

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 19.10.2009
COM(2009)546 galīgā redakcija

2009/0154 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par transportlīdzekļu radiotraucējumiem (elektromagnētiskā savietojamība)

(Kodificēta versija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. Tautu Eiropas kontekstā Komisija piešķir lielu nozīmi Kopienas tiesību vienkāršošanai un skaidrošanai, lai tās padarītu skaidrākas un pieejamākas parastajam pilsonim, tādējādi sniedzot viņam jaunas iespējas un izdevību izmantot tam piešķirtās īpašās tiesības.

Šo mērķi nevar sasniegt kamēr daudzie noteikumi, kas tikuši grozīti vairākas reizes, bieži diezgan būtiski, paliek izkaisīti, tādā veidā, ka tie jāmeklē daļēji oriģinālajā dokumentā un daļēji vēlākajos grozošajos dokumentos. Tādējādi, lai identificētu šībrīža noteikumus, ir vajadzīgs nozīmīgs pētījums, kas salīdzina dažādus instrumentus.

Šajā sakarā to noteikumu kodifikācija, kas bieži tikuši grozīti, ir arī svarīga, lai Kopienas tiesības būtu skaidras un caurskatāmas.

2. Tādējādi, Komisija 1987. gada 1. aprīlī nolēma¹ sniegt rīkojumus saviem darbiniekiem, ka visiem tiesību aktiem jābūt kodificētiem ne vēlāk kā pēc desmit grozījumiem, uzsverot, ka šī ir minimālā prasība un ka struktūrām jācenšas kodificēt pat īsākos laika posmos tekstus par kuriem tās ir atbildīgas, lai nodrošinātu, ka Kopienas noteikumi ir skaidri un viegli saprotami.
3. Edinburgas Eiropadomes (1992. gada decembris) prezidentūras secinājumi to apstiprināja², uzsverot kodifikācijas nozīmi, jo tā nodrošina piemērojamo tiesību skaidrību attiecībā uz to, kādas tiesības attiecīgām jautājumam piemērojamas attiecīgajā laikā.

Kodifikācija jāveic pilnīgā atbilstībā parastajai Kopienas likumdošanas procedūrai.

Ņemot vērā to, ka nekādas izmaiņas pēc būtības nevar tikt veiktas dokumentos, kurus skar kodifikācija, Eiropas Parlaments, Padome un Komisija ir nolēmuši ar 1994. gada 20. decembra Starpinstitūciju vienošanos, ka var izmantot pasteidzinātu procedūru kodifikācijas dokumentu paātrinātai pieņemšanai.

4. Šī priekšlikuma mērķis ir uzņemties Padomes 1972. gada 20. jūnija Direktīvas 72/245/EEK par transportlīdzekļu radiotraucējumiem (elektromagnētiskā savietojamība)³ kodifikāciju. Jaunā direktīva pārņems dažādos tajā ietvertos aktus⁴; šis priekšlikums pilnībā saglabā kodificēto aktu saturu un līdz ar to tikai apkopo tos ar tādiem formāliem grozījumiem, ko prasa pats kodifikācijas pasākums.
5. Kodifikācijas priekšlikums tika izstrādāts pamatojoties uz iepriekšēju Direktīvas 72/245/EEK un tās grozošo aktu konsolidāciju visās oficiālajās valodās, ko veica Eiropas Kopienas Oficiālo publikāciju birojs ar datu apstrādes sistēmas palīdzību. Ja pantiem ir piešķirti jauni numuri, atbilstību veco un jauno numuru starpā parāda tabulā, kas atrodas kodificētās direktīvas XII pielikumā.

¹ COM(87) 868 PV.

² Skat. Secinājumu A daļas 3. pielikumu.

³ Izstrādāts atbilstīgi Komisijas Paziņojumam Eiropas Parlamentam un Padomei – *Acquis communautaire* kodifikācija, COM(2001) 645 galīgā redakcija.

⁴ Skat. šī priekšlikuma XI pielikuma A daļu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par transportlīdzekļu radiotraucējumiem (elektromagnētiskā savietojamība) (kodificēta versija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

↓ 72/245/EEK (pielāgots)

EIROPAS SAVIENĪBAS PARLAMENTS UN PADOME,

ņemot vērā Eiropas kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 95. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁵,

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru⁶,

tā kā:



- (1) Padomes 1972. gada 20. jūnija Direktīva 72/245/EEK par transportlīdzekļu radiotraucējumiem (elektromagnētiskā savietojamība)⁷, ir vairākas reizes būtiski grozīta⁸. Skaidrības un praktisku iemeslu dēļ minētā direktīva ir jākodificē.
-

↓ 2005/49/EK 1. apsvērums
(pielāgots)

- (2) Direktīva 72/245/EEK ir viena no atsevišķajām direktīvām par EK tipa apstiprināšanas sistēmu, kas paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvā 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko

⁵ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁶ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁷ OV L 152, 6.7.1972., 15. lpp.

⁸ Skat. XI pielikuma A daļu.

transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (“pamatdirektīva”)⁹ un kas nosaka tehniskos priekšrakstus attiecībā uz transportlīdzekļu radiotraucējumiem (elektromagnētiskā savietojamība). Šie tehniskie priekšraksti attiecas uz dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu, lai EK tipa apstiprinājuma procedūra, kas paredzēta Direktīvā 2007/46/EK, varētu tikt piemērota attiecībā uz katru transportlīdzekļa tipu. Līdz ar to, Direktīvā 2007/46/EK izklāstītos noteikumus, kas attiecas uz transportlīdzekļu sistēmām, detaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, piemēro šai Direktīvai. ☒

↓ 72/245/EEK 3. apsvērums
(pielāgots)

- (3) ☒ Vēlams ņemt vērā tehniskās prasības, kuras ANO Eiropas Ekonomikas komisija (ANO/EEK) pieņēmusi ar tās attiecīgajiem noteikumiem, kas pievienoti ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Nolīgumam 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 nolīgums)¹⁰. ☒

↓

- (4) Šī direktīva nedrīkst skart dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem Direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos un to piemērošanai, kā izklāstīts XI pielikuma B daļā,

↓ 72/245/EEK

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

↓ 95/54/EK 1. pants, 2. punkts

1. pants

Šajā direktīvā “transportlīdzeklis” ir jebkurš transportlīdzeklis, kas definēts Direktīvā 2007/46/EK.

⁹ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

¹⁰ Publicēts kā Padomes Lēmuma 97/836/EK (OV L 346, 17.12.1997., 78. lpp.) I pielikums.

↓ 95/54/EK 1. pants, 3. punkts (pielāgots)

2. pants

↓ 2004/104/EK 2. pants (pielāgots)

1. Autotransportam, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām, kas atbilst I līdz X pielikumā noteiktajām prasībām, neviena dalībvalsts nedrīkst uz elektromagnētiskās saderības pamata:

- a) atteikties sniegt EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒ vai nacionālo ☒ tipa apstiprinājumu ☒ vai
- b) aizliegt reģistrēt, tirgot vai sniegt pakalpojumus.

2. Autotransporta, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību tipam, kas neatbilst no I līdz X pielikumā noteiktajām prasībām, dalībvalsts uz elektromagnētiskās saderības pamata:

- a) vairs nesniegs EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒; un
 - b) drīkst atteikties veikt nacionālo ☒ tipa apstiprinājumu ☒.
-

↓ 2005/49/EK 3. pants (pielāgots)

3. Ja netiek pildītas šajā direktīvā noteiktās prasības, dalībvalstis uz elektromagnētiskās saderības jautājumu pamata:

- a) atbilstības sertifikātus, kas pievienoti jauniem transportlīdzekļiem saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK noteikumiem, minētās direktīvas 26. panta 1. punkta nolūkos uzskata par nederīgiem;
- b) var atteikties reģistrēt, pārdot vai sākt lietot jaunus transporta līdzekļus.

Nemaina apstiprinājumus ☒, kas piešķirti ☒ transportlīdzekļiem ☒ pirms 2006. gada 1. jūlija ☒, kas nav aprīkoti ar 24 GHz vai 79 GHz šaura diapazona radariekārtām.

↓ 2004/104/EK 2. pants (pielāgots)

4. No I līdz X pielikumā noteiktās prasības attiecībā uz elektromagnētisko saderību piemēro sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām Direktīvas 2007/46/EK 28. panta mērķiem.

↓ 95/54/EK 2. pants

5. Neatkarīgi no 2. un 4. punkta, attiecībā uz rezerves detaļām dalībvalstis turpina piešķirt EK tipa apstiprinājumu un atļauj pārdot un nodot ekspluatācijā detaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kas paredzētas izmantošanai tādu tipu transportlīdzekļos, kuri apstiprināti līdz 1996. gada 1. janvārim saskaņā ar Direktīvu 72/245/EEK vai Direktīvu 72/306/EEK, un vajadzības gadījumā attiecinot šos apstiprinājumus uz citiem tiem.

↓ 2005/49/EK 3. pants

6. Sākot ar 2013. gada 1. jūliju dalībvalstis aizliedz reģistrēt, pārdot vai sākt lietot transporta līdzekļus, kas aprīkoti ar 24 GHz šaura diapazona radariekārtām.

7. Gadījumā, ja Komisijas Lēmuma 2005/50/EK¹¹ 2. panta 5. punktā minēto atsauces datumu maina atbilstoši tā paša lēmuma 5. pantam, dalībvalstis pēc norādītā datuma aizliedz reģistrēt, pārdot vai sākt lietot transporta līdzekļus, kas aprīkoti ar 24 GHz šaura diapazona radariekārtām.

↓ 95/54/EK 1. pants, 4. punkts
(pielāgots)

3. pants

1. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/108/EK¹² 1. panta 4. punkta mērķiem šo direktīvu uzskata par "īpašu direktīvu".

2. Transportlīdzekļus, detaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kas apstiprinātas saskaņā ar šo direktīvu, uzskata par atbilstīgām to citu direktīvu noteikumiem, kuras minētas Padomes Direktīvas 92/53/EEK¹³ IV pielikumā un kuras attiecas uz elektromagnētisko savietojamību.

↓ 72/245/EEK (pielāgots)

4. pants

☒ Grozījumus, kas vajadzīgi, lai I līdz X pielikuma prasības pielāgotu tehnikas attīstībai, pieņem saskaņā ar procedūru, kas minēta Direktīvas 2007/46/EK 40. panta 2. punktā. ☒

¹¹ OV L 21, 25.1.2005., 15. lpp.

¹² OV L 390, 31.12.2004., 24. lpp.

¹³ OV L 225, 10.8.1992., 1. lpp.

5. pants

☒ Dalībvalstis dara Komisijai zināmus galvenos valsts tiesību aktus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva. ☒



6. pants

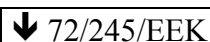
Direktīvu 72/245/EEK, kā tā grozīta ar aktiem, kā izklāstīts XI pielikuma A daļā, atceļ, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos, kā izklāstīts XI pielikuma B daļā.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu, kas atrodas XII pielikumā.

7. pants

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

To piemēro no [...].



8. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, [...]

Eiropas Parlamenta vārdā
priekšsēdētājs
[...]

Padomes vārdā
priekšsēdētājs
[...]

PIELIKUMU SARAKSTS

I pielikums:	Prasības autotransportam un autotransportam pievienotajām elektriskajām/elektroniskajām apakšsastāvdaļām
<i>1. pielikums:</i>	Šajā direktīvā minēto standartu saraksts.
<i>2. pielikums:</i>	Autotransporta platjoslas references ierobežojumi. Antenas – autotransporta atdalījums: 10 m.
<i>3. pielikums:</i>	Autotransporta platjoslas references ierobežojumi. Antenas – autotransporta atdalījums: 3 m.
<i>4. pielikums:</i>	Autotransporta šaurjoslas references ierobežojumi. Antenas – autotransporta atdalījums: 10 m.
<i>5. pielikums:</i>	Autotransporta šaurjoslas references ierobežojumi. Antenas – autotransporta atdalījums: 3 m.
<i>6. pielikums:</i>	Elektriskās/elektroniskās apakšsastāvdaļas. Platjoslas references ierobežojumi.
<i>7. pielikums:</i>	Elektriskās/elektroniskās apakšsastāvdaļas. Šaurjoslas references ierobežojumi.
<i>8. pielikums:</i>	EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ standarta modelis.
II.A pielikums:	Informatīvs dokuments attiecībā uz autotransporta EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒
II.B pielikums:	Informatīvs dokuments attiecībā uz elektrisko/elektronisko apakšsastāvdaļu EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒
III.A pielikums:	EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikāta modelis
III.B pielikums:	EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikāta modelis
IV pielikums:	Mērīšanas metode izplatītajiem platjoslas elektromagnētiskajiem izstarojumiem no transportlīdzekļiem
V pielikums:	Mērīšanas metode izplatītajiem šaurjoslas elektromagnētiskajiem izstarojumiem no transportlīdzekļiem
VI pielikums:	Pārbaudes metode transportlīdzekļu imunitātei pret elektromagnētisko radiāciju

VII pielikums: Mērīšanas metode izplatītajiem platjoslas elektromagnētiskajiem izstarojumiem no elektriskām/elektroniskām apakšsastāvdaļām

1. pielikums – 1. zīmējums: Pārbaudes vieta atklātā teritorijā: elektrisko/elektronisko apakšsastāvdaļu pārbaudes vietas robeža.

Līdzens līmenis teritorijai, kurā nav elektromagnētiskos starus atstarojošas virsmas.

VIII pielikums: Mērīšanas metode izplatītajiem šaurjoslas elektromagnētiskajiem izstarojumiem no elektriskām/elektroniskām apakšsastāvdaļām

IX pielikums: Pārbaudes metode(-s) elektrisko/elektronisko apakšsastāvdaļu imunitātei pret elektromagnētisko radiāciju

1. pielikums – 1. zīmējums: 800 mm *Stripline* pārbaude

1. pielikums – 2. zīmējums: 800 mm *Stripline* dimensijas

2. pielikums: Tipiskas ☒ TEM ☒ šūnas dimensijas

X pielikums: Pārbaudes metode(-s) elektrisko/elektronisko apakšsastāvdaļu īslaicīga izstarojuma imunitātei un pārbaudes metode(-s) imunitātei pret elektrisko/elektronisko apakšsastāvdaļu īslaicīgu izstarojumu

☒ **XI pielikums:** ☒ ☒ A daļa: Atceltā direktīva ar sekojošo grozījumu sarakstu ☒

☒ B daļa: Terminu uzskaitījums transponēšanai valsts tiesību aktos un piemērošanai ☒

☒ **XII pielikums:** ☒ ☒ Atbilstības Tabula ☒

I PIELIKUMS

PRASĪBAS AUTOTRANSPORTAM UN AUTOTRANSPORTAM PIEVIENOTĀM ELEKTRISKĀM/ELEKTRONISKĀM APAKŠSASTĀVDAĻĀM

1. DARBĪBAS SFĒRA

Šī direktīva ir piemērojama autotransporta elektromagnētiskai saderībai, kas minēta 1. pantā kā autotransports un piekabes (še turpmāk – autotransports), ko piegādājis autotransporta ražotājs, un tā sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām, kuras plānots ievietot autotransportā.

Tas ietver:

- prasības attiecībā uz imunitāti pret izstarotiem vai vadītiem traucējumiem funkcijās, kas ir saistītas ar tiešo autotransporta kontroli, autovadītāju, pasažiera vai citu ceļa izmantotāju aizsardzību un ar traucējumiem, kuri var izraisīt apjukumu autovadītājos vai citos satiksmes dalībniekos;
- prasības attiecībā uz negribēti izstarotu un vadītu izstarojumu kontroli, lai aizsargātu iecerēto elektrisko vai elektronisko ierīču lietošanu savā vai blakus autotransportā, vai netālu esošā transporta līdzeklī, kā arī traucējumu kontroli, kurus rada papildu ievietotie retro stila aksesuāri autotransportā.

2. DEFINĪCIJAS

2.1. Šīs direktīvas mērķiem:

- 2.1.1. “Elektromagnētiskā saderība” apzīmē autotransporta vai tā komponenta(-u) vai atsevišķas(-u) tehniskas(-u) vienības(-u) spēju apmierinoši funkcionēt elektromagnētiskā vidē, nekam neieviešot nepanesamu elektromagnētisku traucējumu.
- 2.1.2. “Elektromagnētiskie traucējumi” apzīmē jebkādu elektromagnētisko fenomenu, kas var pazemināt izpildījuma kvalitāti autotransporta vai tā komponenta(-u), vai atsevišķas(-u) tehniskas(-u) vienības(-u), vai kādu citu ierīču, ierīču vienības vai sistēmas autotransporta tuvumā. Elektromagnētiskie traucējumi var būt elektromagnētiski trokšņi, nevēlams signāls vai izplatīšanas līdzekļa izmaiņas.
- 2.1.3. “Elektromagnētiskā imunitāte” apzīmē autotransporta vai komponenta(-u), vai atsevišķas(-u) tehniskas(-u) vienības(-u) spēju darboties, nepazeminot izpildījuma kvalitāti (noteiktu) elektromagnētisku traucējumu gadījumā, kas ietver vēlamus radio frekvences signālus no radio raidītājiem vai Rūpnieciski zinātniskā medicīniskā (RZM) aparāta joslā izstarotus starojumus gan autotransporta iekšpusē, gan ārpusē.

- 2.1.4. “Elektromagnētiska vide” apzīmē elektromagnētiskā fenomena kopumu, kas eksistē noteiktā atrašanās vietā.
- 2.1.5. “Platjoslas izstarojums” apzīmē izstarojumu, kam joslas platums ir lielāks nekā īpašam mērīšanas aparātam vai uztvērējam (Starptautiska radio traucējumu īpašā komiteja (SRTĪK) 25. 2. izdevums).
- 2.1.6. “Šaurjoslas izstarojums” apzīmē izstarojumu, kam joslas platums ir mazāks nekā īpašam mērīšanas aparātam vai uztvērējam (Starptautiska radio traucējumu īpašā komiteja (SRTĪK) 25. 2. izdevums).
- 2.1.7. “Elektriska/elektroniska sistēma” apzīmē elektrisku un/vai elektronisku ierīci(-es) vai ierīču komplektu(-s) kopā ar saistītiem elektrības savienojumiem, kas veido daļu no autotransporta, bet kas nav tas veids, kuru plānots atzīt atsevišķi no autotransporta.
- 2.1.8. “Elektriskās/elektroniskās apakšsastāvdaļas” (EAS) apzīmē elektriskās un/vai elektroniskās ierīces vai ierīču komplektu(-s), kas plānoti kā daļa no autotransporta kopā ar saistītiem elektriskiem savienojumiem un elektrotīklu, kas veic vienu vai vairākas specializētas funkcijas. EAS var atzīt pēc ražotāja vai tā pilnvarota pārstāvja lūguma vai nu kā “sastāvdaļu”, vai “atsevišķu tehnisku vienību (ATV)” (sk. Direktīvas 2007/46/EK 3. panta 24. un 25. punktu).
- 2.1.9. “Autotransporta veids” saistībā ar elektromagnētisko saderību apzīmē autotransportu, kas neatšķiras šādos aspektos:
- 2.1.9.1. motora nodalījuma kopējais lielums un forma;
- 2.1.9.2. elektrisko un/vai elektronisko sastāvdaļu vispārīgais izvietojums un elektrotīkla vispārīgais izkārtojums;
- 2.1.9.3. galvenais materiāls, no kura veidota virsbūve vai karkass, ja piemērojams (piemēram, tērauds, alumīnijs vai stiklplasta virsbūves karkass). Citu materiālu plātnes neizmaina autotransporta veidu, ja netiek mainīts galvenais virsbūves materiāls. Tomēr par šādām pārmaiņām ir jāziņo.
- 2.1.10. “EAS veids” saistībā ar elektromagnētisko saderību apzīmē EAS, kas neatšķiras šādos svarīgos aspektos:
- 2.1.10.1. EAS veiktā funkcija;
- 2.1.10.2. elektrisko un/vai elektronisko sastāvdaļu vispārīgais izvietojums, ja piemērojams.
- 2.1.11. “Autotransporta elektrotīkla izmantojums” apzīmē barošanas spriegumu, maģistrāles sistēmu (piemēram, CAN), signāla vai efektīvas antenas kabelus, kurus instalē autotransporta ražotājs.

