) iekļauj šādu 4.6.2.1. punktu:

“4.6.2.1. Sastāvdaļu vai sistēmu tādu konkrētu kontrolierīču skaitītāji un saucēji, ar kuriem nepārtraukti pārbauga īssavienojuma vai pārtrauktas ķēdes kļūmes, ir atbrīvoti no ziņošanas prasībām.

Šajā punktā “nepārtraukti” nozīmē, ka pārraudzība vienmēr ir aktivizēta un pārraudzībā izmantotā signāla iztveršana notiek ne retāk kā divas reizes sekundē un ka attiecīgās kontrolierīces kļūmes pārbaudes procesam jābeidzas 15 sekunžu laikā. Ja kontroles vajadzībām datora ievades sastāvdaļas iztveršana notiek retāk, sastāvdaļas signālu var pārbaudīt katru reizi, kad notiek iztveršana. Nav vajadzības aktivizēt izvades sastāvdaļu/sistēmu tikai tāpēc, lai veiktu attiecīgās izvades sastāvdaļas/sistēmas pārraudzību.”;

- 7) 4.7.4. punktu aizstāj ar šādu:

“4.7.4. OBD sistēma pārtrauc turpmāku kopējā saucēja palielināšanu 10 sekunžu laikā, ja tiek konstatēta nepareiza darbība kādai sastāvdaļai, ko izmanto, lai noteiktu, vai tiek izpildīti 4.5. punktā minētie kritēriji (t. i., transportlīdzekļa ātrums, apkārtējā temperatūra, augstums, darbība tulksgaitā vai darbības laiks), un ir saglabāts attiecīgais pagaidu kļūdas kods. Kopējā saucēja palielināšanu nedrīkst pārtraukt nekādos citos apstākļos. Kopējā saucēja palielināšanu atsāk 10 sekunžu laikā pēc tam, kad nepareiza darbība vairs netiek konstatēta (piem., pagaidu kods tiek izdzēsts ar pašdzēšanu vai skenera komandu).”;

- e) 2. papildinājumu groza šādi:

- i) 1. punkta zemsvītras piezīmi svītro;
- ii) 2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“2.1.

Ap2-1. tabula

Pārskats par ierīcēm (ja uzstādītas), kas jāuzrauga OBD I un/vai II posmā

Nr.	Ierīces ķēdes	Līmenis, sk. 2.3. punktu	Ķēdes nepārtrauktība			Ķēdes parametri			Pārraudzības pamatprasība	Piezīmes Nr.
			Ķēdes augstākā robežvērtība	Ķēdes zemākā robežvērtība	Nenoslēgta ķēde	Ārpus diapazona	Veiktspēja/ticamība	Nosprostojuma signāls		
1.	Kontroles moduļa (ECU/PCU) iekšējā kļūda	3.							I un II	(¹)
Sensors (ievade vadības ierīcēs)										
1.	Akseleratora (pedāļa/roktura) pozīcijas sensors	1.	I un II	I un II	I un II	I un II	I un II	I un II		(²)

Nr.	Ierīces ķēdes	Līmenis, sk. 2.3. punktu	Ķēdes nepārtrauktība			Ķēdes parametri			Pārraudzības pamatprasība	Piezīmes Nr.
			Ķēdes augstākā robežvērtība	Ķēdes zemākā robežvērtība	Nenoslēgta ķēde	Ārpus diapazona	Veiktspēja/ticamība	Nosprostoējuma signāls		
2.	Barometriskā spiediena sensors	1.	I un II	I un II	I un II		II			
3.	Sadales vārpstas pozīcijas sensors	3.							I un II	
4.	Kloķvārpstas pozīcijas sensors	3.							I un II	
5.	Motora dzesētāja temperatūras sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)
6.	Izplūdes kontroles vārsta leņķa sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)
7.	Izplūdes gāzu recirkulācijas sensors	1.	II	II	II	II	II	II		(4)
8.	Degvielas maģistrāles spiediena sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)
9.	Degvielas maģistrāles temperatūras sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)
10.	Pārnesumsviras pozīcijas sensors (potenciometra tipa)	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4) (5)
11.	Pārnesumsviras pozīcijas sensors (slēdža tipa)	3.					II		I un II	(5)
12.	Ieplūdes gaisa temperatūras sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)
13.	Detonācijas sensors (nav rezonanses tipa)	3.							I un II	
14.	Detonācijas sensors (rezonanses tips)	3.					I un II			
15.	Kolektora absolūtā spiediena sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)
16.	Gaisa plūsmas masas sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)
17.	Motora eļļas temperatūras sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)
18.	O ₂ sensora (binārā/lineārā) signāli	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)
19.	Degvielas (augst)spiediena sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II		(4)

Nr.	Ierīces ķēdes		Ķēdes nepārtrauktība			Ķēdes parametri			Pārraudzības pamatprasība	Piezīmes Nr.
			Līmenis, sk. 2.3. punktu	Ķēdes augstākā robežvērtība	Ķēdes zemākā robežvērtība	Nenoslēgta ķēde	Ārpus diapazona	Veiktspēja/ticamība		
20.	Degvielas tvertnes temperatūras sensors	1.	I un II	I un II	I un II	II	II	II	Ierīce nedarbojas / ierīces nav	(4)
21.	Drošējvārsta pozīcijas sensors	1.	I un II	I un II	I un II	I un II	I un II	I un II		(2)
22.	Transportlīdzekļa ātruma sensors	3.					II		I un II	(5)
23.	Riteņu ātruma sensors	3.					II		I un II	(5)

Izpildmehānismi (izvades vadības ierīces)

1.	Iztvaikošanas emisiju sistēmas attīrīšanas vadības vārsts	2.	II	I un II	II				I un II	(6)
2.	Izplūdes vadības vārsta izpildmehānisms (motora piedziņa)	3.					II		I un II	
3.	Izplūdes gāzu recirkulācijas vadība	3.					II			
4.	Degvielas iesmidzinātājs	2.		I un II					I un II	(6)
5.	Gaisa vadības sistēma tukšgaitā	1.	I un II	I un II	I un II		II		I un II	(6)
6.	Aizdedzes spoles primārās vadības ķēdes	2.		I un II					I un II	(6)
7.	O ₂ sensora sildītājs	1.	I un II	I un II	I un II		II		I un II	(6)
8.	Sekundārā gaisa iesmidzināšanas sistēma	2.	II	I un II	II				I un II	(6)
9.	Elektroniskas drošējvārsta vadības izpildmehānisms	3.		I un II					I un II	(6)

Piezīmes.

- (1) Tikai tad, ja ir aktivizēts noklusējuma režīms, kas ievērojami samazina piedziņas griezes momentu, vai ja ir uzstādīta elektroniskas drošējvārsta vadības sistēma.
- (2) Ja ir uzstādīts dublējošs APS vai TPS, signāla kontrolpārbaude(-es) atbilst visām ķēdes racionalitātes prasībām. Ja ir uzstādīts tikai viens APS vai TPS, tad APS vai TPS ķēdes parametru uzraudzība nav obligāta.
- (3) Svītrots.
- (4) OBD II posms: papildus ķēdes nepārtrauktībai uzrauga arī divus no trim ķēdes parametru darbības traucējumiem, kas atzīmēti ar "II".
- (5) Tikai tad, ja izmanto kā ievadi ECU/PCU attiecībā uz ekoloģiskajiem raksturlielumiem vai funkcionālo drošumu.
- (6) Atkāpe, ko pieļauj, ja to pieprasa izgatavotājs; tā vietā ir 3. līmenis; ir tikai izpildmehānisma signāls, neparādot simptomus.”;

iii) 2.4. punktu aizstāj ar šādu:

“2.4. Divus no trim simptomiem ķēdes nepārtrauktībā, kā arī ķēdes parametru uzraudzības diagnostikā var apvienot, piemēram:

- ķēdes augstākā robežvērtība vai nenoslēgta ķēde un ķēdes zemākā robežvērtība,
- ķēdes augstākā un zemākā robežvērtība vai nenoslēgta ķēde,
- signāls ārpus diapazona vai ķēdes veiktspēja un nosprostojuma signāls,
- ķēdes augstākā robežvērtība un signāls ārpus diapazona vai ķēdes zemākā robežvērtība un signāls ārpus diapazona.”;

f) pievieno šādu 3., 4. un 5. papildinājumu:

“3. papildinājums

Ekspluatācijas veiktspējas koeficients

1. Ievads

1.1. Šajā papildinājumā ir noteiktas OBD sistēmas konkrētas kontrolierīces M ekspluatācijas veiktspējas koeficienta (*IUPR M*) prasības, ko piemēro L3e, L5e-A un L7e-A kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tipa apstiprināšana veikta saskaņā ar šo regulu.

2. *IUPR M* revīzija

2.1. Pēc apstiprinātājas iestādes pieprasījuma izgatavotājs, ievērojot formātu, par kādu panākta vienošanās tipa apstiprināšanas laikā, ziņo tipa apstiprinātājai iestādei par garantijas laikā izteiktajām pretenzijām, garantijas laikā veikto remontu un OBD kļūmēm, kas reģistrētas apkopē. Informācijā sīki norāda ar emisijām saistīto sastāvdaļu un sistēmu kļūmju biežumu un būtību. Ziņojumus iesniedz vismaz vienu reizi transportlīdzekļa ražošanas ciklā par katru transportlīdzekļa modeli piecu gadu garumā vai par attālumu, kas noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma A daļā, piemērojot to nosacījumu, kurš iestājas ātrāk.

2.2. Parametri, pēc kuriem definē *IUPR* saimi

IUPR saimes definēšanai izmanto 5. papildinājumā uzskaitītos OBD saimes parametrus.

