



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

58. sējums

2015. gada 19. maijs

Saturs

II *Nelegislatīvi akti*

REGULAS

- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/775 (2015. gada 18. maijs), ar ko Īstenošanas regulu (ES) Nr. 908/2014 groza attiecībā uz atbilstības noskaidrošanu 1
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/776 (2015. gada 18. maijs), ar ko galīgo antidempinga maksājumu, kas ar Padomes Īstenošanas regulu (ES) Nr. 502/2013 noteikts Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdu importam, attiecina uz tādu velosipēdu importu, kas nosūtīti no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām, neatkarīgi no tā, vai šiem velosipēdiem ir deklarēta Kambodžas, Pakistānas un Filipīnu izcelsme 4
- Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/777 (2015. gada 18. maijs), ar kuru nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai 29

LĒMUMI

- ★ Padomes Lēmums (KĀDP) 2015/778 (2015. gada 18. maijs) par Eiropas Savienības militāro operāciju Vidusjūras apgabala centrālās daļas dienvidos (EUNAVFOR MED) 31

Labojumi

- ★ Labojums ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumos Nr. 21 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz to iekšējo apdari (OV L 188, 16.7.2008.) 36

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2015/775

(2015. gada 18. maijs),

ar ko Īstenošanas regulu (ES) Nr. 908/2014 groza attiecībā uz atbilstības noskaidrošanu

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regulu (ES) Nr. 1306/2013 par kopējās lauksaimniecības politikas finansēšanu, pārvaldību un uzraudzību un Padomes Regulu (EEK) Nr. 352/78, (EK) Nr. 165/94, (EK) Nr. 2799/98, (EK) Nr. 814/2000, (EK) Nr. 1290/2005 un (EK) Nr. 485/2008 atcelšanu ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 53. panta 1. punkta b) apakšpunktu,

tā kā:

- (1) Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 908/2014 ⁽²⁾ 34. panta 8. punktā paredzēti noteikumi par Savienības noteikumiem neatbilstošu izdevumu atskaitīšanu no Savienības finansējuma. Tajā paredzēta arī atkāpe no minētajiem noteikumiem, kura ļauj dalībvalstīm lūgt, lai šādi atskaitījumi tiktu veikti pa daļām.
- (2) Gadījumos, kad dalībvalsts var saskarties ar smagām finansiālām grūtībām, Komisijai vajadzētu būt iespējai ne tikai atļaut veikt atskaitījumus trīs gada maksājumos, bet arī atlikt šādus atskaitījumus uz laiku, kas nav ilgāks par 24 mēnešiem, ja to lūdz attiecīgā dalībvalsts.
- (3) Šī atlikšana būtu jāattiecinā tikai uz tām dalībvalstīm, kuras saņem finansiālo palīdzību saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 332/2002 ⁽³⁾, Padomes Regulu (ES) Nr. 407/2010 ⁽⁴⁾ un 2012. gada 2. februārī parakstīto Līgumu par Eiropas Stabilitātes mehānisma izveidi.
- (4) Pieredze liecina, ka noteikts atskaitījumu atlikšanas termiņš var izraisīt parāda uzkrāšanos, un tas varētu būt jāmaksā tad, kad attiecīgajai dalībvalstij joprojām ir smagas finansiālas grūtības un tā nespēj veikt prasītos atmaksājumus. Tāpēc Komisijai vajadzētu būt iespējai, ņemot vērā finansiālās palīdzības īpašos nosacījumus, pagarināt atlikšanas termiņu uz laiku, kas nav ilgāks par 12 mēnešiem.
- (5) Turklāt pieredze liecina arī to, ka, pieprasot atmaksāt kopējo atlikto summu trīs gada maksājumos, var radīt nepamatotu apgrūtinājumu dalībvalstīm, kurām pēc atlikšanas termiņa beigām joprojām ir finansiālas grūtības. Tāpēc turpmākos lēmumos, ar ko atļauj veikt atmaksājumu pa daļām, vajadzētu pieļaut lielāku maksājumu skaitu gadījumos, kad attiecīgās summas veido lielu daļu no dalībvalsts iekšzemes kopprodukta.

⁽¹⁾ OVL 347, 20.12.2013., 549. lpp.

⁽²⁾ Komisijas 2014. gada 6. augusta Īstenošanas regula (ES) Nr. 908/2014, ar ko paredz noteikumus par to, kā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1306/2013 piemēro attiecībā uz maksājumu aģentūrām un citām struktūrām, finanšu pārvaldību, grāmatojumu noskaidrošanu, noteikumiem par pārbaudēm, nodrošinājumu un pārredzamību (OV L 255, 28.8.2014., 59. lpp.).

⁽³⁾ Padomes 2002. gada 18. februāra Regula (EK) Nr. 332/2002, ar ko izveido vidēja termiņa finansiālas palīdzības mehānismu attiecībā uz dalībvalstu maksājumu bilancēm (OV L 53, 23.2.2002., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Padomes 2010. gada 11. maija Regula (ES) Nr. 407/2010, ar ko izveido Eiropas finanšu stabilizācijas mehānismu (OV L 118, 12.5.2010., 1. lpp.).

- (6) Dalībvalstij, uz kuru attiecas atlikšanas lēmums, būtu jānodrošina tas, lai trūkumi, kas ir bijuši šo atskaitījumu pamatā un kas pastāv minētā lēmuma pieņemšanas brīdī, tiktu novērsti, pamatojoties uz rīcības plānu, kurš izveidots, apspriežoties ar Komisiju, un kurā noteikti skaidri progressa rādītāji. Ja dalībvalsts, kura izmanto šādu atlikšanu, nenovērš trūkumus atbilstoši rīcības plānam un tādējādi pakļauj Savienības budžetu papildu finansiālajam riskam, Komisijai vajadzētu būt iespējai, ievērojot proporcionalitātes principu, grozīt vai atcelt savu lēmumu, ar kuru atliek atskaitījumu veikšanas termiņu.
- (7) Tāpēc Īstenošanas regula (ES) Nr. 908/2014 būtu attiecīgi jāgroza.
- (8) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Lauksaimniecības fondu komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Īstenošanas regulas (ES) Nr. 908/2014 34. pantā iekļauj šādu 8.a un 8.b punktu:

“8.a Attiecībā uz dalībvalstīm, kas saņem finansiālo palīdzību saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 332/2002 (*), Padomes Regulu (ES) Nr. 407/2010 (**) un Līgumu par Eiropas Stabilizācijas mehānisma izveidi, Komisija pēc dalībvalsts lūguma un pēc apspriešanās ar Lauksaimniecības fondu komiteju var pieņemt īstenošanas lēmumu, ar kuru to lēmumu izpildī, kas pieņemti pēc 2015. gada 1. maija atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 1306/2013 52. pantam, atliek uz laiku, kas nepārsniedz 24 mēnešus no lēmuma pieņemšanas dienas (“atlikšanas lēmums”).

Ar atlikšanas lēmumu atskaitījumus atļauj veikt trīs gada maksājumos pēc atlikšanas termiņa beigām. Ja kopējā summa, uz kuru attiecas atlikšanas lēmums, veido vairāk nekā 0,02 % no dalībvalsts iekšzemes kopprodukta, Komisija var atļaut veikt atmaksājumu ne vairāk kā piecos gada maksājumos.

Pēc dalībvalsts lūguma un pēc apspriešanās ar Lauksaimniecības fondu komiteju Komisija var nolemt pirmajā daļā minēto atlikšanas termiņu vienu reizi pagarināt uz laiku, kas nepārsniedz 12 mēnešus.

Dalībvalsts, uz kuru attiecas atlikšanas lēmums, nodrošina to, ka trūkumi, kas bijuši šo atskaitījumu pamatā un kas pastāv atlikšanas lēmuma pieņemšanas laikā, tiek novērsti, pamatojoties uz rīcības plānu, kurš izveidots, apspriežoties ar Komisiju, un kurā noteikti termiņi un skaidri progressa rādītāji. Komisija, ņemot vērā proporcionalitātes principu, groza vai atceļ atlikšanas lēmumu vienā no šādiem gadījumiem:

- a) dalībvalsts neveic darbības, kas vajadzīgas, lai novērstu trūkumus, kā paredzēts rīcības plānā;
- b) progressa rādītāji liecina, ka trūkumu novēršanas darbību progress nav pietiekams; vai
- c) darbību rezultāts nav apmierinošs.

8.b Īstenošanas lēmumus, kas minēti 8. un 8.a punktā, pieņem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1306/2013 116. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

(*) Padomes 2002. gada 18. februāra Regula (EK) Nr. 332/2002, ar ko izveido vidēja termiņa finansiālas palīdzības mehānismu attiecībā uz dalībvalstu maksājumu bilancēm (OV L 53, 23.2.2002., 1. lpp.).

(**) Padomes 2010. gada 11. maija Regula (ES) Nr. 407/2010, ar ko izveido Eiropas finanšu stabilizācijas mehānismu (OV L 118, 12.5.2010., 1. lpp.)”

2. pants

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

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

Briselē, 2015. gada 18. maijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNCKER

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2015/776**(2015. gada 18. maijs),**

ar ko galīgo antidempinga maksājumu, kas ar Padomes Īstenošanas regulu (ES) Nr. 502/2013 noteikts Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdu importam, attiecina uz tādu velosipēdu importu, kas nosūtīti no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām, neatkarīgi no tā, vai šiem velosipēdiem ir deklarēta Kambodžas, Pakistānas un Filipīnu izcelsme

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2009. gada 30. novembra Regulu (EK) Nr. 1225/2009 par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Kopienas dalībvalstis ⁽¹⁾, ("pamatregula"), un jo īpaši tās 13. pantu,

tā kā:

1. PROCEDŪRA**1.1. Spēkā esošie pasākumi**

- (1) Padome ar Regulu (EEK) Nr. 2474/93 ⁽²⁾ piemēroja galīgo antidempinga maksājumu 30,6 % apmērā Ķīnas Tautas Republikas ("Ķīna") izcelsmes velosipēdu importam ("sākotnējie pasākumi").
- (2) Pēc termiņbeigu pārskatīšanas, kas notika atbilstīgi pamatregulas 11. panta 2. punktam, Padome ar Regulu (EK) Nr. 1524/2000 ⁽³⁾ nolēma paturēt spēkā iepriekš minētos pasākumus.
- (3) Pēc starpposma pārskatīšanas, kas notika atbilstoši pamatregulas 11. panta 3. punktam, Padome ar Regulu (EK) Nr. 1095/2005 ⁽⁴⁾ palielināja spēkā esošo antidempinga maksājumu līdz 48,5 %.
- (4) Pēc starpposma pārskatīšanas, kas notika atbilstīgi pamatregulas 11. panta 3. punktam, Padome 2013. gada maijā ar Regulu (ES) Nr. 502/2013 ⁽⁵⁾ nolēma paturēt spēkā esošo antidempinga maksājumu (48,5 %), izņemot attiecībā uz trīs uzņēmumiem, kuriem noteica individuālās maksājuma likmes (19,2 % *Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd*, 0 % *Oyama Bicycles (Taicang) Co. Ltd* un 0 % *Ideal (Dongguan) Bike Co., Ltd*) ("spēkā esošie pasākumi").
- (5) 2013. gada maijā pēc pretapiešanas izmeklēšanas, kas notika atbilstīgi pamatregulas 13. pantam, Padome ar Regulu (ES) Nr. 501/2013 ⁽⁶⁾ nolēma spēkā esošos pasākumus, kas noteikti Ķīnas izcelsmes velosipēdu importam, attiecināt arī uz tādu velosipēdu importu, kas nosūtīti no Indonēzijas, Malaizijas, Šrilankas un Tunisijas ("iepriekšējā pretapiešanas izmeklēšana").

⁽¹⁾ OV L 343, 22.12.2009., 51. lpp.

⁽²⁾ Padomes 1993. gada 8. septembra Regula (EEK) Nr. 2474/93, ar ko uzliek galīgo antidempinga maksājumu par Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdu importu un veic pagaidu antidempinga maksājuma galīgo iekasēšanu (OV L 228, 9.9.1993., 1. lpp.).

⁽³⁾ Padomes 2000. gada 10. jūlija Regula (EK) Nr. 1524/2000, ar ko piemēro galīgo antidempinga maksājumu attiecībā uz tādu velosipēdu importu, kuru izcelsme ir Ķīnas Tautas Republikā (OV L 175, 14.7.2000., 39. lpp.).

⁽⁴⁾ Padomes 2005. gada 12. jūlija Regula (EK) Nr. 1095/2005, ar kuru piemēro galīgo antidempinga maksājumu attiecībā uz Vjetnamas izcelsmes velosipēdu importu un groza Regulu (EK) Nr. 1524/2000, ar ko piemēro galīgo antidempinga maksājumu attiecībā uz tādu velosipēdu importu, kuru izcelsme ir Ķīnas Tautas Republikā (OV L 183, 14.7.2005., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ Padomes 2013. gada 29. maija Regula (ES) Nr. 502/2013, ar kuru groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 990/2011, ar ko pēc termiņa beigu pārskata atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1225/2009 11. panta 3. punktam piemēro galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdu importam (OV L 153, 5.6.2013., 17. lpp.).

⁽⁶⁾ Padomes 2013. gada 29. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 501/2013, ar ko galīgo antidempinga maksājumu, kas ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 990/2011 noteikts Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdu importam, attiecina uz tādu velosipēdu importu, kas nosūtīti no Indonēzijas, Malaizijas, Šrilankas un Tunisijas, neatkarīgi no tā, vai šiem velosipēdiem ir deklarēta Indonēzijas, Malaizijas, Šrilankas vai Tunisijas izcelsme (OV L 153, 5.6.2013., 1. lpp.).

1.2. Pieprasījums

- (6) Komisija 2014. gada 23. jūlijā saņēma pieprasījumu saskaņā ar pamatregulas 13. panta 3. punktu un 14. panta 5. punktu izmeklēt to antidempinga pasākumu varbūtēju apiešanu, kuri noteikti Ķīnas izcelsmes velosipēdu importam, un noteikt pienākumu reģistrēt tādu velosipēdu importu, kuri nosūtīti no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām (“izmeklējamās valstis”), neatkarīgi no tā, vai to deklarētā izcelsmes valsts ir Kambodža, Pakistāna vai Filipīnas.
- (7) Pieprasījumu piecpadsmit Savienības velosipēdu ražotāju vārdā iesniedza Eiropas Velosipēdu ražotāju apvienība (EBMA).

1.3. Procedūras sākšana

- (8) Pēc apspriešanās ar dalībvalstīm secinājusi, ka pastāv pietiekami *prima facie* pierādījumi, kas pamato izmeklēšanas sākšanu saskaņā ar pamatregulas 13. panta 3. punktu un 14. panta 5. punktu, Komisija nolēma izmeklēt Ķīnas izcelsmes velosipēdu importam noteikto antidempinga pasākumu varbūtējo apiešanu un noteikt pienākumu reģistrēt tādu velosipēdu importu, kuri nosūtīti no Kambodžas, Pakistānas vai Filipīnām, neatkarīgi no tā, vai to deklarētā izcelsmes valsts ir Kambodža, Pakistāna vai Filipīnas.
- (9) Izmeklēšana tika sākta ar Komisijas 2014. gada 2. septembra Īstenošanas regulu (ES) Nr. 938/2014⁽¹⁾ (“izmeklēšanas sākšanas regula”).

1.4. Izmeklēšana

- (10) Par izmeklēšanas sākšanu Komisija oficiāli paziņoja Ķīnas, Kambodžas, Pakistānas un Filipīnu iestādēm, minēto valstu ražotājiem eksportētājiem, zināmajiem iesaistītajiem Savienības importētājiem un Savienības ražošanas nozarei.
- (11) Atbrīvojuma veidlapas tika nosūtītas Komisijai zināmajiem ražotājiem/eksportētājiem Kambodžā, Pakistānā un Filipīnās vai ar Kambodžas, Pakistānas un Filipīnu diplomātisko misiju Eiropas Savienībā starpniecību. Aptaujas anketas tika nosūtītas Komisijai zināmajiem ražotājiem/eksportētājiem Ķīnā vai ar Ķīnas diplomātiskās misijas Eiropas Savienībā starpniecību. Aptaujas anketas tika nosūtītas arī zināmajiem nesaistītajiem importētājiem Savienībā.
- (12) Ieinteresētajām personām tika sniegta iespēja izmeklēšanas sākšanas regulā noteiktajā termiņā rakstiski darīt zināmu savu viedokli un pieprasīt uzklauššanu. Visām ieinteresētajām personām tika paziņots, ka nesadarbošanās gadījumā varētu tikt piemērots pamatregulas 18. pants un ka konstatējumi tiktu izdarīti, pamatojoties uz pieejamiem faktiem.
- (13) Pakistānas uzņēmums, kas sadarbojās izmeklēšanā, pieprasīja uzklauššanas amatpersonas iejaukšanos. Uzklauššana notika 2015. gada 23. martā. Uzklauššanā tika apspriests A veidlapu pierādījuma spēks attiecībā uz velosipēdu daļām, kas ar tirgotāja starpniecību pirktas no saistīta uzņēmuma Šrilankā, kā paskaidrots 98. apsvērumā, un pamatregulas 13. panta 2. punkta b) apakšpunkta analogiska piemērošana attiecībā uz minētajām velosipēdu daļām, kas pirktas no Šrilankas.
- (14) Pieci ražotāji/eksportētāji Kambodžā, viens Pakistānā un divi Filipīnās iesniedza atbildes uz atbrīvojuma veidlapu jautājumiem. Nesadarbojās Ķīnas ražotāji eksportētāji, kas nav saistīti ar izmeklējamo valstu ražotājiem/eksportētājiem. Aizpildītas anketas iesniedza trīs nesaistīti Savienības importētāji.
- (15) Komisija veica pārbaudes apmeklējumus šādos uzņēmumos:
- a) ražotāji attiecīgajās valstīs

— *A and J (Cambodia) Co., Ltd., Sangkar Bavet, Krong Baver, Ket Svay Rieng*, Kambodža,

— *Asia Leader International (Cambodia) Co. Ltd., Svay Rieng Province*, Kambodža,

⁽¹⁾ Komisijas 2014. gada 2. septembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 938/2014, ar ko sāk izmeklēšanu attiecībā uz Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes velosipēdu importam ar Padomes Regulu (ES) Nr. 502/2013 noteikto antidempinga pasākumu varbūtēju apiešanu, kura notiek, importējot velosipēdus, kas nosūtīti no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām, neatkarīgi no tā, vai to deklarētā izcelsmes valsts ir Kambodža, Pakistāna vai Filipīnas, un ar ko nosaka šāda importa reģistrēšanu (OV L 263, 3.9.2014., 5. lpp.).

- Opaltech (Cambodia) Co. Ltd., Khum Poek, Srok Angsnoul, Kandal Province, Kambodža,
 - Smart Tech (Cambodia) Co., Ltd., Bavet City, Svay Rieng, Kambodža,
 - Speedtech Industrial Co. Ltd. and Bestway Industrial Co., Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Kambodža,
 - Collie Cycle Inc., Cavite, Filipīnas,
 - Procycle Industrial Inc., Cavite, Filipīnas;
- b) velosipēdu daļu ražotājs, kurš saistīts ar velosipēdu ražotāju Pakistānā
- Great Cycles (Pvt.) Ltd. Katunayake, Šrilanka.

1.5. Pārskata periods un izmeklēšanas periods

- (16) Izmeklēšanas periods ilga no 2011. gada 1. janvāra līdz 2014. gada 31. augustam. Dati par izmeklēšanas periodu tika vākti, lai izmeklētu *inter alia* iespējamās tirdzniecības modeļa pārmaiņas pēc pasākumu noteikšanas un attiecināšanas uz Indonēziju, Malaiziju, Šrilanku un Tunisiju 2013. gadā un to, vai pastāvēja prakse, process vai darbs, kam nav cita pietiekama cēloņa vai ekonomiskā pamatojuma kā vien maksājuma uzlikšana. Par pārskata periodu no 2013. gada 1. septembra līdz 2014. gada 31. augustam tika vākta detalizētāka informācija, lai pārbaudītu, vai imports nemazina spēkā esošo pasākumu koriģējošo ietekmi cenu un/vai daudzumu ziņā un vai netiek veikts dempings.

2. IZMEKLĒŠANAS REZULTĀTI

2.1. Vispārīgi apsvērumi

- (17) Lai novērtētu, vai pasākumi, iespējams, tiek apietti, saskaņā ar pamatregulas 13. panta 1. punktu secīgi analizēja, vai ir vērojamas pārmaiņas tirdzniecības modeļi starp Ķīnu, attiecīgajām valstīm, valstīm, par kurām tika veikta iepriekšējā pretapiešanas izmeklēšana un Savienību; vai šīs pārmaiņas izraisījusi kāda prakse, process vai darbs, kam nav cita pietiekama cēloņa vai ekonomiskā pamatojuma kā vien maksājuma uzlikšana; vai ir pierādījumi par kaitējumu vai to, ka maksājuma koriģējošā ietekme tiek mazināta izmeklējamā ražojuma cenas un/vai daudzumu ziņā; un vai vajadzības gadījumā saskaņā ar pamatregulas 2. pantu ir pierādījumi par dempingu attiecībā uz līdzīgajam ražojumam agrāk noteiktajām normālajām vērtībām.

2.2. Attiecīgais ražojums un izmeklējamais ražojums

- (18) Attiecīgais ražojums ir Ķīnas izcelsmes divriteņi un citi velosipēdi (ieskaitot kravas trīsriteņus, bet ne vienriteņus), bez motora uz kuriem patlaban attiecas KN kodī ex 8712 00 30 un ex 8712 00 70 ("attiecīgais ražojums").
- (19) Izmeklējamais ražojums ir tas pats, kas definēts iepriekšējā apsvērumā, taču tas tiek nosūtīts no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām, neatkarīgi no tā, vai šim ražojumam ir deklarēta Kambodžas, Pakistānas un Filipīnu izcelsme, un ko patlaban klasificē ar tiem pašiem KN kodiem, ar kuriem klasificēts attiecīgais ražojums ("izmeklējamais ražojums").
- (20) Izmeklēšanā konstatēts, ka iepriekš definētajiem velosipēdiem, kas eksportēti no Ķīnas uz Savienību, un velosipēdiem, kas uz Savienību nosūtīti no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām, piemīt vienādas fizikālās un tehniskās pamatīpašības un lietojums un tāpēc tie uzskatāmi par līdzīgiem ražojumiem pamatregulas 1. panta 4. punkta nozīmē.

2.3. Sadarbības līmenis

2.3.1. Kambodža

- (21) Pārskata periodā Kambodžā velosipēdus ražoja seši uzņēmumi. Pieci uzņēmumi sadarbojās un iesniedza atbrīvojuma pieprasījumu saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu. Šie pieci uzņēmumi ražoja nedaudz

vairāk par 100 % no kopējā importa apjoma no Kambodžas uz Savienību, kā atspoguļots *Comext* ⁽¹⁾. Tomēr izmeklēšana liecina, ka dažos gadījumos importu (proti, uz Nīderlandi) nevarēja attiecināt uz nevienu no uzņēmumiem, kas sadarbojās, kā turpmāk paskaidrots 66. un 67. apsvērumā. Tā rezultātā tika konstatēts, ka uzņēmumi, kas sadarbojās, nodrošināja 94 % no kopējā importa no Kambodžas uz Savienību. Viens no uzņēmumiem, kas sadarbojās, ir saistīts ar Tunisijas uzņēmumu, par kuru iepriekšējā pretapiēšanas izmeklēšanā tika konstatēts, ka tas apiet pasākumus. Sestais uzņēmums ir saistīts ar uzņēmumu Šrilankā, kam piemēro pasākumus, kurus paplašināja saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 501/2013, un ar 22. apsvērumā minēto Pakistānas uzņēmumu, kas sadarbojās. Tas nesadarbojās izmeklēšanā.

2.3.2. Pakistāna

- (22) Pārskata periodā Pakistānā velosipēdus ražoja viens uzņēmums. Minētais vienīgais Pakistānas uzņēmums iesniedza atbrīvojuma pieprasījumu saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu un nodrošināja nedaudz vairāk par 100 % no kopējā Pakistānas importa Savienībā, kā atspoguļots *Comext*. Tika uzskatīts, ka šis uzņēmums sadarbojās. Vienojoties ar uzņēmumu, pārbaudes apmeklējums notika Šrilankā, kur atrodas saistītā daļu piegādātāja uzņēmums.