2.1.12. Ar imunitāti saistītās funkcijas ir:

a) Funkcijas saistībā ar tiešo autotransporta vadību:

↓ 2005/83/EK 1. pants un pielikuma 1. punktā a) apakšpunkts

- pazemināt vai izmainīt, piemēram, motoru, pārniesumu, bremzes, piekari, aktīvo stūrēšanas iekārtu, ātruma ierobežošanas ierīces,

↓ 2004/104/EK 1. pants un pielikums
--

- ietekmēt autovadītāja pozīciju, piemēram, sēdekļa vai stūres rata novietojumu,
 - ietekmēt autovadītāja redzamību, piemēram, ar zemākiem gaismas stariem, vējstikla tīrītāju.
- b) Funkcijas saistībā ar autovadītāja, pasažiera un citu ceļa izmantotāju aizsardzību:
- piemēram, gaisa spilvens un drošības ierobežojumu sistēmas.
- c) Funkcijas, kuras, ja tiek traucētas, rada autovadītāja vai citu ceļa izmantotāju apjukumu:
- optiski traucējumi, piemēram, virzienu rādītāju, bremžu signālu, gala aprišu rādītājsignālu, aizmugures virziena signāla, avārijas sistēmas gaismas barjeru, brīdinājumu rādītāju nepareizi sniegta informācija, signālu vai displeju, kurus tiešā veidā var vērot autovadītājs, nepareiza darbība saistībā ar a) un b) punktā norādītajām funkcijām;
 - akustiski traucējumi, piemēram, pretaizdzīšanas trauksmes, signāлтаures nepareiza darbība.
- d) Funkcijas saistībā ar autotransporta datu maģistrāles funkcionalitāti:
- bloķējot datu pārraidi uz autotransporta datu maģistrāles sistēmām, kas tiek izmantotas, lai pārraidītu datus, nepieciešams nodrošināt ar citām imunitātes darbībām saistītu pareizu darbību.
- e) Funkcijas, ja tās tiek traucētas, ietekmē autotransporta stacionāros datus, piemēram, tahometrs, odometrs.

↓ 2005/49/EK 1. pants, 1. punkts

- 2.1.13. “24 GHz šaura diapazona radariekārtas” nozīmē radaru Lēmuma 2005/50/EK, 2. panta 2. punkta izpratnē un ievērojot darbības prasības tā paša lēmuma 4. pantā.
-

↓ 2004/104/EK 1. pants un pielikums (pielāgots)
→₁ 2005/83/EK 1. pants un pielikumā 1. punkts.
b) apakšpunkts
→₂ 2005/83/EK 1. pants un pielikumā 1. punkta
c) apakšpunkts
→₃ 2006/96/EK Pielikums, A.8 punkts

3. PIETEIKUMS EK ☒ TIPA APSTIPRINĀJUMAM ☒

3.1. Autotransporta veida atzīšana

- 3.1.1. Pieteikumu autotransporta ☒ tipa apstiprinājumam ☒ par tā elektromagnētisko saderību saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 7. panta 1. un 2. punktu iesniedz autotransporta ražotājs.

- 3.1.2. Informatīvā dokumenta modelis ir dots II.A pielikumā.

- 3.1.3. Autotransporta ražotājs izveido plānu, raksturojot visas nepieciešamās autotransporta elektriskās/elektroniskās sistēmas vai EAS, virsbūves karkasus¹⁴, virsbūves materiālu izmaiņas¹⁵, elektrotīkla vispārīgo izkārtojumu, motora izmaiņas, kreisās puses/labās puses vadīšanas veidus un garenbāzes veidus. Nepieciešamās autotransporta elektriskās/elektroniskās sistēmas vai EAS ir tās, kuras var izstarot ievērojamu platjoslas vai šaurjoslas radiāciju un/vai tās, kuras saistītas ar transporta imunitātes funkcijām (sk. 2.1.12. punktu).

- 3.1.4. No šī plāna ir jāizvēlas autotransporta paraugs testēšanai, pamatojoties uz savstarpēju vienošanos starp ražotāju un kompetento iestādi. Šis autotransports pārstāvēs autotransporta veidu (sk. pielikuma II.A 1. papildinājumu). Autotransporta izvēle ir balstīta uz elektriskām/elektroniskām sistēmām, kuras ražotājs piedāvā. No šī plāna var izvēlēties vienu vai vairākus autotransporta līdzekļus pārbaudēm, ja ražotājs un kompetentā iestāde savstarpēji vienojas, ka pārbaudēm tiek pakļautas dažādas elektriskās/elektroniskās sistēmas, kas ievērojami ietekmēs autotransporta elektromagnētisko saderību, salīdzinot ar pirmā parauga autotransportu.

¹⁴ Ja piemērojams.

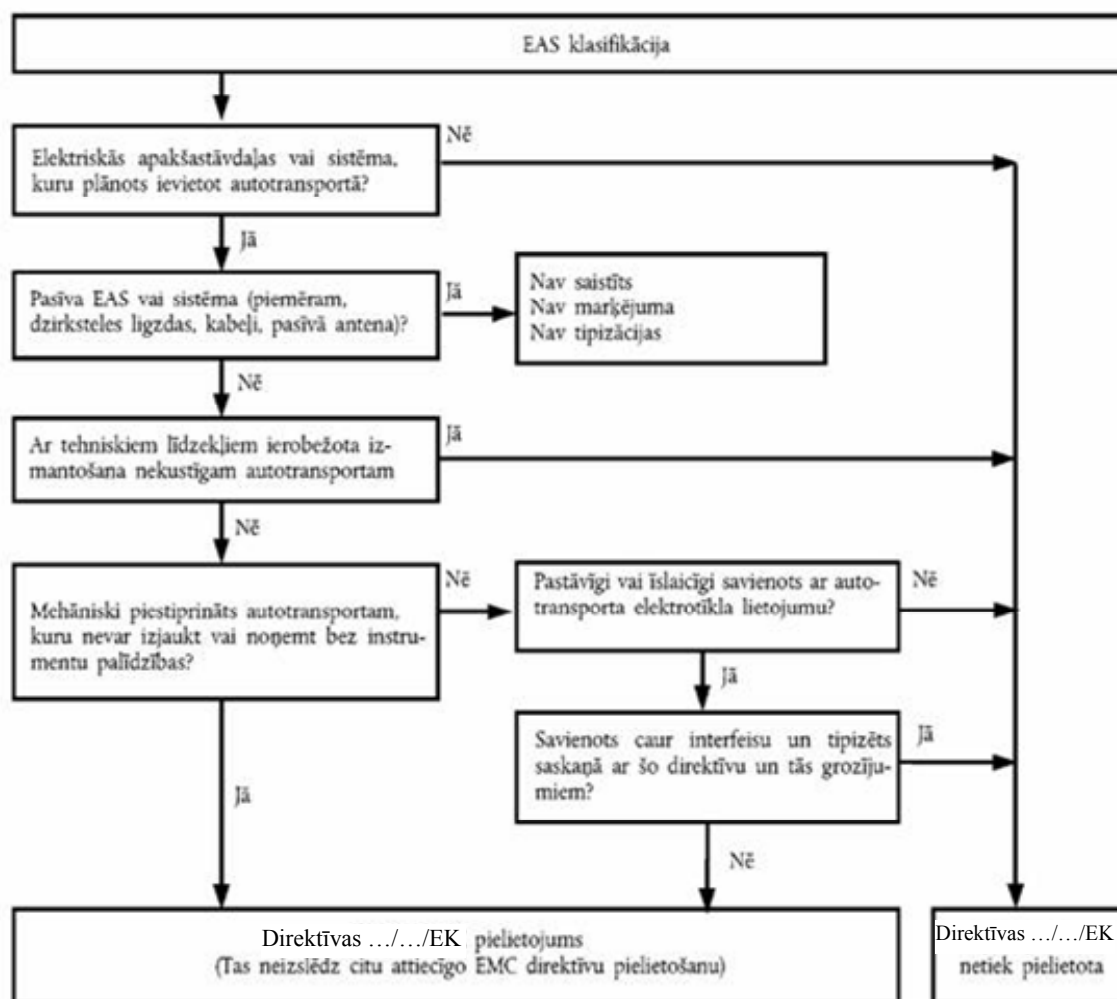
¹⁵ Ja piemērojams.

- 3.1.5. Autotransporta(-u) izvēle saskaņā ar 3.1.4. punktu tiek ierobežota, jo tiek iekļautas tās autotransporta/elektrisko/elektronisko sistēmu kombinācijas, kuras ir plānots ražot.
- 3.1.6. Ražotājs var papildināt pieteikumu ar jau veiktu pārbaūžu ziņojumiem. Visus šādu iesūtītus datus ☒ apstiprinātāja ☒ iestāde var izmantot EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikāta veidošanai.
- 3.1.7. Ja tehniskais dienests, kas atbildīgs par EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ pārbaudēm, pats veic pārbaudi, tad ir jānodrošina pārbaudāmā veida autotransporta paraugs saskaņā ar 3.1.4. punktu.
- 3.1.8. Autotransporta ražotājam jāsniedz ziņojums par frekvenču joslām, jaudas līmeņiem, antenas izvietojumu un RF raidītāju instalācijas nosacījumiem pat tad, ja EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ laikā autotransportā nav ievietots RF raidītājs. Tam jāietver visi mobilo radio pakalpojumi, kurus parasti izmanto autotransportā. Šai informācijai pēc EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ir jābūt publiski pieejamai.

Autotransporta ražotājiem ir jānodrošina pierādījumi, ka šādu raidītāju instalācija autotransporta izpildījumu neietekmē nelabvēlīgi.

3.2. Elektrisko/elektronisko apakšastāvdaļu (EAS) veida atzīšana.

3.2.1. Šīs direktīvas piemērojamība EAS:



3.2.2. Pieteikumu EAS ☒ tipa apstiprinājumam ☒ par tā elektromagnētisko saderību saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 7. panta 1. un 2. punktu iesniedz EAS ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis.

3.2.3. Informatīvā dokumenta modelis ir dots II.B pielikumā.

3.2.4. Ražotājs var papildināt pieteikumu ar jau veiktu pārbaudi ziņojumiem. Visus šādus iesūtītus datus ☒ apstiprinātāja ☒ iestāde var izmantot EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikāta veidošanai. Pieteikumu ierīcēm, kuras plānots instalēt autotransportā, ražotājs var papildināt ar Ražotāja vienošanās deklarāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/5/EK¹⁶ vai Direktīvu 2004/108/EK, EMS pārbaudes ziņojumu un lietotāju instrukciju, kurā paskaidrots, kā šādas ierīces instalēt autotransportā.

3.2.5. Ja par EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ pārbaudēm atbildīgais tehniskais dienests pats veic pārbaudi, tas ir jānodrošina ar ☒ apstiprināmā tipa ☒ EAS sistēmas paraugu

¹⁶ OV L 91, 7.4.1999., 10. lpp.

pēc sarunas ar ražotāju par, piemēram, iespējamām izkārtojuma izmaiņām, sastāvdaļu vai sensoru skaitu. Ja tehniskais dienests uzskatīs par nepieciešamu, tas var izvēlēties papildu paraugu.

- 3.2.6. Paraugam(-iem) ir jābūt skaidri un neizdzēšami marķētam(-iem) ar ražotāja firmas nosaukumu vai zīmi un norādītu veidu.
- 3.2.7. Ja nepieciešams, ir jānorāda jebkādi lietošanas ierobežojumi. Jebkādi šādi ierobežojumi ir jāiekļauj II.B un/vai III.B pielikumā.
- 3.2.8. Tirgū ievestiem EAS kā rezerves daļām nav nepieciešams EK ☒ tipa apstiprinājums ☒ , ja tie acīmredzami ir marķēti kā rezerves daļas ar identifikācijas numuru, ir identiski, un tiem ir viens un tas pats ražotājs kā attiecīgo oriģinālo ierīču ražotājs (OIR) autotransporta daļai ☒ , kurai jau piešķirts tipa apstiprinājums ☒ .
- 3.2.9. Tirgū pārdoto ierīču sastāvdaļām, kuras domātas instalācijai ar dzinēju aprīkotā autotransportā, nav nepieciešams EK ☒ tipa apstiprinājums ☒ , ja tās nav saistītas ar imunitātes funkcijām (2.1.12 punkts). Šajā gadījumā ir jāizdod Vienošanās deklarācija saskaņā ar Direktīvās 1999/5/EK vai 2004/108/EK noteikto kārtību. Vienai no šīs deklarācijas daļām ir jānosaka, ka EAS atbilst šīs direktīvas I pielikuma 6.5, 6.6, 6.8 un 6.9 punktā izklāstītajiem ierobežojumiem.

4. EK ☒ TIPA APSTIPRINĀJUMS ☒

- 4.1. Ceļi uz EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒ .

- 4.1.1. Autotransporta EK ☒ tipa apstiprinājums ☒

Pēc autotransporta ražotāja ieskatiem var izmantot šādus alternatīvus ceļus autotransporta EK ☒ tipa apstiprinājumam ☒ .

- 4.1.1.1. Autotransporta instalācijas atzīšana

Autotransporta instalācijai var piešķirt EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒ , tieši sekojot 6. punktā izklāstītajiem norādījumiem. Ja autotransporta ražotājs izvēlas šo ceļu, nav nepieciešama atsevišķa elektrisko/elektronisko sistēmu vai EAS pārbaude.

- 4.1.1.2. Autotransporta ☒ tipa apstiprinājums ☒ , pārbaudot individuālas EAS

Autotransporta ražotājs var iegūt autotransporta ☒ apstiprinājumu ☒ , demonstrējot ☒ apstiprinātāja ☒ iestādei, ka visas nepieciešamās (sk. 3.1.3. punktu) elektriskās/elektroniskās vai EAS ir individuāli atzītas saskaņā ar šo direktīvu un ir instalētas saskaņā ar jebkuriem pievienotajiem nosacījumiem.

- 4.1.1.3. Ražotājs, ja vēlas, var iegūt ☒ apstiprinājumu saskaņā ar šo ☒ direktīvu , ja autotransportā nav tāda veida ierīces, kas ir pakļautas imunitātes vai izstarojuma pārbaudēm. Šādiem ☒ apstiprinājumiem ☒ nav nepieciešamas pārbaudes.

4.1.2. EAS EK ☒ tipa apstiprinājums ☒

Jebkuram autotransporta veidam (sastāvdaļu ☒ apstiprinājums ☒) vai kādam noteiktam autotransporta tipam vai tiem piemērotas EAS var iegūt EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒, ja to pieprasa EAS ražotājs (atsevišķu tehnisku vienību ☒ apstiprinājums ☒).

4.1.3. EAS, kas plānotas RF raidītājiem un nav ieguvušas EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒ kopā ar autotransporta ražotāju, ir jānodrošina ar piemērotiem instalācijas norādījumiem.

4.2. EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ piešķiršana

4.2.1. Autotransports

4.2.1.1. Ja autotransporta paraugs atbilst šīs direktīvas prasībām, tiek piešķirts EK ☒ tipa apstiprinājums ☒ saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 9. panta 3. punktu, ja piemērojams, un 10. panta 4. punktu.

4.2.1.2. EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikāta modelis ir dots III.A pielikumā.

4.2.2. EAS

4.2.2.1. Ja EAS sistēmas(-u) paraugs(-i) atbilst šīs direktīvas prasībām, tiek piešķirts EK ☒ tipa apstiprinājums ☒ saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 9. panta 3. punktu, ja piemērojams, un 10. panta 4. punktu.

4.2.2.2. EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikāta modelis ir dots III.B pielikumā.

4.2.3. Lai izveidotu 4.2.1.2. vai 4.2.2.2. punktā minētos sertifikātus, dalībvalstu kompetentā iestāde, kas ☒ piešķir apstiprinājumu ☒, var izmantot pārbaudes laboratorijas, kas akreditētas saskaņā ar ISO 17025, un kuras pilnvarojusi ☒ apstiprinātāja ☒ iestāde, sagatavotos ziņojumus.

4.3. Grozījumi ☒ apstiprinājumos ☒

4.3.1. Ja ir nepieciešami grozījumi ☒ apstiprinājumos ☒, kuri piešķirti saskaņā ar šo direktīvu, tiek piemēroti Direktīvas 2007/46/EK 13. līdz 16. panta noteikumi.

4.3.2. Grozījumi autotransporta ☒ tipa apstiprinājumā ☒, pievienojot vai aizvietojot EAS.

4.3.2.1. Ja autotransporta ražotājs ir ieguvis ☒ apstiprinājumu ☒ autotransporta instalācijai un vēlas tai pielāgot papildu vai aizvietojošas elektriskās/elektroniskās sistēmas vai EAS, kuras jau ir atzītas saskaņā ar šo direktīvu un kuras tiks instalētas saskaņā ar pievienotajām instrukcijām, autotransporta ☒ apstiprinājumu ☒ var mainīt un papildu pārbaude nav nepieciešama. Papildu vai aizvietojošas elektriskās/elektroniskās sistēmas vai EAS tiek uzskatītas par autotransporta daļu ražošanas atbilstības mērķiem.

- 4.3.2.2. Ja papildu vai aizvietojošajai(-ām) daļai(-ām) nav izsniegts ☒ apstiprinājums ☒ saskaņā ar šo direktīvu un ir nepieciešama pārbaude, viss autotransports ir jāpārbauda, ja var pierādīt, ka jaunā(-s) vai mainītā(-s) daļa(-s) atbilst attiecīgajām 6. punkta prasībām, vai ja salīdzinošā pārbaudē var pierādīt, ka jaunā daļa autotransporta veida atbilstību neietekmēs nelabvēlīgi.
- 4.3.3. Papildu lietotu EAS, ☒ kurām nav piešķirts tipa apstiprinājums ☒ saskaņā ar šo direktīvu, jo to pirmajā instalācijā ☒ tipa apstiprinājums ☒ netika prasīts, instalāciju neatzīs par spēkā neesošu, ja šādu lietotu EAS instalācija ir veikta saskaņā ar EAS un autotransporta ražotāja rekomendācijām.

5. MARKĒŠANA

- 5.1. Katra EAS, kas atbilst ☒ tipa apstiprinājumam ☒ saskaņā ar šo direktīvu, ir jāmarkē ar EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ zīmi.
- 5.2. EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ zīme ietver

taisnstūri, kas aptver mazo burtu “e”, kam seko dalībvalsts atšķirības numurs, kura piešķir EK sastāvdaļu ☒ tipa apstiprinājumu ☒ :

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| 1 | Vācija |
| 2 | Francija |
| 3 | Itālija |
| 4 | Nīderlande |
| 5 | Zviedrija |
| 6 | Beļģija |
| 7 | Ungārija |
| 8 | Čehijas Republika |
| 9 | Spānija |
| 11 | Apvienotā Karaliste |
| 12 | Austrija |
| 13 | Luksemburga |
| 17 | Somija |
| 18 | Dānija |
| → ₃ 19 ← | → ₃ Rumānija ← |
| 20 | Polija |

21	Portugāle
23	Grieķija
24	Īrija
26	Slovēnija
27	Slovākija
29	Igaunija
32	Latvija
→ ₃ 34 ←	→ ₃ Bulgārija ←
36	Lietuva
49	Kipra
50	Malta

Blakus taisnstūrim ir “pamata ☒ apstiprinājuma ☒ numurs”, kuru satur EK tipa apstiprinājuma numura 4. daļa, kas minēta Direktīvas 2007/46/EK VII pielikumā, pirms kura ir divi cipari, kuri norāda kārtas skaitli, kas izsniegts šīs direktīvas pēdējam lielākajam tehniskajam papildinājumam. Grozījumu kārtas skaitlis un EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ numura sastāvdaļa parādīti uz sertifikāta un ir atdalīti ar atstarpi.