2.3. Informācijas sniegšanas prasības

Apstiprinātāja iestāde *IUPR M* revīziju veic, pamatojoties uz izgatavotāja sniegtu informāciju. Tajā ietver šādus datus:

2.3.1. izgatavotāja nosaukumu un adresi;

2.3.2. izgatavotāja pilnvarotā pārstāvja nosaukumu, adresi, tālruni un faksa numuru un e-pasta adresi tajos apgabalos, uz kuriem attiecas izgatavotāja sniegtā informācija;

2.3.3. izgatavotāja informācijā ietvertu transportlīdzekļu modeļa(-u) nosaukumu(-us);

2.3.4. attiecīgā gadījumā to transportlīdzekļa tipu sarakstu, uz kuriem attiecas izgatavotāja informācija, t. i., informācija par OBD un *IUPR M*, OBD saimi atbilstoši 5. papildinājumam;

2.3.5. transportlīdzekļa identifikācijas numura (*VIN*) kodus, ko piemēro šiem transportlīdzekļu tipiem saimē (*VIN* prefikss);

2.3.6. tipa apstiprinājuma numurus, kas attiecas uz transportlīdzekļu *IUPR* saimes tipiem, attiecīgā gadījumā ietverot visu paplašinājumu numurus un nozīmīgu izmaiņu / atsaukšanas gadījumu (uzlabojumi pēc izgatavošanas) numurus;

2.3.7. sīku informāciju par paplašinājumiem un nozīmīgām izmaiņām / atsaukšanas gadījumiem saistībā ar tiem transportlīdzekļa tipa apstiprinājumiem, uz kuriem attiecas izgatavotāja sniegtā informācija (ja to pieprasa apstiprinātāja iestāde);

2.3.8. laika periodu, par kuru izgatavotāja informācija apkopota;

2.3.9. transportlīdzekļa ražošanas periodu, uz kuru attiecas izgatavotāja informācija (piemēram, 2017. kalendārajā gadā izgatavotie transportlīdzekļi);

- 2.3.10. izgatavotāja *IUPR M* pārbaudes procedūru, norādot:
- transportlīdzekļa atrašanās vietas noteikšanas metodi;
 - transportlīdzekļu atlases un noraidīšanas kritērijus;
 - programmā izmantotos testu veidus un procedūras;
 - izgatavotāja pieņemšanas/noraidīšanas kritērijus transportlīdzekļu saimes grupai;
 - ģeogrāfisko(-os) apgabalu(-us), par kuru(-iem) izgatavotājs apkopojis informāciju;
 - paraugu skaitu un izmantoto paraugu ņemšanas metodi;
- 2.3.11. izgatavotāja *IUPR M* procedūras rezultātus, norādot:
- programmā ietvertu transportlīdzekļu identifikāciju (testēts vai nav testēts). Identifikācijas datus norāda:
 - modeļa nosaukumu,
 - transportlīdzekļa identifikācijas numuru (*VIN*),
 - izmantošanas reģionu (ja zināms),
 - izgatavošanas datumu;
 - iemeslu(-us), kādēļ transportlīdzeklis nav ietverts paraugu izlasē;
 - testa datus, norādot:
 - testa/lejupielādes datumu,
 - testa/lejupielādes vietu,
 - visus datus, kas lejupielādēti no transportlīdzekļa, atbilstoši 1. papildinājuma 4.1.6. punktam,
 - katras ziņojamās kontrolierīces *IUPR*;
- 2.3.12. attiecībā uz *IUPR M* paraugu ņemšanu norāda:
- vidējos *IUPR M* visiem atlasītajiem transportlīdzekļiem par katru kontrolierīci atbilstoši 1. papildinājuma 4.1.4. punktam;
 - atlasīto transportlīdzekļu procentuālo attiecību, kuriem *IUPR M* ir lielāks nekā vai vienāds ar minimālo vērtību, ko piemēro kontrolierīcēm saskaņā ar 1. papildinājuma 4.1.4. punktu.
3. Transportlīdzekļu atlase *IUPR M*
- 3.1. Izgatavotājs ņem paraugus vismaz no divām dalībvalstīm, kurās transportlīdzekļa izmantošanas apstākļi ievērojami atšķiras (izņemot, ja transportlīdzeklis pieejams tikai vienas dalībvalsts tirgū). Izvēloties dalībvalstis, ņem vērā tādus faktorus kā degvielas atšķirības, apkārtējās vides apstākļi, vidējais ātrums uz ceļiem, atšķirība starp braukšanas veidu pilsētās un uz automaģistrālēm.
- IUPR M* testiem testa paraugu izlasē iekļauj tikai transportlīdzekļus, kas atbilst 4. papildinājuma 2.3. punkta kritērijiem.
- 3.2. Izvēloties dalībvalstis transportlīdzekļu paraugu ņemšanai, izgatavotājs var izvēlēties transportlīdzekļus no dalībvalsts, kuru uzskata par īpaši raksturīgu. Šādā gadījumā izgatavotājam uzskatāmi jāparāda apstiprinātajai iestādei, kas piešķirusi tipa apstiprinājumu, ka izvēle bijusi raksturīga (piemēram, attiecīgajā tirgū gada laikā pārdots visvairāk konkrētās saimes transportlīdzekļu Savienībā). Ja transportlīdzekļu saimes testēšanai saskaņā ar 3.3. punktu ir nepieciešama vairāk nekā viena paraugu partija, transportlīdzekļiem otrajā un trešajā paraugu partijā jāatspoguļo atšķirīgi transportlīdzekļa darbības apstākļi salīdzinājumā ar pirmajā paraugu izlasē atlasītajiem transportlīdzekļiem.

3.3. Paraugu skaits

3.3.1. Paraugu partiju skaitu nosaka atkarībā no OBD saimes gada pārdošanas apjoma Savienībā, kā noteikts šajā tabulā:

Reģistrācijas ES — kalendārā gadā (izpūtēja emisijas testiem) — transportlīdzekļu no OBD saimes ar IUPR paraugu ņemšanas periodā	Paraugu partiju skaits
līdz 100 000	1
100 001 līdz 200 000	2
virs 200 000	3

3.3.2. Attiecībā uz IUPR nepieciešamais paraugu partiju skaits ir aprakstīts 3.3.1. punkta tabulā un pamatojas uz IUPR saimes transportlīdzekļu skaitu, kas apstiprināti ar IUPR.

IUPR saimes pirmajā paraugu ņemšanas periodā paraugu ņemšana attiecas uz visiem saimes transportlīdzekļa tipiem, kas apstiprināti ar IUPR. Turpmākajos paraugu ņemšanas periodos paraugu ņemšanu veic tikai tiem transportlīdzekļa tipiem, kas nav iepriekš testēti vai kuru emisiju apstiprinājums ticis paplašināts pēc iepriekšējā paraugu ņemšanas perioda.

Saimēm, ko veido mazāk nekā 5 000 ES reģistrētu transportlīdzekļu, kuriem paraugu ņemšanas periodā veic paraugu ņemšanu, minimālais transportlīdzekļu skaits paraugu partijā ir seši transportlīdzekļi. Visām pārējām saimēm minimālais transportlīdzekļu skaits paraugu partijā ir piecpadsmit transportlīdzekļi.

Katra paraugu partija pienācīgi atspoguļo tirdzniecības modeli, t. i., ir pārstāvēti lielā apjomā pārdoti transportlīdzekļu tipi ($\geq 20\%$ no saimes kopumā).

Mazās sērijās ražoti transportlīdzekļi, kuru skaits ir mazāks nekā 1 000 transportlīdzekļu uz OBD saimi, ir atbrīvoti no minimālajām IUPR prasībām, kā arī no prasības pierādīt to atbilstību tipa apstiprinātājai iestādei.

4. Pamatojoties uz 2. iedaļā minēto revīziju, apstiprinātāja iestāde pieņem vienu no šādiem lēmumiem un darbībām:

- nolemj, ka IUPR saime ir atbilstoša, un tā neveic turpmāku darbību;
- nolemj, ka izgatavotāja sniegtā informācija nav pietiekama lēmuma pieņemšanai, un pieprasa izgatavotājam papildu informāciju vai testu datus;
- nolemj, ka, pamatojoties uz apstiprinātājas iestādes vai dalībvalsts uzraudzības testēšanas programmu datiem, izgatavotāja sniegtā informācija nav pietiekama lēmuma pieņemšanai, un pieprasa izgatavotājam papildu informāciju vai testu datus;
- nolemj, ka IUPR saimes revīzijas rezultāts nav apmierinošs, un veic darbības, lai attiecīgais transportlīdzekļa tips vai IUPR saime tiktu testēta atbilstoši 1. papildinājumam.

Ja saskaņā ar IUPR M revīziju paraugu partijas transportlīdzekļi atbilst testa kritērijiem, kas noteikti 4. papildinājuma 3.2. punktā, tipa apstiprinātāja iestāde veic šā punkta d) apakšpunktā noteiktās turpmākās darbības.

4.1. Apstiprinātāja iestāde sadarbībā ar izgatavotāju atlasa tādu transportlīdzekļu paraugu izlasi ar pietiekamu nobraukumu, kuru izmantošanu normālos apstākļos var pamatot apstiprināt. Par transportlīdzekļu atlasu paraugu izlasei apspriežas ar izgatavotāju, un ļauj tam piedalīties transportlīdzekļu atbilstības pārbaudēs.

4. papildinājums

Transportlīdzekļu atlases kritēriji attiecībā uz ekspluatācijas veiktspējas koeficientiem

1. Ievads
 - 1.1. Šajā papildinājumā ir izklāstīti šā pielikuma 1. papildinājuma 4. iedaļā minētie kritēriji attiecībā uz transportlīdzekļu atlasītiem testēšanai un *IUPR M* procedūrām.
2. Atlases kritēriji

Kritēriji atlasītā transportlīdzekļa pieņemšanai ir noteikti 2.1.–2.5. iedaļā.

 - 2.1. Transportlīdzeklis atbilst tādām transportlīdzekļa tipam, kura apstiprināšana ir veikta saskaņā ar šo regulu un kuram ir atbilstības sertifikāts saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 901/2014 ⁽¹⁾. Attiecībā uz *IUPR M* pārbaudi transportlīdzeklis ir apstiprināts saskaņā ar *OBD II* standarta posmu vai vēlāku posmu. Tas ir reģistrēts un ir izmantots Savienībā.
 - 2.2. Transportlīdzeklis ir ekspluatēts vismaz 3 000 km vai sešus mēnešus, izvēloties vēlāko vērtību, un tā noturības nobraukums nepārsniedz vērtību, kas attiecīgajai transportlīdzekļu kategorijai noteikta Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma A daļā, vai piecus gadus, izvēloties agrāko vērtību.
 - 2.3. *IUPR M* pārbaudei testa paraugu izlasē iekļauj tikai transportlīdzekļus, kas:
 - a) ir savākuši pietiekamus transportlīdzekļa darbības datus kontrolierīces testam.