2.3.3. Filipīnas

- (23) Pārskata periodā Filipīnās bija divi uzņēmumi, kas ražoja velosipēdus. Kā paskaidrots 39. un 40. apsvērumā, tika konstatēts, ka viens no šiem uzņēmumiem eksportējis uz Savienības tirgu, izmantojot divus nesaistītus tirgotājus. Tika arī konstatēts, ka iepriekšējās pretapiēšanas izmeklēšanas laikā viens no tirdzniecības uzņēmumiem veica līdzīgas darbības ar citu uzņēmumu, kas atrodas Šrilankā.
- (24) Abi Filipīnu uzņēmumi, kuri iesniedza atbrīvojuma pieprasījumu saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu, nodrošināja nedaudz vairāk par 100 % no kopējā Filipīnu importa Savienībā, kā atspoguļots *Comext*. Tika uzskatīts, ka pilnībā sadarbojās tikai viens no šiem uzņēmumiem.
- (25) Otrā uzņēmuma sadarbība šādu iemeslu dēļ tika uzskatīta par nepietiekamu.
- a) Uzņēmums noteiktajā termiņā nesniedza atbrīvojuma veidlapā prasīto informāciju; konkrēti tas nesniedza detalizētu informāciju to velosipēda detaļu veida dalījumā, kuras tas iepirka no Ķīnas. Tā saistītais uzņēmums Ķīnā neatbildēja uz eksportētāju anketas jautājumiem.
- b) Uzņēmums ievērojami kavēja izmeklēšanu, jo neiesniedza attiecīgās darba lapas un citus apliecinātos dokumentus, kas vajadzīgi, lai pārbaudītu atbrīvojuma veidlapā iekļauto informāciju, kura tika sniegta pārbaudē uz vietas, vai šie dokumenti tika iesniegti tikai ar ievērojamu kavēšanos.
- c) Tas iesniedza nepareizu vai maldinošu informāciju. Pirmkārt, pārbaudes apmeklējuma dažādos posmos identificēto velosipēdu rāmju krāsošanas un ķīmiskās apstrādes apjoms un kvalitāte neatbilda gatavo velosipēdu daudzumam, kas saražots pārskata periodā. Otrkārt, tas, ka nebija izejmateriālu to rāmju ražošanai, kas bija pieejami pārbaudei pārbaudes apmeklējuma laikā, liek apšaubīt uzņēmuma apgalvojumu, ka tas ir rāmju ražotājs. Treškārt, atbildot uz 2014. gada 13. oktobra vēstuli par nepilnībām, uzņēmums sniedza informāciju uzņēmuma rēķinu veidā, kas bija iekļauti daudzās *Excel* datnēs, kas nebija saskaņojama ar iepriekšējo informāciju, kura tika iesniegta par daļu pirkuma cenu. Ceturtkārt, pārbaudes apmeklējuma laikā uzņēmums tikai papīra formātā iesniedza otru dokumentu kopu par daļu pirkumiem; tā bija jauna informācija par daļu iespējamo piegādātāju. Piektkārt, izmeklēšanā atklājās, ka eksporta rēķinos un attiecīgajos izcelsmes sertifikātos nebija minēts tas pats uzņēmums; tas rada šaubas par uzņēmuma kā faktiskā velosipēdu eksportētāja lomu un tādējādi – par iesniegto rēķinu pareizību. Sestkārt, informācija par amortizācijas, darbaspēka un elektroenerģijas izmaksām bija ļoti apšaubāma, jo tā varētu būt pārspilēta.
- (26) Tāpēc saskaņā ar pamatregulas 18. panta 4. punktu uzņēmums 2015. gada 16. janvārī tika informēts par nodomu daļēji neņemt vērā tā iesniegto informāciju, un tam tika dots ierobežots laiks piezīmju sniegšanai.

⁽¹⁾ *Comext* ir *Eurostat* pārvaldīta ārējās tirdzniecības statistikas datubāze.

- (27) 2015. gada 30. janvāra atbildē uzņēmums izklāstīja nostāju par iemesliem, kas norādīti iepriekš 25. apsvērumā, kā paskaidrots turpmāk.
- (28) Attiecībā uz 25. apsvēruma a) punktā norādīto iemeslu uzņēmums apgalvoja, ka atbrīvojuma veidlapā nebija prasīts sniegt iepirkto velosipēdu daļu sīku dalījumu, ka nopirkto daļu veida identificēšana un klasificēšana esot apgrūtināša un ka pēc uzņēmuma ieskata šāda sīka informācija nesniedz vērtīgu papildinformāciju Komisijai, kas vajadzīga, lai tā varētu noteikt, vai pamatregulas 13. pantā minētie kritēriji ir izpildīti. Tajā pašā dienā, proti, vairāk nekā divus mēnešus pēc pārbaudes uz vietas, uzņēmums iesniedza arī jaunu dokumentu ar to daļu veida dalījumu, kuras tika nopirkta pārskata periodā.
- (29) Komisija nepiekrīt šiem apgalvojumiem, jo informācija par pirkumu apjomu un vērtību ir nepieciešama, lai novērtētu, vai ir izpildīts pamatregulas 13. panta 1. un 2. punkts. Šī informācija tika skaidri prasīta arī atbrīvojuma veidlapā. Visi pārējie uzņēmumi, kas sadarbojās šajā izmeklēšanā, varēja sniegt attiecīgo informāciju noteiktajā formātā. Kas attiecas uz jauno informāciju, kura tika iesniegta novēloti, tā nebija pilnībā saskaņojama ar iepriekš sniegto informāciju. Tādēļ, ņemot vērā sniegtās informācijas veidu, daudzumu un to, ka dokumentācija tika iesniegta pēc tam, kad bija veikta pārbaude uz vietas un to vairs nevarēja pārbaudīt, informācija netika ņemta vērā.
- (30) Turklāt uzņēmums apgalvoja, ka Komisija neesot sniegusi pietiekamus norādījumus par to, vai eksportētāju anketu būtu bijis jāaizpilda ar to saistītajam Ķīnas uzņēmumam, kas nodarbojas ar velosipēdu ražošanu, pārdošanu vai tirdzniecību. Uzņēmums arī apgalvoja, ka uz Savienību eksportētie daudzumi bija *de minimis* un tādēļ pēc tā domām šī informācija neattiecas uz izmeklēšanu. Neraugoties uz šiem apgalvojumiem, galu galā Filipīnu uzņēmums iesniedza atbildes uz eksportētāju anketas jautājumiem, lai gan tas notika ļoti vēlā izmeklēšanas posmā.
- (31) Attiecībā uz iepriekš minētajiem apgalvojumiem būtu jāatzīmē, ka neatkarīgi no eksportētajiem daudzumiem šī informācija ir skaidri prasīta atbrīvojuma pieprasījuma veidlapā; tas tika uzsvērts arī uzņēmumam adresētajā 2014. gada 13. oktobra vēstulē par nepilnībām. Turklāt tas, ka atbilde tika iesniegta novēloti, neļāva Komisijai pārbaudīt sniegto informāciju un tādējādi nebija iespējams novērtēt, vai tā būtu būtiski ietekmējusi uzņēmuma situāciju. Tāpēc iepriekš minētie apgalvojumi un sniegtā informācija tika noraidīta.
- (32) Attiecībā uz 25. apsvēruma b) punktā minēto iemeslu uzņēmums 2015. gada 30. janvārī iesniegtajā informācijā apgalvoja, ka atšķirības, kas tika konstatētas pārbaudē uz vietas, esot bijušas nelielas, kas aizkavēšanās, sagatavojot pieprasītos dokumentus, neesot liela un bijusi saistīta ar uzņēmuma ierobežotajiem organizatoriskajiem līdzekļiem. Turklāt tika apgalvots, ka pēc pārbaudes apmeklējuma beigām Komisija esot saņēmusi visus pieprasītos dokumentus.
- (33) Šajā sakarā būtu jāatzīmē, ka uz vietas veiktās pārbaudes laikā konstatētās neatbilstības attiecās galvenokārt uz velosipēdu ražošanas apjomu; tā ir būtiska informācija, jo ir nozīmīga, lai novērtētu pieprasījumu piešķirt atbrīvojumu. Attiecībā uz to, ka uzņēmuma resursi esot ierobežoti, pirms pārbaudes apmeklējuma uzņēmums neapgalvoja, ka tam ir ierobežoti resursi, kas varētu kavēt pārbaudes norisi. Turklāt joprojām ir virkne dokumentu, kas tika pieprasīti un ir ļoti svarīgi, un kurus uzņēmums nevarēja iesniegt līdz pārbaudes beigām, piemēram, vietējām iestādēm iesniegtie dokumenti, uz kuru pamata iestādes izdeva izcelsmes sertifikātus cita nosaukuma uzņēmumam, nevis šim uzņēmumam, un apliecinātie dokumenti, kas vajadzīgi, lai noteiktu uzņēmuma ēku lietošanas laiku, aprēķinot amortizācijas periodu, un kas būtiski ietekmēja izmaksas.
- (34) Attiecībā uz 25. apsvēruma c) punktā norādīto pirmo un otro iemeslu uzņēmums apgalvoja, ka nav bijis skaidrs Komisijas novērtējums par to, ka dažādos pārbaudes apmeklējuma posmos identificēto rāmju krāsojuma un ķīmiskās apstrādes apjoms un kvalitāte nav saderīga ar to gatavo velosipēdu daudzumu, kas esot saražoti pārskata periodā. Līdzīgi tas norādīja, ka Komisijas šaubas par uzņēmuma rāmju ražošanas jaudu arī nav skaidras.
- (35) Šajā sakarā, kā norādīts 29. apsvērumā, jāuzsver, ka uzņēmums neiesniedza vajadzīgo informāciju, kā noteikts atbrīvojuma veidlapā, kas ļautu Komisijai novērtēt nopirkto rāmju un saražoto rāmju apjomu. Pārbaudes laikā uz vietas Komisija apskatīja rūpnīcu un pārliecinājās par to, ka dažas darbības netiek veiktas pastāvīgi, kā nepieciešams ražošanas procesā. Piemēram, pēc Komisijas pirmā apmeklējuma, kura laikā šķita, ka notiek ražošanas darbība, Komisija vēlreiz apmeklēja rūpnīcu un konstatēja, ka šī darbība bez skaidra pamatojuma ir izbeigta, jo ķīmiskās apstrādes zonā bija pamesti rāmji un krāsošanas nodaļā bija atslēgta elektroenerģija, turklāt

rāmji nebija pilnībā nokrāsoti. Gluži pretēji – šāda ražošanas pārtraukšana varēja būtiski ietekmēt gatavo rāmju kvalitāti; turklāt tas neatbilst ekonomiski racionāla ražošanas procesa principam. Otrkārt, pārbaudes apmeklējuma laikā Komisija nevarēja pārbaudīt, vai uzņēmuma telpās ir pieejami izejmateriāli, kas nepieciešami rāmju ražošanai. Tomēr pārbaudes apmeklējuma laikā tika konstatēts, ka uzņēmumam patiešām bija dažas iekārtas, kas vajadzīgas, lai ražotu rāmjus, un netika izslēgts, ka pārskata periodā uzņēmums būtu varējis saražot dažus rāmjus. Tāpēc, pamatojoties uz uzņēmuma iesniegto nepilnīgo informāciju, kā paskaidrots 25. apsvēruma c) punktā, Komisija secināja, ka, saskaitot visus rāmju pirkumus, kurus uzņēmums norādījis *Excel* datnēs, kas tika iesniegtas atbildē uz 2014. gada 13. oktobra vēstuli par nepilnībām, un neraugoties uz to, ka tika konstatētas iekārtas, lielākā daļa rāmju, ko izmantoja to velosipēdu montāžā, kurus pārdeva Savienības tirgū pārskata periodā, faktiski bija nopirkti Ķīnā.

- (36) Attiecībā uz trešo iemeslu 25. apsvēruma c) punktā uzņēmums apgalvoja, ka grūtības saskaņot nopirkto daļu vērtību ir saistītas ar to, ka uzņēmums rēķinā norādījis un iesniedzis tikai FOB (franko uz kuģa klāja) cenas nevis CIF (cena, apdrošināšana un frakts) cenas. Turklāt uzņēmums iesniedza jaunu datni ar FOB un CIF cenām.
- (37) Attiecībā uz pirkuma cenu saskaņošanu atbrīvojuma veidlapā uzņēmumam jānorāda katra pirkšanas darījuma rēķina vērtība un faktiskie piegādes noteikumi. Aizpildot atbrīvojuma veidlapu, uzņēmums nevienam norādītajam darījumam nebija norādījis, ka piegādes noteikums ir nevis FOB vai CIF, bet gan C&F (cena un frakts) vai COD (naudā piegādes laikā). Turklāt, tā kā šos apgalvojumus uzņēmums izteica izmeklēšanas vēlākā posmā un šādu informāciju vairs nevarēja pārbaudīt, ņemot vērā arī tās veidu un daudzumu, šis apgalvojums tika noraidīts.
- (38) Attiecībā uz ceturto iemeslu 25. apsvēruma c) punktā tika apgalvots, ka saistītā Ķīnas uzņēmuma netiešie pārdevumi, izmantojot šķietami nesaistītus piegādātājus, veido nelielu daļu no kopējiem uzņēmuma pirkumiem. Komisija 29. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ nevarēja noteikt no saistītā piegādātāja nopirkto daļu precīzu apjomu. Tāpēc Komisija joprojām apšauba daļu pirkšanas cenas un galvenā piegādātāja identitātes ticamību.
- (39) Attiecībā uz piekto iemeslu 25. apsvēruma c) punktā par eksporta cenas pareizību tika apgalvots, ka uzņēmums parasti pārdod velosipēdus Savienības tirgū, izmantojot divus nesaistītus tirdzniecības uzņēmumus, kuri pēc tam pārdod velosipēdus tālāk gala pircējiem Savienībā. Turklāt tas, ka tirdzniecības uzņēmumu nosaukumi parādās dažos izcelsmes sertifikātos, ko iesniedzis uzņēmums, vienkārši atspoguļo tirgotāja kā galapārdevēja, kas pārdod Savienības pircējiem, statusu.
- (40) Šajā sakarā uzņēmums neuzrādīja savus nesaistītus tirdzniecības uzņēmumus kā pircējus, un tas ir pretrunā uzņēmuma apgalvojumam, ka tie faktiski bija galapārdevēji Savienības pircējiem. Tas faktiski apstiprina Komisijas uzskatu, ka tie uzņēmumu un pircēju rēķini Savienībā, kuri tika parādīti uz vietas veiktās pārbaudes laikā, neatspoguļo faktiskos eksporta darījumus, jo nesaistītajiem tirgotājiem būtu bijis jāiesniedz rēķini Savienības pircējiem. Tādēļ norādītā eksporta cena netika uzskatīta par ticamu un netika ņemta vērā.
- (41) Attiecībā uz sesto iemeslu 25. apsvēruma c) punktā par to, ka amortizācijas, darbaspēka un elektroenerģijas izmaksas nav ticamas, uzņēmums atbildēja šādi.

Pirmkārt, attiecībā uz amortizācijas izdevumiem uzņēmums norādīja ēku būvniecības gadu, taču nepievienoja šim apgalvojumam pierādījumus. Turklāt, veicot pārbaudi uz vietas, Komisija vairākkārt pieprasīja apliecinājumu par ēku būvniecības gadu un novērtējumu par ēku amortizācijas periodu, ņemot vērā amortizācijas vērtības būtisko nozīmi, lai aprēķinātu, vai ir izturēta pievienotās vērtības pārbaude saskaņā ar pamatregulas 13. panta 2. punktu. Konkrētāk, uzņēmums bija noteicis ievērojami mazāku ēku lietderīgās lietošanas laiku nekā parasti saskaņā ar starptautiskajiem grāmatvedības standartiem (t. i., 50 gadi). Tāpēc amortizācijas izmaksas bija lielas un tām bija būtiska ietekme uz norādītajām samontēto velosipēdu kopējām izmaksām. Uzņēmums nevarēja iesniegt apliecinājumus dokumentus, piemēram, attiecīgu analīzi vai dokumentus par iekšējo uzņēmuma lēmumu pieņemšanas iemesliem, kas attaisnotu šādu novirzi no parastās prakses. Pārbaudes apmeklējuma laikā Komisija nevarēja noskaidrot iemeslu, kāpēc uzņēmums nevarētu izmantot ēkas ilgāku laiku, nekā atzīts. Tādēļ uzņēmuma apgalvojums tika noraidīts un amortizācijas periods pārskatīts, pamatojoties uz precīzāku ēku lietderīgās lietošanas laiku (t. i., 20 gadi).

- (42) Otrkārt, attiecībā uz darbaspēka izmaksām uzņēmums apšaubīja Komisijas veiktā novērtējuma skaidrību. Šajā sakarā, kā paskaidrots 35. apsvērumā, pamatojoties informāciju, kas iesniegta, atbildot uz 2014. gada 13. oktobra vēstuli par nepilnībām, Komisija aprēķināja, ka lielākā daļa rāmju, ko izmantoja uz Savienības tirgu eksportēto velosipēdu montāžai pārskata periodā, faktiski bija nopirkta no Ķīnas. Tāpēc uzņēmuma iesniegtās darbaspēka izmaksas bija ļoti nesamērīgas attiecībā pret produkcijas apjomu un tika pārskatītas, pamatojoties uz konstatējumiem par faktisko Filipīnu ražotāju.
- (43) Treškārt, arī attiecībā uz enerģijas izmaksām uzņēmums apšaubīja Komisijas veiktā novērtējuma skaidrību. Šajā sakarā tāpat kā darbaspēka izmaksu gadījumā uzņēmuma iesniegtās enerģijas izmaksas bija ļoti nesamērīgas attiecībā pret produkcijas apjomu un tika pārskatītas, pamatojoties uz konstatējumiem par faktisko Filipīnu ražotāju.
- (44) Tādēļ daļa uzņēmuma iesniegtās informācijas bija jāpārskata, kā paskaidrots no 41. līdz 43. apsvērumam, savukārt informāciju, kas tika iesniegta par eksporta cenu uz Savienību, vispār nevarēja ņemt vērā. Tādējādi saskaņā ar pamatregulas 18. pantu konstatējumi par uzņēmuma eksporta cenu uz Savienību pamatojās uz pieejamajiem faktiem. Tāpēc eksporta cena tika noteikta, pamatojoties uz *Comext* datiem.

2.3.4. Ķīna

- (45) Izmeklēšanā nesadarbojās neviens no nesaistītajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, bet daži Ķīnas ražotāji eksportētāji, kas bija saistīti ar ražotājiem/eksportētājiem no izmeklējamajām valstīm, izmeklēšanā sadarbojās un norādīja, ka izmeklēšanas periodā ir pārdevuši nenozīmīgu apjomu Savienības tirgū un Kambodžā un Filipīnās. Tāpēc konstatējumi par attiecīgā ražojuma importu no Ķīnas Savienībā, no vienas puses, un velosipēdu eksportu no Ķīnas uz Kambodžu, Pakistānu un Filipīnām, no otras puses, pamatojās uz datiem, kurus sniedza saistītie Ķīnas ražotāji eksportētāji, kas sadarbojās, un uz pieejamajiem faktiem saskaņā ar pamatregulas 18. panta 1. punktu. Izmantotie pieejamie fakti par importu uz Savienību tika iegūti, izmantojot *Comext*. Lai noteiktu eksporta apjomu no Ķīnas uz Kambodžu, Pakistānu un Filipīnām, tika izmantota Ķīnas valsts statistika.
- (46) Vietējās iestādes Kambodžā, Pakistānā un Filipīnās iesniedza daļēju informāciju par velosipēdu importu no Ķīnas. Turklāt izmeklēšanā tika konstatēts, ka attiecīgās vietējās iestādes Kambodžā, Pakistānā un Filipīnās neveic Ķīnas eksporta statistikas un attiecīgās vietējās importa statistikas kontrolpārbaudes.

2.4. Tirdzniecības modeļa pārmaiņas

2.4.1. Imports Savienībā no Ķīnas, Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām

- (47) Kopējais attiecīgā ražojuma importa apjoms no Ķīnas Savienībā 2012. gadā salīdzinājumā ar 2011. gadu samazinājās par 27 %. Pēc tam, kad pēc iepriekšējās pretapiešanas izmeklēšanas sākšanas 2012. gadā imports no Indonēzijas, Malaizijas, Šrilankas un Tunisijas tika reģistrēts, imports no Ķīnas pieauga par 44 %. Salīdzinājumā ar 2013. gadu pārskata periodā imports no Ķīnas samazinājās par 7 %. Kopumā izmeklēšanas periodā imports no Ķīnas samazinājās par 2 %.
- (48) Kā paskaidrots 21., 22. un 24. apsvērumā, izmeklējamā valstu uzņēmumu, kas sadarbojās, pārbaudītais eksports nedaudz pārsniedza importa apjomu, kas norādīts *Comext*. Tā kā to uzņēmumu dati, kas sadarbojās, tika uzskatīti par precīzākiem, jo bija pārbaudīti, *Comext* dati tika attiecīgi koriģēti.
- (49) Vienlaikus izmeklējamā ražojuma imports Savienībā no Kambodžas ir pieaudzis kopš 2011. gada. Salīdzinājumā ar 2011. gadu 2012. gadā imports pieauga par 120 %, savukārt 2013. gadā salīdzinājumā ar 2011. gadu imports trīskāršojās. Izmeklēšanas periodā imports no Kambodžas uz Savienību palielinājās par 180 %. Importa pieaugums no Kambodžas Savienībā būtu jāskata saistībā ar importa samazināšanos no Šrilankas un Tunisijas 2013. gadā un pārskata periodā salīdzinājumā ar 2011. gadu (attiecīgi par 59 % un 57 % Šrilankai un attiecīgi par 32 % un 23 % Tunisijai). Šis samazinājums sakrīt ar Savienībā ievestā Šrilankas un Tunisijas importa reģistrāciju pēc iepriekšējās pretapiešanas izmeklēšanas sākšanas 2012. gadā, kā paskaidrots 21. apsvērumā.

- (50) Kas attiecas uz izmeklējamā ražojuma importu no Pakistānas Savienībā, līdz 2013. gadam tas bija niecīgs. Pārskata periodā tas pieauga līdz ievērojamam līmenim. Importa pieaugums no Pakistānas Savienībā būtu jāskata saistībā ar importa samazināšanos no Šrilankas 2013. gadā un pārskata periodā salīdzinājumā ar 2011. gadu (attiecīgi par 59 % un 57 %). Šis samazinājums sakrīt ar Savienībā ievestā Šrilankas importa reģistrāciju pēc iepriekšējās pretapiēšanas izmeklēšanas sākšanas, kā paskaidrots 21. apsvērumā.
- (51) Tā kā visu importu Savienībā no Pakistānas veica vienīgais Pakistānas ražotājs/eksportētājs, kā paskaidrots 22. apsvērumā, precīzu kopējo eksporta apjomu no Pakistānas Savienībā nevar izpaust konfidencialitātes apsvērumu dēļ.
- (52) Visbeidzot, izmeklējamā ražojuma imports no Filipīnām Savienībā pārskata periodā palielinājās no 40 % līdz 65 % salīdzinājumā ar 2011. gadu. Importa pieaugums no Filipīnām Savienībā būtu jāskata saistībā ar importa samazināšanos no Šrilankas 2013. gadā un pārskata periodā salīdzinājumā ar 2011. gadu (attiecīgi par 59 % un 57 %). Šis samazinājums sakrīt ar iepriekšējās pretapiēšanas izmeklēšanas sākšanu, kā paskaidrots 23. apsvērumā.
- (53) Tā kā izmeklējamā ražojuma importu no Filipīnām Savienībā veica divi ražotāji/eksportētāji, kā paskaidrots 23. apsvērumā, kopējo eksporta apjomu no Filipīnām Savienībā nevar izpaust konfidencialitātes apsvērumu dēļ.
- (54) Turpmāk 1. tabulā norādīts velosipēdu importa daudzums no Ķīnas, Kambodžas, Pakistānas, Filipīnām, Indonēzijas, Malaizijas, Šrilankas un Tunisijas Savienībā izmeklēšanas periodā.