- 5.3. EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ zīme ir jāpiestiprina EAS galvenajai daļai (piemēram, elektroniskās kontroles vienībai) tādā veidā, lai tā būtu skaidri izlasāma un nenodzēšama.
- 5.4. EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ zīmes paraugs ir dots 8. pielikumā.
- 5.5. Marķēšana nav nepieciešama elektriskām/elektroniskām sistēmām, kas iekļautas ar šo direktīvu atzītos autotransporta veidos, un rezerves daļām, kā noteikts 3.2.8. punktā.
- 5.6. Saskaņā ar 5.3. punktu, marķējumiem uz EAS nav jābūt redzamiem, ja EAS ir instalētas autotransportā.

6. SPECIFIKĀCIJAS

- 6.1. Vispārīga specifikācija
 - 6.1.1. Autotransportam un tā elektriskajai(-ām)/elektroniskajai(-ām) sistēmai(-ām) vai EAS ir jābūt plānotai(-ām), konstruētai(-ām) un pielāgotai(-ām) tā, lai autotransports parastos lietošanas apstākļos atbilstu šīs direktīvas prasībām.
 - 6.1.1.1. Autotransportam pārbaudīs radiācijas izstarojumus un imunitāti pret radiācijas traucējumiem. Autotransporta EK ☒ tipa apstiprinājumam ☒ nav nepieciešamas pārbaudes par vadītu izstarojumu vai imunitāti pret vadītiem traucējumiem.

- 6.1.1.2. EAS pārbaudīs radiācijas un vadītos izstarojumus, un imunitāti pret radiācijas un vadītiem traucējumiem.
- 6.1.2. Pirms testēšanas tehniskajam dienestam kopā ar ražotāju ir jāsagatavo pārbaudes plāns, kas ietvertu vismaz darbības veidu, stimulētu(-as) funkciju(-as), novēroto(-ās) funkciju(-as), ieskaitīto/neieskaitīt(-os) kritēju(-us) un plānotos izstarojumus.
- 6.2. Specifikācijas attiecībā uz platjoslas elektromagnētisko starojumu no autotransporta
- 6.2.1. Mērījuma metode
- Šī veida autotransporta parauga radītā elektromagnētiskā radiācija tiks mērīta, izmantojot IV pielikumā raksturoto metodi. Mērījumu metodi jānosaka autotransporta ražotājam kopā ar tehnisko dienestu.
- 6.2.2. Autotransporta platjoslas ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ierobežojumi
- 6.2.2.1. Ja mērījumi tiek veikti saskaņā ar IV pielikumā raksturoto metodi, izmantojot $10,0 \pm 0,2$ m attālumu no transportlīdzekļa līdz antenai, ierobežojumi būs 32 dB mikrovolti/m 30 līdz 75 MHz frekvenču joslā un 32 līdz 43 dB mikrovolti/m 75 līdz 400 MHz frekvenču joslā, šim ierobežojumam logaritmiski palielinoties līdz frekvencēm, kas ir augstāk par 75 MHz, kā parādīts šī pielikuma 2. pielikumā. Frekvenču joslā no 400 līdz 1000 MHz ierobežojums paliek nemainīgs 43 dB mikrovolti/m.
- 6.2.2.2. Ja mērījumi tiek veikti saskaņā ar IV pielikumā raksturoto metodi, izmantojot $3,0 \pm 0,05$ m attālumu no transportlīdzekļa līdz antenai, ierobežojumi būs 42 dB mikrovolti/m 30 līdz 75 MHz frekvenču joslā un 42 līdz 53 dB mikrovolti/m 75 līdz 400 MHz frekvenču joslā, šim ierobežojumam logaritmiski palielinoties līdz frekvencēm, kas ir augstāk par 75 MHz, kā parādīts šī pielikuma 3. pielikumā. Frekvenču joslā no 400 līdz 1 000 MHz ierobežojums paliek nemainīgs 53 dB mikrovolti/m.
- 6.2.2.3. Uz šī autotransporta veida parauga izmērītām vērtībām, kas izteiktas dB mikrovoltos/m, ir jāpaliek zemākām par ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ierobežojumiem.
- 6.3. Specifikācijas attiecībā uz šaurjoslas elektromagnētisko starojumu no autotransporta.
- 6.3.1. Mērījuma metode
- Šī veida autotransporta parauga radītā elektromagnētiskā radiācija tiks mērīta, izmantojot V pielikumā raksturoto metodi. Tā jānosaka autotransporta ražotājam saskaņā ar tehnisko dienestu.
- 6.3.2. Autotransporta šaurjoslas ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ierobežojumi
- 6.3.2.1. Ja mērījumi tiek veikti saskaņā ar V pielikumā raksturoto metodi, izmantojot $10,0 \pm 0,2$ m attālumu no transportlīdzekļa līdz antenai, ierobežojumi būs 22 dB mikrovolti/m 30 līdz 75 MHz frekvenču joslā un 22 līdz 33 dB mikrovolti/m 75 līdz 400 MHz frekvenču joslā, šim ierobežojumam logaritmiski palielinoties līdz frekvencēm, kas ir augstāk par 75 MHz, kā parādīts šī pielikuma 4. pielikumā.

Frekvenču joslā no 400 līdz 1000 MHz ierobežojums paliek nemainīgs 33 dB mikrovolti/m.

6.3.2.2. Ja mērījumi tiek veikti saskaņā ar V pielikumā raksturoto metodi, izmantojot $3,0 \pm 0,05$ m attālumu no transportlīdzekļa līdz antenai, ierobežojums būs 32 dB mikrovolti/m 30 līdz 75 MHz frekvenču joslā un 32 līdz 43 dB mikrovolti/m 75 līdz 400 MHz frekvenču joslā, šim ierobežojumam logaritmiski palielinoties līdz frekvencēm, kas ir augstākas par 75 MHz, kā parādīts šī pielikuma 5. papildinājumā. Frekvenču joslā no 400 līdz 1000 MHz ierobežojums paliek nemainīgs 43 dB mikrovolti/m.

6.3.2.3. Uz šī autotransporta veida parauga izmērītām vērtībām, kas izteiktas dB mikrovoltos/m, ir jāpaliek zemākām par $\boxtimes$ tipa apstiprinājuma $\boxtimes$ ierobežojumiem.

6.3.2.4. Neskatoties uz šī pielikuma 6.3.2.1., 6.3.2.2. un 6.3.2.3. punktā noteiktajiem ierobežojumiem, ja V pielikuma 1.3. punktā raksturotā sākotnējā soļa laikā mērītais signāla stiprums autotransporta radio antenas translācijā ir mazāks par 20 dB mikrovoltiem no 76 līdz 108 MHz frekvenču diapazonā, mērot ar vidusmēra detektoru, tad autotransportam ir jāatbilst šaurjoslas izstarojuma ierobežojumiem un papildu pārbaude nav nepieciešama.

6.4. Specifikācija attiecībā uz autotransporta imunitāti pret elektromagnētisko radiāciju.

6.4.1. Pārbaudes metode

Šī veida autotransporta parauga imunitāte pret elektromagnētisko radiāciju tiks pārbaudīta, izmantojot VI pielikumā raksturoto metodi.

6.4.2. Autotransporta imunitātes $\boxtimes$ tipa apstiprinājuma $\boxtimes$ ierobežojumi

6.4.2.1. Ja pārbaudes tiek veiktas ar VI pielikumā raksturoto metodi, lauka stiprums ir 30 volti/m rms vairāk nekā 90 % 20 līdz 2000 MHz frekvenču joslā un minimums 25 volti/m rms visā 20 līdz 2000 MHz frekvenču joslā.

6.4.2.2. Šī autotransporta veida paraugs atbildīs imunitātes prasībām, ja VI pielikumā raksturoto pārbaudi laikā netiks novērota “ar imunitāti saistīto funkciju” izpildījuma kvalitātes pazemināšanās.

6.5. Specifikācija saistībā ar EAS radītiem platjoslas elektromagnētiskiem traucējumiem.

6.5.1. Mērījuma metode

Šī EAS veida parauga radītā elektromagnētiskā radiācija tiks mērīta ar VII pielikumā raksturoto metodi.

6.5.2. EAS platjoslas $\boxtimes$ tipa apstiprinājuma $\boxtimes$ ierobežojumi

6.5.2.1. Ja mērījumi tiek veikti, izmantojot VII pielikumā raksturoto metodi, ierobežojumi būs 62 līdz 52 dB mikrovolti/m 30 līdz 75 MHz frekvenču joslā, šim ierobežojumam logaritmiski samazinoties ar frekvencēm virs 30 MHz un 52 līdz 63 dB mikrovolti/m 75 līdz 400 MHz joslā, šim ierobežojumam logaritmiski palielinoties līdz frekvencēm, kas ir augstākas par 75 MHz, kā parādīts šī pielikuma 6. papildinājumā.

Frekvenču joslā no 400 līdz 1000 MHz ierobežojums paliek nemainīgs 63 dB mikrovolti/m.

6.5.2.2. Uz šī EAS veida parauga izmērītām vērtībām, kas izteiktas dB mikrovoltos/m, ir jāpaliek zemākām par ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ierobežojumiem.

6.6. Specifikācijas saistībā ar EAS radītiem šaurjoslas elektromagnētiskiem traucējumiem.

6.6.1. Mērījuma metode

Šī EAS veida parauga radītā elektromagnētiskā radiācija tiks mērīta ar VIII pielikumā raksturoto metodi.

6.6.2. EAS šaurjoslas ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ierobežojumi.

6.6.2.1. Ja mērījumi tiek veikti, izmantojot VIII pielikumā raksturoto metodi, ierobežojumi būs 52 līdz 42 dB mikrovolti/m 30 līdz 75 MHz frekvenču joslā, šim ierobežojumam logaritmiski samazinoties ar frekvencēm virs 30 MHz, un 42 līdz 53 dB mikrovolti/m 75 līdz 400 MHz joslā, šim ierobežojumam logaritmiski palielinoties līdz frekvencēm, kas ir augstākas par 75 MHz, kā parādīts šī pielikuma 7. papildinājumā. Frekvenču joslā no 400 līdz 1 000 MHz ierobežojums paliek nemainīgs 53 dB mikrovolti/m.

6.6.2.2. Uz šī EAS veida parauga izmērītām vērtībām, kas izteiktas dB mikrovoltos/m, ir jāpaliek zemākām par ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ierobežojumiem.

6.7. Specifikācija attiecībā uz EAS imunitāti pret elektromagnētisko radiāciju.

6.7.1. Pārbaudes metode(-s)

Šī EAS veida parauga imunitāte pret elektromagnētisko radiāciju tiks pārbaudīta, izmantojot IX pielikumā raksturoto(-ās) un izvēlēto(-ās) metodi(-es).

6.7.2. EAS imunitātes ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ierobežojumi

6.7.2.1. Ja pārbaudes ir veiktas ar IX pielikumā raksturotām metodēm, imunitātes pārbaudes līmenis būs 60 volti/m 150 mm *stripline* pārbaudes metodei, 15 volti/m 800 mm *stripline* pārbaudes metodei, 75 volti/m ☒ TEM ☒ šūnu pārbaudes metodei, 60 mA spēcīgas strāvas padeves metodei (SSP) un 30 volti/m atklāta lauka pārbaudes metodei vairāk nekā 90 % 20 līdz 2 000 MHz frekvenču joslā, līdz, minimums, 50 voltiem/m 150 mm *stripline* pārbaudes metodei, 12,5 volti/m 800 mm *stripline* pārbaudes metodei, 62,5 volti/m ☒ TEM ☒ šūnu pārbaudes metodei, 50 mA spēcīgas strāvas padeves metodei (SSP) un 25 volti/m atklāta lauka pārbaudes metodei visā 20 līdz 2 000 MHz frekvenču joslā.

6.7.2.2. Šī EAS veida paraugs atbildīs imunitātes prasībām, ja IX pielikumā raksturoto pārbaužu laikā netiks novērota “ar imunitāti saistīto funkciju” izpildījuma kvalitātes pazemināšanās.

6.8. Specifikācijas attiecībā uz imunitāti pret īslaicīgiem traucējumiem, kas tiek vadīti pa padeves līnijām.

6.8.1. Pārbaudes metode

EAS veida parauga imunitāte tiks pārbaudīta ar metodi(-ēm) saskaņā ar ➔₁ ISO 7637-2: 2. izdevums, 2004 ◀, kā izklāstīts X pielikumā ar 1. tabulā dotiem pārbaudes līmeņiem.

1. tabula: EAS imunitāte

Pārbaudes signālu skaits	Imunitātes pārbaudes līmenis	Sistēmu funkcionālais statuss	
		Saistīts ar imunitātes funkcijām	Nav saistīts ar imunitātes funkcijām
1	III	C	D
2a	III	B	D
2b	III	C	D
3a/3b	III	A	D
4	III	B (EAS, kurām jādarbojas motora ieslēgšanas fāzēs) C (citiem EAS)	D

6.9. Specifikācija saistībā ar vadītu traucējumu izstarojumu

6.9.1. Pārbaudes metode

EAS veida parauga izstarojums tiks pārbaudīts ar metodi(-ēm) saskaņā ar ➔₂ ISO 7637-2: 2. izdevums, 2004 ◀, kā izklāstīts X pielikumā ar 2. tabulā dotiem līmeņiem.

2 tabula: Maksimāli pieļaujamais signālu diapazons

Signālu amplitūdas polaritāte	Maksimāli pieļaujamais signālu diapazons	
	Autotransports ar 12 V sistēmām	Autotransports ar 24 V sistēmām
Pozitīvs	+ 75	+ 150
Negatīvs	– 100	– 450

7. RAŽOŠANAS ATBILSTĪBA

7.1. Ražošanas atbilstību nosakošie pasākumi ir veicami saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 12. pantā noteiktajiem nosacījumiem.

- 7.2. Ražošanas atbilstība attiecībā uz autotransporta vai atsevišķu tehnisku vienību sastāvdaļu elektromagnētisko saderību tiks pārbaudīta, pamatojoties uz EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikātā(-os) iekļautajiem datiem, kā izklāstīts šīs direktīvas III.A un/vai III.B pielikumā.
- 7.3. Ja iestāde nav apmierināta ar ražotāja audita kārtību, tiek piemērots Direktīvas 2007/46/EK X pielikuma 2.4.2. un 2.4.3. punkts un šī pielikuma 7.3.1. un 7.3.2. punkts.
- 7.3.1. Ja no sērijas ņemtā autotransporta, sastāvdaļas vai STU atbilstība ir apstiprināta, ražošana atbilst šīs direktīvas prasībām saistībā ar platjoslas starveidīgiem izstarojumiem un šaurjoslas starveidīgiem izstarojumiem, ja izmērītie līmeņi nepārsniedz 4 dB (60 %) ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ierobežojumus, kas raksturoti 6.2.2.1., 6.2.2.2., 6.3.2.1., 6.3.2.2., 6.3.2.4., 6.5.2.1. un 6.6.2.1. punktā (kā nepieciešams).
- 7.3.2. Ja no sērijas ņemtā autotransporta, sastāvdaļas vai STU atbilstība ir apstiprināta, ražošana atbilst šīs direktīvas prasībām saistībā ar imunitāti pret elektromagnētisko radiāciju, ja autotransports, sastāvdaļa vai STU neparāda “ar imunitāti saistītu funkciju” snieguma kvalitātes pazemināšanos, kad autotransports, sastāvdaļa vai STU ir VI pielikuma 2. punktā raksturotā stāvoklī un pakļauts lauka stiprumam vai strāvai, kas izteikti voltos/m vai mA līdz 80 % ☒ tipa apstiprinājuma ☒ ierobežojumu, kā raksturots šī pielikuma 6.4.2.1. un 6.7.2.1. punktā.
- 7.3.3. Ja no sērijas ņemtā autotransporta, sastāvdaļas vai STU atbilstība ir apstiprināta, ražošana atbilst šīs direktīvas prasībām saistībā ar imunitāti pret vadītiem traucējumiem un izstarojumiem, ja sastāvdaļa vai STU neparāda “ar imunitāti saistītu funkciju” snieguma kvalitātes pazemināšanos līdz līmeņiem, kas doti 6.8.1. punktā, bet nepārsniedz līmeņus, kas doti 6.9.1. punktā.

8. IZNĒMUMI

- 8.1. Ja autotransports vai elektriskā/elektroniskā sistēma vai EAS neietver elektronisko oscilatoru ar darbības frekvenci, lielāku par 9 kHz, tiek uzskatīts, ka tas atbilst šī pielikuma 6.3.2. vai 6.6.2. punktam un V un VIII pielikumam.
- 8.2. Autotransportam, kurā nav elektriskās/elektroniskās sistēmas ar “imunitāti saistītām funkcijām”, nav nepieciešams pārbaudīt imunitāti pret izstarotiem traucējumiem, un tas atbilst šī pielikuma 6.4. punktam un VI pielikumam.
- 8.3. EAS, kurās nav ar “imunitāti saistītu funkciju”, nav nepieciešams pārbaudīt imunitāti pret izstarotiem traucējumiem, un tās atbilst šī pielikuma 6.7. punktam un IX pielikumam.

8.4. Elektrostatiskā izlādēšanās

Ar riepām aprīkotam autotransportam autotransporta virsbūve/šasija var tikt uzskatīta par elektriski izolētu struktūru. Nozīmīgi elektrostatiskie spēki saistībā ar autotransporta ārējo vidi parādās tikai tad, kad persona iekāpj vai izkāpj no autotransporta. Tā kā šajos brīžos autotransports nekustas, netiek uzskatīts par vajadzīgu veikt elektrostatiskās izlādēšanas ☒ tipa apstiprinājuma ☒ pārbaudes.

8.5. Vadīts izstarojums

EAS, kas nav ieslēgtas, kurām nav slēdžu vai kuras neietver induktīvu noslodzi, nav nepieciešams veikt vadītu izstarojumu pārbaudes, un tās atbilst šī pielikuma 6.9. punktam.

8.6. Radio uztvērēja funkciju zudums imunitātes pārbaudes laikā, kad pārbaudes signāls atrodas radiouztvērēja joslas platumā (RF izslēgšanas josla), kā noteikts īpašam radio pakalpojumam/produktam saskaņotā EMS standartā, uz kuru atsauce ir publicēta *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, ne vienmēr noved pie neieskaitīšanas kritērija.

8.7. RF raidītāji tiek pārbaudīti pārraides režīmā. Šīs direktīvas mērķu dēļ netiek ņemti vērā vēlami izstarojumi (piemēram, no RF pārraides sistēmām) nepieciešamajā platuma joslā un ārpus joslas izstarojumi. Neīsti izstarojumi tiek pakļauti šai direktīvai, bet tos nav nepieciešams pārbaudīt, ja raidītājam ir Vienošanās deklarācija saskaņā ar Direktīvu 1999/5/EK, izmantojot saskaņotu standartu.

8.7.1. “Nepieciešamā platuma josla”: dotajam izstarojumu veidam frekvenču joslas platums ir pietiekams, lai nodrošinātu informācijas pārraidīšanu tādā līmenī un kvalitātē, kas prasīta noteiktos nosacījumos (Radio noteikumu 1. panta 1152. punkts).

8.7.2. “Ārpus joslas izstarojumi”: izstarojumi tūlīt ārpus frekvences vai frekvenču nepieciešamās platuma joslas, kas rodas modulāciju procesa rezultātā, bet neietver neīstu izstarojumu (Radio noteikumu 1. panta 1144. punkts).

8.7.3. “Neīsts izstarojums”: katrā modulācijas procesā ir nevēlami papildu signāli, kurus apzīmē vārdu savienojums “neīsti izstarojumi”. Neīsti izstarojumi ir izstarojumi uz frekvences vai frekvencēm, kas atrodas ārpus nepieciešamās joslas platuma un līmenī, kas var tikt samazināts, neietekmējot attiecīgās informācijas pārraidi. Neīsti izstarojumi ietver saskanīgus izstarojumus, parazītiskus izstarojumus, starpmodulācijas produktus un frekvenču pārveides produktus, bet neietver ārpusjoslas izstarojumus (Radio noteikumu 1. panta 1145. punkts).