Attiecībā uz kontrolierīcēm, kurām saskaņā ar 1. papildinājuma 4.6.1. punktu jāsniedz noteikts ekspluatācijas kontrolierīces veiktspējas koeficients, jāfiksē un jāziņo koeficienta dati, frāze “pietiekami transportlīdzekļa darbības dati” nozīmē, ka saucējs atbilst turpmāk minētajiem kritērijiem. Testējamās kontrolierīces saucēja, kā noteikts 1. papildinājuma 4.3. un 4.5. punktā, vērtībai jābūt vienādai ar vai lielākai nekā vienai no šādām vērtībām:

 - i) 15 – iztvaikošanas sistēmu kontrolierīcēm, sekundāro gaisa sistēmu kontrolierīcēm un kontrolierīcēm, kurās lieto saucēju, kas palielināts atbilstīgi 1. papildinājuma 4.3.2. punktam (piem., aukstās iedarbināšanas kontrolierīces, gaisa kondicionēšanas sistēmas kontrolierīces utt.); vai
 - ii) 5 – daļiņu filtra kontrolierīcēm un oksidēšanās katalītiskā neitralizatora kontrolierīcēm, kurās lieto saucēju, kas palielināts atbilstīgi 1. papildinājuma 4.3.2. punktam; vai
 - iii) 30 – katalītiskā neitralizatora, skābekļa sensora, *EGR* sistēmas, *VVT* sistēmas un visu pārējo sastāvdaļu kontrolierīcēm;
 - b) nav bojāti vai aprīkoti ar papildu vai mainītām detaļām, kā rezultātā *OBD* sistēma neatbilstu XII pielikuma prasībām.
 - 2.3. Ja ir veikta apkope, tā ir veikta izgatavotāja ieteiktajos apkopes intervālos.
 - 2.4. Transportlīdzeklim nedrīkst būt pazīmju, ka tas ir izmantots nesaudzīgi (piem., pārmērīgi ātra braukšana, pārslodze, nepareizas degvielas lietošana vai cita nepareiza izmantošana), vai citu faktoru (piemēram, manipulācijas), kas varētu ietekmēt emisiju veiktspēju. Ņem vērā datorā glabāto kļūdas kodu un nobraukuma informāciju. Transportlīdzekli neatlasa testēšanai, ja datorā uzglabātā informācija uzrāda, ka šis transportlīdzeklis ir darbināts pēc kļūdas koda reģistrācijas un tam pietiekami drīz nav veikts remonts.
 - 2.5. Motoram vai transportlīdzeklim nav veikts neatļauts būtisks remonts.
3. Korektīvo pasākumu plāns
 - 3.1. Tipa apstiprinātāja iestāde pieprasa izgatavotājam iesniegt korektīvo pasākumu plānu neatbilstības novēršanai, ja tiek konstatēts, ka:

⁽¹⁾ Komisijas 2014. gada 18. jūlija Īstenošanas regula (ES) Nr. 901/2014, ar kuru īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz administratīvajām prasībām divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanai un tirgus uzraudzībai (OV L 249, 22.8.2014., 1. lpp.).

- 3.2. attiecībā uz konkrētas M kontrolierīces *IUPRM* testa paraugu izlasē, kuras lielumu nosaka saskaņā ar 3. papildinājuma 3.3.1. punktu, izpildās turpmāk minētie statistikas nosacījumi.

Transportlīdzekļiem, kas atbilstīgi 1. papildinājuma 4.1.4. punktam apstiprināti ar koeficientu 0,1, no transportlīdzekļiem iegūtie dati rāda, ka testa paraugu izlasē vismaz vienas M kontrolierīces vidējais veiktspējas ekspluatācijā koeficients ir mazāks nekā 0,1 vai ka 66 % vai vairāk transportlīdzekļiem testa paraugu izlasē ekspluatācijas kontrolierīces veiktspējas koeficients ir mazāks nekā 0,1.

- 3.3. Korektīvo pasākumu plānu tipa apstiprinātājai iestādei iesniedz ne vēlāk kā 60 darbadienas pēc 3.1. punktā minētās paziņošanas dienas. Tipa apstiprinātāja iestāde 30 darbdienu laikā apstiprina korektīvo pasākumu plānu vai to noraida. Tomēr, ja izgatavotājs kompetentajai tipa apstiprinātājai iestādei var pierādīt, ka ir nepieciešams ilgāks laiks, lai izmeklētu neatbilstību un lai iesniegtu korektīvo pasākumu plānu, piešķir termiņa pagarinājumu.
- 3.4. Korektīvos pasākumus piemēro visiem transportlīdzekļiem, kurus, visticamāk, ietekmējis attiecīgais defekts. Izvērtē nepieciešamību grozīt tipa apstiprinājuma dokumentus.
- 3.5. Izgatavotājs tipa apstiprinātājai iestādei iesniedz visu ar korektīvo pasākumu plānu saistīto paziņojumu dokumentu kopijas un reģistrē atsaukšanas kampaņas pasākumus, kā arī sniedz tai regulārus ziņojumus par situāciju.
- 3.6. Korektīvo pasākumu plānā iekļauj 3.6.1.–3.6.11. punktā noteiktās prasības. Izgatavotājs korektīvo pasākumu plānam piešķir īpašu nosaukumu vai numuru.
- 3.6.1. Katra korektīvo pasākumu plānā ietvertā transportlīdzekļa tipa apraksts.
- 3.6.2. Apraksts par specifiskiem pārveidojumiem, pārbūvēm, remontu, labojumiem, pielāgojumiem vai citām izmaiņām, kas veicamas, lai transportlīdzeklis kļūtu atbilstīgs, tostarp īss datu un tehnisko pētījumu apkopojums, kas apstiprina izgatavotāja lēmumu attiecībā uz īpašiem pasākumiem, kas veicami, lai novērstu neatbilstību.
- 3.6.3. Metodes, ar kādu izgatavotājs informē transportlīdzekļu īpašniekus, apraksts.
- 3.6.4. Atbilstīgas tehniskās apkopes vai izmantošanas apraksts (ja tāds ir), kuru izgatavotājs paredz kā nosacījumu, lai varētu tikt veikts remonts korektīvo pasākumu ietvaros, un izgatavotāja paskaidrojums par iemesliem šādu nosacījumu noteikšanai. Tehniskās apkopes vai izmantošanas nosacījumus var noteikt tikai tad, ja tie skaidri attiecas uz neatbilstību un korektīviem pasākumiem.
- 3.6.5. Procedūras apraksts, kas jāievēro transportlīdzekļu īpašniekiem, lai saņemtu neatbilstības koriģēšanu. Tajā iekļauj datumu, pēc kura var veikt korektīvos pasākumus, paredzamo laiku, kas nepieciešams darbnīcai remonta veikšanai, un vietas, kur to var veikt. Remontu veic pienācīgā laika posmā pēc transportlīdzekļa piegādes.
- 3.6.6. Transportlīdzekļa īpašniekam nosūtītās informācijas kopija.
- 3.6.7. Īss tās sistēmas apraksts, ko izgatavotājs izmanto, lai nodrošinātu tādu sastāvdaļu vai sistēmu pienācīgu krājumu, lai varētu tikt veikti korektīvie pasākumi. Jānorāda, kad būs pietiekams atbilstīgo sastāvdaļu vai sistēmu daudzums kampaņas uzsākšanai.
- 3.6.8. Visu to instrukciju kopija, kuras nosūtāmas personām, kas veiks remontu.
- 3.6.9. Apraksts par ierosināto korektīvo pasākumu ietekmi uz katra transportlīdzekļa tipa emisijām, degvielas patēriņu, braukšanas īpašībām un drošību, kas ietverts korektīvo pasākumu plānā, kopā ar datiem, tehnisko izpēti u. c., kas pamato šos secinājumus.
- 3.6.10. Jebkura cita informācija, ziņojumi vai dati, ko tipa apstiprinātāja iestāde var pamatot noteikt kā nepieciešamus, lai novērtētu korektīvo pasākumu plānu.

- 3.6.11. Ja korektīvo pasākumu plāns ietver atsaukšanu, tipa apstiprinātājai iestādei iesniedz remonta dokumentēšanas metodes aprakstu. Ja izmanto marķējumu, iesniedz tā paraugu.
 - 3.7. Izgatavotājam var pieprasīt veikt pamatoti plānotus un nepieciešamus testus sastāvdaļām un transportlīdzekļiem, kuriem veiktas ierosinātās izmaiņas, remonts vai pārveidojumi, lai tādējādi pierādītu izmaiņu, remonta vai modifikāciju efektivitāti.
 - 3.8. Izgatavotājam ir pienākums reģistrēt ikvienu transportlīdzekli, kas ir atsaukts vai remontēts, un darbīcu, kurā veikts remonts. Tipa apstiprinātājai iestādei pēc pieprasījuma ir jābūt piekļuvei reģistram piecus gadus pēc korektīvo pasākumu plāna īstenošanas.
 - 3.9. Remontu un/vai pārveidojumu vai jauna aprīkojuma pievienošanu reģistrē sertifikātā, ko izgatavotājs iesniedz transportlīdzekļa īpašniekam.
-

5. papildinājums

Iebūvētās diagnostikas saime

1. Ievads

1.1. Šajā papildinājumā izklāstīti kritēriji, pēc kuriem definē *OBD* saimi, kas minēta 3. un 4. papildinājumā.

2. Atlases kritēriji

Transportlīdzekļu tipi, kuru turpmāk minētie parametri ir identiski, uzskatāmi par piederošiem pie tās pašas motora/emisiju kontroles/*OBD* sistēmas kombinācijas.

2.2. Motors:

- degšanas process (t. i., dzirksteļaiždedze/kompresijaizdedze, divtaktu, četraktu/rotējošs),
- metode degvielas padevei uz motoru (t. i., degvielas iesmidzināšana vienā vai vairākos punktos),
- degvielas veids (t. i., benzīns, dīzeļdegviela, maināmas degvielas benzīns/etanols, maināmas degvielas dīzeļdegviela/biodīzeļdegviela, dabasgāze/biometāns, sašķidrināta naftas gāze, divu degvielu benzīns/dabasgāze/biometāns, divu degvielu benzīns/sašķidrināta naftas gāze).

2.3. Emisijas kontroles sistēma:

- katalītiskā neitralizatora veids (piemēram, oksidēšanas, trīskomponentu, sildāmais, *SCR*, *cits*),
- daļiņu filtra veids,
- sekundārā gaisa padeve (t. i., ar vai bez),
- izplūdes gāzu recirkulācija (t. i., ar vai bez).