1. tabula

Importa apjoms uz ES

(gabali)	2011	2012	2013	1.9.2013.–31.8.2014.
Ķīna	492 945	357 894	517 010	480 706
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	73	105	98
Kambodža	493 874	1 085 845	1 506 966	1 382 474
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	220	305	280
Pakistāna	0	0	[1 000-7 500]	[150 000-190 000]
<i>Indekss (2013. gads = 100)</i>	0	0	100	2 993
Filipīnas	[470 000– 520 000]	[630 000– 730 000]	[840 000– 930 000]	[820 000–910 000]
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	[110-130]	[145-170]	[140–165]
Indonēzija	641 948	629 387	252 071	170 934
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	98	39	27
Malaizija	170 199	159 405	78 732	298
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	94	46	0

(gabali)	2011	2012	2013	1.9.2013.–31.8.2014.
Šrilanka	958 574	958 678	393 648	410 212
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	100	41	43
Tunisija	518 430	447 969	350 656	397 544
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	86	68	77

Avots: uzņēmumu aizpildītā atbrīvojuma veidlapa un Comext statistika (korigēta).

2.4.2. Eksports no Ķīnas uz Kambodžu, Pakistānu un Filipīnām

- (55) Velosipēdu eksports no Ķīnas uz Kambodžu pirmo reizi pieauga 2011.–2012. gadā (par 65 %). No 2012. līdz 2013. gadam imports nedaudz samazinājās (par 10 %), taču pārskata periodā, salīdzinot ar 2013. gadu, tas palielinājās par 76 %. Izmeklēšanas periodā eksports no Ķīnas uz Kambodžu kopumā pieauga par 159 %. Importa pieaugums no Ķīnas Savienībā būtu jāskata saistībā ar eksporta samazināšanos no Ķīnas uz Šrilanku un Tunisiju 2013. gadā un pārskata periodā salīdzinājumā ar 2011. gadu (attiecīgi par 44 % un 30 % Šrilankai un attiecīgi par 66 % un 57 % Tunisijai). Tas sakrita ar Savienībā ievestā Šrilankas un Tunisijas importa reģistrāciju pēc iepriekšējās pretapiešanas izmeklēšanas sākšanas.
- (56) Attiecīgā ražojuma eksports no Ķīnas uz Pakistānu 2012. gadā salīdzinājumā ar 2011. gadu samazinājās par 22 %. Tomēr pēc iepriekšējās pretapiešanas izmeklēšanas sākšanas velosipēdu eksports no Ķīnas uz Pakistānu pieauga par 57 % un vēl vairāk palielinājās pārskata periodā. Izmeklēšanas periodā eksports no Ķīnas uz Pakistānu kopumā pieauga par 57 %. Eksporta pieaugums no Ķīnas uz Pakistānu būtu jāskata saistībā ar eksporta samazināšanos no Ķīnas uz Šrilanku 2013. gadā un pārskata periodā salīdzinājumā ar 2011. gadu (attiecīgi par 44 % un 30 %). Tas sakrita ar Savienībā ievestā Šrilankas importa reģistrāciju pēc iepriekšējās pretapiešanas izmeklēšanas sākšanas.
- (57) Visbeidzot, eksports no Ķīnas uz Filipīnām 2012. gadā salīdzinājumā ar 2011. gadu samazinājās par 27 %. Tomēr pēc iepriekšējās pretapiešanas izmeklēšanas sākšanas eksports no Ķīnas uz Filipīnām 2013. gadā palielinājās vairāk nekā divas reizes. Izmeklēšanas periodā eksports no Ķīnas uz Filipīnām kopumā pieauga par 140 %. Eksporta pieaugums no Ķīnas uz Filipīnām būtu jāskata saistībā ar eksporta samazināšanos no Ķīnas uz Šrilanku 2013. gadā un pārskata periodā salīdzinājumā ar 2011. gadu (attiecīgi par 44 % un 30 %). Tas sakrita ar Savienībā ievestā Šrilankas importa reģistrāciju pēc iepriekšējās pretapiešanas izmeklēšanas sākšanas.
- (58) Turpmāk 2. tabulā parādīts velosipēdu eksporta apjoms no Ķīnas uz Kambodžu, Pakistānu, Filipīnām, Indonēziju, Malaiziju, Šrilanku un Tunisiju izmeklēšanas periodā.

2. tabula

Eksporta apjoms no Ķīnas

(gabali)	2011	2012	2013	1.9.2013.–31.8.2014.
Kambodža	7 445	12 285	10 963	19 316
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	165	147	259
Pakistāna	243 005	189 113	297 683	381 290
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	78	123	157

(gabali)	2011	2012	2013	1.9.2013.–31.8.2014.
Filipīnas	456 057	331 851	1 084 001	1 095 534
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	73	238	240
Indonēzija	3 848 450	4 773 631	6 215 767	5 858 330
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	124	162	152
Malaizija	1 794 077	1 790 371	1 321 983	1 278 543
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	100	74	71
Šrilanka	706 828	644 280	395 770	497 363
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	91	56	70
Tunisija	229 543	136 287	78 174	99 102
<i>Indekss (2011. gads = 100)</i>	100	59	34	43

Avots: Goodwill China Business Information Ltd.

2.4.3. Secinājums par tirdzniecības modeļa pārmaiņām

- (59) Eksporta samazināšanās no Ķīnas un no Indonēzijas, Malaizijas, Šrilankas un Tunisijas uz Savienību un vienlaicīgais eksporta pieaugums no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām uz Savienību un eksporta pieaugums no Ķīnas uz Kambodžu, Pakistānu un Filipīnām un vienlaicīgā eksporta samazināšanās no Ķīnas uz Malaiziju, Šrilanku un Tunisiju pēc antidempinga pasākumu paplašināšanas, ko veica pēc iepriekšējās pretapietības izmeklēšanas, nozīmē, ka ir mainījies tirdzniecības modelis starp trešām valstīm un Savienību pamatregulas 13. panta 1. punkts nozīmē. Triju attiecīgo valstu gadījumā šo secinājumu varēja izdarīt gan i) globāli, gan ii) attiecībā uz katru no izmeklējamajām valstīm.

2.5. Pasākumu apiešanas prakses esība

- (60) Pamatregulas 13. panta 1. punktā noteikts, ka pārmaiņas tirdzniecības modelī izriet no prakses, procesa vai darba, kam bez maksājuma uzlikšanas nav cita pietiekama cēloņa vai ekonomiskā pamatojuma. Minētā prakse, process vai darbs cita starpā ietver ražojuma, uz kuru attiecas spēkā esošie pasākumi, nosūtīšanu caur trešām valstīm un detaļu montāžas operāciju Savienībā vai trešā valstī. To, vai notiek montāžas operācija, konstatē saskaņā ar pamatregulas 13. panta 2. punktu.

2.5.1. Produkcija

- (61) Vietējās iestādes izmeklējamajās valstīs nesniedza informāciju par izmeklējamā ražojuma produkcijas apjomu to attiecīgajās valstīs.
- (62) Tomēr, pamatojoties uz uzņēmumu atbrīvojuma pieprasījuma veidlapām, varēja konstatēt, ka ražotāji Kambodžā un Filipīnās izmeklējamā ražojuma ražošanu no 2011. gada līdz pārskata periodam palielināja par 161 % un attiecīgi no 20 % līdz 55 %.
- (63) Kas attiecas uz Pakistānu, vienīgais Pakistānas uzņēmums, kas sadarbojās, sāka eksportēt velosipēdus 2013. gadā. Tāpēc secinājums, ka Pakistānā faktiski nenotiek ražošana, pamatojās uz minētā uzņēmuma sniegto informāciju un bija pārbaudīts.

- (64) Kā paskaidrots 24. apsvērumā, divi Filipīnu uzņēmumi sadarbojās, un izrādījās, ka viens no tiem faktiski nav ražotājs, kā norādīts no 112. līdz 125. apsvērumam. Līdz ar to Filipīnu produkcijas apjomu nevar atklāt konfidencialitātes apsvērumu dēļ.

3. tabula

Velosipēdu produkcija Kambodžā un Filipīnās

(gabali)	2011	2012	2013	1.9.2013.–31.8.2014.
Kambodža	594 811	1 375 967	1 621 963	1 551 254
<i>Indekss</i>	100	231	273	261
Filipīnas	[450 000-520 000]	[550 000–650 000]	[575 000-630 000]	[600 000-670 000]
<i>Indekss</i>	100	[110-130]	[115-140]	[120-155]

Avots: uzņēmumu aizpildītā atbrīvojuma pieprasījuma veidlapa.

2.5.2. Kambodža

Vispārīga informācija

- (65) Kambodžā pieci uzņēmumi, kas sadarbojās, veidoja lielāko daļu eksporta uz ES, tāpēc varēja veikt detalizētu analīzi. Kā minēts 21. apsvērumā, konkrētu importu uz Nīderlandi nevarēja attiecināt uz kādu no uzņēmumiem, kas sadarbojās. Turklāt viens no uzņēmumiem, kas sadarbojās, ir saistīts ar Tunisijas uzņēmumu, par kuru iepriekšējā pretapiešanas izmeklēšanā tika konstatēts, ka tas apiet pasākumus.
- (66) Izmeklēšana parādīja, ka imports no Kambodžas Nīderlandē būtiski pieauga 2013. gadā un pārskata periodā salīdzinājumā ar 2011. gadu (attiecīgi par 672 % un 533 %), savukārt importa cena 2013. gadā un pārskata periodā salīdzinājumā ar 2011. gadu samazinājās (attiecīgi par 43 % un 21 %), kā parādīts turpmāk 4. tabulā.

4. tabula

Imports Nīderlandē no Kambodžas

		2011	2012	2013	1.9.2013.–31.8.2014.
Apjoms	gabali	20 137	25 463	155 426	127 466
<i>Indekss</i>	%	100	126	772	633
Vērtība	EUR	2 172 310	3 320 550	9 636 470	10 816 490
<i>Indekss</i>	%	100	153	444	498
Vidējā importa cena	EUR/gabalā	107,88	130,41	62,00	84,86
<i>Indekss</i>	%	100	121	57	79

Avots: Comext statistika.

- (67) Sīkāka analīze, kas pamatojas uz ikmēneša datiem un parādīta turpmāk 5. tabulā, liecināja, ka Kambodžas importa cenas uz Nīderlandi pārskata perioda pirmajos četros mēnešos bija daudz zemākā līmenī nekā cenas, sākot no 2014. gada janvāra. Izmeklēšanā arī tika konstatēts, ka uzņēmums, kas nesadarbojās Kambodžā, 2013. gada beigās tika pārcelts uz Pakistānu. Turklāt trīs Kambodžas uzņēmumi, kas sadarbojās, eksportēja uz Nīderlandi nedaudz velosipēdu par cenām, kas ievērojami pārsniedza vidējās cenas, kuras tika konstatētas pārskata perioda pirmajos četros mēnešos. Pārējie divi uzņēmumi velosipēdus uz Nīderlandi neeksportēja. Pamatojoties uz to, Komisija secināja, ka importu no Kambodžas Nīderlandē veica arī uzņēmums, kas nesadarbojās.

5. tabula

No Kambodžas uz Nīderlandi veiktā importa mēneša vidējās cenas

Periods	2013. gada septembris	2013. gada oktobris	2013. gada novembris	2013. gada decembris	2014. janvāris	2014. februāris
Vidējā cena (EUR/gabalā)	45,58	69,43	72,35	66,37	147,7	168,51
Periods	2014. gada marts	2014. gada aprīlis	2014. gada maijs	2014. gada jūnijs	2014. gada jūlijs	2014. gada augusts
Vidējā cena (EUR/gabalā)	137,45	125,7	148,06	151,3	131,15	145,96

Avots: Comext statistika.

Pārsūtīšana

- (68) Kambodžas uzņēmumu, kas sadarbojās, eksports pārskata periodā nodrošināja 94 % no kopējā Kambodžas importa Savienībā.
- (69) Vienam no pieciem uzņēmumiem, kas sadarbojās, nesaskanēja dati par to rāmju veidu, kas pirkti no Ķīnas, ar datiem par to velosipēdu veidu, kuri pārdoti Savienībā, lai gan uzņēmums neražoja rāmjus minētajā periodā. Tādēļ tika secināts, ka velosipēdi tika pārsūtīti.
- (70) Pēc informācijas izpaušanas uzņēmums nepiekrīta Komisijas novērtējumam par pārsūtīšanu. Uzņēmums iesniedza papildu dokumentus un apgalvoja, ka Komisijai nav pierādījumu lietā, kas parādītu, ka rāmji ievesti no Ķīnas.
- (71) Jaatgādina, ka, izmantojot uz vietas veiktajā pārbaudē uzņēmuma iesniegto informāciju, Komisija konstatēja, ka nesaskan iepirkto rāmju veids ar to velosipēdu veidu, kas eksportēti uz Savienību, jo dokumentos uzņēmums atspoguļoja tērauda rāmju pirkumus, savukārt eksportēja – velosipēdus ar dažāda lieluma tērauda un alumīnija rāmjēm. Tas varētu norādīt uz to, ka eksportētie velosipēdi nav montēti Kambodžā. Turklāt vienīgais pierādījums, kuru uzņēmums iesniedza uz vietas veiktās pārbaudes laikā, lai atspoguļotu šo rāmji izcelsmi, bija A veidlapa/izcelsmes sertifikāts, ko izdevušas Vjetnamas iestādes uz Vjetnamas tirgotāja vārda. Pēc informācijas izpaušanas uzņēmums apgalvoja, ka A veidlapā/izcelsmes sertifikātā nepareizi norādīts, ka visi rāmji ir no tērauda, bet faktiski tie bija arī no alumīnija. Jaunajos dokumentos, ko uzņēmums iesniedza pēc informācijas izpaušanas un kas bija vjetnamiešu un ķīniešu valodā ar ierobežotu tulkojumu angļu valodā, bija dažas pretrunas (nopirkto rāmju daudzums nesakrīt ar eksportēto velosipēdu skaitu, kas noteikts, veicot pārbaudi uz vietas; viens dokuments tika iesniegts kā rēķins, bet tajā nebija iekļautas cenas; netika iesniegti pierādījumi par citiem rāmju ražošanas posmiem, piemēram, griešana, formēšana, caurumošana un krāsošana). Tāpēc šos jaunus dokumentus uzskatīja par pārāk nepilnīgiem un nepietiekamiem, lai pierādītu, ka attiecīgie rāmji ir ražoti Vjetnamā.
- (72) Turklāt izmeklēšanā tika konstatēts, ka uzņēmums vairākumu (70 %) citu daļu, ko izmanto, lai samontētu velosipēdus, iepirka no saistītajiem uzņēmumiem Ķīnā, savukārt pārējās daļas (ar dažiem izņēmumiem) bija no Vjetnamas tirgotājiem. Tomēr uzņēmums nevarēja sniegt pierādījumus/informāciju par šo pārējo daļu faktiskajiem ražotājiem.

- (73) Turklāt uzņēmums nevarēja uzrādīt Kambodžas Tirdzniecības ministrijas A veidlapu/izcelsmes sertifikātu par attiecīgajiem velosipēdiem. Šā iemesla dēļ un tā kā nebija pieejama cita informācija, jāsecina, ka attiecīgo daļu izcelsme ir Ķīnā. Tāpēc minētie apgalvojumi tika noraidīti.
- (74) Tādējādi, pamatojoties uz iepriekš minētajiem pierādījumiem, attiecībā uz Kambodžu ir apstiprināta Ķīnas izcelsmes ražojumu pārsūtīšanas prakse pamatregulas 13. panta 1. punkta nozīmē.

Montāžas operācijas

- (75) Lai atbilstīgi pamatregulas 13. panta 2. punkta kritērijiem noteiktu, vai Kambodžā ar montāžas operācijām tiek apieti spēkā esošie pasākumi, tika analizēti katra uzņēmuma, kas sadarbojās, izejmateriālu (velosipēdu daļu) avoti un ražošanas izmaksas. No pieciem uzņēmumiem, kas sadarbojās, trijos uzņēmumos Ķīnas izejmateriālu (velosipēdu daļu) vērtība bija mazāka par 60 % no samontētajos ražojumos izmantoto daļu kopējās vērtības. Tāpēc attiecībā uz šiem uzņēmumiem nebija jāpārbauda, vai montāžas operācijās daļām pievienotā vērtība pārsniedz 25 % no ražošanas izmaksām.
- (76) Pārējie divi uzņēmumi 2013. gadā tika izveidoti Kambodžā. Viens no tiem bija iesaistīts pārsūtīšanas praksē, kā konstatēts no 69. līdz 74. apsvērumam. Abi uzņēmumi apgalvoja, ka izgatavo rāmjus. Abi uzņēmumi pirka daļas Ķīnā no saistītiem uzņēmumiem vai ar saistītu tirgotāju starpniecību Honkongā. Izmeklēšanā tika konstatēts, ka nemainīgo izmaksu (t. i., amortizācijas, īres maksas un tiešo un netiešo elektroenerģijas izmaksu) attiecināšana uz rāmju ražošanu neatbilda velosipēdu produkcijas apjomam un mākslīgi palielināja saražoto rāmju vērtību. Turklāt tika konstatēts, ka rāmju ražošanā izmantoto krāsu patēriņš bija pārspīlēts salīdzinājumā ar faktisko ražotāju datiem. Arī darbaspēka izmaksas, kas tika attiecinātas uz rāmju ražošanu un velosipēdu montāžas operācijām, tika uzskatītas par pārāk lielām un neticamām, salīdzinot ar saražoto rāmju un samontēto velosipēdu apjomu, pamatojoties uz konstatējumiem par faktiskajiem ražotājiem. Tāpēc šo dažādo izmaksu attiecināšana uz rāmju ražošanu tika pārskatīta un tika konstatēts, ka izejmateriāli (velosipēdu daļas) no Ķīnas faktiski veidoja vairāk nekā 60 % no samontētā ražojuma daļu kopējās vērtības, savukārt vērtība, kas izmantotajām daļām tika pievienota montāžas operācijās, bija mazāka par 25 % no ražošanas izmaksām.
- (77) Pēc informācijas izpaušanas viens uzņēmums apgalvoja, ka ievērojama daļa uzņēmuma saražoto velosipēdu bija paredzēta tirgiem ārpus Savienības. Šajā sakarā jānorāda, ka pārskata periodā uzņēmuma pārdošanas apjoms ārpus Savienības veidoja mazāk nekā 6 % no kopējā pārdošanas apjoma un ietvēra tikai vienu darījumu (vienu rēķinu).
- (78) Tas pats uzņēmums apstrīdēja Komisijas secinājumus par to, ka velosipēdu daļas no Ķīnas pārsniedz 60 % no samontētā ražojuma daļu kopējās vērtības. Tas apgalvoja, ka Komisija nepareizi pieņēmusi, ka visi izejmateriāli ir paredzēti velosipēdiem, kurus pārdod Savienībā, lai gan uzņēmums pārdod tos arī ārpus Savienības. Tas arī apgalvoja, ka uz Savienību pārdoto velosipēdu ražošanas izmaksas ir lielākas nekā to velosipēdu ražošanas izmaksas, kurus pārdod ārpus Savienības. Uzņēmums apgalvoja, ka tādējādi Komisijai būtu jākorrigē secinājumi un jāsvīturo ārpus Savienības pārdošanai paredzēto velosipēdu ražošanā izmantoto daļu un materiālu izmaksas. Turklāt uzņēmums apgalvoja, ka Komisija kļūdaini uzskatījusi, ka daži materiāli, kas nav no Ķīnas (rāmji un citas velosipēdu daļas), faktiski ir ar izcelsmi Ķīnā. Tas arī apgalvoja, ka dažas daļas, uz kurām attiecas divi pirkuma līgumi, uzņēmums kļūdaini deklarējis kā ar izcelsmi Ķīnā.
- (79) Šajā sakarā, kā paskaidrots 77. apsvērumā, būtu jānorāda, ka pārdošanas apjoms ārpus Savienības veidoja mazāk nekā 6 % no kopējā uzņēmuma pārdošanas apjoma, tādēļ tas nevarēja būtiski sagrozīt Komisijas analīzi. Uzņēmums atbildē uz sniegto informāciju iesniedza jaunu datni, kurā norādīja, kuras daļas tika izmantotas ārpus Savienības eksportētajiem velosipēdiem. Tomēr uzņēmums nesniedza pierādījumus tam, ka šīs daļas faktiski izmantotas ārpus Savienības eksportēto velosipēdu montāžā, piemēram, rēķinus par materiāliem, kuri izmantoti ārpus Savienības eksportētajiem velosipēdiem, ar šiem velosipēdiem izmantoto daļu veidiem. Kas attiecas uz daļām, par kurām uzņēmums apgalvoja, ka Komisija tās kļūdaini uzskatījusi par Ķīnas daļām, jānorāda, ka uzņēmums informēja par vairākām iegādātām daļām no Vjetnamas tirgotājiem, bet netika iesniegti pierādījumi par šo daļu ražotājiem, kā paskaidrots 71. apsvērumā. Tādēļ tiek secināts, ka arī attiecīgās daļas ir no Ķīnas, jo nav pierādījumu par faktiskajiem šo daļu ražotājiem, un jāņem vērā, ka uzņēmumam ir saistīti uzņēmumi Ķīnā, no kuriem tas iepērk velosipēdu daļas. Kas attiecas uz abiem iepriekš minētajiem pirkuma līgumiem, uzņēmums tos norādījis kā daļu iegādi no Ķīnas saistītā uzņēmuma un pēc informācijas izpaušanas netika iesniegti pierādījumi, lai pierādītu, ka uzņēmums ir pieļāvis kļūdu, deklarējot Ķīnas izcelsmi minētajām daļām. Tāpēc šos apgalvojumus noraidīja.