1. PIELIKUMS

Šajā direktīvā minēto standartu saraksts

- 1) SRTĪK 12 “Autotransporta, motorlaivu un ar dzirksteļaiždedzes motoru vadāmu ierīču radio traucējumu īpašības – ierobežojumi un mērījumu metodes”, 5. izdevums, 2001. gads.
- 2) SRTĪK 16-1 “Specifikācijas radio traucējumus un imunitāti mērošiem aparātiem un metodēm – 1. daļa: radio traucējumus un imunitāti mēroši aparāti”, 2. izdevums, 2002. gads.
- 3) SRTĪK 25 “Radio traucējumu īpašību mērīšanas ierobežojumi un metodes autotransportā ievietotu raidītāju aizsardzībai”, 2. izdevums, 2002. gads.
- 4) ISO 7637-1 “Sauszemes autotransports – vadāmības un savietojamības radītie elektriskie traucējumi – 1. daļa: definīcijas un vispārīgi apsvērumi”, 2. izdevums, 2002. gads.
- 5) ISO 7637-2 “Sauszemes autotransports – vadāmības un savietojamības radītie elektriskie traucējumi – 2. daļa: elektriska īslaicīga vadāmība pa padeves līnijām tikai autotransportā ar nominālu 12 V vai 24 V barošanas spriegumu”, 2. izdevums, 2004. gads.
- 6) ISO-EN 17025 “Vispārīgas kompetences prasības laboratoriju pārbaudēm un kalibrēšanai”, 1. izdevums, 1999. gads.

↓ 2005/83/EK 1. pants un
pielikuma 1. punkta
d) apakšpunkts

- 7) ISO 11451 “Autotransporta līdzekļi – Elektriskie traucējumi, ko izraisa šaurjoslas izstarotā elektromagnētiskā enerģija – Transportlīdzekļa testēšanas metodes”
 1. daļa: Vispārīgi nosacījumi un definīcijas (ISO 11451-1: 3. izdevums, 2005)
 2. daļa: Ārpus transportlīdzekļa esošs starojuma avots (ISO 11451-2: 3. izdevums, 2005)
 4. daļa: Strāvas inžekcija (BCI) (ISO 11451-4: 1. izdevums, 1995)

↓ 2005/83/EK 1. pants un pielikuma 1. punktā e) apakšpunkts

8) ISO 11452 “Autotransporta līdzekļi – Elektriskie traucējumi, ko izraisa šaurjoslas izstarotā elektromagnētiskā enerģija – Detaļu testēšanas metodes”

- | | | |
|----------|--|----------------------------------|
| 1. daļa: | Vispārīgi nosacījumi un definīcijas | (ISO 11452-1: 3. izdevums, 2005) |
| 2. daļa: | Ar absorbējošu materiālu izklāta kamera | (ISO 11452-2: 2. izdevums, 2004) |
| 3. daļa: | Šķērseniskā elektromagnētiskā režīma (<i>TEM</i>) kamera | (ISO 11452-3: 2. izdevums, 2001) |
| 4. daļa: | Strāvas inžekcija (<i>BCI</i>) | (ISO 11452-4: 3. izdevums, 2005) |
| 5. daļa: | Elektropārvades lokšņu līnija (<i>Stripline</i>) | (ISO 11452-5: 2. izdevums, 2002) |
-

↓ 2004/104/EK 1. pants un pielikums (pielāgots)
--

9) ITU Radio noteikumi, 2001. gada izdevums

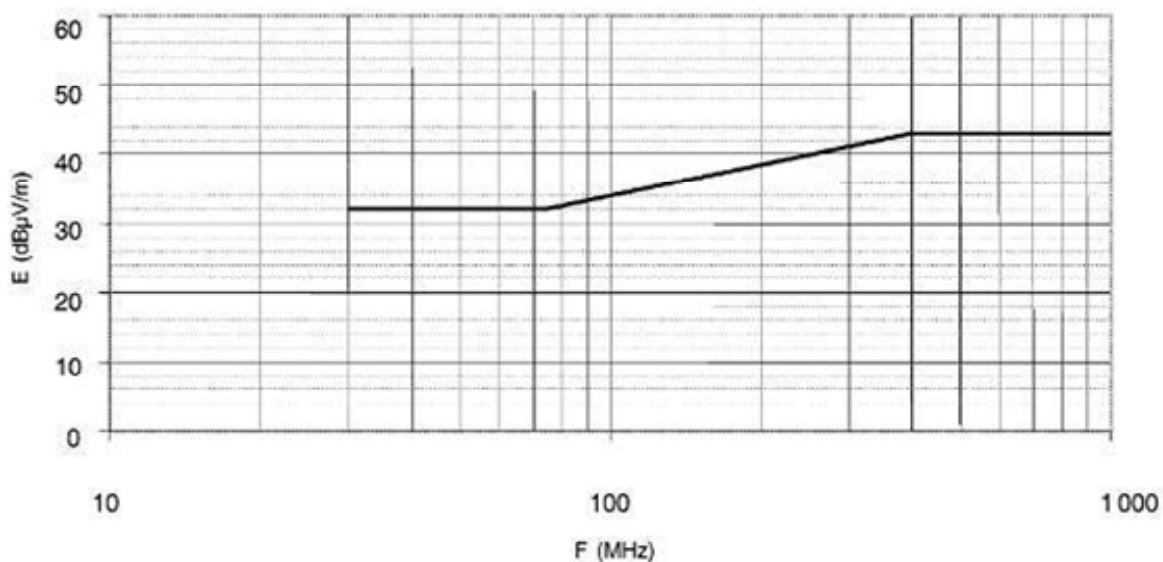
2. PIELIKUMS

Autotransporta platjoslas atbilstības ierobežojumi

Antenas-autotransporta atdalījums: 10 m

E ierobežojums ($\boxtimes$ dB μ V/m $\boxtimes$) F frekvencē (MHz)		
30–75 MHz	75–400 MHz	400–1000 MHz
E = 32	$E = 32 + 15,13 \log (F/75)$	E = 43

Autotransporta izstaroto izstarojumu ierobežojums
Platjoslas $\boxtimes$ tipa apstiprinājuma $\boxtimes$ ierobežojums – 10 m
Pus virsotnes detektors – 120 kHz joslas platums



Frekvence izteikta megahercos (logaritmiska skala)

Sk. I pielikuma 6.2.2.1. punktu

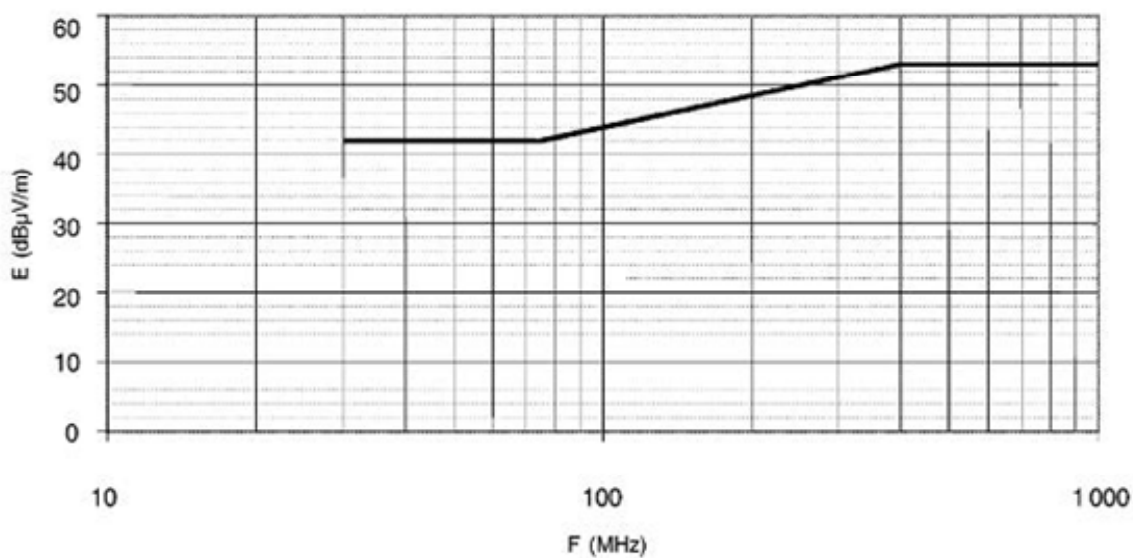
3. PIELIKUMS

Autotransporta platjoslas atbilstības ierobežojumi

Antenas-autotransporta atdalījums: 3 m

E ierobežojums ($\boxtimes$ dB μ V/m $\boxtimes$) F frekvencē (MHz)		
30–75 MHz	75–400 MHz	400–1000 MHz
E = 42	$E = 42 + 15,13 \log (F/75)$	E = 53

Autotransporta izstaroto izstarojumu ierobežojums
Platjoslas $\boxtimes$ tipa apstiprinājuma $\boxtimes$ ierobežojums – 3 m
Pusvirsotnes detektors – 120 kHz joslas



Frekvence izteikta megahercos (logaritmiska skala)

Sk. I pielikuma 6.2.2.2. punktu

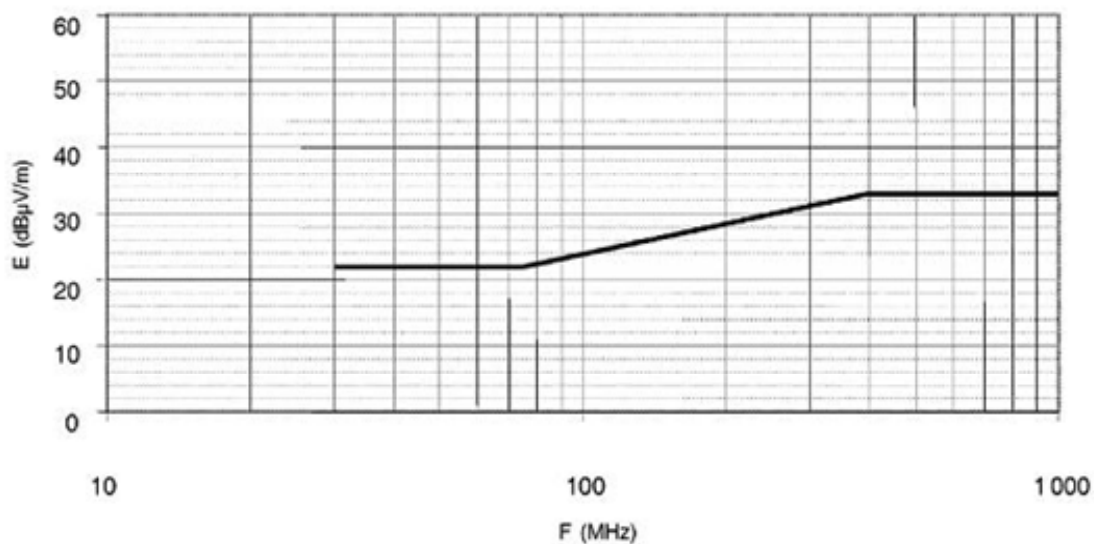
4. PIELIKUMS

Autotransporta šaurjoslas atbilstības ierobežojumi

Antenas-autotransporta atdalījums: 10 m

E ierobežojums ($\boxtimes$ dB μ V/m $\boxtimes$) F frekvencē (MHz)		
30–75 MHz	75–400 MHz	400–1000 MHz
E = 22	$E = 22 + 15,13 \log (F/75)$	E = 33

Autotransporta izstaroto izstarojumu ierobežojums
Šaurjoslas $\boxtimes$ tipa apstiprinājuma $\boxtimes$ ierobežojums – 10 m
Vidusmēra detektors – 120 kHz joslas platums



Frekvence izteikta megahercos (logaritmiska skala)

Sk. I pielikuma 6.3.2.1. punktu

5. PIELIKUMS

Autotransporta šaurjoslas atbilstības ierobežojumi

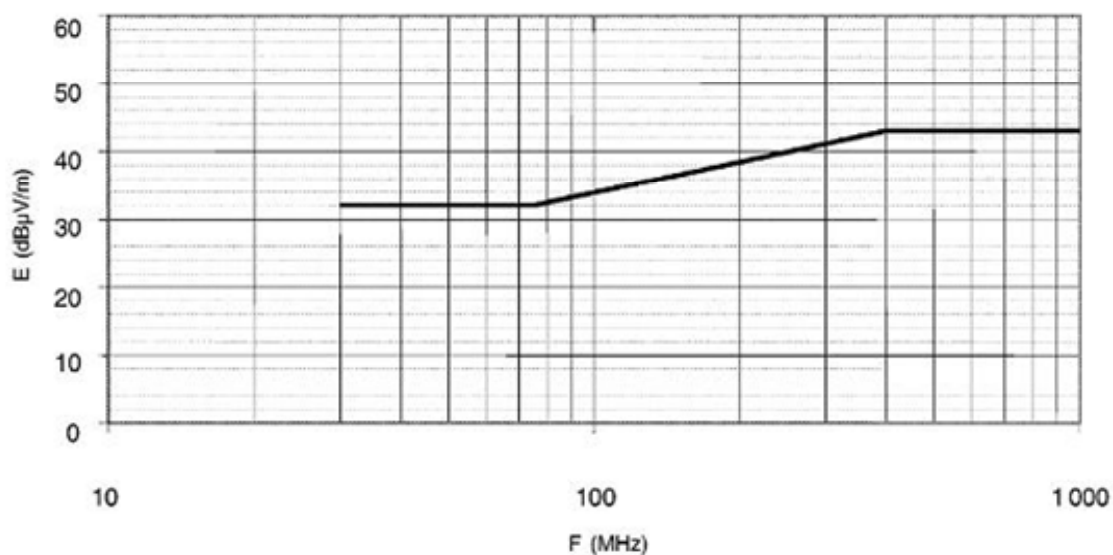
Antenas-autotransporta atdalījums: 3 m

E ierobežojums ($\boxtimes$ dB μ V/m $\boxtimes$) F frekvencē (MHz)		
30–75 MHz	75–400 MHz	400–1000 MHz
E = 32	$E = 32 + 15,13 \log (F/75)$	E = 43

Autotransporta izstaroto izstarojumu ierobežojumu ierobežojums

Šaurjoslas $\boxtimes$ tipa apstiprinājuma $\boxtimes$ ierobežojums – 3 m

Vidusmēra detektors – 120 kHz joslas platums



Frekvence izteikta megahercos (logaritmiska skala)

Sk. I pielikuma 6.3.2.2. punktu

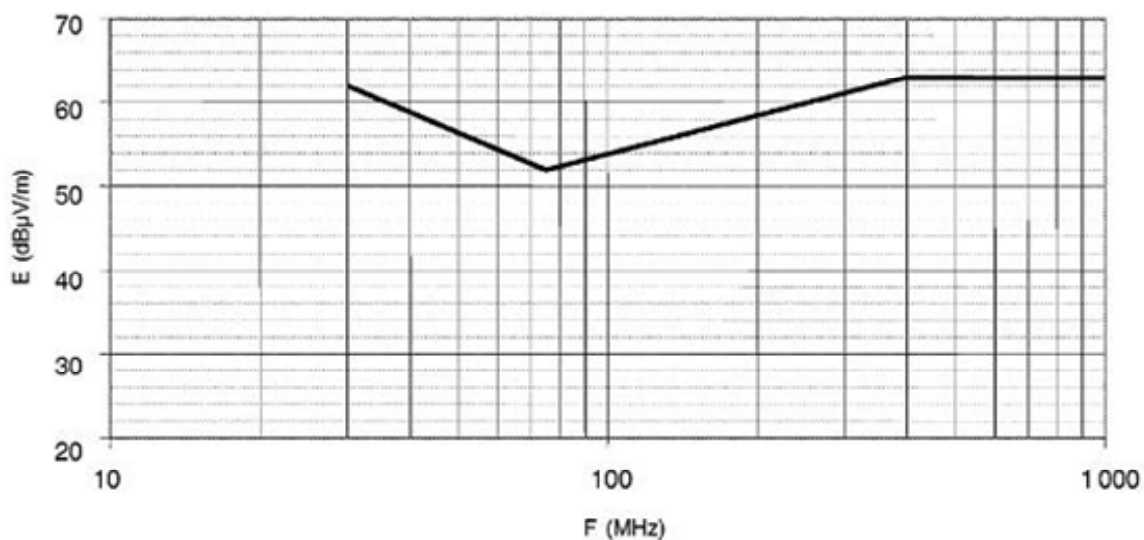
6. PIELIKUMS

Elektriskas/elektroniskas apakšsastāvdaļas

Platjoslas atbilstības ierobežojumi

E ierobežojums ($\boxtimes$ dB μ V/m $\boxtimes$) F frekvencē (MHz)		
30–75 MHz	75–400 MHz	400–1000 MHz
$E = 62 - 25,13 \log (F/30)$	$E = 52 + 15,13 \log (F/75)$	$E = 63$

EAS izstaroto izstarojumu ierobežojums
Platjoslas $\boxtimes$ tipa apstiprinājuma $\boxtimes$ ierobežojums – 1 m
Pus virsotnes detektors – 120 kHz joslas platums



Frekvence izteikta megahercos (logaritmiska skala)

Sk. I pielikuma 6.5.2.1. punktu

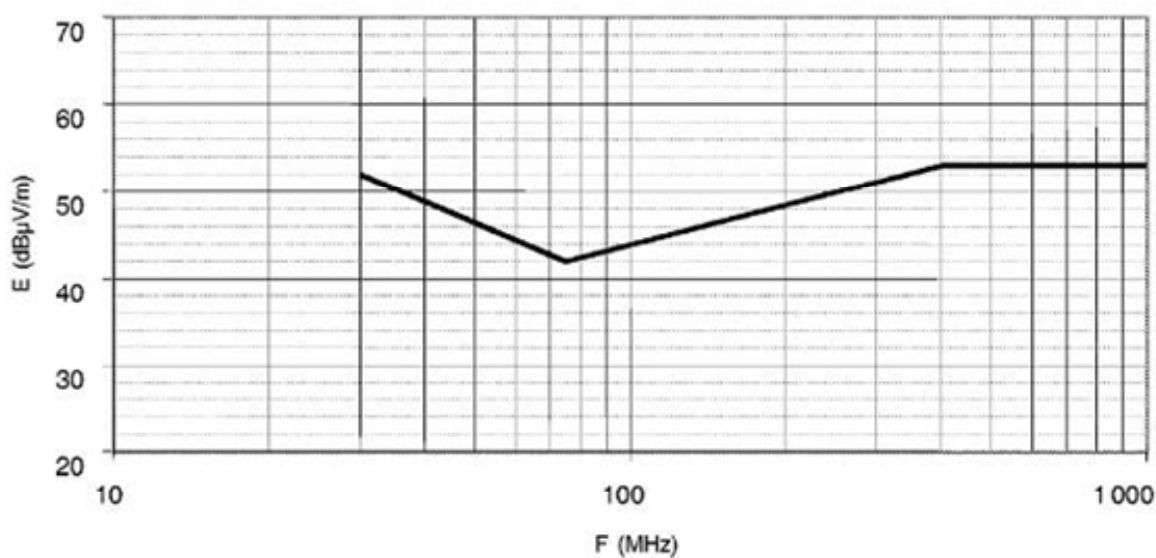
7. PIELIKUMS

Elektriskas/elektroniskas apakšsastāvdaļas

Šaurjoslas atbilstības ierobežojumi

E ierobežojums ($\boxtimes$ dB μ V/m $\boxtimes$) F frekvencē (MHz)		
30–75 MHz	75–400 MHz	400–1000 MHz
$E = 52 - 25,13 \log (F/30)$	$E = 42 + 15,13 \log (F/75)$	$E = 53$

EAS izstaroto izstarojumu ierobežojums
Šaurjoslas $\boxtimes$ tipa apstiprinājuma $\boxtimes$ ierobežojums – 1 m
Vidusmēra detektors 120 kHz joslas platums

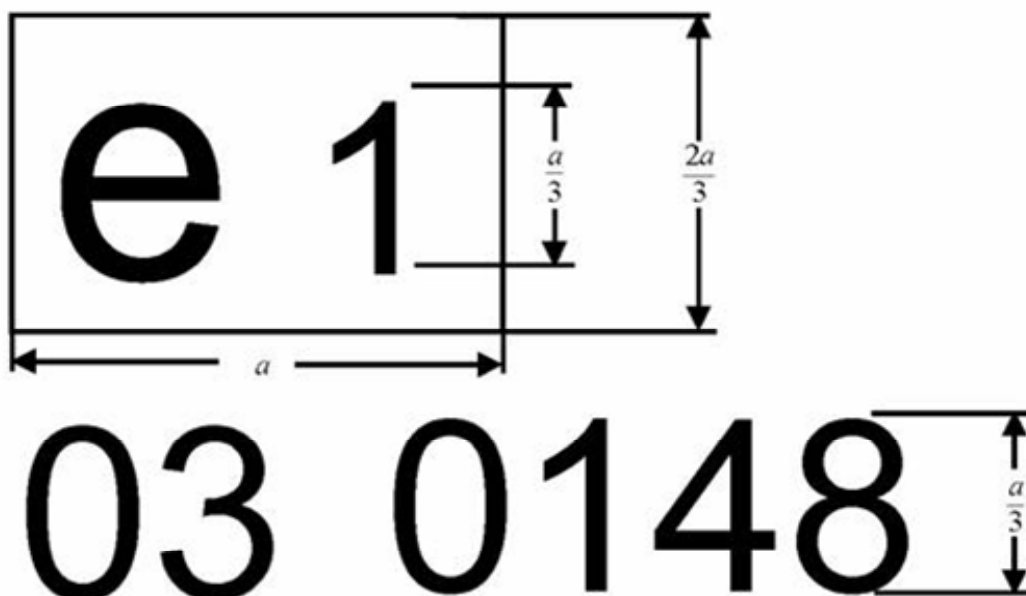


Frekvence izteikta megahercos (logaritmiska skala)

Sk. I pielikuma 6.6.2.1. punktu

8. PIELIKUMS

EK  tipa apstiprinājuma  zīmes modelis



$a \geq 6 \text{ mm}$

↓ 2004/104/EK 1. pants un
pielikums (pielāgots)

Ar EK  tipa apstiprinājuma  zīmi marķētas EAS ir ierīces, kuras ir atzītas Vācijā (e1) ar pamata  apstiprinājuma  numuru 0148. Pirmie divi cipari (03) norāda uz to, ka ierīce atbilst Direktīvas 72/245/EEK prasībām ar Direktīvas  2004/104/EK  noteiktajiem grozījumiem.