2.4. *OBD* daļas un darbība:

- metodes *OBD* darbības pārraudzībai, nepareizas darbības konstatēšanai un nepareizas darbības uzrādīšanai transportlīdzekļa vadītājam.”
-

II PIELIKUMS

Grozījumi Deleģētajā regulā (ES) Nr. 134/2014

Deleģētās regulas (ES) Nr. 134/2014 II–VI, VIII un X pielikumu groza šādi:

1) regulas II pielikumu groza šādi:

a) 4.5.5.2.1.1. un 4.5.5.2.1.2. punktu aizstāj ar šādiem:

“4.5.5.2.1.1. 1. posms. Pārslēgšanas ātrumu aprēķināšana

Ātrumus, kādos notiek pārslēgšana uz augstāku pārnesumu ($v_{1 \rightarrow 2}$ un $v_{i \rightarrow i+1}$), izteiktus km/h, aprēķina, izmantojot šādas formulas:

2-3. vienādojums:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[\left(0,5753 \times e^{\left(-1,9 \times \frac{P_n}{M_{ref}} \right)} \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_i}, i = 2 \text{ to } ng - 1$$

2-4. vienādojums:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[\left(0,5753 \times e^{\left(-1,9 \times \frac{P_n}{M_{ref}} \right)} - 0,1 \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

kur:

“i” ir pārnesuma numurs (≥ 2);

“ng” ir kopējais pārnesumu skaits kustībai uz priekšu;

“ P_n ” ir nominālā jauda kW;

“ m_{ref} ” ir standartmasa kg;

“ n_{idle} ” apgriezieni tukšgaitā, min^{-1} ;

“s” nominālie motora apgriezieni, min^{-1} ;

“ ndv_i ” ir attiecība starp motora apgriezieniem min^{-1} un transportlīdzekļa ātrumu km/h pārnesumā “i”.

4.5.5.2.1.2. Ātrumus, kādos kruīza vai palēninājuma posmos no 4. pārnesuma līdz ng pārnesumam notiek pārslēgšanās uz zemāku pārnesumu ($v_{i \rightarrow i-1}$), izteiktus km/h, aprēķina, izmantojot šādu formulu:

2-5. vienādojums:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[\left(0,5753 \times e^{\left(-1,9 \times \frac{P_n}{M_{ref}} \right)} \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, i = 4 \text{ to } ng$$

kur:

“i” ir pārnesuma numurs (≥ 4);

“ng” ir kopējais pārnesumu skaits kustībai uz priekšu;

“ P_n ” ir nominālā jauda kW;

“ m_{ref} ” ir standartmasa kg;

“ n_{idle} ” apgriezieni tukšgaitā, min^{-1} ;

“s” nominālie motora apgriezieni, min^{-1} ;

“ ndv_{i-2} ” ir attiecība starp motora apgriezieniem min^{-1} un transportlīdzekļa ātrumu km/h pārnesumā $i-2$.

Ātrumu pārslēgšanai no 3. pārnesuma 2. pārnesumā ($v_{3 \rightarrow 2}$) aprēķina, izmantojot šādu vienādojumu:

2-6. vienādojums:

$$v_{2 \rightarrow 3} = \left[\left(0,5753 \times e^{\left(-1,9 \times \frac{P_n}{M_{ref}} \right)} - 0,1 \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

kur:

“ P_n ” ir nominālā jauda kW;

“ m_{ref} ” ir standartmasa kg;

“ n_{idle} ” apgriezienu skaits tukšgaitā, min^{-1} ;

“ s ” nominālie motora apgriezieni, min^{-1} ;

“ ndv_1 ” ir attiecība starp motora apgriezieniem min^{-1} un transportlīdzekļa ātrumu km/h 1. pārnesumā.

Ātrumu pārslēgšanai no 2. pārnesuma 1. pārnesumā ($v_{2 \rightarrow 1}$) aprēķina, izmantojot šādu vienādojumu:

2-7. vienādojums:

$$v_{2 \rightarrow 1} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

kur:

“ ndv_2 ” ir attiecība starp motora apgriezieniem min^{-1} un transportlīdzekļa ātrumu km/h 2. pārnesumā.

Tā kā kruīza posmus nosaka pēc posmu indikatora, var rasties nelieli ātruma palielinājumi, kas var būt pietiekami, lai pārslēgtu augstāku pārnesumu. Ātrumus, kādos notiek pārslēgšana uz augstāku pārnesumu ($v_{1 \rightarrow 2}$, $v_{2 \rightarrow 3}$ un $v_{i \rightarrow i+1}$), izteiktus km/h, kruīza posmos aprēķina, izmantojot šādus vienādojumus:

2-7a. vienādojums:

$$v_{1 \rightarrow 2} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

2-8. vienādojums:

$$v_{2 \rightarrow 3} = \left[\left(0,5753 \times e^{\left(-1,9 \times \frac{P_n}{M_{ref}} \right)} - 0,1 \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

2-9. vienādojums:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[\left(0,5753 \times e^{\left(-1,9 \times \frac{P_n}{M_{ref}} \right)} \right) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-1}}, i = 3 \text{ to } ng;$$

- b) 4.5.6.1.2.2. punkta pēdējā daļā tekstu “Alternatīvi m_{r1} var novērtēt kā procentuālo daļu f no m .” aizstāj ar tekstu “Alternatīvi m_{r1} var novērtēt kā 4 procentus no m .”;
- c) 6.1.1.6.2.2. punktā 1-10. tabulas rindās, kas atbilst L3a, L4e, L5e-A un L7e-A kategorijas transportlīdzekļiem, kuru maksimālais braukšanas ātrums ir mazāks nekā 130 km/h, piektās ailes (Svērums koeficienti) tekstu aizstāj ar šādu:

“ $w_1 = 0,30$

$w_2 = 0,70$ ”;

- d) 6. papildinājuma 3. iedaļas (“Pasaules saskaņotais motociklu testa cikls (WMTC), 2. posms”) 4.1.1. punkta Ap6.19. tabulā ierakstu, kas atbilst 148 s, ailē par ruļļa ātrumu km/h tekstu “75,4” aizstāj ar tekstu “85,4”;

2) regulas III pielikumu groza šādi:

a) 4.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.2. Katram pieredzēšanas komponentam ar nepārtrauktas pārmaiņas iespēju nosaka pietiekamu skaitu raksturīgu pozīciju. Testu veic, motoram darbojoties pie “normāliem tukšgaitas apgriezieniem” un pie “augstiem tukšgaitas apgriezieniem”. Pieredzēšanas komponenta iespējamā pozīcija pie “normāliem tukšgaitas apgriezieniem” ir noteikta 4.2.5. punktā. Augstus tukšgaitas apgriezienus nosaka izgatavotājs, bet tiem jābūt lielākiem nekā $2\,000\text{ min}^{-1}$. Augstus tukšgaitas apgriezienus sasniedz un uztur manuāli ar akceleratora pedāli vai akceleratora rokturi.”;

b) 4.2.5.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.5.1. ar lielāko no šādām divām vērtībām:

- a) zemākie tukšgaitas apgriezieni, ko motors var sasniegt;
- b) izgatavotāja ieteiktais ātrums, atņemot 100 apgriezienus minūtē.”;

3) regulas IV pielikumu groza šādi:

a) 2.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“2.2.1. tests jauniem transportlīdzekļu tipiem un jauniem motoru tipiem attiecībā uz ekoloģiskajiem raksturlielumiem, ja šādi transportlīdzekļi aprīkoti ar jaunas konstrukcijas kartera gāzu ventilācijas sistēmu – tādā gadījumā, ja izgatavotājs tā vēlas, lai pierādītu tehniskajam dienestam un apstiprinātājai iestādei, ka III tipa testa rezultāti ir apmierinoši, var atlasīt cilmes transportlīdzekli, kura kartera gāzu ventilācijas koncepcija ir raksturīga attiecībā uz apstiprināto transportlīdzekli.”;

b) 4.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.1. Testa metode Nr. 1

III tipa testu veic atbilstoši turpmāk izklāstītajai testa procedūrai.”;

c) 4.1.4.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.1.4.3. Transportlīdzekli uzskata par apmierinošu, ja visos 4.1.2. punktā noteiktajos mērījumu stāvokļos karterī izmērītais vidējais spiediens nepārsniedz vidējo atmosfēras spiedienu, kāds ir mērījuma laikā.”;

d) iekļauj šādu 4.1.8. punktu:

“4.1.8. Ja vienā vai vairākos mērījumu apstākļos, kas noteikti 4.1.2. punktā, vidējā spiediena vērtība, kura izmērīta karterī 4.1.7. punktā noteiktajā laika periodā, pārsniedz atmosfēras spiedienu, apstiprinātājai iestādei pieņemamā veidā veic papildu testu, kas definēts 4.2.3. punktā.”;

e) 4.1. un 4.2.1. punktu aizstāj ar šādiem:

“4.2. Testa metode Nr. 2

4.2.1. III tipa testu veic atbilstoši turpmāk izklāstītajai testa procedūrai.”;

f) 4.2.1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.1.2. Elastīgu kartera gāzes necaurlaidīgu maisu ar tilpumu, kas aptuveni trīs reizes pārsniedz motora nominālo darba tilpumu, pievieno eļļas tausta atverei. Pirms katra mērījuma maiss ir tukšs.”;

g) 4.2.1.4. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.1.4. Transportlīdzekli uzskata par apmierinošu, ja ne pēc viena no 4.1.2. un 4.2.1.3. punktā noteiktajiem mērījuma stāvokļiem nenotiek redzama maiss piepūšanās.”;

h) iekļauj šādu 4.2.2.4. punktu:

“4.2.2.4. Ja viens vai vairāki testa nosacījumi, kas noteikti 4.2.1.2. punktā, netiek izpildīti, apstiprinātājai iestādei pieņemamā veidā veic papildu testu, kurš definēts 4.2.3. punktā.”;

i) 4.2.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3. Alternatīva III tipa testa papildu metode (Nr. 3)”;

4) regulas V pielikumu groza šādi:

a) 2.5. punktu aizstāj ar šādu:

“2.5. L1e, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B un L7e-C (apakš-)kategorijas L transportlīdzekļus pēc izgatavotāja izvēles testē vai nu saskaņā ar 2. papildinājumā noteikto caurlaidības testa procedūru, vai *SHED* testa procedūru, kas noteikta 3. papildinājumā.”;

b) 2.6. punktu svītrot;

c) 2. papildinājuma 1.1. punktu aizstāj ar šādu:

“1.1. No pirmās piemērošanas datuma, kas noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 IV pielikumā, degvielas sistēmas caurlaidību testē saskaņā ar 2. punktā izklāstīto testa procedūru. Šī pamatprasība attiecas uz visiem L kategorijas transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar degvielas tvertni šķidrās, īpaši gaistošas degvielas uzglabāšanai, kā piemērojams attiecībā uz transportlīdzekli, kas aprīkots ar dzirksteļaiždedzes motoru, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 V pielikuma B daļu.