- (80) Abi uzņēmumi, kas bija iesaistīti montāžas operācijās, apstrīdēja Komisijas veikto izmaksu pārskatīšanu. Vispārīgi tiek uzsvērts, ka, saskaņā ar pamatregulas 13. panta 2. punktu aprēķinot, vai vērtība, kas pievienota daļām montāžas operācijās, pārsniedz 25 % no ražošanas izmaksām, pievienotās vērtības aprēķinā iekļautās izmaksas, ir izmaksas, kuras radušās ražošanas procesā, kā rezultātā gatavā ražojuma vērtība palielinājās papildus sākotnējām izmaksām (piemēram, ražošanas darbaspēka izmaksām, ražošanas pieskaitāmajām izmaksām, montāžas iekārtu amortizācijai, ražotnē iekšēji izgatavotajām daļām). Tāpēc šīm izmaksām būtu jābūt izmaksām, kas radušās tieši velosipēdu ražošanas un pabeigšanas procesā.
- (81) Viens uzņēmums apgalvoja, ka Komisija nav ņēmusi vērā izmaksas, kas saistītas ar tā ģeogrāfisko atrašanās vietu. Šajā ziņā būtu jānorāda, ka uzņēmums nav iesniedzis nekādus pierādījumus par izmaksu atšķirībām Kambodžas reģionu dalījumā. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.
- (82) Kas attiecas uz amortizācijas izmaksām, uz vietas veiktās pārbaudes laikā viens uzņēmums apgalvoja, ka pamatlīdzekļus ir apmaksājuši akcionāri nevis pats uzņēmums. Tādēļ, tā kā uzņēmumam nebija radušās nekādas izmaksas ar pamatlīdzekļu iegādi, uzņēmuma norādītās amortizācijas izmaksas netika ņemtas vērā. Tomēr pēc informācijas izpaušanas uzņēmums apgalvoja, ka akcionāru pirktās iekārtas faktiski bija kapitāla ieguldījums naturā. Tā kā šis apgalvojums tika iesniegts vēlākā izmeklēšanas posmā, Komisija to nevarēja pārbaudīt, tāpēc apgalvojums tika noraidīts.
- (83) Abi uzņēmumi ir ēkas velosipēdu montāžas operāciju vajadzībām. Pārskata periodā netika izmantota ievērojama to ražošanas jaudas daļa. Tomēr abi uzņēmumi kopējos īres izdevumus attiecināja uz rāmju ražošanu un velosipēdu montāžu. Uzņēmumu veiktajā izdevumu sadalījumā nebija ņemts vērā tas, ka tikai daļa īrēto ēku tika izmantota ražošanas procesā. Tādēļ, lai aprēķinātu pievienoto vērtību, Komisija, ņemot vērā faktisko ražošanas apjomu īpatsvaru, pārskatīja rāmju ražošanas un velosipēdu montāžas izdevumiem pieskaitītos īres izdevumus. Uzskatīja, ka pārējās uzņēmumu īres izmaksas nav saistītas ar pievienotās vērtības radīšanu, kā paredzēts pamatregulas 13. panta 2. punktā.
- (84) Attiecībā uz izmaksām par krāsošanu viens uzņēmums apgalvoja, ka tas izmanto sarežģītāku krāsošanas procesu ar trijiem krāsas pārklājumiem un līdz ar to – vairāk krāsas, nekā uzņēmumi bija pieņēmuši, lai aprēķinātu krāsošanas patēriņa standartu (aptuveni 2,5 reizes vairāk nekā standarts). Šajā sakarā jāatzīmē, ka uzņēmumi, kas iekļaujas standartā, tāpat izmanto trīs krāsas pārklājumus. Tomēr, pat ja kritērijs, kā uzņēmums ierosinājis, tiktu pārskatīts, tas nebūtu mainījis Komisijas secinājumus par to, ka uzņēmums nav izpildījis prasību par pievienoto vērtību 25 % apmērā saskaņā ar pamatregulas 13. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Turklāt uzņēmums apgalvoja, ka Komisija nav ņēmusi vērā smilšu strūklu metodes izmaksas. Pēc informācijas izpaušanas uzņēmums iesniedza rēķinus, norādot šos izdevumus. Tomēr rēķini bija izsniegti pēc pārskata perioda beigām, tādēļ tos nevarēja ņemt vērā. Tāpēc šos apgalvojumus noraidīja.
- (85) Tas pats uzņēmums apgalvoja, ka ir nepareizi sadalīt enerģijas izmaksas, par pamatu ņemot nevis patēriņu katrā vietā, bet kvadrātmetrus. Šajā ziņā jānorāda, ka ne visa uzņēmuma patērētā enerģija bija patērēta ražošanas procesā. Tomēr, pat ja enerģijas izmaksas netiktu pārskatītas, tas nebūtu mainījis Komisijas secinājumu par to, ka uzņēmums nav izpildījis prasību par pievienoto vērtību 25 % apmērā saskaņā ar pamatregulas 13. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Tādu pašu secinājumu var izdarīt, ja pēc uzņēmuma pieprasījuma būtu mainītas gan krāsošanas, gan enerģijas izmaksas.
- (86) Otrs uzņēmums apgalvoja, ka Komisijai nevajadzēja pārskatīt tā izmaksas, pamatojoties uz datiem uzņēmuma materiālu rēķinā, jo metodika, kas izmantota, lai noteiktu izmaksas materiālu rēķinā, atšķiras no Komisijas metodikas, kas izmantota, lai noteiktu enerģijas izmaksas. Uzņēmuma apgalvojums nav izvērts. Tomēr, pat ja enerģijas izmaksas netiktu pārskatītas, pamatojoties uz datiem uzņēmuma materiālu rēķinā, kuru uzņēmums iesniedza pārbaudē uz vietas, tas nebūtu mainījis Komisijas secinājumu par to, ka uzņēmums nav izpildījis prasību par pievienoto vērtību 25 % apmērā saskaņā ar pamatregulas 13. panta 2. punkta b) apakšpunktu.
- (87) Attiecībā uz darbaspēka izmaksām viens uzņēmums apgalvoja, ka Komisija nav ņēmusi vērā to, ka uzņēmums ir maksājis lielākas algas saviem darbiniekiem, lai tos saglabātu, jo minētajā apgabalā nebija pieejams pietiekami daudz darba ņēmēju. Šajā sakarā ir jānorāda, ka Komisija ir pārskatījusi nevis darbinieku atalgojuma līmeni, bet gan rāmju ražošanā un velosipēdu montāžā faktiski nodarbināto darbinieku skaitu. Turklāt tas pats uzņēmums apgalvoja, ka Komisija nav ņēmusi vērā darbinieku elastīgumu, jo tika apgalvots, ka darbinieki, kuriem bija uzdots ražot rāmjus, dažkārt nodarbojās arī ar velosipēdu montāžu. Atbildot uz šo apgalvojumu, jāuzsver, ka uz vietas veiktās pārbaudes laikā Komisija lūdza uzņēmumam iesniegt aptuvenu katrā nodaļā nodarbināto darbinieku

skaitu (rāmju ražošana, montāžas operācijas utt.). Komisija ir veikusi novērtējumu, pamatojoties uz informāciju, kas tika iesniegta, veicot pārbaudi uz vietas. Uzņēmums nesniedza informāciju par šādu darbinieku elastīgumu, tāpēc apgalvojumu noraidīja. Otrs uzņēmums apgalvoja, ka darbaspēka izmaksas bija lielas apmācību izmaksu dēļ, tomēr nesniedza pierādījumus par šādu apmācību izmaksu vērtību. Tomēr būtu jānorāda, ka apmācību izdevumi būtu jāsadala uz ilgāku periodu, jo uzņēmums gūs labumu no apmācītiem darbiniekiem ilgāku laika periodu. Tādēļ apmācību izdevumus nevar pilnībā iedalīt pie izmaksām ražošanas pirmajos mēnešos, jo tie palielinās arī to velosipēdu vērtību, kuri ražoti pēc pārskata perioda.

- (88) Tādējādi attiecībā uz Kambodžu ir apstiprināts, ka bija montāžas operācijas, kuras izmantoja, lai apietu spēka esošos pasākumus pamatregulas 13. panta 2. punkta nozīmē.

Tāda pietiekama cēloņa vai ekonomiska pamatojuma trūkums, kas nav antidempinga maksājuma piemērošana

- (89) Kambodža kopš 2001. gada ir labuma guvēja saskaņā ar ES shēmu "Viss, izņemot ieročus" ("EBA"). Kaut gan nevar izslēgt, ka EBA noteikumi būtu varējuši veicināt to, ka dažādi uzņēmumi ir izveidojuši ražotnes Kambodžā un eksportē velosipēdus uz Savienības tirgu, tas neietekmē konstatējumus par to, ka viens uzņēmums bija iesaistīts pārsūtīšanas praksē un divi uzņēmumi pirka velosipēdu daļas galvenokārt Ķīnā, radīja nepietiekamu pievienoto vērtību ražošanas darbībās un, kā tika konstatēts, bija iesaistīti pasākumu apiešanas darbībās.
- (90) Pēc informācijas izpaušanas viens uzņēmums apgalvoja, ka tas dibināts Kambodžā komerciālu apsvērumu dēļ, lai gūtu labumu no mazām darbaspēka izmaksām un no loģistikas priekšrocībām. Tomēr būtu jānorāda, ka šīs priekšrocības zināmā mērā ir apšaubāmas, kā izriet no dokumenta, kuru uzņēmums pievienojis savai atbildei uz informācijas izpaušanu. Turklāt, kā paskaidrots iepriekš, uzņēmuma pārdošanas apjoms uz Savienību pārskata periodā bija apmēram 94 % no tā kopējā pārdošanas apjoma. Šāda mērķtiecīga orientācija uz Savienības tirgu nav saderīga ar apgalvojumu, kurš tāpēc ir jānoraida.
- (91) Izmeklēšanā netika konstatēts neviens cits pietiekams cēlonis vai ekonomisks pamatojums iepriekš aprakstītajām pārsūtīšanas darbībām un montāžas operācijām, izņemot vēlmi izvairīties no spēkā esošajiem pasākumiem, kas piemēroti attiecīgajam ražojumam. Netika konstatēti nekādi elementi, izņemot maksājumu, kurus varētu uzskatīt par kompensāciju par pārsūtīšanas un montāžas operāciju izmaksām.

Secinājums par Kambodžu

- (92) Kambodžas Tirdzniecības ministrija atbildē uz 2015. gada 19. martā sniegto informāciju neapšaubīja Komisijas analīzi par pasākumu apiešanas prakses esību.
- (93) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem pierādījumiem, izmeklēšanā tika konstatēts, ka tirdzniecības modeļa pārmaiņas papildus dažu faktisko ražotāju eksporta apjoma pieaugumam izraisīja prakse, process vai darbs, kam nav cita ekonomiska pamatojuma kā tikai maksājums.

2.5.3. Pakistāna

Vispārīga informācija

- (94) Izmeklēšanā tika noskaidrots, ka ar velosipēdu ražošanu nodarbojas tikai viens uzņēmums Pakistānā. Šis uzņēmums ir saistīts ar uzņēmumu Šrilankā, uz kuru attiecas iepriekšējā pretapiešanas izmeklēšana, un uz to attiecas paplašinātie pasākumi. Turklāt minētā Šrilankas uzņēmuma akcionāri izveidoja uzņēmumu Kambodžā, kas arī nodarbojas ar velosipēdu eksportu uz Savienību. Kā paskaidrots 21. apsvērumā, šis Kambodžas uzņēmums nesadarbojās šajā izmeklēšanā, lai gan tas 2013. gadā eksportēja izmeklējamu ražojumu uz Savienības tirgu, kā paskaidrots 66. un 67. apsvērumā. Kambodžas uzņēmums pārskata periodā pārtrauca darbību Kambodžā un to pārcēla uz saistīto uzņēmumu Pakistānā. Vienīgā Pakistānas uzņēmuma darbība bija eksportēt izmeklējamu ražojumu uz Savienības tirgu.

Pārsūtīšana

- (95) Vienīgā Pakistānas uzņēmuma, kas sadarbojās, eksports pārskata periodā veidoja visu Pakistānas importu Savienībā.
- (96) Izmeklēšanā nekonstatēja Ķīnas izcelsmes ražojumu pārsūtīšanas praksi caur Pakistānu.

Montāžas operācijas

- (97) Lai atbilstīgi pamatregulas 13. panta 2. punkta kritērijiem noteiktu, vai Pakistānā ar montāžas operāciju tiek apieti spēkā esošie pasākumi, tika analizēti vienīgā uzņēmuma, kas sadarbojās, izejmateriālu (velosipēdu daļu) avoti un ražošanas izmaksas.
- (98) Izmeklēšanā tika noskaidrots, ka uzņēmums no saistītā uzņēmuma Šrilankā iepircis ievērojamu rāmju, dakšu, vieglmetāla disku un plastmasas riteņu apjomu, izmantojot nesaistītu tirgotāju. Lai pierādītu, ka šīs daļas ir no Šrilankas, uzņēmums iesniedza izcelsmes sertifikātu/A veidlapu, kuru izsniegusi Šrilankas Tirdzniecības ministrija. Tomēr šie sertifikāti netika uzskatīti par pietiekamiem pierādījumiem, lai apliecinātu velosipēdu daļu izcelsmi, jo tie tika izsniegti, pamatojoties uz izmaksu dokumentiem, kuri nebija ticami. Tika konstatēts, ka tie nebija balstīti uz reālajām ražošanas izmaksām, bet tikai uz vispārīgu tādu ražošanas izmaksu prognozi, kas bija spēkā nenoteiktam produkcijas apjomam uz vienu gadu. Turklāt dažu veidu rāmji un dakšas, kuriem bija izdoti izcelsmes sertifikāti/A veidlapas, trūka izmaksu dokumentācijas. Tādēļ, tā kā šīs daļas bija ražotas, izmantojot galvenokārt Ķīnas izejmateriālus, tika secināts, ka šīs daļas ir no Ķīnas.
- (99) Turklāt uzņēmums apgalvoja, ka tas iegādājies attiecīgās velosipēdu daļas no saistītā uzņēmuma ar nesaistīta tirgotāja starpniecību. Tomēr izmeklēšana liecina, ka pārskata perioda beigās nebija samaksāti apmēram USD 5 miljoni par daļām, kas pirktas no nesaistītā tirgotāja. Ņemot vērā to, ka šīs nesamaksātais parāds veidoja vairāk nekā 90 % no uzņēmuma pārdevumiem uz Savienību pārskata periodā, radās šaubas par attiecībām starp uzņēmumu un tirgotāju. Turklāt pārbaude liecina, ka šīs šķietami nesaistītais tirgotājs nekonekventi piemēroja uzceļojumu un līdz ar to nevarēja uzskatīt, ka no Pakistānas uzņēmuma iekasētās cenas par daļām ir ticamas. Visbeidzot, uzņēmums tieši iegādājās daļas no tā saistītajiem uzņēmumiem Šrilankā un Kambodžā un no viena nesaistīta uzņēmuma Šrilankā, taču pārbaudes apmeklējuma laikā tas nespēja pierādīt izcelsmi nevienai šai daļai, izņemot riepām, kas pirktas no Šrilankas. Turklāt šo triju uzņēmumu statūtos noteikts, ka to darbība aprobežojas ar velosipēdu ražošanu un neietver velosipēdu daļas, tādējādi tika secināts, ka šīs daļas ir pirktas no Ķīnas. Ņemot vērā iepriekš minēto, Ķīnas izcelsmes izejmateriālu (velosipēdu daļu) vērtība pārsniedza 60 % no gala ražojuma daļu kopējās vērtības. Turklāt tika konstatēts, ka montāžas operācijās daļām pievienotā vērtība bija mazāka par 25 % no šā uzņēmuma ražošanas izmaksām.
- (100) Pēc informācijas izpaušanas uzņēmums nepiekrīta Komisijas novērtējumam, ka A veidlapas/izcelsmes sertifikātus, kas iesniegti par velosipēdu daļām, kuras iepirktas no Šrilankas, nevar uzskatīt par pietiekamiem pierādījumiem, lai apliecinātu velosipēdu daļu izcelsmi. Uzņēmums apgalvoja, ka izmaksu pārskatus sagatavoja revīzijas uzņēmums un ka importētājiem būtu jāspēj paļauties uz A veidlapām/izcelsmes sertifikātiem, ko izdevusi Šrilankas Tirdzniecības ministrija. Uzņēmums apstiprināja, ka izmaksu pārskati nav pamatoti ar faktiskajām ražošanas izmaksām par daļām; tās ir tikai prognozes par nākotnes izmaksām, kas ir spēkā apmēram vienu gadu. Turklāt uzņēmums apgalvoja, ka pamatregulas 13. panta 2. punkta b) apakšpunkts nav izcelsmes noteikums, tādēļ to nevar piemērot, lai novērtētu to velosipēda daļu izcelsmi, kas iepirktas no Šrilankas.
- (101) Kā paskaidrots 98. apsvērumā, A veidlapas/izcelsmes sertifikāti netika uzskatīti par pietiekamiem pierādījumiem, kas apliecinātu to velosipēda daļu izcelsmi, kuras pirktas no Šrilankas, jo tie netika izdoti, pamatojoties uz faktiskajām ražošanas izmaksām, bet uz ražošanas izmaksu prognozēm nākotnē, kas nesniedz nekādu garantiju, ka velosipēdu daļas patiešām tika ražotas saskaņā ar plānotajām izmaksām. Turklāt būtu jāprecizē, ka Komisija kopumā neapstrīd metodiku, kas izmantota A veidlapu/izcelsmes sertifikātu izdošanā Šrilankā (tas ir ārpus šīs izmeklēšanas jomas), bet tikai novērtē, vai šajā gadījumā ir izpildīti pamatregulas 13. panta 2. punktā iekļautie nosacījumi. Šajos apstākļos, vienlaikus atzīmējot, ka pamatregulas 13. panta 2. punkta b) apakšpunkts patiešām nav izcelsmes noteikums, Komisijai bija pamats uzskatīt, ka šīs daļas ir no Ķīnas, jo šo daļu ražošanā vairāk nekā 60 % apmērā tika izmantoti Ķīnas izejmateriāli un pievienotā vērtība bija mazāka nekā 25 % no ražošanas izmaksām. Tāpēc visi minētie apgalvojumi tika noraidīti.

- (102) Pamatojoties uz to, tika konstatēts, ka uzņēmums bija iesaistīts montāžas operācijās. Tādējādi attiecībā uz Pakistānu ir apstiprināts, ka Pakistānā notika montāžas operācijas, kuras izmantoja, lai apietu spēka esošos pasākumus pamatregulas 13. panta 2. punkta nozīmē.

Tāda pietiekama cēloņa vai ekonomiskā pamatojuma trūkums, kas nav antidempinga maksājuma uzlikšana

- (103) Pakistānai 2013. gada beigās tika piešķirts statuss – īpašs veicināšanas režīms ilgtermiņam attīstībai un labai pārvaldībai⁽¹⁾. Kaut gan nevar izslēgt, ka, piešķirot papildu priekšrocības saskaņā ar īpašo veicināšanas režīmu ilgtermiņam attīstībai un labai pārvaldībai, dažādi uzņēmumi tika motivēti izveidot ražotnes Pakistānā un eksportēt velosipēdus uz Savienības tirgu, tas neietekmē konstatējumus, ka vienīgais eksportētājs uz Savienību ir saistīts ar Šrilankas uzņēmumu, kuram pēc iepriekšējās pretapiešanas izmeklēšanas piemēroti pasākumi, un ka tas iegādājies velosipēdu daļas galvenokārt no Ķīnas.

- (104) Tāpēc izmeklēšanā netika konstatēts, ka montāžas operācijām būtu cits pietiekams cēlonis vai ekonomisks pamatojums kā vien izvairīšanās no attiecīgajam ražojumam noteiktajiem spēkā esošajiem pasākumiem. Netika konstatēti nekādi elementi, izņemot maksājumu, kurus varētu uzskatīt par kompensāciju par montāžas operāciju izmaksām.

Secinājums par Pakistānu

- (105) Pēc informācijas izpaušanas Pakistānas valdība nesniedza piezīmes.
- (106) Izmeklēšanā tika noteikts, ka tirdzniecības modeļa pārmaiņas izraisīja prakse, process vai darbs, kam nav cita ekonomiska pamatojuma kā vien maksājums.

2.5.4. Filipīnas

Vispārīga informācija

- (107) Kā minēts 23. apsvērumā, izmeklēšana liecina, ka viena no diviem uzņēmumiem, kas sadarbojās, eksportu faktiski veica divi nesaistīti tirdzniecības uzņēmumi. Viens no šiem tirdzniecības uzņēmumiem, kas nesadarbojās šajā izmeklēšanā, veica līdzīgas darbības Šrilankā, kā tika konstatēts iepriekšējās pretapiešanas izmeklēšanas kontekstā.

Pārsūtīšana

- (108) Kā minēts 24. apsvērumā, divi uzņēmumi Filipīnās sadarbojās, sniedzot informāciju atbrīvojuma pieprasījuma veidlapās. Šo uzņēmumu eksports pārskata periodā veidoja visu Filipīnu importu Savienībā.
- (109) Izmeklēšanā nekonstatēja Ķīnas izcelsmes ražojumu pārsūtīšanas praksi caur Filipīnām.

Montāžas operācijas

- (110) Lai atbilstīgi pamatregulas 13. panta 2. punkta kritērijiem noteiktu, vai Filipīnās ar montāžas operācijām tiek apietu spēkā esošie pasākumi, tika analizēti katra uzņēmuma, kas sadarbojās, izejmateriālu (velosipēdu daļu) avoti un ražošanas izmaksas.
- (111) Vienam no abiem uzņēmumiem Filipīnās Ķīnas izejmateriālu (velosipēdu daļu) vērtība bija mazāka par 60 % no samontētajos ražojumos izmantoto daļu kopējās vērtības. Tāpēc nebija jāpārbauda, vai montāžas operācijās daļām pievienotā vērtība pārsniedz 25 % no ražošanas izmaksām.

- (112) Attiecībā uz otru uzņēmumu konstatējumi daļēji pamatojās uz pamatregulas 18. panta 1. punktu, kā paskaidrots no 25. līdz 44. apsvērumam. Tika konstatēts, ka šis uzņēmums bija saistīts ar Ķīnas velosipēdu ražotāju, uz kuru attiecas pasākumi. Tas gandrīz visas daļas iepirka Ķīnā, tāpēc Ķīnas izejmateriālu (velosipēdu daļu) vērtība pārsniedza 60 % no gala ražojuma daļu kopējās vērtības. Turklāt, kā paskaidrots no 41. līdz 43. apsvērumam, daži izmaksu posteņi bija jāpārskata. Ēkām tika izmantots ticamāks amortizācijas periods, faktiskā Filipīnu ražotāja ražīguma rādītājs (saražotais daudzums, kas dalīts ar darbinieku skaitu) tika izmantots, lai aprēķinātu ticamāku darbinieku skaitu, ņemot vērā uzņēmuma norādīto produkcijas apjomu, un faktiskā Filipīnu ražotāja vidējais elektroenerģijas patēriņš uz vienu velosipēdu tika izmantots, lai aprēķinātu ticamākas elektroenerģijas izmaksas uz vienu velosipēdu.

⁽¹⁾ GSP+ (īpašs veicināšanas režīms ilgtermiņam attīstībai un labai pārvaldībai) patlaban ir iekļauts III nodaļā Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 25. oktobra Regulā (ES) Nr. 978/2012 par vispārējo tarifa preferenču sistēmas piemērošanu un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 732/2008 (OV L 303, 31.10.2012., 1. lpp.).

- (113) Pēc informācijas izpaušanas viens uzņēmums apgalvoja, ka nav varējis pārbaudīt izmantotos faktiskā Filipīnu ražotāja datus, jo minētā faktiskā ražotāja nekonfidenciālie dati bija nepilnīgi. Šajā ziņā būtu jānorāda, ka Komisija nevar izpaust faktiskā Filipīnu ražotāja precīzos datus, jo šī informācija ir konfidenciāla. Turklāt, lai gan kopumā nekonfidenciālos datus sniedz indeksu veidā, šajā lietā Komisija uzņēmumam ir izpaudusi izmantotos faktiskā ražotāja datus diapazonu veidā, sniedzot minimālo un maksimālo vērtību un tādējādi norādot vairāk jēgpilnu datu nekā indeksi. Tāpēc uzņēmumam bija pieejami detalizēti dati, kas ļauj izprast izmaksu pārskatīšanas pamatu un sniegt komentārus. Visbeidzot, uzņēmums šajā gadījumā nepieprasīja uzklaušanās amatpersonas iesaisti tirdzniecības procedūrās.
- (114) Tas pats uzņēmums apstiprināja, ka neesot apgalvojis, ka izpildīs 60 % prasību, kas minēta pamatregulas 13. panta 2. punkta b) apakšpunktā. Tomēr tas apgalvoja, ka Komisijas veiktais aprēķins, lai pārbaudītu, vai izpildīta prasība par pievienoto vērtību 25 % apmērā, bija nepareizs, jo tajā nebija iekļautas pārdošanas, vispārējās un administratīvās izmaksas, kā arī peļņa, jo Komisija bija nodalījusi izejmateriālu pievienoto vērtību no importēto rāmju pievienotās vērtības un ņēmusi vērā pievienoto vērtību tikai to daļu īpatnībā, kuras pirktas no Ķīnas. Kā paskaidrots iepriekš, minētie apgalvojumi ir balstīti uz nepareizu attiecīgā pamatregulas noteikuma izpratni.
- (115) Pirmkārt, kā paskaidrots 80. apsvērumā, pievienotās vērtības aprēķinā iekļautās izmaksas ir izmaksas, kuras radušās ražošanas procesā, kā rezultātā palielinājās gatavā ražojuma vērtība, papildus sākotnējam izmaksām (piemēram, ražošanas darbaspēka izmaksām, ražošanas pieskaitāmajām izmaksām, montāžas iekārtu amortizācijai, ražotnē iekšēji izgatavotajām daļām). Šīs izmaksas radušās ražošanas procesā. Izmaksas, kuras radušās uzņēmumam un kuras nevar saistīt ar ražošanas procesu pārskata periodā, netiek ietvertas, lai aprēķinātu pievienoto vērtību. Tāpēc pārdošanas, vispārējās un administratīvās izmaksas neiekļauj pievienotās vērtības aprēķinā, jo šādas izmaksas uzņēmumam nav radušās ražošanas procesā un nepalielina ražojuma pievienoto vērtību. Peļņu arī nevar iekļaut, jo tā nav pievienotās vērtības sastāvdaļa. Turklāt tā pamatojas uz vadības lēmumu un tirgus faktoriem.
- (116) Attiecībā uz otro apgalvojumu ir jāuzsver, ka saskaņā ar pamatregulas 13. panta 2. punkta b) apakšpunktu daļas, kas ir iepirkas, neiekļauj uzņēmuma pievienotās vērtības aprēķinā. Pievienotās vērtības aprēķinā iekļauj tikai tās izmaksas, kas radušās tieši un netieši daļu montāžas operācijās.
- (117) Visbeidzot, Komisija ņēma vērā pievienoto vērtību proporcionālā attiecībā pret daļām, kas iepirkas Ķīnas saskaņā ar iedibināto praksi un saskaņā ar pamatregulas 13. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Pat ja šajā gadījumā šis noteikums netika piemērots, tas nevarēja ietekmēt Komisijas secinājumu par to, ka uzņēmums neizpilda prasību par pievienoto vērtību 25 % apmērā, jo vairāk nekā 80 % daļu bija pirktas no Ķīnas.
- (118) Turklāt uzņēmums apstrīdēja Komisijas pārskatītās izmaksas (darbaspēks, enerģija, amortizācija un prēmijas vadītājiem). Attiecībā uz darbaspēka izmaksām uzņēmums apgalvoja, ka Komisija nepamatoti nav ņēmusi vērā netiešās darbaspēka izmaksas un nav pierādījusi, ka ziņotās darbaspēka izmaksas nav ticamas. Attiecībā uz enerģijas izmaksām uzņēmums apgalvoja, ka enerģijas izmaksas var atšķirties atkarībā no ražotnes, ražojuma veida un darba laika. Attiecībā uz amortizāciju uzņēmums atkārtoja savus iepriekšējos apgalvojumus par to, ka uzņēmuma pārskatiem bija veikta revīzija, savukārt par vadības prēmijām uzņēmums apgalvoja, ka Komisijas korekcija bijusi patvaļīga.
- (119) Lai gan uzņēmums apgalvoja, ka ražo rāmjus (fakts, ko nevarēja pārbaudīt uz vietas veiktās pārbaudes laikā, kā paskaidrots 35. apsvērumā), izmeklēšanas laikā tas nevarēja iesniegt faktiskās rāmju ražošanas izmaksas. Uzņēmums iesniedza kumulatīvās rāmju ražošanas un velosipēdu montāžas izmaksas. Tāpēc Komisija nevarēja novērtēt, vai uzņēmumam radušās rāmju vienības ražošanas izmaksas ir ticamas. Jāatgādina, ka saskaņā ar informāciju, kas iesniegta atbildē uz vēstuli par nepilnībām, lielāko daļu rāmju uzņēmums pirka no Ķīnas, tāpēc uzņēmuma norādītās ražošanas izmaksas galvenokārt radušās velosipēdu montāžā. Salīdzinot uzņēmuma norādītās izmaksas ar līdzīgām izmaksām, kas radušās faktiskajam Filipīnu ražotājam, Komisija secināja, ka uzņēmuma norādītās izmaksas nevarēja būt radušās ražošanas procesā un ka dažas no tām bija citas izmaksas.
- (120) Attiecībā uz darbaspēka izmaksām nav tā, ka Komisija nav ņēmusi vērā uzņēmuma netiešās darbaspēka izmaksas, bet gan gluži pretēji – tā ir tās iekļāvusi kopējās darbaspēka izmaksās kopā ar tiešajām darbaspēka izmaksām. Uz vietas veiktās pārbaudes laikā Komisija savāca sīku informāciju par darbinieku skaitu un produktivitāti faktiskā Filipīnu ražotāja galvenajās ražotnes nodaļās. Salīdzinot datus, ko iesniedza uzņēmums, ar līdzīgiem faktiskā Filipīnu ražotāja iesniegtajiem datiem, tika konstatēts, ka uzņēmums ir norādījis pārāk lielu to darbinieku skaitu,

kuri ir nodarbināti rāmju un dakšu nodaļā, velosipēdu montāžas nodaļā, riteņu montāžas un kvalitātes kontroles nodaļā. Tādēļ ir pamatoti pārskatīt uzņēmuma darbaspēka izmaksas saistībā ar ražošanas un pabeigšanas procesu.