↓ 2004/104/EK 1. pants un
pielikums (pielāgots)
→₁ Kļūdu labojums, 2004/104/EK
(OV L 56, 2.3.2005., 35. lpp.)

Izmantotie skaitļi ir tikai norādoši.

II.A PIELIKUMS

Informatīvs dokuments Nr. ... saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK¹⁷ I pielikumu attiecībā uz autotransporta EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒ saistībā ar elektromagnētisko saderību (Direktīva [72/245/EEK]) ➔₁ ➔

Šī informācija, ja nepieciešams, ir jāiesniedz trīs eksemplāros un tajā jāiekļauj satura rādītājs. Visi zīmējumi ir jāiesniedz attiecīgā mērogā un pietiekoši detalizēti uz A4 izmēra papīra vai A4 formāta mapē. Ja ir fotogrāfijas, tām jābūt pietiekami detalizētām.

Ja sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām ir elektroniska kontrole, ir jāiesniedz informācija par to darbību.

0. VISPĀRĪGI

0.1. Ražojums (ražotāja tirdzniecības zīme):

0.2. Veids:

0.4. Autotransporta kategorija (°):

0.5. Ražotāja vārds un adrese:

Pilnvarota pārstāvja vārds un adrese, ja ir:

0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-es):

1. AUTOTRANSPORTA VISPĀRĪGAS UZBŪVES ĪPAŠĪBAS

1.1. Autotransporta parauga fotogrāfija(-as) un/vai zīmējums(-i):

1.6. Motora novietojums un izvietojums:

3. ELEKTROSTACIJA (°)

3.1. Ražotājs:

3.1.1. Ražotāja motora kods, kas atrodas uz motora:

3.2. Iekšējais iekšdedzes dzinējs

3.2.1.1. Darbības princips: pozitīva aizdedze/kompresijas aizdedze, četraktu/divtaktu¹⁸

3.2.1.2. Cilindru skaits un izkārtojums:

¹⁷ Šajā informatīvajā dokumentā izmantotie vienību numuri un atsauces atbilst tām, kas minētas Direktīvas 2007/46/EK I pielikumā. Vienības, kas neattiecas uz šīs direktīvas mērķiem, ir izlaistas.

¹⁸ Lieko svītrot.

3.2.4. Degvielas padeve

3.2.4.2. Ar degvielas padevi (tikai kompresijas aizdedze): jā/nē¹⁹

3.2.4.2.9. Elektroniskas kontroles vienība

3.2.4.2.9.1. Ražotājs(-i):

3.2.4.2.9.2. Sistēmas raksturojums:

3.2.4.3. Ar degvielas padevi (tikai pozitīva aizdedze): jā/nē²⁰

3.2.5. Elektriska sistēma

3.2.5.1. Noteiktais spriegums: ... V, pozitīvs/negatīvs iezemējums²¹

3.2.5.2. Ģenerators

3.2.5.2.1. Veids:

3.2.6. Aizdedze

3.2.6.1. Ražotājs(-i):

3.2.6.2. Veids(-i):

3.2.6.3. Darbības princips:

3.2.15. LPG benzīna uzpildes sistēma: jā/nē²²

3.2.15.2. Elektroniska motora vadības kontroles vienība LPG benzīna uzpildei

3.2.15.2.1. Ražotājs(-i):

3.2.15.2.2. Veids(-i):

3.2.16. NG benzīna uzpildes sistēma: jā/nē²³

3.2.16.2. Elektroniska motora vadības kontroles vienība NG benzīna uzpildei

3.2.16.2.1. Ražotājs(-i):

3.2.16.2.2. Veids(-i):

3.3. Elektriskais motors

3.3.1. Veids (vītņveidīgs, ierosināšana/uzbudinājums):

¹⁹ Lieko svītrot.

²⁰ Lieko svītrot.

²¹ Lieko svītrot.

²² Lieko svītrot.

²³ Lieko svītrot.

3.3.1.2. Darbības spriegums:

3.9. MOTORI, KAS DARBOJAS UZ GĀZES BĀZES (ja sistēmas ir plānotas citādi, jāiesniedz attiecīga informācija)

3.9.7. Elektroniskas kontroles vienība (EKV)

3.9.7.1. Ražotājs(-i):

3.9.7.2. Veids(-i):

4. TRANSMISIJA (^v)

4.2. Veids (mehāniska, hidrauliska, elektriska utt.):

4.2.1. Elektrisku/elektronisku sastāvdaļu, ja ir, īss raksturojums:

6. PIEKARE

6.2.2. Elektrisku/elektronisku sastāvdaļu, ja ir, īss raksturojums:

7. STŪRĒŠANA

7.2.2.1. Elektrisku/elektronisku sastāvdaļu, ja ir, īss raksturojums:

8. BREMZES

8.5. Pretbloķēšanas bremžu sistēma: jā/nē/pēc izvēles²⁴

8.5.1. Autotransportam ar pretbloķēšanas sistēmām, sistēmas darbības apraksti (ieskaitot jebkuras elektroniskas daļas), elektriskās sadaļas diagramma, hidrauliskā vai pneimatiskā savienojuma plāns:

9. KORPUSS

9.1. Korpusa veids:

9.2. Konstruācijā izmantotie materiāli un metodes:

9.5. Vējstikls un citi logi

9.5.2.3. Logu pacelšanas mehānismu elektrisku/elektronisku sastāvdaļu, ja ir, īss raksturojums:

9.9. Aiz mugures skata spoguļi (katram spogulim)

²⁴ Lieko svītrot.

- 9.9.7. Pielāgošanas sistēmu elektrisku/elektronisku sastāvdaļu, ja ir, īss raksturojums:
- 9.12. Drošības jostas un/vai citas ierobežojošas sistēmas:
- 9.12.4. Elektrisku/elektronisku sastāvdaļu, ja ir, īss raksturojums:
- 9.18. Radio traucējumu novēršana
- 9.18.1. Apraksts un formu zīmējumi/fotogrāfijas, un motora nodalījumu veidojošās virsbūves daļas galvenie materiāli, un tam tuvāk esošais pasažieru nodalījums:
- 9.18.2. Motora nodalījumā novietoto metāla sastāvdaļu izvietojuma zīmējumi vai fotogrāfijas (piemēram, apsildīšanas ierīces, rezerves ritenis, gaisa filtrs, stūrēšanas mehānisms utt.):
- 9.18.3. Radio traucējumu kontroles ierīču tabula un zīmējumi:
- 9.18.4. Detalizētas ziņas par tiešās strāvas pretestības nomināla vērtību un - rezistīvas aizdedzes kabeļu gadījumā - par nominālo pretestību metrā:

10. GAISMAS UN GAISMAS SIGNĀLIERĪCES

- 10.5. Ne tikai lampu (ja nepieciešams), bet arī citu elektrisku/elektronisku sastāvdaļu īss raksturojums:

12. DAŽĀDI

- 12.2. Ierīces, kas nepieļauj autotransporta lietošanu bez atļaujas
- 12.2.3. Elektrisku/elektronisku sastāvdaļu, ja ir, īss raksturojums:
- 12.7. Instalācijas tabula un RF raidītāju izmantošana transporta līdzeklī(-ļos), ja ir piemērojams (sk. I pielikuma 3.1.8. punktu):

frekvenču joslas (Hz)	maks. izejas jauda (W)	antenas atrašanās vieta autotransportā, īpaši instalācijas un/vai izmantošanas apstākļi
-----------------------	------------------------	--

Ja piemērojams, kandidātam EK ☒ tipa apstiprinājumam ☒ jāiesniedz arī:

1. pielikums

Saraksts ar elektrisko un/vai elektronisko sastāvdaļu modeli(-ļiem) un tipu(-iem), kas attiecas uz šo direktīvu (sk. I pielikuma 2.1.9. un 2.1.10. punktu) un iepriekš nav uzskaitīti.

2. pielikums

Elektrisko un/vai elektronisko sastāvdaļu (kas attiecas uz šo direktīvu) vispārīgā izvietojuma shēmas vai zīmējumi un elektrotīkla izmantošanas vispārīgā kārtība.

3. pielikums

Izvēlētā autotransporta, kas pārstāvēs veidu, apraksts

Virsbūves stils:

Stūres atrašanās vieta kreisajā vai labajā pusē:

Garenbāze:

4. pielikums

Ražotāja sniegtais(-ie) attiecīgās(-o) pārbaudes(-žu) ziņojums(-i), kas veikts(-i) ar ISO 17025 akreditētā pārbaudes laboratorijā, kuru atzinusi ☒ apstiprinātāja ☒ iestāde EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikāta izveidošanas mērķim.

↓ 2006/28/EK 1. pants, 2. punkts, a) apakšpunkts

12.7.1. Transportlīdzeklis, kas aprīkots ar 24 GHz šaura diapazona radariekārtu: Jā/Nē (neatbilstošo nosvītrot).

↓ 2004/104/EK 1. pants un
pielikums (pielāgots)
→₁ Kļūdu labojums, 2004/104/EK
(OV L 56, 2.3.2005., 35. lpp.)

II.B PIELIKUMS

Informatīvs dokuments Nr. ... attiecībā uz elektrisku/elektronisku apakšsastāvdaļu EK
☒ tipa apstiprinājumu ☒ saistībā ar elektromagnētisko saderību
(Direktīva [72/245/EEK]) →₁ ←

Šī informācija, ja nepieciešams, ir jāiesniedz trīs eksemplāros un tajā jāiekļauj satura rādītājs. Visi zīmējumi ir jāiesniedz attiecīgā mērogā un pietiekoši detalizēti uz A4 izmēra papīra vai A4 formāta mapē. Ja ir fotogrāfijas, tām jābūt pietiekami detalizētām.

Ja sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām ir elektroniska kontrole, ir jāiesniedz informācija par to darbību.

0. VISPĀRĪGI

- 0.1. Ražojums (ražotāja tirdzniecības zīme):
- 0.2. Veids:
- 0.3. Veida identifikācijas līdzekļi, ja atzīmēts uz sastāvdaļas/atsevišķas tehniskas vienības²⁵:
 - 0.3.1. Marķējuma atrašanās vieta:
- 0.5. Ražotāja vārds un adrese:

Pilnvarota pārstāvja vārds un adrese, ja ir:
- 0.7. Sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību gadījumā EK ☒ apstiprinājuma ☒ zīmes atrašanās vieta un piestiprināšanas metode:
- 0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-es):
 1. Šīs EAS ir atzītas kā sastāvdaļa/STU²⁶
 2. Jebkādi lietojuma ierobežojumi un piestiprināšanas apstākļi:
 3. Elektriskas sistēmas nominālais spriegums: ... V, poz./neg.²⁷ zemējums

²⁵ Ja veida identifikācijas līdzekļi ietver zīmes, kas neattiecas uz sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības veida raksturošanu, kas iekļauti šajā informatīvajā dokumentā, šādas zīmes dokumentācijā tiks parādītas kā simboli “?” (piemēram, ABC??123??).

²⁶ Lieko svītrot.

1. pielikums

EAS parauga apraksts, kas izvēlēts pārstāvēt EAS veida galvenās sastāvdaļas (piemēram, mikroprocesora ražotājs un veids, kristāls, ...).

2. pielikums

Attiecīgais(-ie) pārbaudes ziņojums(-i), kurus ražotājs iesniedz no pārbaudes laboratorijas, kas akreditēta ar ISO 17025, un kuru pilnvarojusi ☒ apstiprinātāja ☒ iestāde EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikāta izveidei.

III.A PIELIKUMS

MODELIS

(lielākais formāts: A4 (210 × 297 mm))

EK ☒ TIPA APSTIPRINĀJUMA ☒ SERTIFIKĀTS

Administrācijas zīmogs

Komunikācija attiecībā uz:

- EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒ ²⁸
- EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ pagarinājumu ²⁹
- EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ atteikumu ³⁰
- EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ atsaukšanu ³¹

autotransporta veidam saskaņā ar Direktīvu. .../.../EK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu .../.../EK

EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ numurs:

Pagarinājuma iemesls:

I SADAĻA

0.1. Ražojums (ražotāja tirdzniecības zīme):

0.2. Veids:

0.4. Autotransporta kategorija^(c):

0.5. Ražotāja vārds un adrese:

Pilnvarota pārstāvja vārds un adrese, ja ir:

0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-es):

II SADAĻA

1. Papildu informācija (ja nepieciešams): sk. pielikumu

2. Par pārbaudi veikšanu atbildīgais tehniskais dienests:

3. Pārbaudes ziņojuma datums:

²⁸ Lieko svītrot.

²⁹ Lieko svītrot.

³⁰ Lieko svītrot.

³¹ Lieko svītrot.

4. Pārbaudes ziņojuma numurs:
5. Piezīmes (ja ir): sk. pielikumu
6. Vieta:
7. Datums:
8. Paraksts:
9. EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ dokuments noglabāts Administratīvajā dienestā, to var saņemt pēc pieprasījuma.

**Pielikums transporta EK ☒ tipa apstiprinājumam ☒ attiecībā uz
Direktīvu [72/245/EEK] ➔₁ ⬅**

1. Papildu informācija
- 1.1. Elektriskās sistēmas nominālais spriegums: ... V. pozitīvs/negatīvs iezemējums
- 1.2. Korpusa veids:
- 1.3. Autotransportā(-os) instalēto elektronisko funkciju (attiecībā uz to direktīvu) saraksts

↓ 2006/28/EK 1. pants, 3. punkts, a) apakšpunkts

- 1.3.1. transportlīdzeklis aprīkots ar 24 GHz šaura diapazona radariekārtu: Jā/Nē/Papildu funkcija (svītrot neatbilstošo)

↓ 2004/104/EK 1. pants un pielikums (pielāgots) ➔ ₁ Labojums, 2004/104/EK (OV L 56, 2.3.2005., 35. lpp.)
--

- 1.4. Par pārbaudes veikšanu atbildīgā ar ISO 17025 akreditētā laboratorija, kuru atzinusi ☒ apstiprinātāja ☒ iestāde (šīs direktīvas mērķim):

5. Piezīmes:

(Piemēram, derīgs autotransportam gan ar stūri kreisajā pusē, gan labajā.)

III.B PIELIKUMS

MODELIS

(lielākais formāts: A4 (210 × 297 mm))

EK ☒ TIPA APSTIPRINĀJUMA ☒ SERTIFIKĀTS

Administrācijas zīmogs

Komunikācija attiecībā uz:

- EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒ ³²
- EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ pagarinājumu ³³
- EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ atteikumu ³⁴
- EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ atsaukšanu ³⁵

sastāvdaļām/atsevišķām tehniskām vienībām ³⁶ attiecībā uz Direktīvu .../.../EK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu .../.../EK

EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ numurs:

Pagarinājuma iemesls:

EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ zīme, kas piestiprināta EAS:

I SADAĻA

- 0.1. Ražojums (ražotāja tirdzniecības zīme):
- 0.2. Veids:
- 0.3. Veida identifikācijas līdzekļi, ja atzīmēti uz sastāvdaļas/atsevišķas tehniskas vienības ^{37 38}:
- 0.3.1. Marķējuma atrašanās vieta:
- 0.5. Ražotāja vārds un adrese:

Pilnvarota pārstāvja vārds un adrese, ja ir:

³² Lieko svītrot.

³³ Lieko svītrot.

³⁴ Lieko svītrot.

³⁵ Lieko svītrot.

³⁶ Lieko svītrot.

³⁷ Lieko svītrot.

³⁸ Ja veida identifikācijas līdzekļi ietver zīmes, kas neattiecas uz sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības veida raksturošanu, kas iekļauti šajā informatīvajā dokumentā, šādas zīmes dokumentācijā tiks parādītas kā simboli “?” (piemēram, ABC??123??).

0.7. Sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību gadījumā EK ☒ apstiprinājuma ☒ zīmes atrašanās vieta un piestiprināšanas metode:

0.8. Montāžas rūpnīcas(-u) adrese(-es):

II SADAĻA

1. Papildu informācija (ja nepieciešams): sk. pielikumu
2. Par pārbaužu veikšanu atbildīgais tehniskais dienests:
3. Pārbaudes ziņojuma datums:
4. Pārbaudes ziņojuma numurs:
5. Piezīmes (ja ir): sk. pielikumu
6. Vieta:
7. Datums:
8. Paraksts:
9. EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ dokuments noglabāts Administratīvajā dienestā, to var saņemt pēc pieprasījuma.

Pielikums EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ sertifikātam Nr. ... attiecībā uz elektrisku/elektronisku apakšsastāvdaļu EK ☒ tipa apstiprinājumu ☒ saistībā ar Direktīvu [72/245/EEK] ➔₁ K ➔

1. Papildu informācija:
 - 1.1. Elektriskas sistēmas nominālais spriegums:
 - 1.2. Šo EAS var izmantot jebkurā autotransporta veidā ar šādiem ierobežojumiem:
 - 1.2.1. Instalācijas nosacījumi, ja tādi ir:
 - 1.3. Šo EAS var izmantot tikai šādos autotransporta veidos:
 - 1.3.1. Instalācijas nosacījumi, ja tādi ir:
 - 1.4. Iekļautā(-ās) īpašā(-ās) pārbaudes metode(-es) un frekvenču diapazons imunitātes noteikšanai: (lūdzu, noteikt precīzu no IX pielikuma izmantoto metodi)
 - 1.5. Par testa veikšanu atbildīgā ar ISO 17025 akreditētā laboratorija, kuru atzinusi ☒ apstiprinātāja ☒ iestāde (šīs direktīvas mērķim):
 5. Piezīmes:
-

IV PIELIKUMS

MĒRĪŠANAS METODE IZSTAROTIEM PLATJOSLAS ELEKTROMAGNĒTISKIEM IZSTAROJUMIEM NO AUTOTRANSPORTA

1. Vispārīgi

1.1. Šajā pielikumā raksturotā pārbaudes metode ir jāpiemēro tikai autotransportam.