Lai izpildītu Regulā (ES) Nr. 168/2013 noteiktās iztvaikošanas emisiju testa prasības, L3e, L4e, L5e-A, L6e-A un L7e-A (apakš-)kategorijas L transportlīdzekļus testē saskaņā ar šā pielikuma 3. papildinājumā noteikto *SHED* testa procedūru.”;

5) regulas VI pielikumu groza šādi:

a) 3.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“3.3.1. Testa ziņojumā norāda emisiju rezultātus par transportlīdzekli, kas pēc tam, kad tas pirmoreiz iedarbināts ražošanas līnijas beigās, uzkrājis nobraukumu, kas pārsniedz Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta c) apakšpunktā paredzēto attālumu, piemērojamos nolietojuma koeficientus, kas noteikti Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma B daļā, un to abu un Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikumā noteiktās emisiju robežvērtības reizināšanas rezultātu.”;

b) 3.4.2. punktu aizstāj ar šādu:

“3.4.2. ASV EPA apstiprinātais nobraukuma uzkrāšanas cikls

Pēc izgatavotāja izvēles AMA noturības nobraukuma uzkrāšanas ciklu var veikt kā alternatīvu V tipa nobraukuma uzkrāšanas ciklam. AMA noturības nobraukuma uzkrāšanas ciklu veic saskaņā ar 2. papildinājumā noteiktajām tehniskajām specifikācijām.”;

c) iekļauj šādu 3.4.3. punktu:

“3.4.3. AMA noturības nobraukuma uzkrāšanas cikla izmantošanu III klases transportlīdzekļiem, kuri minēti 2. papildinājuma AP2.1. tabulā, pakāpeniski izbeidz, bet to var izmantot pārejas periodā līdz 2024. gada 31. decembrim.”;

d) pievieno šādu 3.6., 3.6.1., 3.6.2. un 3.7. punktu:

“3.6. Noturības tests vecināšanas stendā

3.6.1. Kā alternatīvu 3.1. vai 3.2. punktam izgatavotājs var pieprasīt, ka tiek izmantota 3. papildinājumā noteiktā vecināšanas stenda procedūra. Ar 3. papildinājumā noteikto noturības testu vecināšanas stendā tiek noteiktas vecināta transportlīdzekļa emisijas, vecinot transportlīdzekļa katalītisko neitralizatoru stenda standartciklā (SBC), lai iegūtu tādu pašu nolietojumu, kāds katalītiskajam neitralizatoram ir termiskās deaktivācijas dēļ pie testa attāluma, kas paredzēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikuma A daļā.

- 3.6.2. Emisijas rezultāti par transportlīdzekli, kas pēc tam, kad tas pirmoreiz iedarbināts ražošanas līnijas beigās, uzkrājis nobraukumu, kas pārsniedz 100 km, un nolietojuma koeficienti, kuri noteikti ar 3. papildinājumā izklāstīto procedūru, nepārsniedz emisijas robežvērtības, kas iegūtas piemērojamā I tipa emisiju laboratorijas testa ciklā, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma A daļā. Testa ziņojumam pievieno emisijas rezultātus par transportlīdzekli, kas pēc tam, kad tas pirmoreiz iedarbināts ražošanas līnijas beigās, uzkrājis nobraukumu, kas pārsniedz 100 km, un nolietojuma koeficientus, kuri noteikti ar šā pielikuma 3. papildinājumā izklāstīto procedūru, kopējās emisijas (kuras aprēķinātas ar reizinājuma vai summēšanas vienādojumu) un emisijas robežvērtības, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikumā.
- 3.7. Pēc izgatavotāja pieprasījuma attiecībā uz 3.1. un 3.2. punktā paredzēto procedūru var aprēķināt un izmantot izplūdes emisijas nolietošanās koeficientu (*D. E. F.*). Nolietošanās koeficientu katram piesārņotājam aprēķina šādi:

$$D. E. F. = Mi_2 - Mi_1$$

kur:

Mi_1 = piesārņotāja *i* emisijas masa g/km pēc transportlīdzekļa 1. tipa testa atbilstoši 3.1. un 3.2. punktā paredzētajai procedūrai;

Mi_2 = piesārņotāja *i* emisijas masa g/km pēc vecināta transportlīdzekļa 1. tipa testa atbilstoši 3.1. vai 3.2. punktā paredzētajai procedūrai.”;

- e) 1. papildinājuma 2.6.1. punktu aizstāj ar šādu:

“2.6.1. Attāluma uzkrāšanai *SRC-LeCV* laikā L transportlīdzekļa kategorijas grupē saskaņā ar Ap1.1. tabulu.

Ap1.1. tabula

L kategorijas transportlīdzekļu grupas *SRC-LeCV* vajadzībām

SRC cikla klasifikācija	WTMC klasifikācija
1.	1. klase
2.	2-1. klase
2.	2-2. klase
3.	3-1. klase
4.	3-2. klase”;

- f) 2. papildinājumu groza šādi:

- i) 1.1. punktu aizstāj ar šādu:

“1.1. Amerikas Savienoto Valstu (ASV) Vides aizsardzības aģentūras (EPA) apstiprinātais nobraukuma uzkrāšanas noturības cikls (AMA) ir nobraukuma uzkrāšanas cikls, ko izmanto, lai novicinātu testa transportlīdzekļus un to piesārņojuma kontroles iekārtas tādā veidā, kas ir atkārtojams, bet ievērojami mazāk raksturīgs attiecībā uz ES parku un satiksmes situāciju nekā *SRC-LeCV*. AMA noturības nobraukuma uzkrāšanas cikla izmantošanu III klases transportlīdzekļiem, kuri minēti šā papildinājuma Ap2.1. tabulā, pakāpeniski izbeidz, bet pēc izgatavotāja pieprasījuma to var izmantot pārejas periodā līdz 2024. gada 31. decembrim. L kategorijas testa transportlīdzekļiem testa ciklu var veikt uz ceļa, testa trases vai kilometru uzkrāšanas dinamometriskā stenda.”;

ii) 2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“2.1. Nobraukuma uzkrāšanai AMA noturības ciklā L kategorijas transportlīdzekļus grupē šādi:

Ap2.1. tabula

L kategorijas transportlīdzekļu grupēšana AMA noturības testa vajadzībām

L kategorijas transportlīdzekļa klase	Motora darba tilpums (cm ³)	V _{max} (km/h)
I	< 150	nepiemēro
II	≥ 150	< 130
III	≥ 150	≥ 130”;

g) pievieno šādu 3. un 4. papildinājumu:

“3. papildinājums

Noturības tests vecināšanas stendā

1. Noturības tests vecināšanas stendā

1.1. Transportlīdzeklis, ko testē saskaņā ar šajā papildinājumā noteikto procedūru, ir uzkrājis vairāk nekā 100 km nobraukuma pēc tam, kad tas pirmoreiz iedarbināts ražošanas līnijas beigās.

1.2. Testā izmantojamā degviela ir viena no degvielām, kas noteikta II pielikuma 2. papildinājumā.

2. Procedūra transportlīdzekļiem ar dzirksteļzieddedzes motoru

2.1. Transportlīdzekļiem (ieskaitot hibrīdus transportlīdzekļus) ar dzirksteļzieddedzes motoru, kuros kā galveno pēcapstrādes emisiju kontroles iekārtu izmanto katalītisko neitralizatoru, piemēro šādu vecināšanas stenda procedūru.

Vecināšanas procedūras veikšanai katalītiskā neitralizatora vecināšanas stendā uzstāda katalītiskā neitralizatora un skābekļa devēja sistēmu.

Vecināšanu stendā veic atbilstoši stenda standartciklam (SBC) laikposmā, ko aprēķina saskaņā ar vecināšanas laika stendā (BAT) vienādojumu. BAT vienādojumam kā ievades dati nepieciešami katalītiskā neitralizatora dati par laiku pie noteiktas temperatūras, kas mērīti 1. papildinājumā aprakstītajā ceļa standartciklā (SRC-LeCV). Attiecīgajā gadījumā kā alternatīvu var izmantot katalītiskā neitralizatora datus par laiku pie noteiktas temperatūras, kas mērīti AMA noturības ciklā, kā aprakstīts 2. papildinājumā.

2.2. Stenda standartcikls (SBC). Katalītiskā neitralizatora standartvecināšanu stendā veic saskaņā ar SBC. SBC veic laikposmā, ko aprēķina saskaņā ar BAT vienādojumu. SBC aprakstīts 4. papildinājumā.

2.3. Katalītiskā neitralizatora dati par laiku pie noteiktas temperatūras. Katalītiskā neitralizatora temperatūru mēra vismaz divos pilnos SRC-LeCV ciklos, kā aprakstīts 1. papildinājumā, vai attiecīgajā gadījumā vismaz divos pilnos AMA noturības ciklos, kā aprakstīts 2. papildinājumā.

Katalītiskā neitralizatora temperatūru mēra augstākās temperatūras punktā testa transportlīdzekļa karstākajā katalītiskajā neitralizatorā. Alternatīvi temperatūru var mērīt citā punktā, ja vien to, izmantojot kompetentu inženiertehnisko spriedumu, koriģē tā, lai tiktu iegūta temperatūra, ko mēra karstākajā punktā.

Katalītiskā neitralizatora temperatūru mēra ar frekvenci, kas ir vismaz viens hercs (viens mērījums sekundē).

Izmērītos katalītiskā neitralizatora temperatūras rezultātus attēlo histogrammā, grupējot temperatūru ne vairāk kā pa 25 °C.