- (121) Attiecībā uz enerģijas izmaksām Komisija apzinās, ka ražotāju enerģijas patēriņš var atšķirties. Faktiskā Filipīnu ražotāja darbība būtībā ir sarežģītāka nekā uzņēmuma darbība, tādējādi tam ir arī lielāks elektroenerģijas patēriņš. Tādēļ Komisijas izmantotā metodika nebija netaisnīga pret attiecīgo uzņēmumu.
- (122) Attiecībā uz amortizācijas izdevumiem gada pārskatos, kuriem veikta revīzija, nav informācijas par ēku lietderīgās izmantošanas laiku. Jāatgādina, ka, veicot pārbaudi uz vietas, Komisija vairākkārt lūdza uzņēmumu sniegt pierādījumus par ēku būvniecības gadu un uzņēmuma revidenta novērtējumu par ēku nolietojuma periodu. Uzņēmums to neizdarīja un tā vietā apgalvoja, jo tam nav jāiesniedz pierādījumi Komisijai saistībā ar šo izmeklēšanu, jo uzņēmumā revīziju ir veikušas vietējās nodokļu iestādes. Tādēļ Komisija pārskatīja amortizācijas summu un izmantoja amortizācijas periodu saskaņā ar starptautisko grāmatvedības praksi.
- (123) Visbeidzot attiecībā uz prēmiju ražošanas un ārvalstu vadītājiem tas uzsvēra, ka šādas izmaksas un jo īpaši šo izmaksu vērtība nav saistīta ar ražošanas procesu un ražošanas apjomu. Šīs izmaksas ir administratīvās izmaksas un nav iekļautas pievienotās vērtības aprēķinā.
- (124) Tāpēc iepriekš minētie apgalvojumi tika noraidīti.
- (125) Pamatojoties uz to, pārskatītā vērtība, kas pievienota ievestajām daļām uzņēmuma montāžas operācijās, nepārsniedza 25 % no uzņēmuma ražošanas izmaksām.
- (126) Tādējādi attiecībā uz Filipīnām ir apstiprināts, ka notika montāžas operācijas, kuras izmantoja, lai apiētu spēka esošos pasākumus pamatregulas 13. panta 2. punkta nozīmē.

Tāda pietiekama cēloņa vai ekonomiska pamatojuma trūkums, kas nav antidempinga maksājuma uzlikšana

- (127) Filipīnām 2014. gada beigās (proti, ievērojami vēlāk, nekā tika izveidoti abi Filipīnu ražotāji) piešķīra statusu – īpašs veicināšanas režīms ilgtspējīgai attīstībai un labai pārvaldībai.
- (128) Tāpēc izmeklēšanā netika konstatēts, ka montāžas operācijām būtu cits pietiekams cēlonis vai ekonomisks pamatojums kā vien izvairīšanās no attiecīgajam ražojumam noteiktajiem spēkā esošajiem pasākumiem. Netika konstatēti nekādi elementi, izņemot maksājumu, kurus varētu uzskatīt par kompensāciju par montāžas operāciju izmaksām.

Secinājums par Filipīnām

- (129) Filipīnu valdība nesniedza piezīmes pēc informācijas izpaušanas.
- (130) Izmeklēšanā tika noteikts, ka tirdzniecības modeļa pārmaiņas izraisīja prakse, process vai darbs, kam nav cita ekonomiska pamatojuma kā vien maksājums.

2.6. Antidempinga maksājuma koriģējošās ietekmes mazināšana

- (131) Novērtējumā par to, vai importētie ražojumi daudzuma un cenu ziņā vājina spēkā esošo pasākumu koriģējošo ietekmi, tika izmantoti daudzumi un eksporta cenas, kuras norādīja uzņēmumi, kas sadarbojās, un Comext dati. Eksporta cenas tika salīdzinātas ar jaunāko noteikto Savienības ražotājiem nodarītā kaitējuma novēršanas līmeni, t. i., kaitējuma novēršanas līmeni, kas noteikts 4. apsvērumā minētajā starpposma pārskatīšanā, kura tika pabeigta 2013. gadā.
- (132) Salīdzinot starpposma pārskatīšanā 2013. gadā noteikto kaitējuma novēršanas līmeni un vidējo svērto eksporta cenu pārskata periodā, šajā izmeklēšanā tika konstatēts, ka pastāv ievērojams cenu samazinājums attiecībā uz katru no trim attiecīgajām valstīm.
- (133) Izmeklēšanā konstatēja, ka daudzumi, kuri saražoti un, kā konstatēts, izmantoti, apejot spēkā esošos pasākumus, ir ievērojami un, ņemot vērā Savienības tirgus pievilcību, turpmāk varētu būtiski palielināties.

- (134) Izmeklēšanā tika konstatēts, ka montāžas operāciju ražotnes var viegli ātri izveidot un slēgt. Par to liecina montāžas operāciju pārvietošana no vienas valsts uz citu, tiklīdz Komisija uzsāka pretapiešanas izmeklēšanu. Tika arī konstatēts, ka daži uzņēmumi, uz kuriem attiecas šī izmeklēšana, bija saistīti ar uzņēmumiem, kam jau piemēro pasākumus, vai eksportēja preces uz Savienības tirgu, izmantojot vienu un to pašu nesaistīto tirdzniecības uzņēmumu.
- (135) Tāpēc tika secināts, ka spēkā esošo pasākumu koriģējošo ietekmi gan daudzuma, gan cenu ziņā mazina imports, uz kuru attiecas izmeklēšana.

2.7. Dempinga pierādījumi

- (136) Visbeidzot saskaņā ar pamatregulas 13. panta 1. punktu tika pārbaudīts, vai ir iespējams pierādīt dempingu, ņemot vērā normālo vērtību, kas iepriekš noteikta attiecībā uz attiecīgo ražojumu.
- (137) Iepriekš 4. apsvērumā minētajā starpposma pārskatīšanā, kas pabeigta 2013. gadā, normālā vērtība tika noteikta, pamatojoties uz cenām Meksikā, kas tolaik izmeklēšanā tika atzīta par Ķīnai analogisku tirgus ekonomikas valsti (turpmāk "iepriekš noteiktā normālā vērtība").

2.7.1. Kambodža

- (138) Tika konstatēts, ka ievērojama no Kambodžas eksportēto velosipēdu daļa tiešām ražota Kambodžā un to eksportējuši trīs Kambodžas uzņēmumi, par kuriem konstatēts, ka tie, kā norādīts 75. apsvērumā, nav iesaistīti apiešanas praksē. Tādēļ, lai noteiktu Kambodžas eksporta cenas, kuras ietekmējusi apiešanas prakse, uzmanība tika pievērsta vienīgi to ražotāju/eksportētāju veiktajam eksportam, kas veica apiešanu. Šie dati tika arī salīdzināti ar *Comext* datiem.
- (139) Lai nodrošinātu taisnīgu normālās vērtības un eksporta cenas salīdzinājumu, atbilstīgi pamatregulas 2. panta 10. punktam tika izdarītas pienācīgas korekcijas, lai ņemtu vērā atšķirības, kas ietekmē cenas un to salīdzināmību. Attiecīgi tika veiktas korekcijas, lai ņemtu vērā to transportēšanas, pārkraušanas, iekraušanas un iepakošanas izmaksu atšķirības, kuras uzņēmumi bija norādījuši, aizpildot atbrīvojuma pieprasījuma veidlapas.
- (140) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 11. un 12. punktu dempings tika aprēķināts, salīdzinot iepriekš noteikto vidējo svērto normālo vērtību ar atbilstošajām Kambodžas vidējām svērtajām eksporta cenām pārskata periodā, izteiktām procentos no CIF cenas līdz Savienības robežai pirms nodokļa samaksas.
- (141) Salīdzinot vidējo svērto normālo vērtību un noteikto vidējo svērto eksporta cenu, tika konstatēts ievērojams dempings.
- (142) Pēc informācijas izpaušanas Kambodžas Tirdzniecības ministrija lūdza precizēt, vai 141. apsvērumā minētie dempinga konstatējumi balstās tikai uz to uzņēmumu eksportu, par kuriem tika konstatēts, ka tie apiet pasākumus, un vai Komisija ir konstatējusi pierādījumus, ka dempingu veic faktiskie Kambodžas ražošanas uzņēmumi.
- (143) Šajā ziņā tiek apstiprināts, ka, kā minēts 138. apsvērumā, faktisko Kambodžas ražotāju eksports netika ņemts vērā, aprēķinot dempinga starpību saskaņā ar pamatregulas 13. pantu. Turklāt pamatregulas 13. pantā nav paredzēta izmeklēšana par faktisko ražotāju dempinga praksi Kambodžā.

2.7.2. Pakistāna

- (144) Eksporta cena tika noteikta, pamatojoties uz uzņēmuma, kas sadarbojās, velosipēdu vidējo eksporta cenu pārskata periodā, kā arī salīdzināta ar *Comext* datiem.
- (145) Lai nodrošinātu taisnīgu normālās vērtības un eksporta cenas salīdzinājumu, atbilstīgi pamatregulas 2. panta 10. punktam tika izdarītas pienācīgas korekcijas, lai ņemtu vērā atšķirības, kas ietekmē cenas un to salīdzināmību. Attiecīgi tika veiktas korekcijas, lai ņemtu vērā transportēšanas, iekraušanas un papildu izmaksas, kravu pārvadāšanu attiecīgajā valstī un iepakošanas izmaksas, kuras uzņēmums bija norādījis, aizpildot atbrīvojuma pieprasījuma veidlapu, un kuras bija ierakstītas, veicot pārbaudi uz vietas.

- (146) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 11. un 12. punktu dempings tika aprēķināts, salīdzinot iepriekš noteikto vidējo svērto normālo vērtību ar atbilstošajām Pakistānas vidējām svērtajām eksporta cenām pārskata periodā, izteiktām procentos no CIF cenas līdz Savienības robežai pirms nodokļa samaksas.
- (147) Salīdzinot vidējo svērto normālo vērtību un noteikto vidējo svērto eksporta cenu, tika konstatēts ievērojams dempings.

2.7.3. Filipīnas

- (148) Tika konstatēts, ka ievērojama no Filipīnām eksportēto velosipēdu daļa tiešām ražota Filipīnās un to eksportējis viens Filipīnu uzņēmums, par kuru konstatēts, ka tas, kā norādīts 111. apsvērumā, nav iesaistīts apiešanas praksē. Tādēļ, lai noteiktu Filipīnu eksporta cenas, kuras ietekmējusi apiešanas prakse, uzmanība tika pievērsta vienīgi tā ražotāja/eksportētāja veiktajam eksportam, kas veica apiešanu. Tomēr, kā paskaidrots 40. un 44. apsvērumā, uzņēmuma, kas veica apiešanu, eksporta cenu neņēma vērā un to noteica, pamatojoties uz Comext datiem.
- (149) Lai nodrošinātu taisnīgu normālās vērtības un eksporta cenas salīdzinājumu, atbilstīgi pamatregulas 2. panta 10. punktam tika izdarītas pienācīgas korekcijas, lai ņemtu vērā atšķirības, kas ietekmē cenas un to salīdzināmību. Attiecīgi tika veiktas korekcijas, lai ņemtu vērā tās transportēšanas, apdrošināšanas, pārkraušanas, iekraušanas un iepakošanas izmaksu atšķirības, kuras uzņēmums, kas sadarbojās, bija norādījis, aizpildot atbrīvojuma pieprasījuma veidlapas.
- (150) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 11. un 12. punktu dempings tika aprēķināts, salīdzinot iepriekš noteikto vidējo svērto normālo vērtību ar atbilstošajām Filipīnu vidējām svērtajām eksporta cenām pārskata periodā, izteiktām procentos no CIF cenas līdz Savienības robežai pirms nodokļa samaksas.
- (151) Salīdzinot vidējo svērto normālo vērtību un noteikto vidējo svērto eksporta cenu, tika konstatēts ievērojams dempings.
- (152) Pēc informācijas izpaušanas viens uzņēmums apgalvoja, ka dempinga starpība, kas aprēķināta saskaņā ar pamatregulas 13. pantu, bija mazāka nekā spēkā esošo pasākumu maksājuma līmenis un līdz ar to pasākumu paplašināšana nav pamatota. Kā pierādīts iepriekš, ir izpildīti pasākumu piemērošanas nosacījumi saskaņā ar pamatregulas 13. pantu, kas atšķiras no nosacījumiem, kuri attiecas uz pasākumiem saskaņā ar pamatregulas 5. pantu. Tāpēc apgalvojums ir noraidīts.

3. PASĀKUMI

- (153) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka pamatregulas 13. panta nozīmē galīgais antidempinga maksājums, kas noteikts attiecībā uz Ķīnas izcelsmes velosipēdu importu, tika apiets, pārsūtot ražojumus caur Kambodžu un veicot montāžas operācijas Kambodžā, Pakistānā un Filipīnās.
- (154) Tāpēc atbilstīgi pamatregulas 13. panta 1. punkta pirmajam teikumam spēkā esošie pasākumi, kas piemēroti attiecībā uz Ķīnas izcelsmes attiecīgā ražojuma importu, būtu jāpaplašina, attiecinot tos arī uz tāda paša ražojuma importu, kas tieši vai netieši nosūtīts no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām, neatkarīgi no tā, vai šim ražojumam deklarēta Kambodžas, Pakistānas un Filipīnu izcelsme.
- (155) Pasākumiem, kas tiek attiecināti, vajadzētu būt Regulas (ES) Nr. 502/2013 1. panta 2. punktā "visiem pārējiem uzņēmumiem" patlaban noteiktajiem pasākumiem, kas ir galīgais antidempinga maksājums 48,5 % apmērā un kas piemērojams neto cenai ar piegādi līdz Savienības robežai pirms nodokļa nomaksas.
- (156) Saskaņā ar pamatregulas 13. panta 3. punktu un 14. panta 5. punktu, kuros paredzēts, ka visi paplašinātie pasākumi būtu jāpiemēro attiecībā uz importu, kas ievests Savienībā, reģistrējot to atbilstīgi izmeklēšanas sākšanas regulai, būtu jāiekasē maksājumi par to velosipēdu reģistrēto importu, kuri nosūtīti no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām.
- (157) Viens Kambodžas uzņēmums uzskatīja, ka būtu taisnīgi neiekasēt maksājumus par šā uzņēmuma to ražojumu importu, kas bija reģistrēti. Tā kā nav tiesiska pamata un lai nodrošinātu pasākuma efektivitāti, pieprasījums tika noraidīts.

4. ATBRĪVOJUMA PIEPRASĪJUMI

4.1. Kambodža

- (158) Pieci Kambodžas uzņēmumi, kas pieprasīja atbrīvojumu no iespējamiem paplašinātajiem pasākumiem saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu, iesniedza atbrīvojuma pieprasījuma veidlapu.
- (159) Kā norādīts 75. apsvērumā, attiecībā uz pārējiem trim no pieciem Kambodžas uzņēmumiem, kuri sadarbojās un pieprasīja atbrīvojumu no iespējamiem paplašinātajiem pasākumiem saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu, līdzdalība pasākumu apiešanas praksē netika konstatēta. Turklāt divi no šiem ražotājiem varēja parādīt, ka nav saistīti ne ar ražotājiem/eksportētājiem, kas iesaistīti pasākumu apiešanas praksē, ne ar Ķīnas velosipēdu ražotājiem/eksportētājiem. Tāpēc šiem abiem uzņēmumiem var piešķirt atbrīvojumu no paplašinātajiem pasākumiem.
- (160) Attiecībā uz trešo uzņēmumu, kurš, kā tika konstatēts, nebija iesaistīts apiešanas praksē, ko izmeklēja šajā izmeklēšanā, kā minēts 75. apsvērumā, tika noskaidrots, ka šis uzņēmums ir saistīts ar citu Ķīnas velosipēdu ražotāju/eksportētāju. Tomēr izmeklēšanā nekonstatēja nekādus pierādījumus tam, ka šādas attiecības tika izveidotas vai izmantotas, lai apietu spēkā esošos pasākumus. Attiecības tika izveidotas pirms pasākumu noteikšanas 1993. gadā, un pašreizējā izmeklēšanā netika konstatētas nekādas līgumiskas attiecības starp šiem abiem uzņēmumiem. Tādēļ, kā teikts izmeklēšanas sākšanas regulā, pat tad, ja ražotāji ir saistīti ar uzņēmumiem, uz kuriem attiecas sākotnējie pasākumi, var piešķirt atbrīvojumu, ja nav pierādījumu, ka attiecības ar uzņēmumiem, uz kuriem attiecas sākotnējie pasākumi, tika izveidotas vai izmantotas, lai apietu tos. Šo uzņēmumu var atbrīvot no paplašinātajiem pasākumiem, jo netika atrasti šādi pierādījumi.
- (161) Attiecībā uz abiem pārējiem uzņēmumiem, kas pieprasīja atbrīvojumu no iespējamiem paplašinātajiem pasākumiem saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu, kā norādīts 76. apsvērumā, tika konstatēts, ka šie uzņēmumi ir iesaistīti apiešanas praksē. Tādēļ saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu šiem uzņēmumiem nevar piešķirt atbrīvojumu.

4.2. Pakistāna

- (162) Viens Pakistānas uzņēmums, kas pieprasīja atbrīvojumu no iespējamiem paplašinātajiem pasākumiem saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu, iesniedza atbrīvojuma pieprasījuma veidlapu.
- (163) Kā norādīts 102. apsvērumā, tika konstatēts, ka uzņēmums ir iesaistīts pasākumu apiešanas praksē. Tādēļ saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu šim uzņēmumam nevar piešķirt atbrīvojumu.

4.3. Filipīnas

- (164) Abi Filipīnu uzņēmumi, kas pieprasīja atbrīvojumu no iespējamiem paplašinātajiem pasākumiem saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu, iesniedza aizpildītas atbrīvojuma pieprasījuma veidlapas.
- (165) Konstatēts, ka viens uzņēmums nebija iesaistīts šajā izmeklēšanā izskatītajā pasākumu apiešanas praksē, kā paskaidrots 111. apsvērumā. Turklāt minētie ražotāji varēja parādīt, ka nav saistīti ne ar vienu uzņēmumu, par kuru konstatēts, ka tas veic apiešanu, ne arī ar Ķīnas velosipēdu ražotājiem/eksportētājiem. Tāpēc šo uzņēmumu var atbrīvot no paplašinātajiem pasākumiem.
- (166) Kā paskaidrots 112. un 125. apsvērumā, tika konstatēts, ka otrs uzņēmums ir iesaistīts pasākumu apiešanas praksē, tāpēc saskaņā ar pamatregulas 13. panta 4. punktu tam nevar piešķirt atbrīvojumu.

4.4. Īpaši pasākumi

- (167) Tiek uzskatīts, ka šajā gadījumā, lai nodrošinātu šādu atbrīvojumu pareizu piemērošanu, ir vajadzīgi īpaši pasākumi. Šie īpašie pasākumi ir prasība iesniegt derīgu rēķinu dalībvalstu muitas dienestiem, kurš atbilst šīs regulas pielikumā izklāstītajām prasībām. Importam, kam nav pievienots šāds rēķins, piemēro paplašināto antidempinga maksājumu.

4.5. Jauni eksportētāji

- (168) Neskarot pamatregulas 11. panta 3. punktu, citiem Kambodžas, Pakistānas un Filipīnu ražotājiem/eksportētājiem, kuri neatsaucās šajā procedūrā un pārskata periodā izmeklējamu ražojumu uz Savienību neeksportēja, un apsver iespēju saskaņā ar pamatregulas 11. panta 4. punktu un 13. panta 4. punktu iesniegt atbrīvojuma pieprasījumu attiecībā uz paplašināto antidempinga maksājumu, būs jāaizpilda atbrīvojuma pieprasījuma veidlapa, lai Komisija varētu noteikt, vai atbrīvojums ir pamatots. Šādu atbrīvojumu var piešķirt pēc tam, kad novērtēta ar izmeklējamu ražojumu saistītā situācija tirgū, ražošanas jauda un jaudas izmantojums, iepirkums un pārdošana, un iespējamība, ka tiks turpināta tāda prakse, kurai nav pietiekama cēloņa vai ekonomiskā pamatojuma, un pierādījumi par dempingu. Komisija parasti veic arī pārbaudes apmeklējumu uz vietas. Pieprasījums būtu nekavējoties jānosūta Komisijai un tajā jāsniedz visa būtiskā informācija, jo īpaši informācija par pārmaiņām ar ražošanu un pārdošanu saistītajās uzņēmuma darbībās.
- (169) Ja atbrīvojums ir pamatots, spēkā esošie paplašinātie pasākumi tiek attiecīgi grozīti. Lai nodrošinātu paredzēto nosacījumu izpildi, turpmāk visi piešķirtie atbrīvojumi tiks uzraudzīti.