1.2. Pārbaudes metode

Šī metode ir plānota, lai mērītu platjoslas izstarojumu, ko rada pie autotransporta piestiprinātas elektriskas vai elektroniskas sistēmas (piemēram, aizdedzes sistēma vai elektrisks motors).

Ja šajā pielikumā nav noteikts citādi, pārbaude ir jāveic saskaņā ar SRTĪK 12 (5. izdevums, 2001. gads).

2. Autotransporta stāvoklis pārbaūžu laikā

2.1. Motors

Motoram ir jādarbojas saskaņā ar SRTĪK 12 (5. izdevums, 2001. gads) 5.3.2. pantu.

2.2. Citas autotransporta sistēmas

Visām ierīcēm, kas spēj radīt platjoslas izstarojumus, kurus vadītājs vai pasažieris var pastāvīgi ieslēgt, ir jādarbojas ar maksimālu jaudu, piemēram, stiklu tīrītāju motori vai ventilatori. Piemēram, signāлтаure un elektrisko logu motori nav iekļauti, jo tie netiek lietoti ilgstoši.

3. Pārbaudes prasības

3.1. Ierobežojumi pastāv viscaur frekvenču diapazonā no 30 līdz 1 000 MHz mērījumiem pus atbalss nodalījumā vai ārpuselpu pārbaudes vietā.

3.2. Mērījumus var veikt vai nu ar pusvirsotnes vai virsotnes detektoriem. I pielikuma 6.2. un 6.5. punktā dotie ierobežojumi ir pusvirsotnes detektoriem. Ja tiek izmantoti virsotnes detektori, ir jāpiemēro 20 dB korekcijas faktors, kā noteikts SRTĪK 12 (5. izdevums, 2001. gads)

3.3. Mērījumi

Tehniskais dienests veiks pārbaudi ar intervāliem, kas noteikti SRTĪK 12 (5. izdevums, 2001. gads) standartā viscaur frekvenču diapazonam no 30 līdz 1 000 MHz.

Turklāt, ja ražotājs iesniedz mērījumu datus visai frekvenču joslai no pārbaudes laboratorijas, kuras attiecīgās daļas ir akreditētas ar ISO 17025 (1. izdevums, 1999. gads) un kuru atzinusi ☒ apstiprinātāja ☒ iestāde, tehniskais dienests var sadalīt frekvenču diapazonu 14 frekvenču joslās 30–34, 34–45, 45–60, 60–80, 80–100, 100–130, 130–170, 170–225, 225–300, 300–400, 400–525, 525–700,

700-850, 850–1000 MHz un veikt pārbaudes 14 frekvencēs, dodot augstākos izstarojuma līmeņus katrā joslā, lai apstiprinātu to, ka autotransports atbilst šī pielikuma prasībām.

Ja šīs pārbaudes laikā ierobežojums ir pārsniegts, jāveic izmeklēšana, lai pārliecinātos, ka tas ir noticis autotransporta, nevis pamata radiācijas dēļ.

3.4. Rādījumi

Maksimums lasījumu saistībā ar ierobežojumu (horizontālu un vertikālu polarizāciju un antenas novietojumu uz autotransporta ar stūri labajā vai kreisajā pusē) katrā no 14 frekvenču joslām tiks veikti kā līknes lasījumi frekvencē, kurā mērījumi tika veikti.

V PIELIKUMS

MĒRĪŠANAS METODE IZSTAROTIEM ŠAURJOSLAS ELEKTROMAGNĒTISKIEM IZSTAROJUMIEM NO AUTOTRANSPORTA

1. Vispārīgi

1.1. Šajā pielikumā raksturotā pārbaudes metode ir jāpiemēro tikai autotransportam.

1.2. Pārbaudes metode

Šī pārbaude ir plānota, lai mērītu šaurjoslas elektromagnētiskos izstarojumus, kas var rasties no sistēmām, kas balstītas uz mikroprocesora balstītāvai cita šaurjoslas avota.

Ja šajā pielikumā nav noteikts citādi, pārbaude ir jāveic saskaņā ar SRTĪK 12 (5. izdevums, 2001. gads) vai SRTĪK 25 (2. izdevums, 2002. gads).

↓ Labojums, 2004/104/EK (OV L 56, 2.3.2005., 35. lpp.)

1.3. Sākotnējā soļa laikā izstarojuma līmeņus FM frekvenču joslā (76 līdz 108 MHz) mēra autotransporta radio antenas translācijā ar vidusmēra detektoru. Ja I pielikuma 6.3.2.4. punktā noteiktais līmenis nav pārsniegts, tad autotransportu uzskata par tādu, kas atbilst šā pielikuma prasībām attiecībā uz šo frekvenču joslu, un pilna pārbaude netiek veikta.

↓ 2004/104/EK (pielāgots) → ₁ 2005/83/EK 1. pants un pielikumā 2. punkta a) apakšpunkts → ₂ 2005/83/EK 1. pants un pielikumā 2. punkta b) apakšpunkts

2. Autotransporta stāvoklis pārbaužu laikā

2.1. Aizdedzes slēdzis būs ieslēgts. Motors nedarbosies.

2.2. Autotransporta elektroniskajām sistēmām ir jāstrādā normālā darbības režīmā ar autotransportu nekustīgā stāvoklī.

2.3. Visām ierīcēm, kuras autovadītājs vai pasažieris var ieslēgt pastāvīgi, ar iekšējiem oscilatoriem > 9 kHz vai atkārtotiem signāliem jādarbojas kā parasti.

3. Pārbaudes prasības

3.1. Ierobežojumi pastāv viscaur frekvenču diapazonā no 30 līdz 1000 MHz mērījumiem pus atbalss nodalījumā vai ārpuselpu pārbaudes vietā.

3.2. Mērījumi jāveic ar vidusmēra detektoru.

3.3. Mērījumi

Tehniskais dienests veiks pārbaudi ar intervāliem, kas noteikti SRTĪK 12 (5. izdevums, 2001. gads) standartā viscaur frekvenču diapazonam no 30 līdz 1000 MHz.

Turklāt, ja ražotājs iesniedz mērījumu datus visai frekvenču joslai no pārbaudes laboratorijas, kuras attiecīgās daļas ir akreditētas ar ISO 17025 (1. izdevums, 1999. gads) un kuru atzinusi  apstiprinātāja  iestāde, tehniskais dienests var sadalīt frekvenču diapazonu 14 frekvenču joslās 30–34, 34–45, 45–60, 60–80, 80–100, 100–130, 130–170, 170–225, 225–300, 300–400, 400–525, 525–700, 700–850, 850–1000 MHz un veikt pārbaudes 14 frekvencēs, dodot augstākos izstarojuma līmeņus katrā joslā, lai apstiprinātu to, ka autotransports atbilst šī pielikuma prasībām.

Ja šīs pārbaudes laikā ierobežojums ir pārsniegts, jāveic izmeklēšana, lai pārliecinātos, ka tas ir noticis autotransporta, nevis pamata radiācijas dēļ, ieskaitot jebkuras EAS radīto platjoslas radiāciju.

3.4. Rādījumi

Maksimums lasījumu saistībā ar ierobežojumu (horizontālu un vertikālu polarizāciju un antenas novietojumu uz autotransporta ar stūri labajā vai kreisajā pusē) katrā no 14 frekvenču joslām tiks veikti kā līknes lasījumi frekvencē, kurā mērījumi tika veikti.

VI PIELIKUMS

PĀRBAUDES METODE AUTOTRANSPORTA IMUNITĀTEI PRET ELEKTROMAGNĒTISKO RADIĀCIJU

1. Vispārīgi

1.1. Šajā pielikumā raksturotā pārbaudes metode ir jāpiemēro tikai autotransportam.

1.2. Pārbaudes metode

Šī pārbaude plānota, lai demonstrētu autotransporta elektronisko sistēmu imunitāti. Autotransports tiek pakļauts elektromagnētiskiem laukiem saskaņā ar šo pielikumu.

Pārbaucē laika autotransports ir jānovēro.

Ja šajā pielikumā nav noteikts citādi, pārbaude ir jāveic saskaņā ar ➔₁ ISO 11451-2: 3. izdevums, 2005 ➔.

1.3. Alternatīvas pārbaudes metodes

Pārbaudi visiem autotransportiem var veikt arī ārpus telpu pārbaudes vietā. Pārbaudes iekārtām jāatbilst ☒ (valsts tiesību aktos noteiktajām) ☒ juridiskajām prasībām attiecībā uz elektromagnētisko lauku izstarojumu.

Ja autotransports ir garāks par 12 m un/vai platāks par 2.60 m, un/vai augstāks par 4.00 m, var izmantot *BCI* metodi saskaņā ar ISO 11451-4 (1. izdevums, 1995. gads) frekvenču diapazonā no 20–2 000 MHz ar līmeņiem, kas noteikti I pielikuma 6.7.2.1. punktā.

2. Autotransporta stāvoklis pārbaucē laika

2.1. Izņemot nepieciešamās pārbaudes ierīces, autotransportam jābūt izkrautam.

2.1.1. Motoram parasti jāgriež riteņi vienmērīgā ātrumā 50 km/h, ja nav tehniska iemesla autotransporta dēļ noteikt citus nosacījumus. Autotransportam ir jāatrodas uz atbilstoši iekrauta dinamometra vai atbalstītam uz izolētiem ass statņiem ar minimālo klīrensu, ja dinamometrs nav pieejams. Ja nepieciešams, pārvades asis ir jānoņem (piemēram, kravas autotransportam).

2.1.2. Autotransporta pamatnosacījumi

Šajā punktā noteiktie autotransporta imunitātes minimālie pārbaudes nosacījumi un neizdošanās kritēriji. Citas autotransporta sistēmas, kuras var ietekmēt ar imunitāti saistītās funkcijas, jāpārbauda veidā, par kuru vienojas ražotājs un tehniskais dienests.

“50 km/h cikla” autotransporta pārbaudes nosacījumi	Neizdošanās kritēriji
Autotransporta ātrums 50 km/h $\pm$ 20 % (autotransports brauc pa veltnīšiem). Ja autotransportā ir kruīza kontroles sistēma, tad tai ir jādarbojas.	Ātruma izmaiņas lielākas par $\pm$ 10 % no nominālā ātruma. Ja ir automātiskā ātrumkārbā: pārnesuma diapazona maiņa, palielinot ātrumu vairāk par $\pm$ 10 % no nominālā ātruma.
Tuvās gaismas IESLĒGTAS (ar roku vadāms režīms).	Gaismas IZSLĒGTAS.
Vējstikla tīrītājs IESLĒGTS (ar roku vadāms režīms) maksimālā ātrumā.	Vējstikla tīrītāja pilnīga apstādināšana.
Virziena rādītājs vadītāja pusē IESLĒGTS.	Frekvenču izmaiņas (zemāk par 0,75 Hz vai augstāk par 2,25 Hz). Jaudas aprites izmaiņas (zemāk par 25 % vai augstāk par 75 %).
Pielāgojama piekare normālā pozīcijā.	Negaidītas, nozīmīgas izmaiņas.
Vadītāja sēdekļi un stūres rats vidējā pozīcijā,	Negaidītas, nozīmīgas izmaiņas, lielākas par 10 % kopējā daudzuma.
Trauksme nav ieslēgta.	Negaidīta trauksmes ieslēgšanās.
Signāлтаure IZSLĒGTA.	Negaidīta signāлтаures ieslēgšanās.
Gaisa spilvens un drošības ierobežojumu sistēmas darbība ar aizturētu pasažiera gaisa spilvenu, ja šī funkcija pastāv.	Negaidīta darbības uzsākšana.
Automātiskās durvis aizvērtas.	Negaidīta atvēršana.
Pielāgojama bremžu svira normālā pozīcijā.	Negaidīta darbības uzsākšana.

“Bremžu cikla” autotransporta pārbaudes nosacījumi	Neizdošanās kritēriji
Tiks noteikts bremžu cikla pārbaudes plānā. Tam jāietver bremžu pedāļa darbība (ja vien nav tehnisku iemeslu rīkoties citādi), bet nav nepieciešama pretbloķēšanas bremžu sistēmas darbība.	Cikla laikā bremžu signāli nedarbojas. Bremžu brīdinājuma signāls IESLĒGTS ar funkcijas zudumu. Negaidīta darbības uzsākšana.

2.1.3. Visām ierīcēm, kuras var pastāvīgi ieslēgt vadītājs vai pasažieris, ir normāli jādarbojas.

2.1.4. Visām citām sistēmām, kuras ietekmē vadītāja kontroli pār autotransportu, jādarbojas normāli, kā autotransportam paredzēts.

2.2. Ja autotransportā ir elektriskas/elektroniskas sistēmas, kas veido neatņemamu daļu no autotransporta tiešās kontroles un kas nedarbosies saskaņā ar 4.1. punktā raksturotajiem nosacījumiem, ražotājam ir atļauts iesniegt ziņojumu vai papildu pierādījumus pārbaudes iestādei, ka autotransporta elektriskā/elektroniskā sistēma atbilst šīs direktīvas prasībām. Šādi pierādījumi jāiekļauj EK  tipa apstiprinājuma  dokumentācijā.

2.3. Perturbācijas ierīces nedrīkst izmantot, novērojot autotransportu. Autotransporta ārpusē un pasažieru nodalījumā ir jānovēro, lai noteiktu, vai tie atbilst šī pielikuma prasībām (piemēram, izmantojot video kameru(-as), mikrofonu utt.).

3. Pārbaudes prasības

3.1. Frekvenču diapazons, kavējumu reizes, polarizācija

Autotransports ir jāpakļauj elektromagnētiskajai radiācijai no 20 līdz 2000 MHz frekvenču diapazonam vertikālā polarizācijā.

Pārbaudes signālu modulācijai jābūt:

- AM ar 1 kHz modulāciju un 80 % modulācijas dziļumu no 20–800 MHz frekvenču diapazonā, un
- PM, t uz 577 μs, periods 4 600 μs no 800–2 000 MHz frekvenču diapazonā,

ja nav citas vienošanās starp tehnisko dienestu un autotransporta ražotāju.

Frekvenču soļa izmērs un kavējuma reize jāizvēlas saskaņā ar  ISO 11451-1: 3. izdevums, 2005 .

3.1.1. Tehniskais dienests veiks pārbaudi ar intervāliem, kas noteikti  ISO 11451-1: 3. izdevums  standartā viscaur frekvenču diapazonam no 20 līdz 2000 MHz.

Turklāt ražotājs nodrošina datu mērījumus visai frekvenču joslai no pārbaudes laboratorijas, kuras attiecīgās daļas ir akreditētas ar ISO 17025 (1. izdevums, 1999. gads) un kuru atzinusi  apstiprinātāja  iestāde, tehniskais dienests var izvēlēties samazinātu vietu skaitu frekvences diapazonā, piemēram, 27, 45, 65, 90,

120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900, 1300 un 1800 MHz, lai apstiprinātu to, ka autotransports atbilst šī pielikuma prasībām.

Ja autotransporta pārbaude netiek ieskaitīta, kā noteikts šajā pielikumā, jāpārlicinās, ka tas noticis attiecīgo pārbaudes apstākļu dēļ, nevis nekontrolētu lauku izveidošanās rezultātā.

4. Pieprasītā lauka stipruma radīšana

4.1. Pārbaudes metodoloģija

4.1.1. Tiek izmantota aizvietošanas metode saskaņā ar ➔₂ ISO 11451-1: 3. izdevums, 2005 ➔, lai radītu pārbaudes lauka apstākļus.

4.1.2. Kalibrēšana

Pārraidēs līnijas sistēmām (PLS) tiks izmantots viens lauka paraugs uzņēmuma atbalsta punktā.

Antenām tiks izmantoti četri lauka paraugi uzņēmuma atbalsta līnijā.

4.1.3. Pārbaudes fāze

Autotransports tiks novietots ar autotransporta centra līniju uz uzņēmuma atbalsta punkta vai līnijas. Auto transportam parasti jāatrodas pret nostiprinātu antenu. Tomēr, ja elektroniskās kontroles vienības un saistītais elektrotīkla lietojums pārsvarā atrodas autotransporta aizmugurē, pārbaude jāveic, autotransportam atrodoties ar aizmuguri pret antenu. Ja pārbaude jāveic garam autotransportam (piemēram, atdalīts autotransports un vieglie furgoni), kuriem elektroniskās kontroles vienības un saistītais elektrotīkla lietojums pārsvarā atrodas autotransporta vidū, atbalsta punkts ir jānovieto vai nu uz autotransporta labās vai kreisās virsmas. Šim atbalsta punktam jābūt autotransporta vidus punktā vai vienas puses punktā, kuru izvēlējies ražotājs kopā ar kompetentu iestādi, ņemot vērā elektronisko sistēmu izvietošanu un jebkuru elektrotīkla lietojumu.

Šāda pārbaude var notikt tikai tad, ja telpas fiziskā konstrukcija to atļauj. Antenas atrašanās vieta ir jānorāda pārbaudes ziņojumā.

VII PIELIKUMS

MĒRĪŠANAS METODE PLATJOSLAS IZPLATĪTAJAM ELEKTROMAGNĒTISKAJAM IZSTAROJUMAM NO ELEKTRISKĀM/ELEKTRONISKĀM APAKŠSASTĀVDAĻĀM

1. Vispārīgi
 - 1.1. Šajā pielikumā raksturotā pārbaudes metode ir piemērojama EAS, kas vēlāk var tikt ievietoti autotransportā, kurš atbilst IV pielikumam.
 - 1.2. Pārbaudes metode

Šī pārbaude ir domāta, lai mērītu platjoslas elektromagnētiskos izstarojumus no EAS (piemēram, aizdedzes sistēmas, elektriskais motors utt.).

Ja šajā pielikumā nav noteikts citādi, pārbaude ir jāveic saskaņā ar SRTĪK 25 (2. izdevums, 2002. gads).
2. EAS stāvoklis pārbaužu laikā
 - 2.1. EAS pārbaudes laikā jāstrādā normālā režīmā, ieteicams ar maksimālu jaudu.
3. Pārbaudes sagatavošanas darbi

↓ 2005/83/EK 1. pants un pielikumā 3. punkts

- 3.1. Testu veic saskaņā ar CISPR 25 (2. izdevums, 2002) 6.4. punktu – ALSE metode.

↓ 2004/104/EK 1. pants un pielikums (pielāgots)
--

- 3.2. Alternatīva mērīšanas vieta

Kā alternatīvu amortizatora līnijas aizsargkamerai ( ALSE ) var izmantot atklātu pārbaudes vietu (APV), kas ir saskaņā ar SRTĪK 16-1 (2. izdevums, 2002. gads) prasībām (sk. šī pielikuma 1. pielikumu).

- 3.3. Vispārīgi

Lai nodrošinātu to, ka nekādi ārēji trokšņi vai signāli ar pietiekamu spēku, kas varētu ietekmēt mērījumus, netraucē pārbaudi, mērījumi ir jāveic pirms vai pēc galvenās pārbaudes. Šajā mērījumā ārējie trokšņi vai signāli ir vismaz 6 dB zemāki par traucējumu ierobežojumiem, kas doti I pielikuma 6.5.2.1. punktā, izņemot apzināti radītus, vispārīgus šaurjoslas izstarojumus.

4. Pārbaudes prasības

4.1. Ierobežojumi pastāv viscaur frekvenču amplitūdā no 30 līdz 1000 MHz mērījumiem pus atbalss nodalījumā vai ārpustelpu pārbaudes vietā.

4.2. Mērījumus var veikt vai nu ar pusvirsotnes vai virsotnes detektoriem. I pielikuma 6.2. un 6.5. punktā dotie ierobežojumi ir pusvirsotnes detektoriem. Ja tiek izmantoti virsotnes detektori, jāpiemēro 20 dB korekcijas faktors, kā noteikts SRTĪK 12 (5. izdevums, 2001. gads).

4.3. Mērījumi

Tehniskais dienests veiks pārbaudi ar intervāliem, kas noteikti SRTĪK 25 (2. izdevums, 2002. gads) standartā viscaur frekvenču diapazonam no 30 līdz 1000 MHz.