2.4. Vecināšanas laiks stendā. Vecināšanas laiku stendā aprēķina, izmantojot BAT vienādojumu:

$$\text{te attiecībā uz temperatūras intervālu} = th \cdot e((R/Tr) - (R/Tv))$$

$$\text{kopējais te} = \text{te summa visās temperatūras grupās}$$

$$\text{vecināšanas laiks stendā} = A (\text{kopējais te})$$

kur:

- A = 1,1. Ar šo vērtību koriģē katalītiskā neitralizatora vecināšanas laiku, lai ņemtu vērā tādu nolietošanos, kuru izraisa cēloņi, kas nav katalītiskā neitralizatora termiska novecošana;
- R = katalītiskā neitralizatora termiskā reakcija = 18 500;
- th = laiks (stundās), kas izmērīts noteiktā temperatūras intervālā transportlīdzekļa katalītiskā neitralizatora temperatūras histogrammā un ko koriģē, pamatojoties uz pilno lietderīgo izmantošanas laiku, piemēram, ja histogrammā attēloti 400 km un lietderīgais izmantošanas laiks atbilstoši Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikumam Le3 ir 20 000 km, tad visus histogrammas laika ierakstus reizina ar 50 (20 000/400);
- kopējais te = ekvivalents laiks (stundās) katalītiskā neitralizatora vecināšanai pie temperatūras Tr katalītiskā neitralizatora vecināšanas stendā, izmantojot katalītiskā neitralizatora vecināšanas ciklu, lai iegūtu tādu pašu nolietojumu, kāds katalītiskajam neitralizatoram ir termiskās deaktivācijas dēļ pie lietderīgas izmantošanas attāluma, kas konkrētai transportlīdzekļa klasei noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikumā, piemēram, Le3 tas ir 20 000 km;
- te attiecībā uz temperatūras intervālu = ekvivalents laiks (stundās) katalītiskā neitralizatora vecināšanai pie temperatūras Tr katalītiskā neitralizatora vecināšanas stendā, izmantojot katalītiskā neitralizatora vecināšanas ciklu, lai iegūtu tādu pašu nolietojumu, kāds katalītiskajam neitralizatoram ir termiskās deaktivācijas dēļ temperatūras intervālā Tv pie lietderīgas izmantošanas attāluma, kas konkrētai transportlīdzekļa klasei noteikts Regulas (ES) Nr. 168/2013 VII pielikumā, piemēram, Le3 tas ir 20 000 km;
- Tr = katalītiskā neitralizatora faktiskā standarttemperatūra (K) katalītiskā neitralizatora vecināšanas stenda ciklā. Faktiskā temperatūra ir konstanta temperatūra, kas radītu tādu pašu novecošanu kā dažādās temperatūras, kādas ir laikā, kad notiek vecināšana stendā;
- Tv = temperatūras intervāla viduspunkta temperatūra (K) transportlīdzekļa ceļa katalītiskā neitralizatora temperatūras histogrammā.

2.5. Faktiskā standarttemperatūra SBC. Faktisko standarttemperatūru testa standartcīklā (SBC) nosaka konkrētajai katalītiskā neitralizatora sistēmas konstrukcijai un konkrētajam vecināšanas stendam, ko izmantos šādās procedūrās:

- a) izmēra datus par laiku pie noteiktas temperatūras katalītiskā neitralizatora sistēmā katalītiskā neitralizatora vecināšanas stendā saskaņā ar SBC. Katalītiskā neitralizatora temperatūru mēra augstākās temperatūras punktā karstākajam katalītiskajam neitralizatoram sistēmā. Alternatīvi temperatūru var mērīt citā punktā, ja vien to koriģē tā, ka tiek iegūta temperatūra, ko mēra karstākajā punktā.

Katalītiskā neitralizatora temperatūru mēra ar minimālo frekvenci viens hercs (viens mērījums sekundē) vismaz 20 minūtes vecināšanā stendā. Izmērītos katalītiskā neitralizatora temperatūras rezultātus attēlo histogrammā, grupējot temperatūru ne vairāk kā pa 10 °C;

- b) lai aprēķinātu faktisko standarttemperatūru, izmanto BAT vienādojumu ar atkārtotām standarttemperatūras (Tr) izmaiņām, līdz aprēķinātais vecināšanas laiks ir vienāds ar faktisko laiku, kas attēlots katalītiskā neitralizatora temperatūras histogrammā, vai pārsniedz to. Iegūtā temperatūra ir faktiskā standarttemperatūra SBC šai katalītiskā neitralizatora sistēmai un vecināšanas stendam.

2.6. Katalītiskā neitralizatora vecināšanas stends. Katalītiskā neitralizatora vecināšanas stenda testā izmanto SBC un rada tādu izplūdes gāzu plūsmu un emisijas līmeni, kas saskan ar tāda motora izplūdes gāzu plūsmu, kuram katalītiskais neitralizators ir paredzēts, kā arī izplūdes gāzu sastāvdaļas un izplūdes gāzu temperatūru uz katalītiskā neitralizatora virsmas.

Visas vecināšanas stenda iekārtas un procedūras reģistrē atbilstīgu informāciju (piemēram, izmērītās gaisa/degvielas attiecības un datus par laiku pie noteiktas temperatūras katalītiskajā neitralizatorā), lai nodrošinātu, ka faktiski notikusi pietiekama vecināšana.

- 2.7. Nepieciešamie testi. Lai aprēķinātu nolietojuma koeficientus, veic vismaz divus 1. tipa testus pirms emisijas kontroles iekārtas vecināšanas standā un vismaz divus 1. tipa testus pēc tam, kad emisijas kontroles iekārta, kuras vecināšana veikta standā, uz testa transportlīdzekļa uzstādīta atkārtoti.

Nolietojuma koeficientus aprēķina saskaņā ar turpmāk aprakstīto aprēķināšanas metodi.

Izplūdes gāzu emisiju nolietojuma koeficientu katram piesārņotājam aprēķina šādi:

$$D. E. F. = \frac{Mi_2}{Mi_1}$$

kur:

Mi_1 = piesārņotāja i emisijas masa g/km pēc transportlīdzekļa 1. tipa testa, kā noteikts šā papildinājuma 1.1. punktā;

Mi_2 = piesārņotāja i emisijas masa g/km pēc vecināta transportlīdzekļa 1. tipa testa atbilstoši šajā pielikumā aprakstītajai procedūrai.

Šīs interpolētās vērtības nosaka vismaz līdz četriem cipariem aiz komata, pirms tās savstarpēji dala, lai noteiktu nolietojuma koeficientu. Rezultātu noapaļo līdz trim cipariem aiz komata.

Ja nolietojuma koeficients ir mazāks nekā viens, to uzskata par vienādu ar viens.

Pēc izgatavotāja pieprasījuma pieskaitāmo izplūdes gāzu emisiju nolietojuma koeficientu katram piesārņotājam var aprēķināt šādi:

$$D. E. F. = Mi_2 - Mi_1$$

4. papildinājums

Stenda standartcikls (SBC)

1. Ievads

Vecināšanas noturības standartprocedūra sastāv no katalītiskā neitralizatora / skābekļa devēja sistēmas vecināšanas stendā, izmantojot stenda standartciklu (SBC), kā aprakstīts šajā papildinājumā. SBC nolūkā izmanto vecināšanas stendu un motoru, kas kalpo kā padeves gāzes avots katalītiskajam neitralizatoram. SBC ir 60 sekunžu garš cikls, ko atkārto pēc vajadzības, lai vecināšanas stendā veiktu vecināšanu nepieciešamajā laikposmā. SBC nosaka, pamatojoties uz katalītiskā neitralizatora temperatūru, motora gaisa/degvielas (G/D) attiecību un iesmidzināto sekundāro gaisu, ko pievieno pirms pirmā katalītiskā neitralizatora.

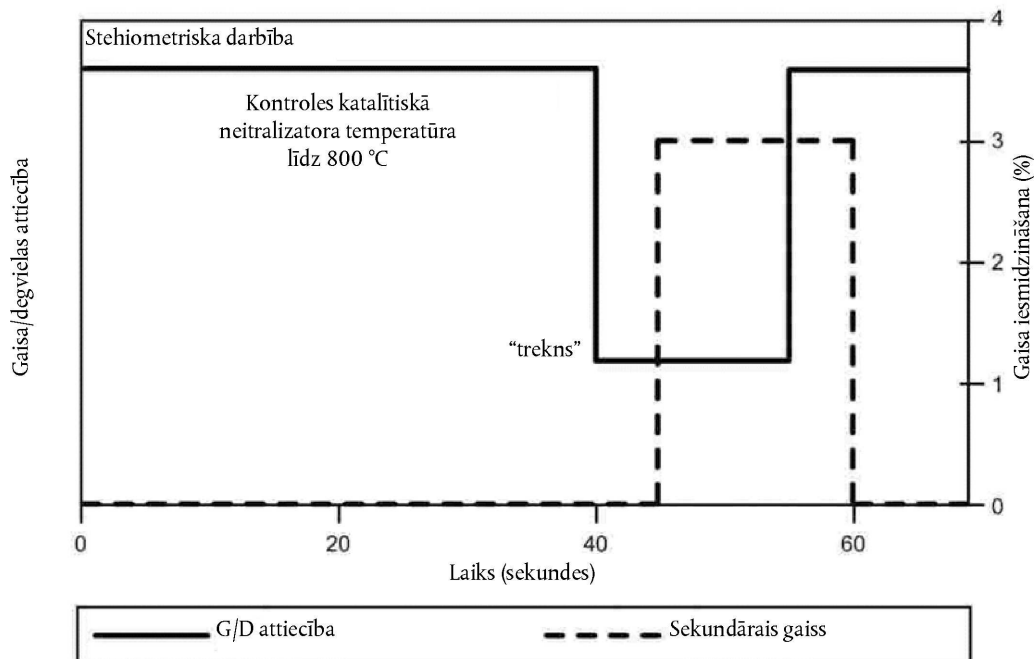
2. Katalītiskā neitralizatora temperatūras kontrole

- 2.1. Katalītiskā neitralizatora temperatūru mēra katalītiskā neitralizatora slānī vietā, kurā ir visaugstākā temperatūra viskarstākajā katalītiskajā neitralizatorā. Alternatīvi var mērīt padeves gāzes temperatūru un konvertēt katalītiskā neitralizatora slāņa temperatūrā, izmantojot lineāru transformāciju, ko aprēķina saskaņā ar korelācijas datiem par katalītiskā neitralizatora konstrukciju un vecināšanas procesā izmantoto vecināšanas stendu.
- 2.2. Katalītiskā neitralizatora temperatūru kontrolē stehiometriskā darbībā (no 1 līdz 40 sekundēm ciklā) līdz ne mazāk kā 800 °C (± 10 °C), izvēloties atbilstīgu motora ātrumu, slodzi un motora dzirksteles laiku. Maksimālo katalītiskā neitralizatora temperatūru cikla laikā noved līdz 890 °C (± 10 °C), izvēloties atbilstīgu G/D attiecību motoram "trekna degmaisījuma" posmā, kā aprakstīts turpmāk tabulā.
- 2.3. Ja izmanto zemu temperatūru, kas nav 800 °C, augstajai kontroles temperatūrai zemā kontroles temperatūra jāpārsniedz par 90 °C.