5. INFORMĀCIJAS IZPAUŠANA

- (170) Komisija 2015. gada 13. martā informēja visas ieinteresētās personas par būtiskajiem faktiem un apsvērumiem, kas ir iepriekš minēto secinājumu pamatā, un tām bija iespēja izteikt piezīmes. Komentāri tika saņemti no Kambodžas Tirdzniecības ministrijas, diviem uzņēmumiem Kambodžā, viena uzņēmuma Pakistānā un viena uzņēmuma Filipīnās. Tika izskatītas personu izteiktās mutvārdu un rakstveida piezīmes. Neviens no sniegtajiem argumentiem nebija pietiekams, lai mainītu konstatējumus.
- (171) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar komitejas atzinumu, kas izveidota atbilstīgi pamatregulas 15. panta 1. punktam,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Ar šo paplašina "visiem pārējiem uzņēmumiem" piemērojamo galīgo antidempinga maksājumu, kas ar Regulas (ES) Nr. 502/2013 1. panta 2. punktu noteikts Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes divriteņu un citu velosipēdu (ieskaitot kravas trīsriteņus, bet ne vienriteņus), bez motora, importam, attiecinot to uz tādu divriteņu un citu velosipēdu (ieskaitot kravas trīsriteņus, bet ne vienriteņus), bez motora, importu, kuri nosūtīti no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām, neatkarīgi no tā, vai tiem deklarēta Kambodžas, Pakistānas un Filipīnu izcelsme, un uz kuriem patlaban attiecas KN kodi ex 8712 00 30 un ex 8712 00 70 (Taric kods 8712 00 30 20 un 8712 00 70 92), izņemot šādu turpmāk norādīto uzņēmumu ražotos.

Valsts	Uzņēmums	Taric papildu kods
Kambodža	<i>A and J (Cambodia) Co., Ltd., Special Economic Zone Tai Seng Bavet, Sangkar Bavet, Krong Bayer, Ket Svay Rieng, Kambodža</i>	C035
	<i>Smart Tech (Cambodia) Co., Ltd., Tai Seng Bavet Special Economic Zone, National Road No. 1, Bavet City, Svay Rieng, Kambodža</i>	C036
	<i>Speedtech Industrial Co. Ltd. and Bestway Industrial Co., Manhattan (Svay Rieng) Special Economic Zone, National Road No. 1, Sangkat Bavet, Krong Bavet, Svay Rieng Province, Kambodža</i>	C037
Filipīnas	<i>Procycle Industrial Inc., Hong Chang Compound, Brgy. Lantic, Carmona, Cavite, Filipīnas</i>	C038

2. Atbrīvojumus, kas piešķirti uzņēmumiem, kuri minēti šā panta 1. punktā vai kuri saņēmuši Komisijas atļauju saskaņā ar šīs regulas 2. panta 2. punktu, piemēro, ja dalībvalsts muitas dienestiem uzrādīts derīgs rēķins, kas atbilst šīs regulas pielikumā izklāstītajām prasībām. Ja šāds rēķins netiek uzrādīts, piemēro šā panta 1. punktā noteikto antidempinga maksājumu.
3. Maksājumu, ko paplašina ar šā panta 1. punktu, iekasē par importu, kas nosūtīts no Kambodžas, Pakistānas un Filipīnām, neatkarīgi no tā, vai tam deklarēta Kambodžas, Pakistānas un Filipīnu izcelsme, un kas reģistrēts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 938/2014 2. pantu un Regulas (EK) Nr. 1225/2009 13. panta 3. punktu un 14. panta 5. punktu, izņemot tādu ražojumu importu, kurus ražojuši 1. punktā norādītie uzņēmumi.
4. Ja nav noteikts citādi, piemēro spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem.

2. pants

1. Pieprasījumu atbrīvojot no maksājuma, kurš ir attiecināts saskaņā ar 1. pantu, iesniedz rakstiski vienā no Eiropas Savienības oficiālajām valodām, un to paraksta atbrīvojuma pieprasītāja uzņēmuma pilnvarotais pārstāvis. Pieprasījums jānosūta uz šādu adresi:

European Commission
Directorate-General for Trade
Directorate H
Office: CHAR 04/039
1049 Brussels
Belgium

2. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1225/2009 13. panta 4. punktu Komisija var pieņemt lēmumu, ar kuru to uzņēmumu veikto importu, kuri neapiet ar Regulu (ES) Nr. 502/2013 noteiktos antidempinga pasākumus, atbrīvo no maksājuma, kas paplašināts ar šīs regulas 1. pantu.

3. pants

Muitas iestādēm ar šo ir jāpārtrauc importa reģistrācija, kas noteikta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 938/2014 2. pantu.

4. pants

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

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

Briselē, 2015. gada 18. maijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Regulas 1. panta 2. punktā minētajā derīgajā rēķinā jābūt rēķina izrakstītāja uzņēmuma amatpersonas parakstītai deklarācijai šādā formā:

- 1) rēķina izrakstītāja uzņēmuma amatpersonas vārds, uzvārds un amats;
 - 2) šāda deklarācija: “Es, apakšā parakstījies, apliecinu, ka šajā rēķinā norādītos (apjoms) (attiecīgos ražojumus), ko pārdod eksportam uz Eiropas Savienību, ir ražojis uzņēmums (uzņēmuma nosaukums un adrese), (*Taric* papildu kods), (attiecīgā valsts). Apliecinu, ka šajā rēķinā sniegtā informācija ir pilnīga un pareiza.”;
 - 3) datums un paraksts.
-

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2015/777**(2015. gada 18. maijs),****ar kuru nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regulu (ES) Nr. 1308/2013, ar ko izveido lauksaimniecības produktu tirgu kopīgu organizāciju un atceļ Padomes Regulas (EEK) Nr. 922/72, (EEK) Nr. 234/79, (EK) Nr. 1037/2001 un (EK) Nr. 1234/2007 ⁽¹⁾,ņemot vērā Komisijas 2011. gada 7. jūnija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 543/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 piemērošanai attiecībā uz augļu un dārzeņu un pārstrādātu augļu un dārzeņu nozari ⁽²⁾, un jo īpaši tās 136. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Īstenošanas regulā (ES) Nr. 543/2011, piemērojot Urugvajai kārtas daudzpusējo tirdzniecības sarunu iznākumu, paredzēti kritēriji, pēc kuriem Komisija nosaka standarta importa vērtības minētās regulas XVI pielikuma A daļā norādītajiem produktiem no trešām valstīm un laika periodiem.
- (2) Standarta importa vērtību aprēķina katru darbdienu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 543/2011 136. panta 1. punktu, ņemot vērā mainīgos dienas datus. Tāpēc šai regulai būtu jāstājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Standarta importa vērtības, kas paredzētas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 543/2011 136. pantā, ir tādas, kā norādīts šīs regulas pielikumā.

*2. pants*Šī regula stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

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

Briselē, 2015. gada 18. maijs

Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors
Jerzy PLEWA

⁽¹⁾ OVL 347, 20.12.2013., 671. lpp.⁽²⁾ OVL 157, 15.6.2011., 1. lpp.

PIELIKUMS

Standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai

(EUR/100 kg)		
KN kods	Trešās valsts kods ⁽¹⁾	Standarta importa vērtība
0702 00 00	AL	71,6
	MA	90,5
	MK	94,5
	TR	69,0
	ZZ	81,4
0707 00 05	AL	36,5
	EG	191,6
	MK	56,1
	TR	107,6
	ZZ	98,0
0709 93 10	TR	129,7
	ZZ	129,7
0805 10 20	EG	50,9
	IL	75,0
	MA	64,8
	ZZ	63,6
0805 50 10	BR	107,1
	MA	111,5
	TR	101,5
	ZZ	106,7
0808 10 80	AR	93,8
	BR	102,6
	CL	121,4
	NZ	155,1
	US	165,3
	UY	86,8
	ZA	120,4
ZZ	120,8	

⁽¹⁾ Valstu nomenklatūra, kas paredzēta Komisijas 2012. gada 27. novembra Regulā (ES) Nr. 1106/2012, ar ko attiecībā uz valstu un teritoriju nomenklatūras atjaunināšanu īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 471/2009 par Kopienas statistiku attiecībā uz ārējo tirdzniecību ar ārpuskopienas valstīm (OV L 328, 28.11.2012., 7. lpp.). Kods "ZZ" nozīmē "cita izcelsme".

LĒMUMI

PADOMES LĒMUMS (KĀDP) 2015/778

(2015. gada 18. maijs)

par Eiropas Savienības militāro operāciju Vidusjūras apgabala centrālās daļas dienvidos (EUNAVFOR MED)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienību un jo īpaši tā 42. panta 4. punktu un 43. panta 2. punktu,

ņemot vērā Savienības Augstās pārstāves ārlietās un drošības politikas jautājumos priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Padome 2015. gada 20. aprīlī apstiprināja stingru apņemšanos rīkoties, lai novērstu cilvēciskās traģēdijas, kas rodas no cilvēku kontrabandas pāri Vidusjūrai.
- (2) Eiropadome 2015. gada 23. aprīlī pauda sašutumu par situāciju Vidusjūrā un uzsvēra, ka Savienība mobilizēs visus savā rīcībā esošos līdzekļus, lai novērstu turpmāku cilvēku bojāeju jūrā un lai novērstu šā ar cilvēkiem saistītā kritiskā stāvokļa pamatcēloņus, rīkojoties sadarbībā ar izcelsmes un tranzīta valstīm, un ka steidzamākā prioritāte ir novērst to, ka jūrā iet bojā vēl citi cilvēki. Eiropadome apņemas stiprināt Savienības klātbūtni jūrā, novērst nelikumīgās migrācijas plūsmas un nostiprināt iekšējo solidaritāti un atbildību.
- (3) Eiropadome 2015. gada 23. aprīlī arī apņemas apkarot cilvēku tirgotājus saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, veicot sistemātiskus centienus apzināt, notvert un iznīcināt kuģus, pirms tos izmanto cilvēku tirgotāji, un aicināja Savienības Augsto pārstāvi ārlietās un drošības politikas jautājumos (AP) sākt gatavot iespējamu kopējās drošības un aizsardzības politikas (KDAP) operāciju šajā nolūkā.
- (4) AP 2015. gada 11. maijā informēja ANO Drošības Padomi par migrantu krīzi Vidusjūrā un to, ka tiek gatavota iespējama Savienības jūras operācija Savienības kopējās drošības un aizsardzības politikas ietvaros. Šajā sakarā viņa norādīja, ka Savienībai ir nepieciešams strādāt ar ANO Drošības padomes atbalstu.
- (5) Padome 2015. gada 18. maijā apstiprināja krīzes pārvarēšanas koncepciju KDAP operācijai ar mērķi sagraut kontrabandistu peļņas gūšanas modeli Vidusjūras reģiona centrālās daļas dienvidos.
- (6) Savienības KDAP operāciju īsteno saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, jo īpaši – saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem, ko paredz 1982. gada Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencija (UNCLOS), 2000. gada protokoli par migrantu nelikumīgas ieviešanas pa zemes, jūras un gaisa ceļiem apkarošanu (Protokols par migrantu nelikumīgas ieviešanas apkarošanu) un par cilvēku tirdzniecības, jo sevišķi tirdzniecības ar sievietēm un bērniem, novēršanu, apkarošanu un sodīšanu par to, ar ko papildina Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvenciju pret transnacionālo organizēto noziedzību, 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS), 1979. gada Starptautiskā konvencija par meklēšanu un glābšanu uz jūras (SAR), 1976. gada Konvencija par Vidusjūras reģiona jūras vides un piekrastes aizsardzību (Barselonas konvencija), 1951. gada Ženēvas Konvencija par bēgļa statusu, un neizraidīšanas principu un starptautiskajām cilvēktiesībām.

UNCLOS, SOLAS un SAR konvencijas ietver pienākumu palīdzēt jūrā briesmās nonākušām personām un nogādāt izdzīvojušos drošā vietā, un šim nolūkam kuģi, kas piešķirti EUNAVFOR MED, būs gatavi un aprikoti, lai veiktu attiecīgos pienākumus, ko koordinēs kompetentais glābšanas koordinācijas centrs.

- (7) Atklātā jūrā – saskaņā ar attiecīgajiem valstu tiesību aktiem un starptautiskajām tiesībām – valstis var noteikt aizliegumu kuģiem, ko tur aizdomās par migrantu kontrabandu, ja ir karoga valsts atļauja uzkāpt uz kuģa un to pārmeklēt vai ja kuģim nav valstspiederības, un var veikt atbilstošus pasākumus pret kuģiem, personām un kravu.

- (8) Pasākumus var veikt arī kādas valsts teritoriālajos vai iekšējos ūdeņos, teritorijā vai gaisa telpā pret kuģiem, ko tur aizdomās par iesaistīšanos cilvēku kontrabandā vai tirdzniecībā, ar minētās valsts piekrišanu vai saskaņā ar kādu ANO Drošības padomes rezolūciju vai abiem.
- (9) Valsts var veikt atbilstošus pasākumus pret personām, kas atrodas tās teritorijā un ko tā tur aizdomās par cilvēku kontrabandu vai tirdzniecību, lai veiktu to iespējamu aizturēšanu un kriminālvajāšanu, saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un saviem tiesību aktiem.
- (10) Padomes un AP pakļautībā Politikas un drošības komitejai (PDK) būtu jāveic Savienības krīzes pārvarēšanas operācijas politiskā kontrole, jānodrošina tai stratēģiskā vadība un jāpieņem attiecīgi lēmumi saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LES) 38. panta trešo daļu.
- (11) Ievērojot LES 41. panta 2. punktu, un saskaņā ar Padomes Lēmumu (KĀDP) 2015/528 ⁽¹⁾ darbības izdevumi, kas izriet no šā lēmuma un skar militārus vai aizsardzības aspektus, ir jāsedz dalībvalstīm.
- (12) Saskaņā ar 5. pantu Protokolā (Nr. 22) par Dānijas nostāju, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un Līgumam par Eiropas Savienības darbību, Dānija nepiedalās ar aizsardzību saistītu Savienības lēmumu un rīcību izstrādē un īstenošanā. Tādēļ Dānija nepiedalās šā lēmuma pieņemšanā, un Dānijai tas nav saistošs un nav jāpieņem, un tā nepiedalās šīs operācijas finansēšanā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Misija

1. Savienība veic militāru krīzes pārvarēšanas operāciju, lai palīdzētu sagraut cilvēku kontrabandas un tirdzniecības tīklu peļņas gūšanas modeli Vidusjūras reģiona centrālās daļas dienvidos (*EUNAVFOR MED*), ko panāk, veicot sistemātiskus centienus apzināt, notvert un iznīcināt kuģus un citus līdzekļus, ko izmanto cilvēku kontrabandisti vai tirgotāji vai par kuriem ir aizdomas, ka tie tos izmanto, saskaņā ar piemērojamām starptautiskajām tiesībām, tostarp *UNCLOS* un jebkuru ANO Drošības padomes rezolūciju.

2. Pirms uzsāk *EUNAVFOR MED*, operācijas apgabalu nosaka attiecīgajos plānošanas dokumentos, kas jāapstiprina Padomei.

2. pants

Pilnvaras

1. *EUNAVFOR MED* darbojas saskaņā ar politiskiem, stratēģiskiem un politiski militāriem mērķiem, kas izklāstīti Padomes 2015. gada 18. maijā apstiprinātajā krīzes pārvarēšanas koncepcijā.

2. *EUNAVFOR MED* īsteno secīgos posmos un saskaņā ar starptautisko tiesību prasībām. *EUNAVFOR MED*:

a) pirmajā posmā: atbalsta migrācijas tīklu atklāšanu un novērošanu, veicot informācijas vākšanu un patrulēšanu atklātā jūrā saskaņā ar starptautiskajām tiesībām;

b) otrajā posmā:

i) atklātā jūrā veic uzkāpšanu uz kuģiem, kurus tur aizdomās par izmantošanu cilvēku kontrabandai vai tirdzniecībai, šo kuģu pārmeklēšanu, aizturēšanu un novirzīšanu saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti piemērojamajās starptautiskajās tiesībās, tostarp *UNCLOS* un Protokolā par migrantu nelikumīgas ievēšanas apkarošanu;

ii) saskaņā ar jebkuru piemērojamu ANO Drošības padomes rezolūciju vai ar attiecīgās piekrišanas valsts piekrišanu atklātā jūrā vai minētās valsts teritoriālajos un iekšējos ūdeņos veic uzkāpšanu uz kuģiem, kurus tur aizdomās par izmantošanu cilvēku kontrabandai vai tirdzniecībai, šo kuģu pārmeklēšanu, aizturēšanu un novirzīšanu saskaņā ar minētajā rezolūcijā vai piekrišanā izklāstītajiem nosacījumiem;

⁽¹⁾ Padomes Lēmums (KĀDP) 2015/528 (2015. gada 27. marts), ar ko izveido mehānismu tādu Eiropas Savienības operāciju kopējo izmaksu finansēšanas pārvaldībai, kuras skar militārus vai aizsardzības aspektus (*Athena*), un ar ko atceļ Lēmumu 2011/871/KĀDP (OV L 84, 28.3.2015., 39. lpp.).

- c) trešajā posmā: saskaņā ar jebkuru piemērojamu ANO Drošības padomes rezolūciju vai ar attiecīgās piekrastes valsts piekrišanu, ievērojot minētajā rezolūcijā vai piekrišanā izklāstītos nosacījumus, minētās valsts teritorijā veic visus nepieciešamos pasākumus pret kuģi un saistītajiem līdzekļiem, ko tur aizdomās par izmantošanu cilvēku kontrabandai vai tirdzniecībai, tostarp tos iznīcinot vai padarot neizmantojamus.
3. Padome, ņemot vērā jebkuru piemērojamu ANO Drošības padomes rezolūciju un attiecīgo piekrastes valstu piekrišanu, izvērtē, vai ir izpildīti nosacījumi pārejai no pirmā posma uz nākamajiem.
4. *EUNAVFOR MED* saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem var vākt uz *EUNAVFOR MED* kuģiem uzņemto personu personas datus, kuri attiecas uz īpatnībām, kas var palīdzēt šādas personas identificēt, tostarp pirkstu nospiedumus, kā arī šādu informāciju, izņemot citus personas datus – uzvārdu, pirmslaulību uzvārdu, vārdus un visus pseidonīmus vai pieņemtus vārdus; dzimšanas datumu un vietu, valstspiederību, dzimumu; dzīvesvietu, profesiju un atrašanās vietu; datus par vadītāja apliecībām, identifikācijas dokumentiem un pasēs datus. Tā attiecīgajām dalībvalstu tiesībsardzības iestādēm un/vai kompetentajām Savienības struktūrām var nosūtīt šādus datus un datus, kas saistīti ar kuģiem un ekipējumu, ko izmanto minētās personas.

3. pants

ES operācijas komandiera iecelšana

Kontradmirāli *Enrico Credendino* ar šo iecel par *EUNAVFOR MED* ES operācijas komandieri.

4. pants

ES operācijas štāba vietas noteikšana

EUNAVFOR MED operācijas štābs atrodas Romā Itālijā.

5. pants

Operācijas plānošana un sākšana

Lēmumu par *EUNAVFOR MED* sākšanu pēc *EUNAVFOR MED* operācijas komandiera ieteikuma pieņem Padome pēc tam, kad ir apstiprināts operācijas plāns un spēka lietošanas noteikumi, kas nepieciešami pilnvaru īstenošanai.

6. pants

Politiskā kontrole un stratēģiskā vadība

1. Darbojoties Padomes un AP pakļautībā, PDK veic *EUNAVFOR MED* politisko kontroli un stratēģisko vadību. Ar šo Padome pilnvaro PDK pieņemt attiecīgos lēmumus saskaņā ar LES 38. pantu. Šis pilnvarojums ietver tiesības grozīt plānošanas dokumentus, tostarp operācijas plānu, komandķēdi un spēka lietošanas noteikumus. Tas ietver arī tiesības pieņemt lēmumus par ES operācijas komandiera un ES spēku komandiera iecelšanu. Padome saglabā pilnvaras pieņemt lēmumus par ES militārās operācijas mērķiem un izbeigšanu. Ievērojot šā lēmuma 2. panta 3. punktu, PDK ir pilnvarota izlemt, kad veikt pāreju starp dažādiem operācijas posmiem.
2. PDK regulāri sniedz ziņojumus Padomei.
3. ES Militārās komitejas (ESMK) priekšsēdētājs regulāri ziņo PDK par *EUNAVFOR MED* norisi. Vajadzības gadījumā PDK var uzaicināt ES operācijas komandieri vai ES spēku komandieri uz savām sanāksmēm.

7. pants

Militārā vadība

1. ESMK uzrauga *EUNAVFOR MED* pareizu norisi, par ko atbild ES operācijas komandieris.
2. ES operācijas komandieris regulāri ziņo ESMK. ESMK vajadzības gadījumā var uzaicināt ES operācijas komandieri vai ES spēku komandieri uz savām sanāksmēm.
3. ESMK priekšsēdētājs darbojas kā galvenais kontaktpunkts sakariem ar ES operācijas komandieri.

8. pants

Savienības reakcijas un koordinācijas saskaņotība

1. AP nodrošina šā lēmuma īstenošanu un tā saskaņotību ar Savienības ārējo darbību kopumā, tostarp ar Savienības attīstības programmām un humāno palīdzību.
2. AP, kam palīdz Eiropas Ārējās darbības dienests (EĀDD), darbojas kā galvenais kontaktpunkts sakariem ar Apvienoto Nāciju Organizāciju, reģiona valstu iestādēm un citiem starptautiskiem un divpusējiem dalībniekiem, tostarp NATO, Āfrikas Savienību un Arābu valstu līgu.
3. *EUNAVFOR MED* sadarbojas ar attiecīgās dalībvalsts iestādēm un izveido koordinācijas mehānismu, un vajadzības gadījumā vienojas ar citām Savienības aģentūrām un struktūrām, jo īpaši *Frontex*, Eiropolu, *Eurojust*, Eiropas Patvēruma atbalsta biroju un attiecīgām KDAP misijām.

9. pants

Trešo valstu dalība

1. Neskarot Savienības lēmumu pieņemšanas autonomiju vai tās vienoto iestāžu sistēmu, kā arī saskaņā ar attiecīgajām Eiropadomes pamatnostādnēm operācijā var aicināt piedalīties trešās valstis.
2. Ar šo Padome pilnvaro PDK aicināt trešās valstis sniegt palīdzību un pēc ES operācijas komandiera un ESMK ieteikuma pieņemt attiecīgus lēmumus par piedāvātās palīdzības pieņemšanu.
3. Sīki izstrādātu kārtību trešo valstu dalībai paredz nolīgumos, kurus noslēdz, ievērojot LES 37. pantu un saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. pantā paredzēto procedūru. Ja Savienība un kāda trešā valsts ir noslēgušas nolīgumu, kurā paredz sistēmu attiecīgās trešās valsts dalībai Savienības krīzes pārvarēšanas misijās, šāda nolīguma noteikumus piemēro saistībā ar *EUNAVFOR MED*.
4. Trešām valstīm, kas sniedz būtisku militāro palīdzību *EUNAVFOR MED*, ir tādas pašas tiesības un pienākumi attiecībā uz operācijas ikdienas vadību kā dalībvalstīm, kuras piedalās operācijā.
5. Ar šo Padome pilnvaro PDK pieņemt attiecīgus lēmumus par Palīdzības sniedzēju komitejas izveidi gadījumā, ja trešās valstis sniedz būtisku militāro palīdzību.

10. pants

Savienības vadītā personāla statuss

Savienības vadīto vienību un to personāla statusu vajadzības gadījumā nosaka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām.

11. pants

Finanšu noteikumi

1. ES militārās operācijas kopējās izmaksas pārvalda saskaņā ar Lēmumu (KĀDP) 2015/528.
2. Finanšu atsaucē summa *EUNAVFOR MED* kopējām izmaksām ir EUR 11,82 miljoni. Lēmuma (KĀDP) 2015/528 25. panta 1. punktā minētā finanšu atsaucē summas procentuālā daļa ir 70 % attiecībā uz saistībām un 40 % attiecībā uz maksājumiem.

12. pants

Informācijas izpaušana

1. AP ir pilnvarots saskaņā ar Padomes Lēmumu 2013/488/ES ⁽¹⁾ attiecīgos gadījumos un saskaņā ar *EUNAVFOR MED* vajadzībām nodot ar šo lēmumu saistītajām trešām valstīm minētās operācijas vajadzībām sagatavotu ES klasificētu informāciju šādi:
 - a) līdz līmenim, kāds paredzēts piemērojamos informācijas drošības nolīgumos, kas noslēgti starp Savienību un attiecīgo trešo valsti; vai
 - b) citos gadījumos – līdz līmenim “*CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL*”.
2. AP ir arī pilnvarots saskaņā ar Lēmumu 2013/488/ES atbilstīgi *EUNAVFOR MED* operatīvajām vajadzībām nodot ANO operācijas *EUNAVFOR MED* vajadzībām sagatavotu ES klasificētu informāciju līdz līmenim “*RESTREINT UE/EU RESTRICTED*”. Šajā nolūkā sagatavo vienošanos starp AP un kompetentajām Apvienoto Nāciju Organizācijas iestādēm.
3. AP ir pilnvarots nodot ar šo lēmumu saistītajām trešām valstīm jebkādus ES neklasificētus dokumentus, kuri saistīti ar Padomes apspriedēm attiecībā uz operāciju un uz kuriem saskaņā ar Padomes reglamenta 6. panta 1. punktu attiecas pienākums ievērot dienesta noslēpumu ⁽²⁾.
4. Šādas pilnvaras, kā arī pilnvaras noslēgt šajā pantā minētās vienošanās AP saskaņā ar Lēmuma 2013/488/ES VI pielikuma VII sadaļu var deleģēt EĀDD ierēdņiem, ES operācijas komandierim vai ES spēku komandierim.