Turklāt, ja ražotājs iesniedz mērījumu datus visai frekvenču joslai no pārbaudes laboratorijas, kuras attiecīgās daļas ir akreditētas ar ISO 17025 (1. izdevums, 1999. gads) un kuru atzinusi  apstiprinātāja  iestāde, tehniskais dienests var sadalīt frekvenču diapazonu 13 frekvenču joslās 30–50, 50–75, 75–100, 100–130, 130–165, 165–200, 200–250, 250–320, 320–400, 400–520, 520–660, 660–820, 820–1000 MHz un veikt pārbaudes 13 frekvencēs, dodot augstākos izstarojuma līmeņus katrā joslā, lai apstiprinātu to, ka EAS atbilst šī pielikuma prasībām.

Ja šīs pārbaudes laikā ierobežojums ir pārsniegts, jāveic izmeklēšana, lai pārliecinātos, ka tas ir noticis EAS, nevis pamata radiācijas dēļ.

4.4. Rādījumi

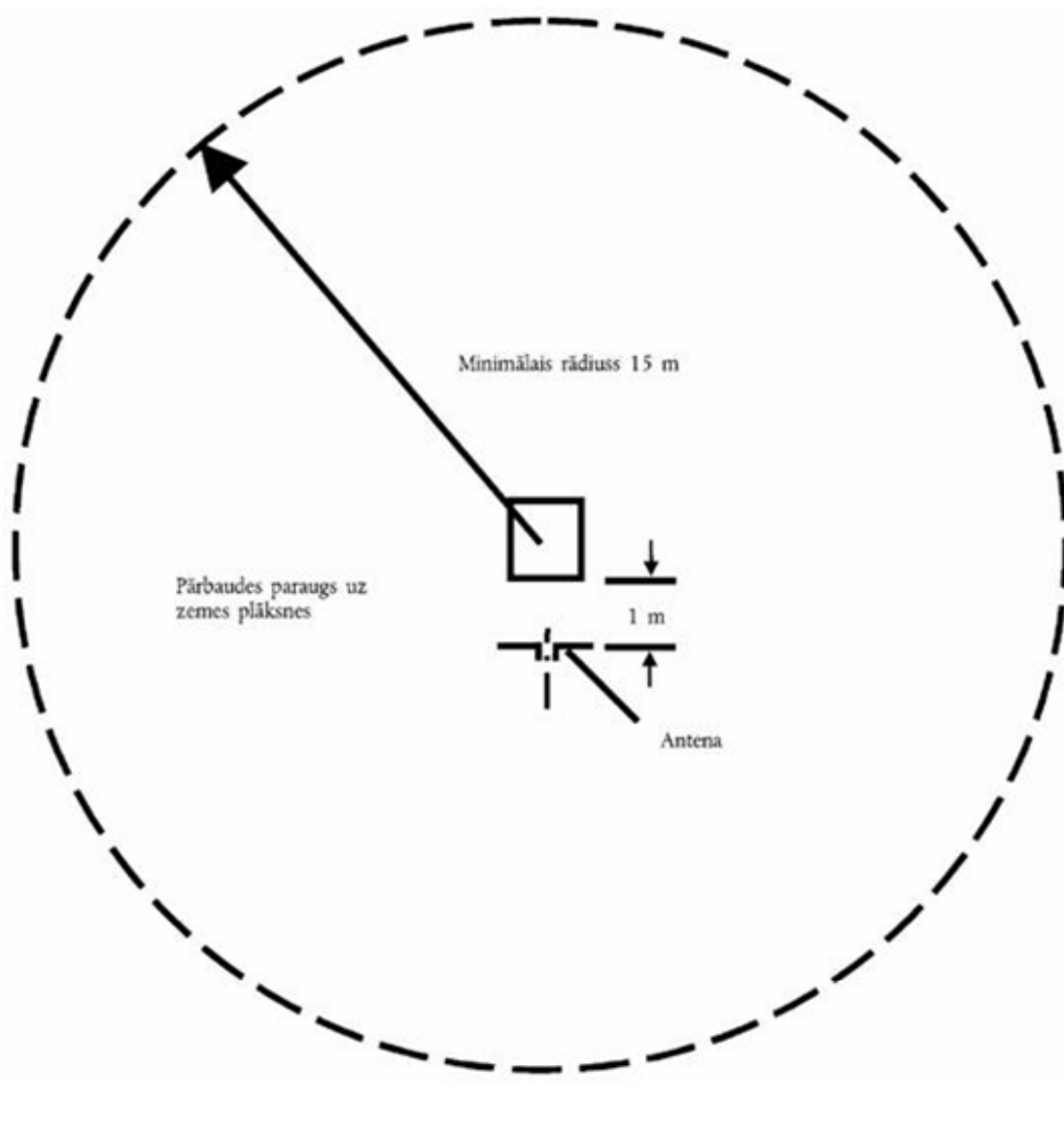
Mērījumu maksimums saistībā ar ierobežojumiem (horizontāla/vertikāla polarizācija) katrā no 13 frekvenču joslām ir jālasa kā līknes mērījumi tajā frekvencē, kurā mērījumi ir veikti.

1. PIELIKUMS

1. zīmējums

Pārbaudes vieta atklātā teritorijā: Elektrisko/elektronisko apakšsastāvdaļu pārbaudes vietas robeža

Līdzens līmenis teritorijai, kurā nav elektromagnētiskos starus atstarojošas virsmas



VIII PIELIKUMS

MĒRĪŠANAS METODE ŠAURJOSLAS IZPLATĪTAJAM ELEKTROMAGNĒTISKAJAM IZSTAROJUMAM NO ELEKTRISKĀM/ELEKTRONISKĀM APAKŠSASTĀVDAĻĀM

1. Vispārīgi
 - 1.1. Šajā pielikumā raksturotā pārbaudes metode ir piemērojama EAS, kas vēlāk var tikt ievietotas autotransportā, kurš atbilst IV pielikumam.
 - 1.2. Pārbaudes metode

Ar šo pārbaudi ir plānots mērīt šaurjoslas elektromagnētiskos izstarojumus, kurus rada uz mikroprocesora pamata veidota sistēma.

Ja šajā pielikumā nav noteikts citādi, pārbaude ir jāveic saskaņā ar SRTĪK 25 (2. izdevums, 2002. gads).
2. EAS stāvoklis pārbaudes laikā

EAS pārbaudes laikā darbojas normālā režīmā.
3. Pārbaudes sagatavošanas darbi

↓ 2005/83/EK 1. pants un pielikumā 4. punkts

- 3.1. Testu veic saskaņā ar CISPR 25 (2. izdevums, 2002) 6.4. punktu – ALSE metode.

↓ 2004/104/EK 1. pants un pielikums (pielāgots)
--

- 3.2. Alternatīva mērīšanas vieta

Kā alternatīvu amortizatora līnijas aizsargkamerai ( ALSE ) var izmantot atklātu pārbaudes vietu (APV), kas ir saskaņā ar SRTĪK 16-1 (2. izdevums, 2002. gads) prasībām (sk. VII pielikuma 1. pielikumu).
 - 3.3. Vispārīgi

Lai nodrošinātu to, ka nekādi ārējie trokšņi vai signāli ar pietiekamu spēku, kas varētu ietekmēt mērījumus, netraucē pārbaudi, mērījumi ir jāveic pirms vai pēc galvenās pārbaudes. Šajā mērījumā ārējie trokšņi vai signāli ir vismaz 6 dB zemāki par traucējumu ierobežojumiem, kas doti I pielikuma 6.5.2.1. punktā, izņemot apzināti radītus, vispārīgus šaurjoslas izstarojumus.

4. Pārbaudes prasības

4.1. Ierobežojumi pastāv viscaur frekvenču amplitūdā no 30 līdz 1000 MHz mērījumiem pus atbalss nodalījumos vai ārpustelpu pārbaudes vietās.

4.2. Mērījumi jāveic ar vidusmēra detektoru.

4.3. Mērījumi

Tehniskais dienests veiks pārbaudi ar intervāliem, kas noteikti SRTĪK 12 (5. izdevums, 2001. gads) standartā viscaur frekvenču diapazonam no 30 līdz 1000 MHz.

Turklāt, ja ražotājs iesniedz mērījumu datus visai frekvenču joslai no pārbaudes laboratorijas, kuras attiecīgās daļas ir akreditētas ar ISO 17025 (1. izdevums, 1999. gads) un kuru atzinusi ☒ apstiprinātāja ☒ iestāde, tehniskais dienests var sadalīt frekvenču diapazonu 13 frekvenču joslās (30–50, 50–75, 75–100, 100–130, 130–165, 165–200, 200–250, 250–320, 320–400, 400–520, 520–660, 660–820, 820–1000 MHz) un veikt pārbaudes 13 frekvencēs, dodot augstākos izstarojuma līmeņus katrā joslā, lai apstiprinātu to, ka EAS atbilst šī pielikuma prasībām. Ja šīs pārbaudes laikā ierobežojums ir pārsniegts, jāveic izmeklēšana, lai pārliecinātos, ka tas ir noticis EAS, nevis pamata radiācijas dēļ, ieskaitot jebkuras EAS radīto platjoslas radiāciju.

4.4. Rādījumi

Mērījumu maksimums saistībā ar ierobežojumiem (horizontāla/vertikāla polarizācija) katrā no 13 frekvenču joslām ir jālasa kā līknes mērījumi tajā frekvencē, kurā mērījumi ir veikti.

IX PIELIKUMS

PĀRBAUDES METODE(-S) ELEKTRISKO/ELEKTRONISKO APAKŠSASTĀVDAĻU IMUNITĀTEI PRET ELEKTROMAGNĒTISKO RADIĀCIJU

1. Vispārīgi

1.1. Šajā pielikumā raksturoto(-ās) pārbaudes(-žu) metodi(-es) var piemērot EAS.

1.2. Pārbaudes metodes

↓ 2005/83/EK 1. pants un
pielikuma 5. punkta
a) apakšpunkts

1.2.1. ESA var atbilst šādu ražotāja izvēlētu testēšanas metožu jebkuras kombinācijas prasībām, ja testēšanas rezultātā ir pārbaudīts pilns frekvenču diapazons, kas noteikts 3.1. punktā.

- Absorbējošās kameras tests: saskaņā ar ISO 11452-2: 2. izdevums, 2004
- Testēšana TEM kamerā: saskaņā ar ISO 11452-3: 2. izdevums, 2001
- Testēšana ar strāvas inžekciju: saskaņā ar ISO 11452-4: 3. izdevums, 2005
- Testēšana ar elektropārvades lokšņu līnijas (*Stripline*) palīdzību: saskaņā ar ISO 11452-5: 2. izdevums, 2002
- 800 mm elektropārvades lokšņu līnija (*Stripline*): saskaņā ar 4.5. punktu

Frekvenču diapazons un testēšanas vispārīgie nosacījumi pamatoti uz ISO 11452-1: 3. izdevums, 2005.

↓ 2004/104/EK 1. pants un
pielikums

2. EAS stāvoklis pārbaužu laikā

↓ 2005/83/EK 1. pants un
pielikuma 5. punkta
b) apakšpunkts

2.1. Testa apstākļi: saskaņā ar ISO 11452-1: 3. izdevums, 2005.

↓ 2004/104/EK 1. pants un
pielikums

- 2.2. EAS pārbaudes laikā ir jābūt ieslēgtai, EAS ir jāveicina darboties normālā darbības režīmā. Tā jāsapatavo saskaņā ar šo pielikumu, ja vien individuālās pārbaudes metodēs nav noteikts citādi.
- 2.3. Jebkuras citas ierīces, kas nepieciešamas, lai EAS darbotos pārbaudes laikā, nedrīkst atrasties pārbaudes vietā kalibrēšanas fāzes laikā. Citas ierīces kalibrēšanas laikā nedrīkst būt tuvāk par 1 m no atbalsta punkta.
- 2.4. Lai nodrošinātu atkārtojamu mērījumu rezultātu iegūšanu, ja pārbaudes un mērījumi tiek veikti atkārtoti, pārbaudes signālu radošām ierīcēm un to izkārtojumam jābūt tādā pašā specifikācijā kā katras attiecīgās kalibrēšanas fāzes laikā.
- 2.5. Ja EAS pārbaudes laikā sastāv no vairāk kā vienas vienības, savienojšie kabeļi ideālā gadījumā būtu izmantojamais elektrotīkls, kas domāts lietošanai katrā autotransportā. Ja tas nav pieejams, attālumam starp elektroniskās kontroles vienību un AN ir jābūt saskaņā ar standartu. Visiem kabeļiem elektrotīkla lietojumā jābūt cik vien iespējams reāli norobežotiem un, ieteicams, ar patieso noslogojumu un enerģijas pārveidotājiem.
3. Pārbaudes vispārējās prasības
-

↓ 2005/83/EK 1. pants un
pielikuma 5. punkta
c) apakšpunkts

3.1. Frekvenču diapazons, aiztures laiki

Mērījumus veic 20 līdz 2 000 MHz frekvenču diapazonā, frekvenču posmos saskaņā ar ISO 11452-1: 3. izdevums, 2005.

Testa signāla modulācija ir:

- AM, ar 1 kHz modulāciju un 80 % modulācijas pakāpi 20–800 MHz frekvenču diapazonā,
- PM, t uz 577 μs, periods 4600 μs 800–2 000 MHz frekvenču diapazonā,

ja vien tehniskais dienests un ESA ražotājs nav vienojušies citādi.

Frekvenču posma lielumu un aiztures laiku izvēlas saskaņā ar ISO 11452-1: 3. izdevums, 2005.

↓ 2005/83/EK 1. pants un
pielikuma 5. punkta
d) apakšpunkts

- 3.2. Tehniskais dienests testu veic intervālos, kas norādīti ISO 11452-1: 3. izdevums, 2005, frekvenču diapazonā no 20 līdz 2 000 MHz.

Ja ražotājs nodrošina datus par mērījumiem visā frekvenču diapazonā no testēšanas laboratorijas, kas akreditēta saskaņā ar ISO 17025: 1. izdevums, 1999, attiecīgajām daļām un ko atzinusi apstiprinātāja iestāde, tad tehniskais dienests kā alternatīvu frekvenču diapazonā var izvēlēties samazinātu skaitu izlases frekvenču, piemēram, 27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900, 1300 un 1800 MHz, lai pārliecinātos par to, vai ESA atbilst šā pielikuma prasībām.”;

↓ 2004/104/EK 1. pants un
pielikums

- 3.3. Ja EAS pārbaudes netiek ieskaitītas, kā noteikts šajā pielikumā, jāpārliecinās, ka tas noticis attiecīgo pārbaudes apstākļu dēļ, nevis nekontrolētu lauku izveidošanās rezultātā.

4. Īpašas pārbaudes prasības

4.1. Amortizatora nodalījuma pārbaude

4.1.1. Pārbaudes metode

Šī pārbaudes metode ļauj pārbaudīt autotransporta elektriskās/elektroniskās sistēmas, pakļaujot EAS antenas radītiem elektromagnētiskiem izstarojumiem.

↓ 2005/83/EK 1. pants un
pielikuma 5. punkta
e) apakšpunkts

4.1.2. Testēšanas metodoloģija

Lai noteiktu testēšanas lauka apstākļus saskaņā ar ISO 11452-2: 2. izdevums, 2004, izmanto “aizstāšanas metodi”.

Testu veic ar vertikālu polarizāciju.

↓ 2004/104/EK 1. pants un
pielikums (pielāgots)

4.2. ☒ TEM ☒ šūnas pārbaude

4.2.1. Pārbaudes metode

☒ TEM ☒ (Šķērsenisks elektromagnētisks režīms) šūna rada homogēnus laukus starp iekšējo vadītāju (starpsienu) un karteri (pamatplakni).

↓ 2005/83/EK 1. pants un
pielikuma 5. punkta
f) apakšpunkts

4.2.2. Testēšanas metodoloģija

Testu veic saskaņā ar ISO 11452-3: 2. izdevums, 2001.

Atkarībā no testējamā ESA tehniskais dienests izvēlas maksimālā lauka savienojumu vai nu ar ESA, vai ar stiegrojumu TEM kameras iekšienē.

↓ 2004/104/EK 1. pants un
pielikums

4.3. Liela apjoma strāvas padeves pārbaude

4.3.1. Pārbaudes metode

Ar šo metodi veic imunitātes pārbaudes, vadot strāvu tieši uz elektrotīkla lietojumu, izmantojot strāvas vadīšanas zondi.

↓ 2005/83/EK 1. pants un
pielikuma 5. punktā
g) apakšpunkts

4.3.2. Testēšanas metodoloģija

Testu veic testa standā saskaņā ar ISO 11452-4: 3. izdevums, 2005.

Kā alternatīvu var testēt uz transportlīdzekļa uzstādītu ESA saskaņā ar ISO 11451-4: 1. izdevums, 1995.

- Inžekcijas zondi novieto 150 mm attālumā no testējamā ESA.
- Lai no tiešās jaudas aprēķinātu inžekcijas strāvas, izmanto references metodi.
- Metodes frekvenču diapazonu ierobežo inžekcijas zondes specifikācija.

↓	2004/104/EK	1.	pants	un
			pielikums (pielāgots)	
→	2005/83/EK	1.	pants	un
			pielikumā 6. punkts	

4.4. *Stripline* pārbaude

4.4.1. Pārbaudes metode

Šī pārbaudes metode nosaka elektrotīkla lietojuma pievienošanu EAS sastāvdaļām noteiktiem lauka spēkiem.

4.4.2. Pārbaudes metodoloģija

Pārbaude jāveic saskaņā ar ISO 11452-5 (3. izdevums, 2002. gads).

4.5. 800 mm *Stripline* pārbaude

4.5.1. Pārbaudes metode

Stripline sastāv no divām paralēlām metāla plāksnēm, kas atrodas viena no otras 800 mm attālumā. Pārbaudāmās ierīces ir novietotas centrā starp plāksnēm un pakļautas elektromagnētiskam laukam (sk. šī pielikuma 1. pielikumu).

Ar šo metodi var pārbaudīt pilnīgas elektroniskas sistēmas, ieskaitot sensorus un enerģijas pārveidotājus, kā arī regulatoru un elektrotīkla slāņus. Tas ir piemērots aparātiem, kura lielākā dimensija ir mazāka par vienu trešdaļu no plāksņu atdalījuma attāluma.

4.5.2. Pārbaudes metodoloģija

4.5.2.1. *Stripline* novietojums

Stripline tiek novietots caurskatāmā telpā (lai novērstu ārējos izstarojumus) un nolikts 2 m attālumā no sienām un jebkādiem metāla korpusiem, lai nepieļautu elektromagnētisko atstarojumu. Lai novērstu šos atstarojumus, var izmantot RF absorbējošo materiālu. *Stripline* jānovieto uz nevadošiem atbalstiem vismaz 0,4 m virs grīdas.

4.5.2.2. *Stripline* kalibrēšana

Grīdu mēroša zonde ir jānovieto garuma, vertikāles un šķērseniskas dimensijas centrālajā vienā trešdaļā starp paralēlo plāksņu virsmām bez pārbaudāmās virsmas.

Saistītās mērīšanas ierīces ir jānovieto ārpus caurskatāmās istabas. Katrā vēlamajā frekvences pārbaudē noteikts jaudas līmenis ir jāievada *stripline*, lai antenā radītu nepieciešamo sprieguma lauku. Šis sākotnējais enerģijas avots vai cits parametrs, kurš tieši saistīts ar sākotnējo enerģijas avotu, kas ir nepieciešams, lai radītu lauku, tiks izmantots EK ☒ tipa apstiprinājuma ☒ pārbaudēm, ja vien telpās vai ierīcēs nebūs izmaiņas, kas piespiedīs procedūru atkārtot.

4.5.2.3. EAS instalācija pārbaudes laikā

Galvenā kontroles vienība ir jānovieto garuma, vertikāles un šķērseniskas dimensijas centrālajā vienā trešdaļā starp paralēlām plāksnēm. Tās atbalstīs uz novietnes, kas veidota no nevadoša materiāla.