Stenda standartcikls (SBC)

Laiks (sekundēs)	Motora gaisa/degvielas attiecība	Sekundārā gaisa iesmidzināšana
1–40	Stehiometriski ar kontrolētu slodzi, aizdedzes momentu un motora apgriezieniem, lai sasniegtu katalītiskā neitralizatora temperatūru vismaz 800 °C	Nav
41–45	"Trekns degmaisījums" (izvēlētā G/D attiecība ļauj sasniegt maksimālo katalītiskā neitralizatora temperatūru visā ciklā 890 °C vai par 90 °C augstāku temperatūru nekā zemā kontroles temperatūrā)	Nav
46–55	"Trekns degmaisījums" (izvēlētā G/D attiecība ļauj sasniegt maksimālo katalītiskā neitralizatora temperatūru visā ciklā 890 °C vai par 90 °C augstāku temperatūru nekā zemā kontroles temperatūrā)	3 % ($\pm 0,1$ %)
56–60	Stehiometriski ar tādu pašu slodzi, aizdedzes momentu un motora apgriezieniem, kādi tika izmantoti cikla 1–40 sekunžu laikposmā	3 % ($\pm 0,1$ %)

Stenda standartcikls (SBC)



3. Vecināšanas stenda iekārtas un procedūras

- 3.1. Vecināšanas stenda konfigurācija. Vecināšanas stends nodrošina atbilstīgu izplūdes gāzu plūsmas ātrumu, temperatūru, gaisa un degvielas attiecību, izplūdes gāzu sastāvdaļas un sekundārā gaisa padevi pie katalītiskā neitralizatora ieejas virsmas.

Vecināšanas standartstendu veido motors, motora kontrolleris un motora dinamometrs. Ir pieļaujamas citas konfigurācijas (piemēram, viss transportlīdzeklis uz dinamometra vai tiek darbināts deglis, kas nodrošina pareizus izplūdes gāzes apstākļus), ja tiek nodrošināti šajā papildinājumā minētie katalītiskā neitralizatora ieplūdes apstākļi un kontroles iespējas.

Vienā vecināšanas stendā izplūdes gāzu plūsma var būt sadalīta vairākās plūsmās, ja vien katra izplūdes gāzu plūsma atbilst šajā papildinājumā noteiktajām prasībām. Ja stendam ir vairākas izplūdes gāzu plūsmas, vienlaikus var veikt vecināšanu vairākām katalītisko neitralizatoru sistēmām.

- 3.2. Izplūdes gāzu sistēmas uzstādīšana. Stendā uzstāda visu katalītiskā(-o) neitralizatora(-u) un skābekļa devēja(-u) sistēmu līdz ar izplūdes gāzu caurulēm, kas savieno šīs sastāvdaļas. Motoriem ar vairākām izplūdes gāzu plūsmām katru izplūdes gāzu sistēmas daļu stendā uzstāda atsevišķi un paralēli.

Attiecībā uz izplūdes gāzu sistēmām, kurās ir vairāki katalītiskie neitralizatori vienā rindā, visu katalītisko neitralizatoru sistēmu, tostarp visus katalītiskos neitralizatorus, visus skābekļa devējus un saistītās izplūdes gāzu caurules, vecināšanas nolūkā uzstāda kā vienību. Alternatīvi katru atsevišķo katalītisko neitralizatoru var atsevišķi vecināt atbilstīgu laikposmu.

- 3.3. Temperatūras mērījumi. Katalītiskā neitralizatora temperatūru mēra, izmantojot termopāri, kas atrodas katalītiskā neitralizatora slānī ar augstāko temperatūru karstākajā katalītiskajā neitralizatorā. Alternatīvi var mērīt padeves gāzes temperatūru tieši pirms katalītiskā neitralizatora ieplūdes virsmas un transformēt katalītiskā neitralizatora slāņa temperatūrā, izmantojot lineāru transformāciju, ko aprēķina saskaņā ar korelācijas datiem par katalītiskā neitralizatora konstrukciju un vecināšanas procesā izmantoto vecināšanas stendu. Katalītiskā neitralizatora temperatūru fiksē digitāli ar frekvenci viens hercs (viens mērījums sekundē).
- 3.4. Gaisa/degvielas mērījumi. Gaisa/degvielas (G/D) attiecības mērījumi (piemēram, plaša diapazona skābekļa devējam) jānodrošina pēc iespējas tuvu katalītiskā neitralizatora ieplūdes un izplūdes atlokiem. Informāciju no šiem sensoriem glabā digitāli ar frekvenci viens hercs (viens mērījums sekundē).
- 3.5. Izplūdes gāzu plūsmas līdzsvarošana. Nodrošina atbilstīgu izplūdes gāzu apjoma (ko mēra gramos/sekundē stehiometrijas apstākļos ar pielaidi ± 5 grami sekundē) plūsmu cauri katrai katalītiskā neitralizatora sistēmai, kuras vecināšanu veic stendā.

Atbilstīgo plūsmas ātrumu nosaka, pamatojoties uz izplūdes gāzu plūsmu, kāda būtu transportlīdzekļa oriģinālajam motoram pie vienmērīgiem motora apgriezieniem un slodzes, ko izvēlas vecināšanas standā saskaņā ar 3.6. punktu.

- 3.6. Iestatījumi. Motora apgriezienus, slodzi un aizdedzes momentu izvēlas tā, lai katalītiskā neiralizatora temperatūra būtu $800\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($\pm 10\text{ }^{\circ}\text{C}$) pie vienmērīgas darbības stehiometrijas apstākļos.

Gaisa padeves sistēmu iestata tā, lai gaisa plūsma radītu 3,0 % skābekli ($\pm 0,1\text{ }%$) vienmērīgā stehiometriskā izplūdes gāzu plūsmā tieši pirms pirmā katalītiskā neiralizatora. Tipisks nolasījums ieplūdes G/D mērījuma punktam (kā noteikts 5. punktā) ir lambda 1,16 (kas ir aptuveni 3 % skābekļa).

Kad gaisa padeve ir ieslēgta, iestata "trekna degmaisījuma" G/D attiecību, lai radītu katalītiskā neiralizatora temperatūru $890\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($\pm 10\text{ }^{\circ}\text{C}$). Tipiska G/D vērtība šim posmam ir lambda 0,94 (aptuveni 2 % CO).

- 3.7. Vecināšanas cikls. Vecināšanas standartprocedūrās izmanto stenda standartciklu (SBC). SBC atkārtu, līdz panāk novecošanas apjomu, kas aprēķināts saskaņā ar vienādojumu par vecināšanas laiku standā (BAT).
- 3.8. Kvalitātes nodrošināšana. Temperatūru un G/D attiecību, kas minētas 3.3. un 3.4. punktā, vecināšanas laikā periodiski pārbauda (vismaz reizi 50 stundās). Veic nepieciešamās korekcijas, lai nodrošinātu SBC atbilstīgu ievērošanu visā vecināšanas procesā.

Kad vecināšana ir pabeigta, katalītiskā neiralizatora datus par laiku pie noteiktas temperatūras, kas savākti vecināšanas procesa laikā, attēlo histogrammā, grupējot temperatūru ne vairāk kā pa $10\text{ }^{\circ}\text{C}$. Lai noteiktu, vai katalītiskā neiralizatora termālā vecināšana faktiski notikusi atbilstīgā apjomā, izmanto VI pielikuma 3. papildinājuma 2.4. punktā doto BAT vienādojumu un vecināšanas ciklam aprēķināto faktisko standarttemperatūru. Vecināšanu standā paldzina, ja aprēķinātā vecināšanas laika termiskais efekts nav vismaz 95 % no plānotās termiskās vecināšanas.

- 3.9. Iedarbināšana un izslēgšana. Ir svarīgi nodrošināt, lai maksimālā temperatūra, pie kuras katalītiskais neiralizators strauji zaudē savas īpašības (piemēram, $1\ 050\text{ }^{\circ}\text{C}$), netiktu sasniegta iedarbināšanas vai izslēgšanas laikā. Lai novērstu šo problēmu, var izmantot īpašu iedarbināšanas vai izslēgšanas procedūru ar zemu temperatūru.

4. Koeficienta R eksperimentāla noteikšana noturības procedūrām vecināšanas standā

- 4.1. Koeficients R ir katalītiskā neiralizatora termiskās reakcijas koeficients, ko izmanto vienādojumā par vecināšanas laiku standā (BAT). Ražotāji var noteikt R vērtību eksperimentāli, izmantojot šādas procedūras.

- 4.2. Izmantojot attiecīgo stenda ciklu un vecināšanas stenda iekārtu, veic vecināšanu vairākiem katalītiskajiem neiralizatoriem (vismaz trīs vienas un tās pašas konstrukcijas katalītiskajiem neiralizatoriem) dažādās kontroles temperatūrās starp normālo darbības temperatūru un bojājumu robežtemperatūru. Katrai izplūdes sastāvdaļai izmēra emisijas (vai katalītiskā neiralizatora neefektivitāti (1–katalītiskā neiralizatora efektivitāte)). Pārlicinās, ka galīgajā testēšanā iegūtie dati ir robežās starp vienkāršu un divkāršu emisiju standarta vērtību.