13. pants

Stāšanās spēkā un darbības izbeigšana

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

EUNAVFOR MED darbība beidzas ne vēlāk kā divpadsmit mēnešus pēc tam, kad ir izveidotas pilnīgas operatīvās spējas.

Šis lēmums tiek atcelts dienā, kad saskaņā ar apstiprinātajiem *EUNAVFOR MED* izbeigšanas plāniem tiek slēgts ES operācijas štābs, neskarot Lēmumā (KĀDP) 2015/528 noteikto *EUNAVFOR MED* revīzijas un pārskatu iesniegšanas kārtību.

Briselē, 2015. gada 18. maijā

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
F. MOGHERINI

⁽¹⁾ Padomes Lēmums 2013/488/ES (2013. gada 23. septembris) par drošības noteikumiem ES klasificētas informācijas aizsardzībai (OV L 274, 15.10.2013., 1. lpp.).

⁽²⁾ Padomes Lēmums 2009/937/ES (2009. gada 1. decembris), ar ko pieņem Padomes reglamentu (OV L 325, 11.12.2009., 35. lpp.).

LABOJUMI**Labojums ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumos Nr. 21 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz to iekšējo apdari**

(“Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis” L 188, 2008. gada 16. jūlijs)

ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumos Nr. 21 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz to iekšējo apdari lasīt šādi:

“ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumi Nr. 21 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz to iekšējo aprīkojumu

Iekļauts viss spēkā esošais teksts līdz:

3. papildinājums 01. grozījumu sērijai – Spēkā stāšanās diena: 2003. gada 31. janvāris

1. PIEMĒROŠANAS JOMA

Šos noteikumus piemēro vieglo automobiļu iekšējam aprīkojumam attiecībā uz:

- 1.1. pasažieru salona iekšējām daļām, izņemot atpakaļskata spoguļus;
- 1.2. vadības ierīču izvietojumu;
- 1.3. jumtu vai atbīdāmu jumtu;
- 1.4. sēdekļa atzveltni un sēdekļu aizmugurējām daļām;
- 1.5. logu, jumta paneļu un šķērssienu sistēmu mehānismu darbināšanu.

2. DEFINĪCIJAS

Šajos noteikumos:

- 2.1. “Transportlīdzekļa tipa apstiprināšana” ir transportlīdzekļa tipa apstiprināšana attiecībā uz tā iekšējo aprīkojumu.
- 2.2. “Transportlīdzekļa tips” attiecībā uz pasažieru salona iekšējo aprīkojumu ir M1 kategorijas transportlīdzekļi, kas neatšķiras pēc tādām būtiskām pazīmēm kā
 - 2.2.1. pasažieru salona virsbūves materiālu formas;
 - 2.2.2. vadības ierīču izvietojums;
 - 2.2.3. aizsardzības sistēmas darbības, ja atskaites zonu, kas atrodas galvas triecienu zonā un ko nosaka saskaņā ar VIII pielikumu (dinamiskais novērtējums), ir izvēlēties pieteikuma iesniedzējs.
 - 2.2.3.1. Transportlīdzekļi, kas atšķiras tikai pēc to aizsardzības sistēmas(-u) darbības, pieder tam pašam transportlīdzekļu tipam, ja tie transportlīdzekļi esošām personām paredz līdzvērtīgu vai labāku aizsardzību salīdzinājumā ar sistēmu vai transportlīdzekli, kas ir iesniegts tehniskajam dienestam, kurš ir atbildīgs par tipa apstiprināšanas testu izpildi.
- 2.3. “Atskaites zona” ir galvas triecienu zona, kas definēta šo noteikumu I pielikumā, vai pēc izgatavotāja izvēles saskaņā ar VIII pielikumu, izņemot šādas zonas (sk. X pielikuma 2.3. un 2.3.1. punkta piezīmes):
 - 2.3.1. zonu, kuru ierobežo izvērsta horizontāla apļa projekcija, kas aptver stūrēšanas ierīces ārējās robežas, ko palielina aploce 127 mm platumā; šo platību zemāk ierobežo horizontāla plakne, kas ir pieskare stūrēšanas ierīces apakšējai malai, kad pēdējā ir pozīcijā brauksanai taisni (sk. X pielikuma 2.3. un 2.3.1. punkta piezīmes);
 - 2.3.2. mērinstrumentu paneļa virsmas daļu, ko veido iepriekš 2.3.1. punktā precizētā platības mala un transportlīdzekļa tuvākā iekšējā sānsiena; šo virsmas daļu zemāk ierobežo horizontāla plakne, kas ir pieskare stūrēšanas ierīces apakšējai malai (sk. X pielikuma 2.3. un 2.3.1. punkta piezīmes), un
 - 2.3.3. priekšējā stikla sānu statņus (sk. X pielikuma 2.3. un 2.3.1. punkta piezīmes).
- 2.4. “Mērinstrumentu paneļa līmenis” ir līnija, ko nosaka punkti, kuros vertikālās pieskares saskaras ar mērinstrumentu paneli (sk. X pielikuma 2.4. punkta piezīmes).
- 2.5. “Jumts” ir transportlīdzekļa augšējā daļa, kas sniedzas no priekšējā stikla augšējās malas līdz aizmugures loga augšējai malai un ko malās ierobežo sānsienas augšējais karkass (sk. X pielikuma 2.5. punkta piezīmes).

- 2.6. "Jostas līnija" ir līnija, ko veido transportlīdzekļa sānu logu caurredzamā apakšējā kontūra.
- 2.7. "Kabriolets" ir transportlīdzeklis, kuram dažās konfigurācijās nav cietas virsbūves daļas virs jostas līnijas, izņemot priekšējos jumta balstus un/vai apgāšanās aizsargstieņus, un/vai drošības jostu stiprinājuma vietas (sk. X pielikuma 2.5. un 2.7. punkta piezīmes).
- 2.8. "Transportlīdzeklis ar atbīdāmu jumtu" ir transportlīdzeklis, kuram var atlocīt vai atvērt jumtu vai tā daļu, atstājot esošos transportlīdzekļa konstrukciju elementus virs jostas līnijas (sk. X pielikuma 2.5. punkta piezīmes).
- 2.9. "Saliekams (nolaižams) sēdekļis" ir papildu sēdekļis, kas paredzēts neregulārai lietošanai un ko parasti saloka, lai atbrīvotu eju.
- 2.10. "Aizsardzības sistēma" ir iekšējais aprīkojums un ierīces, kas paredzētas, lai transportlīdzeklī esošās personas varētu piesprādzēties.
- 2.11. "Aizsardzības sistēmas tips" ir aizsargierīču kategorija, kas neatšķiras tādos būtiskos aspektos kā
- 2.11.1. to tehnoloģija;
- 2.11.2. to ģeometrija;
- 2.11.3. to materiāli.
- 2.12. "Mehāniski darbināmi logi" ir logi, kurus aizver ar transportlīdzekļa enerģijas avota palīdzību.
- 2.13. "Mehāniski darbināmas jumta paneļu sistēmas" ir pārvietojami paneļi transportlīdzekļa jumtā, kurus aizver ar transportlīdzekļa enerģijas avota palīdzību, veicot slīdošu un/vai noliecošu kustību, un kuri neiekļauj pārveidojamo virsējo daļu sistēmas.
- 2.14. "Mehāniski darbināmas šķērssienu sistēmas" ir sistēmas, kuras sadala pasažieru automobiļa salonu vismaz divās daļās un kuras noslēdz, izmantojot transportlīdzekļa enerģijas avotu.
- 2.15. "Atvērumi" ir maksimālā brīvā atvere starp mehāniski darbināma loga vai šķērssienu, vai jumta paneļa augšējo vai priekšējo malu atkarībā no aizvēršanas virziena un transportlīdzekļa konstrukciju, kas veido loga, šķērssienu vai jumta paneļa robežas, skatoties no transportlīdzekļa iekšpuses vai attiecībā uz šķērssienu sistēmu – no pasažieru salona aizmugurējās daļas.
- Lai izmērītu atvērumu, caur to no iekšpuses, izmantojot transportlīdzekļa ārpusi vai, ja vajadzīgs, no pasažieru salona aizmugurējās daļas parasti perpendikulāri loga, jumta paneļa vai šķērssienu malai un perpendikulāri aizvēršanas virzienam, kā ir redzams IX pielikuma 1. zīmējumā, izbīda (nepieliekot spēku) cilindrisku testēšanas stieni.
- 2.16. "Atslēga"
- 2.16.1. "Aizdedzes atslēga" ir ierīce, kas nodrošina elektroapgādi, kura ir nepieciešama transportlīdzekļa dzinēja vai motora darbināšanai. Šī definīcija neizslēdz nemehānisku ierīci.
- 2.16.2. "Jaudas atslēga" ir ierīce, kas ļauj pievadīt jaudu transportlīdzekļa enerģijas sistēmām. Tā var būt arī aizdedzes atslēga. Šī definīcija neizslēdz nemehānisku ierīci.
- 2.17. "Drošības spilvens" ir ierīce, ko uzstāda, lai papildinātu drošības jostas un ierobežotājsistēmas mehāniskos transportlīdzekļos, t. i., sistēmas, kas tad, ja transportlīdzekli ietekmē spēcīgs trieciens, automātiski atver elastīgu iekārtu, kura paredzēta, lai ar tajā esošas gāzes kompresiju ierobežotu trieciena spēku, kas rodas, vienai vai vairākām transportlīdzeklī esošās personas ķermeņa daļām saskaroties ar pasažieru salona iekšējo aprīkojumu.
- 2.18. "Asa mala" ir mala no cietā materiāla ar liekuma rādiusu, kas ir mazāks par 2,5 mm, izņemot izvīzījumiem, kas mazāki par 3,2 mm, mērot no paneļa saskaņā ar VI pielikuma 1. punktā raksturoto procedūru. Šajā gadījumā nepiemēro minimālo liekuma rādiusu ar noteikumu, ka izvīzījuma augstums nav lielāks kā puse no tā platuma un tā malas ir neasas (sk. X pielikuma 2.18. punkta piezīmes).

3. APSTIPRINĀJUMA PIETEIKUMS

- 3.1. Pieteikumu transportlīdzekļa tipa apstiprinājumam attiecībā uz iekšējo aprīkojumu iesniedz transportlīdzekļa izgatavotājs vai viņa pilnvarots pārstāvis.
- 3.2. Pieteikumam pievieno turpmāk norādītos dokumentus trijos eksemplāros un šādu informāciju:

detalizēts transportlīdzekļa tipa apraksts attiecībā uz priekšmetiem, kas ir minēti 2.2. punktā, kopā ar pasažieru salona fotoattēlu vai kopsalikuma attēlu. Norāda transportlīdzekļa tipu identificējošus numurus un/vai simbolus.

- 3.3. Tehniskajam dienestam, kas atbild par tipa apstiprināšanas testiem, jāiesniedz:
- 3.3.1. pēc izgatavotāja izvēles vai nu apstiprināmā transportlīdzekļa tipa paraugs, vai transportlīdzekļa daļas vai detaļas, kas ir būtiskas pārbaudēs un testos, kas ir paredzēti šajos noteikumos;
- 3.3.2. pēc minētā tehniskā dienesta lūguma konkrētas izmantoto materiālu sastāvdaļas un konkrētus paraugus.
4. APSTIPRINĀJUMS
- 4.1. Ja saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprināšanai iesniegtais transportlīdzeklis atbilst turpmāk 5. punktā izklāstītajām prasībām, apstiprinājumu šim transportlīdzekļa tipam piešķir.
- 4.2. Katram apstiprinātajam tipam piešķir apstiprinājuma numuru. Pirmie divi cipari (pašlaik 01, ar ko apzīmēta 01 grozījumu sērija, kas stājās spēkā 1986. gada 26. aprīlī) norāda grozījumu sēriju, kurā ietverti jaunākie būtiskie tehniskie grozījumi, kas izdarīti šajos noteikumos apstiprinājuma izdošanas brīdī. Viena un tā pati Līgumslēdzēja puse nepiešķir vienu un to pašu numuru nevienam citam transportlīdzekļa tipam.
- 4.3. Paziņojumu par transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, apstiprinājuma attiecinājumu uz citu tipu, atteikumu vai atsaukumu, vai ražošanas galīgu pārtraukšanu saskaņā ar šiem noteikumiem nosūta nolīguma Līgumslēdzējām pusēm, kas piemēro šos noteikumus, izmantojot paziņojuma veidlapu, kas atbilst paraugam šo noteikumu II pielikumā.
- 4.4. Transportlīdzeklim, kas atbilst saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprinātam transportlīdzekļa tipam, redzamā, viegli pieejamā un apstiprinājuma veidlapā norādītā vietā jābūt piestiprinātam starptautiskam apstiprinājuma marķējumam, kas sastāv no:
- 4.4.1. apļa, kurā ir burts "E", kam seko tās valsts pazīšanas numurs, kura piešķirusi tipa apstiprinājumu (1);
- 4.4.2. šo noteikumu numura, kam seko burts "R", domuzīme un apstiprinājuma numurs pa labi no 4.4.1. punktā aprakstītā apļa.
- 4.5. Ja transportlīdzeklis atbilst apstiprinātam transportlīdzekļa tipam saskaņā ar citiem vai vairākiem citiem noteikumiem, kas pievienoti šim nolīgumam, valstī, kas piešķirusi apstiprinājumu saskaņā ar šiem noteikumiem, 4.4.1. punktā aprakstītais simbols nav jāatkārto; šajā gadījumā noteikumu un apstiprinājuma numurus, kā arī visu to noteikumu papildu simbolus, saskaņā ar kuriem valsts ir piešķirusi apstiprinājumu atbilstīgi šiem noteikumiem, novieto vertikālās kolonnās pa labi no 4.4.1. punktā aprakstītā simbola.
- 4.6. Apstiprinājuma marķējums ir salasāms un neizdzēšams.
- 4.7. Apstiprinājuma marķējums ir piestiprināts tuvu izgatavotāja novietotajai datu plāksnītei vai uz tās.
- 4.8. Šo noteikumu III pielikumā sniegti apstiprinājuma marķējuma izvietojuma piemēri.
5. PRASĪBAS
- 5.1. Pasažieru salona priekšpusē iekšējās detaļas, kas atrodas virs mērinstrumentu panela līmeņa priekšējo sēdekļu H punktu priekšpusē, izņemot sānu durvis
- 5.1.1. Atskaites zonai, kas definēta iepriekš 2.3. punktā, nedrīkst būt bīstami raupju virsmu vai asu malu, kas varētu palielināt nopietnu traumu risku transportlīdzekļa pasažieriem. Ja galvas trieciena zona ir noteikta saskaņā ar I pielikumu, 5.1.2. līdz 5.1.6. punktā minētās detaļas uzskata par apmierinošām, ja tās atbilst šo punktu prasībām. Ja galvas trieciena zona ir noteikta saskaņā ar VIII pielikumu, piemēro 5.1.7. punkta prasības (sk. X pielikuma 5.1.1. punkta piezīmes).
- 5.1.2. Transportlīdzekļa detaļas, kas atrodas atskaites zonā, izņemot tās, kuras neietilpst mērinstrumentu paneli un kuras atrodas mazāk kā 10 cm attālumā no stiklotām virsmām, ir enerģiju izkliedējošas, kā aprakstīts šo noteikumu IV pielikumā. Tās detaļas atskaites zonā, kuras atbilst abiem šādiem nosacījumiem, arī neaplūko (sk. X pielikuma 5.1.2. punkta piezīmes),
- 5.1.2.1. ja, veicot testu saskaņā ar šo noteikumu IV pielikuma prasībām, svārsti saskaras ar detaļām ārpus atskaites zonas un
- 5.1.2.2. ja pārbaudāmās detaļas ir novietotas mazāk kā 10 cm attālumā no detaļām, ar ko saskaras ārpus atskaites zonas, ja šo attālumu izmēra uz atskaites zonas virsmas,
- nevienai aprīkojuma metāla daļai nav izvirzītu malu.

(1) 1 – Vācijai, 2 – Francijai, 3 – Itālijai, 4 – Nīderlandei, 5 – Zviedrijai, 6 – Beļģijai, 7 – Ungārijai, 8 – Čehijai, 9 – Spānijai, 10 – Dienvidslāvijai, 11 – Apvienotajai Karalistei, 12 – Austrijai, 13 – Luksemburgai, 14 – Šveicei, 15 (pieejams), 16 – Norvēģijai, 17 – Somijai, 18 – Dānijai, 19 – Rumānijai, 20 – Polijai, 21 – Portugālei, 22 – Krievijas Federācijai, 23 – Grieķijai, 24 – Īrijai, 25 – Horvātijai, 26 – Slovēnijai un 27 – Slovākijai, 28 – Baltkrievijai, 29 – Igaunijai, 30 (pieejams), 31 – Bosnijai un Hercegovinai, 32 – Latvijai, 33 (pieejams), 34 – Bulgārijai, 35–36 (pieejams), 37 – Turcijai, 38–39 (pieejams), 40 – bijušai Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikai, 41 (pieejams), 42 – Eiropas Kopienai (apstiprinājumus piešķir tās dalībvalstis, izmantojot to attiecīgo EEK simbolu), 43 – Japānai, 44 (pieejams), 45 – Austrālijai, 46 – Ukrainai. Turpmākos numurus pārējām valstīm piešķir hronoloģiskā secībā, kādā tās ratificē Nolīgumu par 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, vai pievienojas tam, un šādi piešķirtos numurus Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsēkretārs paziņo šā nolīguma Līgumslēdzējām pusēm.

- 5.1.3. Mērinstrumentu paneļa apakšējā mala, ja vien tā neatbilst iepriekš 5.1.2. punktā minētajām prasībām, ir noapaļota ar izliekuma rādiusu, kas ir vismaz 19 mm (sk. X pielikuma 5.1.3. punkta piezīmes).
- 5.1.4. Slēdžiem, izvelkamām pogām u. tml., kas izgatavoti no cieta materiāla un kas, mērot saskaņā ar VI pielikumā aprakstīto metodi, izvirzās no 3,2 mm līdz 9,5 mm attālumā no paneļa, šķērsriezuma laukums ir vismaz 2 cm², ko mēra 2,5 mm attālumā no visvairāk izvirzītā punkta, un noapaļotas malas ar izliekuma rādiusu ne mazāku par 2,5 mm (sk. X pielikuma 5.1.4. punkta piezīmes).
- 5.1.5. Ja šīs sastāvdaļas ir izvirzītas vairāk kā 9,5 mm no mērinstrumentu paneļa, tās ir projektētas un konstruētas tā, lai 37,8 daN liela garenvirziena horizontāla spēka, ko rada zveltnis ar plakanu galu, kura diametrs nav lielāks par 50 mm, ietekmē varētu vai nu iebīdīties paneļa virsmā, līdz tās nav izvirzītas vairāk kā 9,5 mm, vai arī atdalīties; pēdējā gadījumā nepaliek bīstami izvirzījumi, kas lielāki par 9,5 mm; šķērsriezuma laukums ne vairāk kā 6,5 mm attālumā no maksimālā izvirzījuma punkta, nav mazāks par 6,50 cm² (sk. X pielikuma 5.1.5. punkta piezīmes).
- 5.1.6. Ja izvirzījumam ir sastāvdaļa, kas izgatavota no mīksta materiāla ar Šora A skalas cietību, kura mazāka par 50, un sastāvdaļa uzmontēta uz cieta pamata, 5.1.4. un 5.1.5. punkta prasības attiecas tikai uz cieta pamatu, vai arī ar pietiekamiem testiem saskaņā ar IV pielikumā aprakstīto procedūru pierāda, ka mīkstais materiāls ar Šora A skalas cietību, kas mazāka par 50, netiks nogriezts tā, ka var rasties saskare ar pamatu konkrētizēta triecienu testa laikā. Šajā gadījumā rādiusa prasības nepiemēro (sk. X pielikuma 5.1.6. punkta piezīmes).
- 5.1.7. Piemēro šādus punktus.
- 5.1.7.1. Ja transportlīdzekļa tipa aizsardzības sistēma nevar novērst transportlīdzekļi esošas personas, kas definētas VIII pielikuma 1.2.1. punktā, galvas kontaktu ar mērinstrumentu paneli un ja dinamiskā atskaites zona saskaņā ar VIII pielikumu ir noteikta, 5.1.2. līdz 5.1.6. punkta prasības ir piemērojamas tikai detaļām, kas atrodas attiecīgajā zonā.
- Citu mērinstrumentu paneļa daļu detaļām, kas virs instrumentu paneļa iesniedzas sfēriskā telpā, kuras diametrs ir 165 mm, jābūt vismaz neasām.
- 5.1.7.2. Ja transportlīdzekļa tipa aizsardzības sistēma var novērst transportlīdzekļi esošu personu, kas definēta VIII pielikuma 1.2.1. punktā, galvas kontaktu ar mērinstrumentu paneli un tādēļ atskaites zonu nevar noteikt, 5.1.2. līdz 5.1.6. punkta prasības nav piemērojamas šim transportlīdzekļa tipam.
- Instrumentu paneļa detaļām, kas virs instrumentu paneļa iesniedzas sfēriskā telpā, kuras diametrs ir 165 mm, jābūt vismaz neasām.
- 5.2. Pasažieru salona priekšpusē iekšējās detaļas, kas atrodas zem mērinstrumentu paneļa līmeņa priekšējo sēdekļu H punktu priekšpusē, izņemot sānu durvis un pedāļus
- 5.2.1. Sastāvdaļas, uz ko attiecas 5.2. punkts, piemēram, slēdži, aizdedzes atslēga utt., atbilst iepriekšminētajām 5.1.4. līdz 5.1.6. punkta prasībām, izņemot pedāļus un to armatūru, un tās sastāvdaļas, ar ko nevar saskarties šo noteikumu VII pielikumā aprakstītā un saskaņā ar tur aprakstīto procedūru izmantotā ierīce.
- 5.2.2. Rokas bremzes svira, ja tā uzmontēta uz mērinstrumentu paneļa vai zem tā, ir novietota tā, lai, tai esot atlaistā stāvoklī, transportlīdzekļi sēdošajiem nebūtu iespējams ar to saskarties frontāla triecienu gadījumā. Ja šis nosacījums nav izpildīts, sviras virsmas platībai jāatbilst 5.3.2.3. punktā minētajām prasībām (sk. X pielikuma 5.2.2. punkta piezīmes).
- 5.2.3. Plaukti un citi līdzīgi elementi ir projektēti un konstruēti tā, lai to stiprinājumiem nekādā gadījumā nebūtu izvirzītu malu un lai tie atbilstu vienam vai otram no šādiem nosacījumiem (sk. X pielikuma 5.2.3. punkta piezīmes):
- 5.2.3.1. detaļai, kas vērsta uz transportlīdzekļa iekšpusi, virsma ir vismaz 25 mm augsta, ar noapaļotām malām, kuru izliekuma rādiuss ir vismaz 3,2 mm. Šī virsma ir izgatavota no enerģiju izkliedējoša materiāla vai ir klāta ar enerģiju izkliedējošu materiālu, kā aprakstīts šo noteikumu IV pielikumā, un to testē saskaņā ar minēto pielikumu, piemērojot triecienu horizontālā garenvirzienā (sk. X pielikuma 5.2.3.1. punkta piezīmes),
- 5.2.3.2. plaukti un citi līdzīgi elementi 37,8 daN liela uz priekšu vērsta garenspēka ietekmē, ko rada cilindrs ar 110 mm diametru un ar vertikālu asi, atdalās, salūst, tiek pamatīgi deformēti vai iebīdās uz iekšu, nepadarot plaukta malu bīstamu. Spēks ir jāvirza uz plauktu vai citu līdzīgu elementu stiprāko daļu (sk. X pielikuma 5.2.3.2. punkta piezīmes).
- 5.2.4. Ja attiecīgie elementi iekļauj detaļu, kas izgatavota no materiāla, kurš ir mīkstāks nekā Šora A skalas cietība 50, un tā piestiprināta cietam pamatam, iepriekšminētās prasības, izņemot prasības attiecībā uz enerģijas absorbciju, uz ko attiecas IV pielikums, piemēro tikai cietam pamatam, vai arī ar pietiekamiem testiem saskaņā ar IV pielikumā aprakstīto procedūru pierāda, ka mīkstais materiāls ar Šora A skalas cietību, kas mazāka par 50, netiks nogriezts tā, ka var rasties saskare ar pamatu konkrētizēta triecienu testa laikā. Šajā gadījumā prasības attiecībā uz rādiusu nepiemēro.