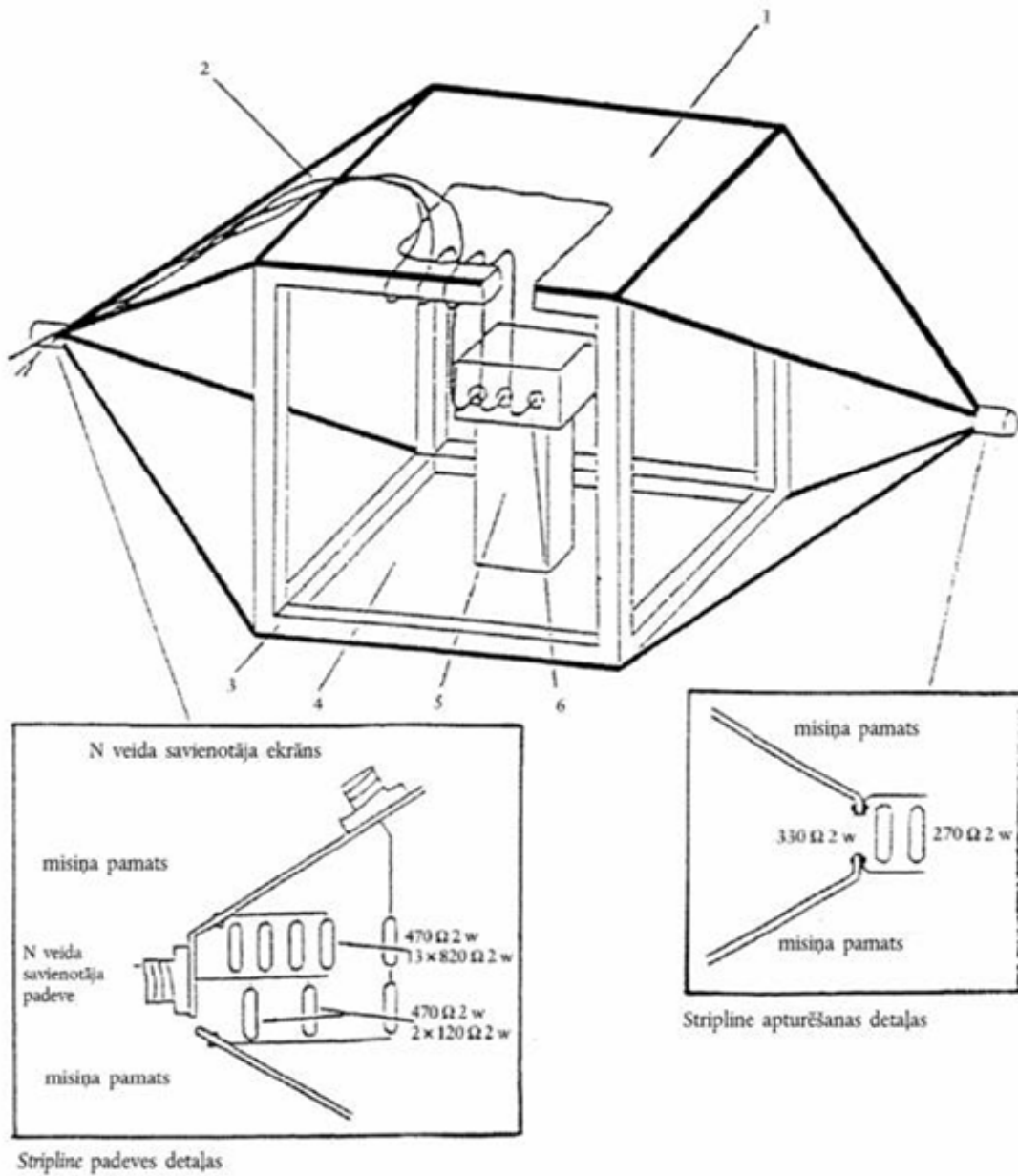
4.5.2.4. Galvenie elektrotīkla līmeņi un sensoru/enerģijas pārveidotāju kabeļi

Galvenie elektrotīkla līmeņi un jebkuri sensoru/enerģijas pārveidotāju kabeļi ir novietoti vertikāli no kontroles vienības uz augšējo pamatplātņi (tas palīdz pastiprināt savienojumu ar elektromagnētisko lauku). Tad tie jāpiestiprina vienai no plātnes apakšpusēs brīvajām malām, no turienes – uz pamatplātnes augšpusi, cik vien tālu sniedzas savienojumi ar *stripline* padevi. Kabeļi tad tiks vadīti uz saistītām ierīcēm, kuras novietotas laukumā, kas ir ārpus elektromagnētiskā lauka ietekmes, piemēram, uz caurskatāmās telpas grīdu 1 m attālumā no *stripline*.

1. pielikums

1. zīmējums

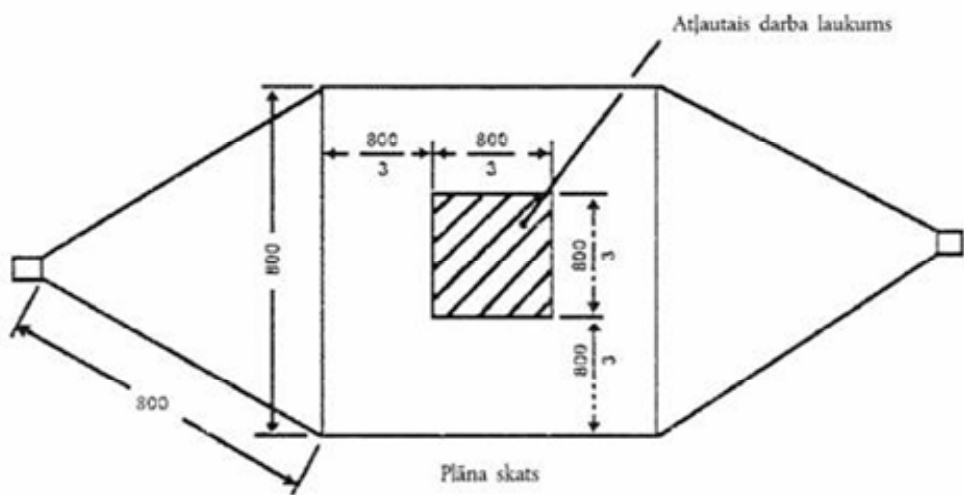
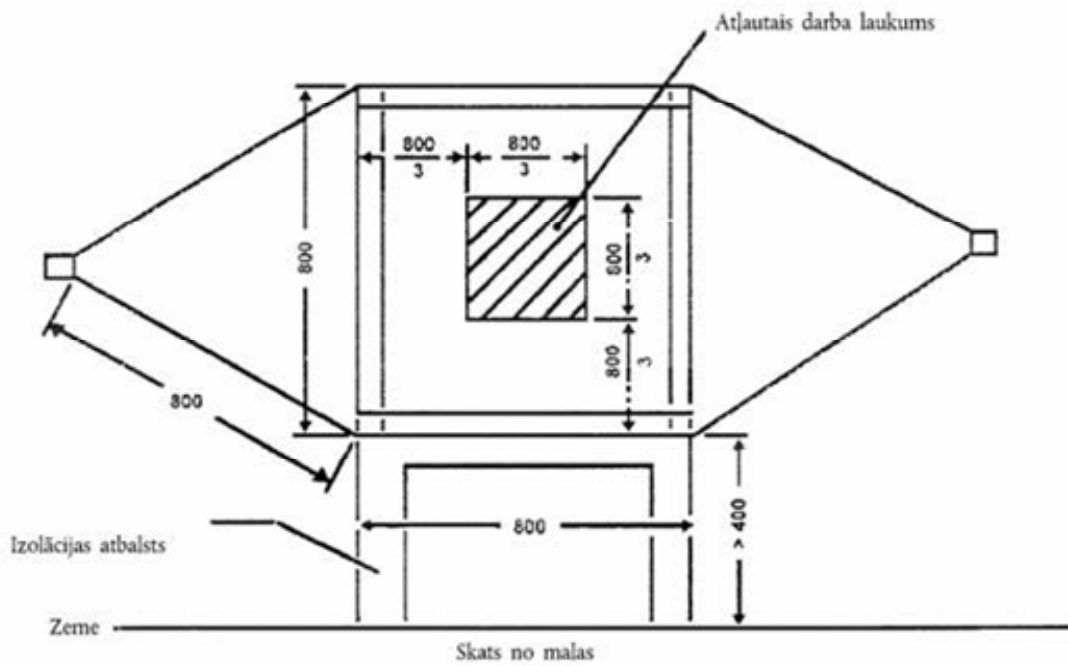
800 mm *Stripline* pārbaude



- 1 = zemes plāksne
- 2 = galvenais līmenis un sensoru/enerģijas pārveidotāju kabeļi
- 3 = koka rāmis
- 4 = darbināms rāmis
- 5 = izolētājs
- 6 = pārbaudes objekts

2. zīmējums

800 mm *Stripline* dimensijas



Visas dimensijas izteiktas milimetros

2. pielikums

Tipiskas $\boxtimes$ TEM $\boxtimes$ šūnas dimensijas

Šī tabula parāda šūnas uzbūves dimensijas ar noteiktiem augšējiem frekvences ierobežojumiem:

Augšējā frekvence (MHz)	Šūna no faktora W: b	Šūna no faktora L/W:	Plātnes atdalījums b (cm)	Starpsiena S (cm)
200	1,69	0,66	56	70
200	1,00	1	60	50

X PIELIKUMS

PĀRBAUDES METODE(-S) ELEKTRISKO/ELEKTRONISKO APAKŠSASTĀVDAĻU ĪSLAICĪGA IZSTAROJUMA IMUNITĀTES PĀRBAUDES METODE(-S) UN IMUNITĀTES PRET ELEKTRISKO/ELEKTRONISKO APAKŠ SASTĀVDAĻU ĪSLAICĪGA IZSTAROJUMA

1) Vispārīgi

Šī pārbaudes metode nodrošinās EAS imunitāti pret vadītiem iemītniekiem uz autotransporta enerģijas padeves un ierobežos vadītos iemītniekos no EAS uz autotransporta enerģijas padevi.

2) Imunitāte pret traucējumiem, kas vadīti pa padeves līnijām

Piemērot pārbaudes signālus 1, 2a, 2b, 3a, 3b un 4 saskaņā ar Starptautisko standartu ➔₁ ISO 7637-2: 2004 ◀ padeves līnijām, tāpat arī citiem EAS savienotājiem, kas darbībā var būt saistīti ar padeves līnijām.

3) Vadītu traucējumu izstarojumi pa padeves līnijām

Mērījumi saskaņā ar Starptautisko standartu ➔₁ ISO 7637-2: 2004 ◀ uz padeves līnijām, kā arī citiem EAS savienojumiem, kas darbībā var būt saistīti ar padeves līnijām.



XI PIELIKUMS

A daļa

Atceltā direktīva ar sekojošo grozījumu sarakstu (minēta 6. pantā)

Padomes Direktīva 72/245/EEK
(OV L 152, 6.7.1972., 15. lpp.)

Komisijas Direktīva 89/491/EEK
(OV L 238, 15.8.1989., 43. lpp.)

Tikai 1. panta trešais ievilkums un
III pielikums.

Komisijas Direktīva 95/54/EK
(OV L 266, 8.11.1995., 1. lpp.)

Izņemot 3. pantu.

2003. gada Pievienošanās akts, II pielikums,
1.A.8 punkts
(OV L 236, 23.9.2003., 56. lpp.)

Komisijas Direktīva 2004/104/EK
(OV L 337, 13.11.2004., 13. lpp.)

Izņemot 3. pantu.

Komisijas Direktīva 2005/49/EK
(OV L 194, 26.7.2005., 12. lpp.)

Izņemot 2. pantu.

Komisijas Direktīva 2005/83/EK
(OV L 305, 24.11.2005., 32. lpp.)

Komisijas Direktīva 2006/28/EK
(OV L 65, 7.3.2006., 27. lpp.)

Padomes Direktīva 2006/96/EK
(OV L 363, 20.12.2006., 81. lpp.)

Tikai Pielikuma A.8 punkts.

Komisijas Direktīva 2009/19/EK
(OV L 70, 14.3.2009., 17. lpp.)

B daļa

Termiņu uzskaitījums transponēšanai valsts tiesību aktos un piemērošanai (minēts 6. pantā)

Direktīva	Termiņš transponēšanai	Piemērošanas datums
72/245/EEK	1973. gada 22. decembris	—
89/491/EEK	1990. gada 1. janvāris	—
95/54/EK	1995. gada 30. novembris (*)	—
2004/104/EK	2005. gada 31. decembris	2006. gada 1. janvāris (**)
2005/49/EK	2006. gada 30. jūnijs	2006. gada 1. jūlijs (***)
2005/83/EK	2006. gada 30. septembris	2006. gada 1. oktobris
2006/28/EK	2006. gada 30. jūnijs	2006. gada 1. jūlijs
2006/96/EK	2007. gada 1. janvāris	—
2009/19/EK	2009. gada 1. oktobris	2009. gada. 2. oktobris

(*) Saskaņā ar Direktīvas 95/54/EK 2. pantu:

“1. No 1995. gada 1. decembra, pamatojoties uz elektromagnētisko savietojamību, dalībvalstis nedrīkst:

- atteikties piešķirt EEK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jebkuram attiecīgajam transportlīdzekļa tipam,
- atteikties piešķirt EEK detaļas vai tehniskas vienības tipa apstiprinājumu jebkuram attiecīgajam detaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tipam,
- aizliegt transportlīdzekļu reģistrāciju, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā,
- aizliegt pārdot vai izmantot detaļas vai atsevišķas tehniskas vienības,

ja transportlīdzekļi, detaļas vai atsevišķas tehniskas vienības atbilst ar šo direktīvu grozītās Direktīvas 72/245/EEK prasībām.

2. No 1996. gada 1. janvāra dalībvalstis:

- vairs nepiešķir transportlīdzekļa EEK tipa apstiprinājumu, detaļas EEK tipa apstiprinājumu vai atsevišķas tehniskas vienības EEK tipa apstiprinājumu un
- var atteikties piešķirt valsts tipa apstiprinājumu

jebkuram transportlīdzekļa, detaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tipam elektromagnētiskās savietojamības dēļ, ja nav izpildītas ar šo direktīvu grozītās Direktīvas 72/245/EEK prasības.

3. Šā panta 2. punkts neattiecas uz transportlīdzekļu tipiem, kas apstiprināti līdz 1996. gada 1. janvārim saskaņā ar Direktīvu 72/306/EEK, ne arī uz jebkuru vēlāku šo apstiprinājumu attiecinājumu.

4. No 2002. gada 1. oktobra dalībvalstis:
- uzskata, ka atbilstības sertifikāti, kas pievienoti jauniem transportlīdzekļiem saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK noteikumiem, vairs nav derīgi šīs direktīvas 7. panta 1. punkta mērķiem,
 - var atteikt to jauno transportlīdzekļu reģistrāciju, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā, kam saskaņā ar Direktīvu 70/156/EEK nav pievienots atbilstības sertifikāts,
 - var atteikt jaunu elektrisko/elektronisko mezglu kā detaļu vai atsevišķu tehnisku vienību pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā,
- ja nav izpildītas šīs direktīvas prasības.
5. No 2002. gada 1. oktobra ar šo direktīvu grozītās Direktīvas 72/245/EEK prasības attiecībā uz elektriskiem/elektroniskiem mezgliem kā detaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām piemēro Direktīvas 70/156/EEK 7. panta 2. punkta mērķiem.
6. Neatkarīgi no 2. un 5. punkta, attiecībā uz rezerves detaļām dalībvalstis turpina piešķirt EEK tipa apstiprinājumu un atļauj pārdot un nodot ekspluatācijā detaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kas paredzētas izmantošanai tādu tipu transportlīdzekļos, kuri apstiprināti līdz 1996. gada 1. janvārim saskaņā ar Direktīvu 72/245/EEK vai Direktīvu 72/306/EEK, un vajadzības gadījumā attiecinot šos apstiprinājumus uz citiem tipiem.”

(**) Saskaņā ar Direktīvas 2004/104/EK 2. pantu:

- “1. No 2006. gada 1. janvāra autotransportam, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām, kas atbilst Direktīvas 72/245/EEK I līdz X pielikumā noteiktajām prasībām, ko groza ar šo direktīvu, neviena dalībvalsts nedrīkst uz elektromagnētiskās saderības pamata:
- a) atteikties sniegt EK tipizāciju vai nacionālo tipizāciju vai
 - b) aizliegt reģistrēt, tirgot vai sniegt pakalpojumus.
2. No 2006. gada 1. jūlija, autotransporta, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību tipam, kas neatbilst Direktīvas 72/245/EEK no I līdz X pielikumam noteiktajām prasībām ar šīs direktīvas noteiktajiem grozījumiem, dalībvalsts uz elektromagnētiskās saderības pamata:
- a) vairs nesniegs EK tipizāciju un
 - b) drīkst atteikties veikt nacionālo tipizāciju.
3. Sākot ar 2009. gada 1. janvāri, ja netiek pildītas Direktīvas 72/245/EEK no I līdz X pielikumam noteiktās prasības ar šīs direktīvas noteiktajiem grozījumiem, dalībvalstis uz elektromagnētiskās saderības pamata:
- a) ņems vērā, ka pie katra jauna transporta līdzekļa pievienotie saskaņošanas sertifikāti, kā noteikts Direktīvā 70/156/EEK, vairs nebūs derīgi direktīvas 7. panta 1. punkta mērķiem,
 - b) var atteikties reģistrēt, pārdot vai sākt lietot jaunus transporta līdzekļus.
4. Sākot ar 2009. gada 1. janvāri, Direktīvas 72/245/EEK no I līdz X pielikumam noteiktās prasības ar šīs direktīvas noteiktām prasībām attiecībā uz elektromagnētisko saderību tiks piemērotas sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām Direktīvas 70/156/EEK 7. panta 2. punkta mērķiem.”

(***) Saskaņā ar Direktīvas 2005/49/EK 3. pantu:

“Pārejas noteikumi

1. Sākot ar 2006. gada 1. jūliju, ja netiek pildītas Direktīvas 72/245/EEK noteiktās prasības saskaņā ar šīs direktīvas grozījumiem, dalībvalstis uz elektromagnētiskās saderības jautājumu pamata:
 - a) atbilstības sertifikātus, kas pievienoti jauniem transportlīdzekļiem saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK noteikumiem, minētās direktīvas 7. panta 1. punkta nolūkos uzskata par nederīgiem;
 - b) var atteikties reģistrēt, pārdot vai sākt lietot jaunus transporta līdzekļus.Nemaina jau esošos apstiprinājumus transportlīdzekļiem, kas nav aprīkoti ar 24 GHz vai 79 GHz šaura diapazona radariekārtām.
 2. Sākot ar 2013. gada 1. jūliju dalībvalstis aizliedz reģistrēt, pārdot vai sākt lietot transporta līdzekļus, kas aprīkoti ar 24 GHz šaura diapazona radariekārtām.
 3. Gadījumā, ja Lēmuma 2005/50/EK 2. panta 5. punktā minēto atsaucē datumu maina atbilstoši tā paša lēmuma 5. pantam, dalībvalstis pēc norādītā datuma aizliedz reģistrēt, pārdot vai sākt lietot transporta līdzekļus, kas aprīkoti ar 24 GHz šaura diapazona radariekārtām.”
-

XII PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

	Direktīva 72/245/EEK	Šī direktīva
	1. pants	1. pants
	2. pants	—
Direktīva 95/54/EK		
2. panta 6. punkts		2. panta 5. punkts
Direktīva 2004/104/EK		
2. panta 1. punkts		2. panta 1. punkts
2. panta 2. punkts		2. panta 2. punkts
2. panta 4. punkts		2. panta 4. punkts
Direktīva 2005/49/EK		
3. panta 1. punkts		2. panta 3. punkts
3. panta 2. punkts		2. panta 6. punkts
3. panta 3. punkts		2. panta 7. punkts
	3. un 4. pants	3. un 4. pants
	5. panta 1. punkts	—
	5. panta 2. punkts	5. pants
	—	6. un 7. pants
	6. pants	8. pants
	I līdz X pielikums	I līdz X pielikums
	—	XI pielikums
	—	XII pielikums