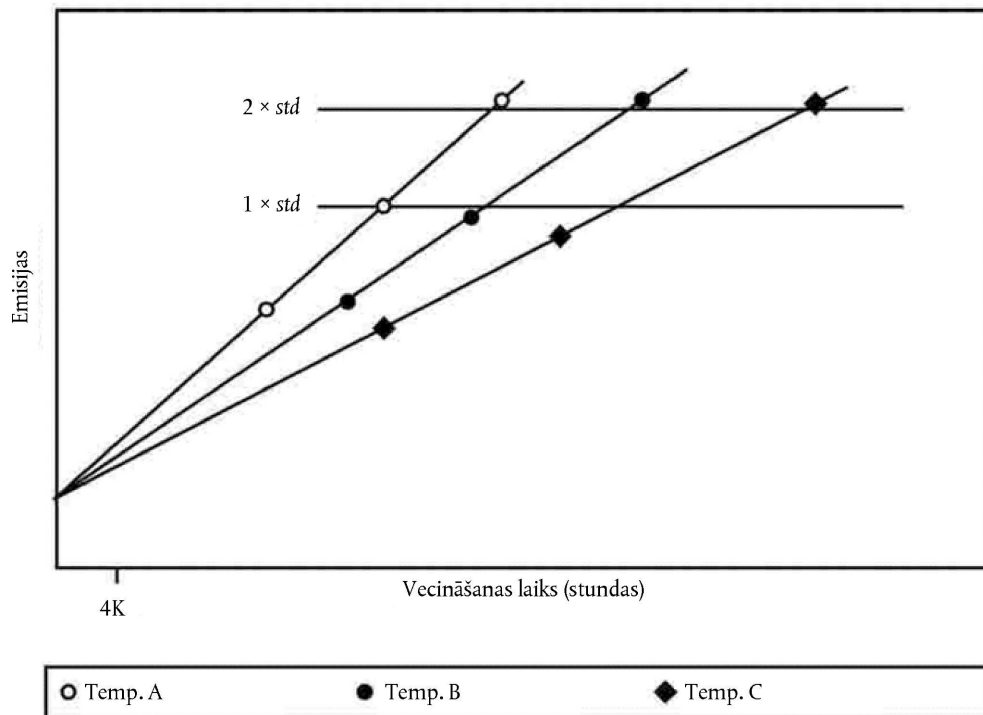
- 4.3. Novērtē R vērtību un aprēķina faktisko standarttemperatūru (T_r) vecināšanas ciklam standā attiecībā uz katru kontroles temperatūru saskaņā ar VI pielikuma 3. papildinājuma 2.4. punktu.

- 4.4. Attiecībā uz katru katalītisko neiralizatoru atzīmē emisijas (vai katalītiskā neiralizatora neefektivitāti) pret katru vecināšanas laiku. Ņemot vērā šos datus, aprēķina piemērotāko mazākā kvadrāta līniju. Lai datu kopums būtu izmantojams, datus jābūt aptuveni kopīgam posmam starp 0 un 6 400 km. Sk. piemēru nākamajā attēlā.

- 4.5. Aprēķina slīpumu piemērotākajai līnijai attiecībā uz katru vecināšanas temperatūru.

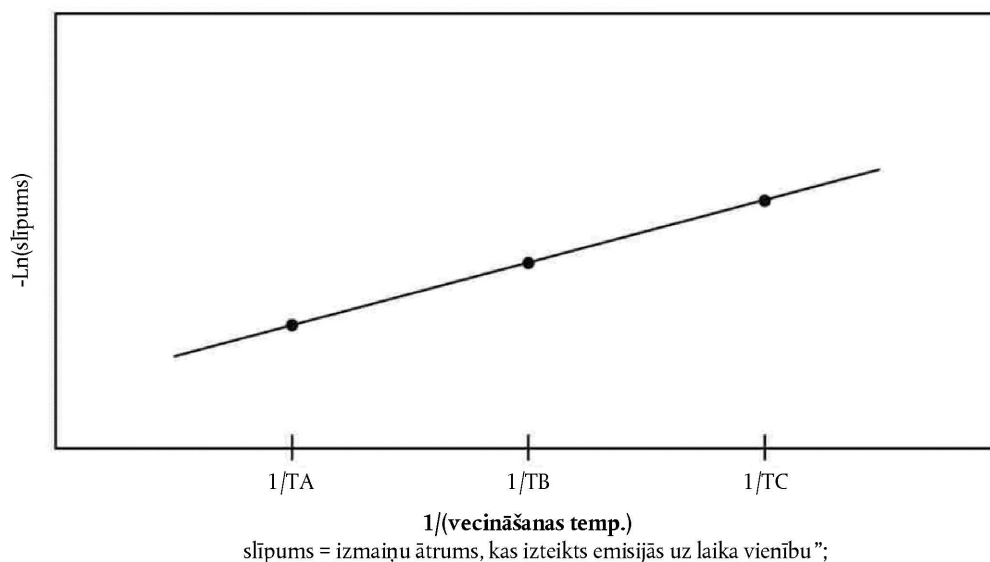
- 4.6. Uz vertikālās ass atzīmē katras piemērotākās līnijas slīpuma (kā noteikts 4.5. punktā) naturāllogaritma (\ln) vērtības un uz horizontālās ass – apgriezto vecināšanas temperatūru ($1/(\text{vecināšanas temperatūra, K grādi})$). Ņemot vērā šos datus, aprēķina piemērotāko mazākā kvadrāta līniju. Līnijas slīpums ir koeficients R. Sk. piemēru nākamajā attēlā.

Katalītiskā neutralizatora vecināšana



- 4.7. Iegūto koeficientu R salīdzina ar sākotnējo vērtību, kuru izmantoja saskaņā ar 4.3. punktu. Ja aprēķinātais koeficients R no sākotnējās vērtības atšķiras vairāk nekā par 5 %, izvēlas jaunu koeficientu R, kas ir robežās starp sākotnējo un aprēķināto vērtību, un tad atkārti 4. punktā minētās darbības, lai iegūtu jaunu koeficientu R. Procesi atkārti, līdz aprēķinātais koeficients R ir 5 % robežās no sākotnēji pieņemtā koeficienta R.
- 4.8. Salīdzina katrai izplūdes gāzu sastāvdaļai noteikto koeficientu R. BAT vienādojumam izmanto viszemāko koeficientu R (sliktākais variants).

R koeficienta noteikšana



6) regulas VIII pielikumu groza šādi:

a) 1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“1.2. Izgatavotājs dara pieejamas bojātās sastāvdaļas vai elektriskās ierīces, kas izmantojamas kļūdu imitēšanai. Veicot mērījumus attiecīgajā I tipa testa ciklā, šādas bojātās sastāvdaļas vai ierīces nedrīkst radīt transportlīdzekļa emisijas, kas pārsniedz Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā noteiktās OBD robežvērtības vairāk nekā par 20 procentiem. Attiecībā uz elektriskām kļūmēm (īssavienojums / ķēdes pārrāvums) emisijas drīkst pārsniegt Regulas (ES) Nr. 168/2013 VI pielikuma B daļā noteiktās robežvērtības vairāk nekā par 20 procentiem.

Testējot transportlīdzekli ar uzstādītu bojāto sastāvdaļu vai ierīci, OBD sistēmu apstiprina, ja MI darbojas. OBD sistēmu apstiprina arī tad, ja MI ieslēdzas zem OBD robežvērtībām.”;

b) 3.1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“3.1.2. Piemērojot noturības testa procedūru, kas noteikta Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunktā vai šīs regulas VI pielikuma 3.6. punktā, testa transportlīdzekļus aprīko ar vecinātiem emisiju komponentiem, kuri izmantoti noturības testiem un šā pielikuma nolūkos, un OBD vides testu galīgo pārbaudi un ziņošanu veic, kad ir pabeigts V tipa noturības tests. Pēc izgatavotāja pieprasījuma OBD demonstrējumu testiem var izmantot pietiekami vecinātu un raksturīgu transportlīdzekli.”;

c) iekļauj šādu 8.1.1. punktu:

“8.1.1. Elektrisko kļūmju (īssavienojums / ķēdes pārrāvums) demonstrējumu testu vajadzībām I tipa tests nav jāveic. Izgatavotājs šos kļūmju režīmus var demonstrēt ar braukšanas apstākļiem, kuros tiek izmantota sastāvdaļa un ir attiecīgi pārraudzības apstākļi. Minētos apstākļus dokumentē tipa apstiprinājuma dokumentācijā.”;

d) iekļauj šādu 8.2.3. punktu:

“8.2.3. Ja tiek izmantoti papildu iepriekšējas sagatavošanas cikli vai alternatīvas iepriekšējas sagatavošanas metodes, to dokumentē tipa apstiprinājuma dokumentācijā.”;

e) 8.4.1.1. punktu aizstāj ar šādu:

“8.4.1.1. Pēc transportlīdzekļa iepriekšējas sagatavošanas saskaņā ar 8.2. punktu ar testa transportlīdzekli izbrauc attiecīgo I tipa testu.

Nepareizas darbības indikators ieslēdzas pirms šā testa beigām jebkuros 8.4.1.2.–8.4.1.6. punktā minētajos apstākļos. MI var aktivizēties arī iepriekšējas sagatavošanas laikā. Apstiprinātāja iestāde minētos apstākļus var aizstāt ar citiem saskaņā ar 8.4.1.6. punktu. Tomēr kopējais imitēto kļūmju skaits tipa apstiprināšanā nedrīkst pārsniegt četras.

Testējot ar divām degvielām darbināmu dzirksteļazdedzes motora [gāzes] transportlīdzekli, izmanto abus degvielas veidus ne vairāk kā četrām imitētām kļūmēm pēc apstiprinātājas iestādes izvēles.”;

7) regulas X pielikumu groza šādi:

a) 1. papildinājuma 8.1. punktu aizstāj ar šādu:

“8.1. Transportlīdzekļa maksimālais ātrums, ko noteicis tehniskais dienests apstiprinātājai iestādei pieņemamā veidā, drīkst atšķirties no 7. punktā norādītās vērtības par $\pm 10\%$ tiem transportlīdzekļiem, kuru $V_{\max} \leq 30$ km/h, un par $\pm 5\%$ transportlīdzekļiem, kuru $V_{\max} > 30$ km/h.”;

b) 4. papildinājumu groza šādi:

i) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Prasības attiecībā uz metodi maksimālās nepārtrauktās nominālās jaudas, izslēgšanās attāluma un maksimālā atbalsta koeficienta mērīšanai L1e kategorijas transportlīdzeklī, ko paredzēts darbināt ar pedāļiem, kā minēts 3. panta 94. punkta b) apakšpunktā, un velosipēdiem ar pedāļiem un palīgelektromotoru, kas minēti Regulas (ES) Nr. 168/2013 2. panta 2. punkta h) apakšpunktā”;

ii) iekļauj šādu 1.3. punktu:

“1.3. Velosipēdi ar pedāļiem un palīgelektromotoru, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 2. panta 2. punkta h) apakšpunktā.”;

iii) 3.2. punktu aizstāj ar šādu:

“3.2. Testa procedūra maksimālās nepārtrauktās nominālās jaudas mērīšanai

Maksimālo nepārtraukto nominālo jaudu mēra saskaņā ar 3. papildinājumu vai alternatīvi saskaņā ar testa procedūru, kas noteikta EN15194:2009 4.2.7. iedaļā.”