- 5.3. Citi iekšējā aprīkojuma elementi pasažieru salonā, kas novietoti priekšā šķērsplaknei, kura šķērso pašos aizmugurējos sēdekļos novietotā manekena torsa atskaites līniju (sk. X pielikuma 5.3. punkta piezīmes)
- 5.3.1. Piemērošanas joma
- Tālāk 5.3.2. punktā minētās prasības attiecas uz vadības rokturiem, svirām, pogām un jebkādiem citiem izvirzītiem objektiem, kas nav minēti 5.1. un 5.2. punktā (sk. arī 5.3.2.2. punktu).
- 5.3.2. Prasības
- Ja 5.3.1. punktā minētie elementi ir novietoti tā, ka transportlīdzeklī sēdošie ar tiem var saskarties, tie atbilst 5.3.2.1. līdz 5.3.4. punktā minētajām prasībām. Ja tiem var pieskarties sfērā ar 165 mm diametru un tie atrodas virs priekšējo sēdekļu H punkta (sk. šo noteikumu V pielikumu) un priekšā torsa šķērsplaknei, kura šķērso pašā aizmugurējā sēdekļi novietotā manekena torsa atskaites līniju, un ārpus zonām, kas noteiktas 2.3.1. un 2.3.2. punktā, – uzskata, ka šīs prasības ir izpildītas, ja (sk. X pielikuma 5.3.2. punkta piezīmes)
- 5.3.2.1. to virsma beidzas ar noapaļotām malām, un to izliekuma rādiusi ir vismaz 3,2 mm (sk. X pielikuma 5.3.2.1. punkta piezīmes);
- 5.3.2.2. vadības sviras un pogas ir projektētas un konstruētas tā, lai 37,8 daN liela uz priekšu vērsta garens spēka ietekmē vai nu izvirzījums tā visneizdevīgākajā stāvoklī samazinātos līdz ne vairāk kā 25 mm no paneļa, vai minētie aprīkojuma elementi atdalītos vai saliektos: abos pēdējos gadījumos nepaliek bīstami izvirzījumi. Stikla pacēlāju rokturi tomēr drīkst izvirzīties 35 mm no paneļa virsmas (sk. X pielikuma 5.3.2.2. punkta piezīmes);
- 5.3.2.3. Rokas bremzes svirai atlaistā stāvoklī un pārnesei pārslēgta svirai jebkādā pārnesei kustībai uz priekšu, izņemot gadījumus, kad tā novietota 2.3.1. un 2.3.2. punktā noteiktajās zonās un zonās zem horizontālās plaknes, kas šķērso priekšējo sēdekļu H punktu, virsmas laukums ir vismaz 6 cm², ko mēra šķērsgrīzumā, kas ir parasts horizontālā garengriezumā līdz 6,5 mm attālumam no tālākās izvirzītās daļas, ar izliekuma rādiusu, kas ir ne mazāks kā 3,2 mm (sk. X pielikuma 5.3.2.3. punkta piezīmes).
- 5.3.3. Prasības, kas noteiktas 5.3.2.3. punktā, neattiecas uz grīdā iebūvētu rokas bremzes sviru; šāda veida bremzes svirām, ja roktura augstums atlaistā stāvoklī ir zem horizontālās plaknes, kura šķērso priekšējo sēdekļu H punktu (sk. šo noteikumu V pielikumu), bremzes sviras šķērsgrīzuma laukumam jābūt vismaz 6,5 cm, ko mēra horizontālā plaknē ne vairāk kā 6,5 mm² no tālākās izvirzītās daļas (mērot vertikāli). Izliekuma rādiuss nav mazāks par 3,2 mm.
- 5.3.4. Pārējiem transportlīdzekļa aprīkojuma elementiem, uz ko neattiecas iepriekšējais punkts, piemēram, sēdekļa sliecītēm, ierīcei sēdekļa horizontālās vai vertikālās daļas regulēšanai, drošības jostu pievilkšanas ierīcēm u. c., nepiemēro nevienu no šiem noteikumiem, ja šie elementi atrodas zem horizontālās plaknes, kura šķērso katra sēdekļa H punktu, pat ja sēdošajam ir iespējams nonākt saskarē ar kādu no šiem objektiem (sk. X pielikuma 5.3.4. punkta piezīmes).
- 5.3.4.1. Sastāvdaļām, kas uzmontētas pie jumta, bet kas nav daļa no jumta konstrukcijas, piemēram, rokturiem, lampiņām, saules aizsegiem u. c., liekuma rādiuss ir vismaz 3,2 mm. Turklāt izvirzīto detaļu platums nav mazāks kā to izvirzījums uz leju; vai arī šīm izvirzītajām detaļām jāiztur enerģijas izkliedēšanas tests saskaņā ar IV pielikuma prasībām (sk. X pielikuma 5.3.4.1. punkta piezīmes).
- 5.3.5. Ja iepriekš aplūkotās detaļas iekļauj sastāvdaļu, kas izgatavota no materiāla, kurš ir mīkstāks nekā Šora A skalas cietība 50, un tā piestiprināta cietam pamatam, iepriekšminētās prasības piemēro tikai cietajam pamatam, vai arī ar pietiekošiem testiem saskaņā ar IV pielikumā aprakstīto procedūru pierāda, ka mīksts materiāls ar Šora A skalas cietību, kas mazāka par 50, netiks nogriezts tā, ka var rasties saskare ar pamatu konkrētā trieciena testa laikā. Šajā gadījumā prasības attiecībā uz rādiusu nepiemēro.
- 5.3.6. Turklāt mehāniski darbināmi logi un šķērssienas sistēmas un to vadības ierīces atbilst 5.8. punkta prasībām.
- 5.4. Jumts (sk. X pielikuma 5.4. punkta piezīmes)
- 5.4.1. Piemērošanas joma
- 5.4.1.1. Prasības, kas noteiktas tālāk 5.4.2. punktā, attiecas uz jumta iekšējo virsmu.
- 5.4.1.2. Tomēr tās neattiecas uz tādām jumta detaļām, ko nevar aizskart ar sfēru, kuras diametrs ir 165 mm.
- 5.4.2. Prasības
- 5.4.2.1. Jumta iekšējās virsmas daļa, kas atrodas virs transportlīdzeklī sēdošajiem vai tiem priekšā, nav bīstami raupja vai ar asām malām, kas vērsta uz aizmuguri vai uz leju. Izvirzīto daļu platums ir ne mazāks kā to izvirzījums uz leju, un malu izliekuma rādiuss ir vismaz 5 mm. Jo īpaši cietais jumta ribojums, izņemot stikloto virsmu augšējo šķērsstieni un durvju rāmjus, nav izvirzīts uz leju vairāk par 19 mm (sk. X pielikuma 5.4.2.1. punkta piezīmes).

- 5.4.2.2. Ja jumta ribojums neatbilst 5.4.2.1. punkta prasībām, tam jāiztur enerģijas izkliedēšanas tests saskaņā ar šo noteikumu IV pielikuma prasībām.
- 5.4.2.3. Metāla stieplēm, kuras izstiepj jumta iekšējo apšuvumu un saules aizsegu rāmjus, ir jābūt ar maksimālo diametru 5 mm vai jāspēj absorbēt enerģiju, kā aprakstīts šo noteikumu IV pielikumā. Saules aizsegu rāmjū mīkstie stiprinājuma elementi atbilst iepriekš minētā 5.3.4.1. punkta prasībām.
- 5.5. Transportlīdzekļi ar atbīdāmu jumtu (sk. X pielikuma 5.5. punkta piezīmes)
- 5.5.1. Prasības
- 5.5.1.1. Uz transportlīdzekļiem ar atbīdāmu jumtu, kad tas ir aizvērtā stāvoklī, attiecas šādas prasības un iepriekš 5.4. punktā minētās prasības.
- 5.5.1.2. Turklāt atvēršanas un vadības ierīces ir (sk. X pielikuma 5.5.1.2., 5.5.1.2.1. un 5.5.1.2.2. punkta piezīmes):
- 5.5.1.2.1. projektētas un konstruētas tā, lai iespējami izslēgtu nejaušu vai nepiemērotu darbību (sk. X pielikuma 5.5.1.2., 5.5.1.2.1. un 5.5.1.2.2. punkta piezīmes);
- 5.5.1.2.2. to virsma beidzas ar noapaļotām malām, un to izliekuma rādiusi ir vismaz 5 mm (sk. X pielikuma 5.5.1.2., 5.5.1.2.1. un 5.5.1.2.2. punkta piezīmes);
- 5.5.1.2.3. novietotas, atrodoties miera stāvoklī, zonās, ko nevar aizskart ar sfēru, kuras diametrs ir 165 mm. Ja šo nosacījumu nevar izpildīt, atvēršanas un vadības ierīces miera stāvoklī vai nu paliek ievilkas, vai arī ir projektētas un konstruētas tā, lai 37,8 daN liela spēka ietekmē, kas iedarbojas šo noteikumu IV pielikumā noteiktajā trieciena virzienā kā pieskare zveltņgalvas trajektorijai, vai nu šo noteikumu VI pielikumā aprakstītais izvīzījums samazinās līdz ne vairāk kā 25 mm virs virsmas, uz kuras ir uzmontētas ierīces, vai arī ierīces atdalās; pēdējā gadījumā bīstami izvīzījumi nepaliek (sk. X pielikuma 5.5.1.2.3. punkta piezīmes).
- 5.5.2. Turklāt mehāniski darbināmas jumta paneļu sistēmas un to vadības ierīces atbilst 5.8. punkta prasībām.
- 5.6. Kabrioleti (sk. X pielikuma 5.6. punkta piezīmes)
- 5.6.1. Attiecībā uz kabrioletiem, tikai apgāšanas aizsargstieņa augšpuses apakšējā daļa un priekšējā stikla rāmis visos tā parastajos izmantošanas stāvokļos atbilst 5.4. punkta prasībām. Saliekamo stieņu vai savienojumu sistēmai, ko izmanto mīksta jumta atbalstīšanai, ja tā atrodas virs transportlīdzekļi sēdošajiem vai to priekšā, nav bīstami raupju virsmu vai asu malu, kas izvīzītas uz aizmuguri vai uz leju (sk. X pielikuma 5.6.1. punkta piezīmes).
- 5.7. Sēdekļu aizmugurējās daļas nostiprinātas pie transportlīdzekļa
- 5.7.1. Prasības
- 5.7.1.1. Sēdekļu aizmugurējām daļām nav bīstami raupju virsmu vai asu malu, kas varētu palielināt transportlīdzekļi sēdošajiem risku vai traumu smagumu (sk. X pielikuma 5.7.1.1. punkta piezīmes).
- 5.7.1.2. Izņemot 5.7.1.2.1., 5.7.1.2.2. un 5.7.1.2.3. punktā paredzēto, priekšējā sēdekļa aizmugures daļa, kas ir galvas trieciena zona, kas aprakstīta šo noteikumu I pielikumā, ir enerģiju izkliedējoša, kā aprakstīts šo noteikumu IV pielikumā. Lai noteiktu galvas trieciena zonu, priekšējie sēdekļi, ja tie ir regulējami, atrodas pašā aizmugurējā vadītāja sēdekļa stāvoklī, ar atzveltnēm iespējami tuvāk 25° līmenim, ja vien izgatavotājs nav norādījis citādi (sk. X pielikuma 5.7.1.2. punkta piezīmes).
- 5.7.1.2.1. Attiecībā uz atsevišķiem priekšējiem sēdekļiem aizmugures pasažieru galvas trieciena zona sniedzas 10 cm uz katru pusi no sēdekļa centra līnijas sēdekļu atzveltnu aizmugures augšējā daļā.
- 5.7.1.2.1.1. Ja sēdekļi ir aprīkoti ar pagalvjiem, katru testu veic, novietojot pagalvi viszemākajā stāvoklī un punktā, kas atrodas uz vertikālās līnijas, kura šķērso pagalvja centru.
- 5.7.1.2.1.2. Ja sēdekļi ir projektēti tā, lai to varētu ierīkot vairāku tipu transportlīdzekļos, trieciena zonu nosaka pēc transportlīdzekļa, kura vadītāja sēdekļa pats aizmugurējais stāvoklis katram aplūkotajam tipam ir vismazāk izdevīgais; iegūto trieciena zonu uzskata par atbilstošu pārējiem tipiem.
- 5.7.1.2.2. Attiecībā uz priekšējiem soliēm trieciena zona sniedzas starp gareniskajām vertikālajām plaknēm 10 cm ārpus centra līnijas katrai izraudzītajai malējai sēdvietai. Katras sola malējās sēdvietas centra līniju nosaka izgatavotājs.
- 5.7.1.2.3. Galvas trieciena zonā ārpus 5.7.1.2.1. punktā un 5.7.1.2.2. punktā noteiktajām robežām sēdekļa korpuss ir polsterēts, lai izvairītos no galvas tieša kontakta ar to; un šajās zonās izliekuma rādiuss ir vismaz 5 mm. Šīs daļas var atbilst enerģijas izkliedēšanas prasībām, kas precizētas šo noteikumu IV pielikumā (sk. X pielikuma 5.7.1.2.3. punkta piezīmes).

- 5.7.2. Šīs prasības neattiecas uz pašiem aizmugurējiem sēdekļiem, sēdekļiem, kas vērsti uz sāniem vai atpakaļ, ar atzveltnēm kopā sastiprinātiem sēdekļiem vai saliekamiem (nolaižamiem) sēdekļiem. Ja sēdekļu, pagalvju un to atbalstu triecienu zonas satur detaļas, kas klātas ar materiālu, kas mīkstāks nekā Šora A skalas cietība 50, iepriekšminētās prasības, izņemot tās, kuras attiecas uz šo noteikumu IV pielikumā aprakstīto enerģijas izkliedēšanu, attiecas tikai uz cietajām detaļām.
- 5.7.3. Šo noteikumu 5.7. punkta prasības uzskata par izpildītām attiecībā uz sēdekļu aizmugurējām daļām, kas ir tā transportlīdzekļa tipa daļas, kurš ir apstiprināts saskaņā ar Noteikumiem Nr. 17 (03 vai jaunāka grozījumu sērija).
- 5.8. Logu, jumta paneļu sistēmu un šķērssienu sistēmu mehāniska darbināšana
- 5.8.1. Turpmāk dotās prasības attiecas uz mehāniski darbināmiem logiem/jumta paneļu sistēmām/šķērssienu sistēmām, lai līdz minimumam samazinātu traumu iespējamību, ko izraisa nejauša vai nepareiza to darbināšana.
- 5.8.2. Parastas lietošanas prasības
- Izņemot to, kas paredzēts 5.8.3. punktā, mehāniski darbināmus logus/jumta paneļu sistēmas/šķērssienu sistēmas var aizvērt, ievērojot vienu no šādiem nosacījumiem:
- 5.8.2.1. ja aizdedzes atslēga ir ievietota aizdedzes vadības ierīcē jebkurā lietošanas stāvoklī vai līdzvērtīgā stāvoklī nemehāniskas ierīces gadījumā;
- 5.8.2.2. ja jaudas atslēga ir tikusi izmantota, lai aktivizētu energoapgādi mehāniski darbinātiem logiem, šķērssienu vai jumta paneļu sistēmām;
- 5.8.2.3. ar muskuļu spēku, bez transportlīdzekļa enerģijas avota palīdzības;
- 5.8.2.4. nepārtraukti darbinot aizvēršanas sistēmu transportlīdzekļa ārpusē;
- 5.8.2.5. starplaikā starp brīdi, kad aizdedze ir izslēgtā stāvoklī vai aizdedzes atslēga ir izņemta vai līdzvērtīgā stāvoklī nemehāniskas ierīces gadījumā, un brīdi, kad nevienas no abām priekšējām durvīm nav bijušas atvērtas pietiekami ilgi, lai transportlīdzekli sēdošie varētu izkāpt;
- 5.8.2.6. ja mehāniski darbināma loga, jumta paneļa vai šķērssienas aizvēršanās kustība sākas ar atvērumu, kas nepārsniedz 4 mm;
- 5.8.2.7. ja mehāniski darbināms transportlīdzekļa durvju logs bez augšējā durvju rāmja aizveras automātiski, kad vien aizver attiecīgās durvis. Šajā gadījumā maksimālais atvērums, kas noteikts 2.15. punktā, pirms loga aizvēršanas nepārsniedz 12 mm;
- 5.8.2.8. aizvēršana no tāluma ir pieļaujama ar nepārtrauktu tālvadības ierīces darbināšanu ar noteikumu, ka ir izpildīts viens no šādiem nosacījumiem:
- 5.8.2.8.1. darbības attālums starp tālvadības ierīci un transportlīdzekli nepārsniedz 6 m,
- 5.8.2.8.2. darbības attālums starp tālvadības ierīci un transportlīdzekli nepārsniedz 11 m, paredzot, ka starp tālvadības ierīci un transportlīdzekli sistēmai ir vajadzīga neaizšķērsoša, tieši savienojosa josla. To var pārbaudīt, novietojot necaurredzamu virsmu starp tālvadības ierīci un transportlīdzekli;
- 5.8.2.9. aizvēršana ar vienu pieskārienu ir atļauta tikai mehāniski darbināmam vadītāja durvju logam un jumta panelim un tikai tad, ja aizdedzes atslēga ir tādā stāvoklī, kad motors darbojas. Tas atļauts arī tad, ja dzinējs ir izslēgts vai aizdedzes atslēga/jaudas atslēga ir izņemta, vai nemehāniskas ierīces gadījumā līdzvērtīgā stāvoklī, kamēr nevienas no abām priekšējām durvīm nav bijušas atvērtas pietiekami daudz, lai transportlīdzekli sēdošie varētu izkāpt.
- 5.8.3. Autoreversēšanas prasības
- 5.8.3.1. Nepiemēro nevienu no 5.8.2. punkta prasībām, ja mehāniski darbināms logs/jumta paneļa sistēma/šķērssienas sistēma ir aprīkota ar autoreversēšanas ierīci.
- 5.8.3.1.1. Šī ierīce maina loga/jumta paneļa/šķērssienas virzienu, pirms tas iedarbojas ar vairāk nekā 100 N lielu spiediena spēku 200 mm līdz 4 mm atvērumā virs mehāniski darbināma loga/šķērssienas augšējās malas vai atbīdāma jumta paneļa priekšējās malas un pie noliekta jumta paneļa aizmugurējās malas.
- 5.8.3.1.2. Pēc šādas autoreversēšanas logs vai jumta panelis, vai šķērssienas atveras līdz vienam no šādiem stāvokļiem:
- 5.8.3.1.2.1. stāvoklis, kas ļauj caur atvērumu ievietot puscietu cilindrisku stieni 200 mm diametrā tajā pašā saskares punktā(-os), ko izmantoja, lai noteiktu virziena maiņas režīmu 5.8.3.1.1. punktā;

- 5.8.3.1.2.2. stāvoklis, kas atbilst vismaz sākuma stāvoklim, pirms uzsāk aizvēršanu;
- 5.8.3.1.2.3. stāvoklis, kas ir vismaz par 50 mm lielāks nekā brīdī, kad tika uzsākta virziena maiņa;
- 5.8.3.1.2.4. attiecībā uz jumta paneļa noliekšanas kustībām – maksimālais leņķiskais atvērums.
- 5.8.3.1.3. Lai pārbaudītu mehāniski darbināmus logus/jumta paneļu sistēmas/šķērssienas sistēmas ar virziena maiņas ierīcēm saskaņā ar 5.8.3.1.1. punktu, caur atvērumu – no iekšpuses uz transportlīdzekļa ārpusi vai attiecībā uz šķērssienas sistēmām – no pasažieru salona aizmugurējās daļas, izbīda mērinstrumentu/testēšanas stieni tā, lai stieņa cilindriskā virsma pieskartos jebkurai transportlīdzekļa konstrukcijas daļai, kas veido loga/jumta paneļa/šķērssienas atvēruma robežu. Mērinstrumenta spēka novirzes rādītājs ir $10 \pm 0,5$ N/mm. Testēšanas stieņu stāvoklis (parasti perpendikulāri logam/jumta panelim/šķērssienai un perpendikulāri aizvēršanas virzienam) ir attēlots šo noteikumu IX pielikuma 1. attēlā. Testēšanas stieņa stāvokli paralēli malai un aizvēršanas virzienam saglabā līdz pat testēšanas beigām.
- 5.8.4. Slēdžu novietojums un darbība
- 5.8.4.1. Mehāniski darbināmu logu/jumta paneļu/šķērssienas slēdži ir novietoti vai ar tiem darbojas tā, lai līdz minimumam samazinātu nejaušas aizvēršanās risku. Slēdžiem nepieciešama nepārtraukta darbināšana, lai veiktu aizvēršanu, izņemot 5.8.2.7., 5.8.2.9. vai 5.8.3. punktā minēto gadījumu.
- 5.8.4.2. Visus aizmugures logu, jumta paneļa un šķērssienas slēdžus, kurus izmanto transportlīdzekļa aizmugurē sēdošie, var izslēgt ar vadītāja kontrolētu slēdzi, kas atrodas priekšā vertikālai šķērsplaknei, kura šķērso priekšējo sēdekļu R punktus. Vadītāja kontrolētais slēdzis nav nepieciešams, ja aizmugures logs, jumta panelis vai šķērssiena ir aprīkota ar autoreversēšanas ierīci. Ja tomēr transportlīdzeklis ir aprīkots ar vadītāja kontrolētu slēdzi, ar to nevar ignorēt autoreversēšanas ierīci vai novērst šķērssienas sistēmas nolaišanu.
- Vadītāja kontrolētais slēdzis ir novietots tā, lai līdz minimumam samazinātu jebkādas nejaušas manipulācijas. To apzīmē ar simbolu, kas norādīts šo noteikumu IX pielikuma 2. zīmējumā, vai līdzvērtīgu simbolu, piemēram, saskaņā ar ISO 2575:1998, kas ir redzams šo noteikumu IX pielikuma 3. zīmējumā.
- 5.8.5. Aizsardzības ierīces
- Visas aizsardzības ierīces, kuras izmanto, lai novērstu piedziņas bojājumus pārslodzes vai iesprūšanas gadījumā, pašas automātiski atsāk darboties pēc pārlādes vai automātiskas izslēgšanās. Pēc aizsardzības ierīču atiestates, aizvēršanas virzienā kustība neatsākas bez kontroles ierīces tīšas darbināšanas.
- 5.8.6. Norādījumi rokasgrāmatā
- 5.8.6.1. Transportlīdzekļa īpašnieka rokasgrāmatā ir skaidri norādījumi attiecībā uz mehāniski darbināmu logu/jumta paneli/šķērssienas, tostarp:
- 5.8.6.1.1. paskaidrojumi par iespējamām sekām (iesprostošanu);
- 5.8.6.1.2. vadītāja kontrolētā slēdža lietošana;
- 5.8.6.1.3. brīdinājums "UZMANĪBU", norādot briesmas, jo īpaši bērniem, ko var radīt mehāniski darbināmu logu/jumta paneļu sistēmu/šķērssienas sistēmu nepareiza lietošana/darbināšana. Šajā informācijā jānorāda vadītāja atbildība, tostarp norādījumi pārējiem transportlīdzekļi sēdošajiem un ieteikums atstāt transportlīdzekli tikai tad, kad no aizdedzes slēdzenes/jaudas slēdža ir izņemta atslēga vai kad ir līdzīgs stāvoklis nemehāniskas ierīces gadījumā;
- 5.8.6.1.4. brīdinājums "UZMANĪBU", kurā norādīts, ka jābūt īpaši uzmanīgiem, izmantojot aizvēršanas no tāluma sistēmas (skatīt 5.8.2.8. punktu), piemēram, iedarbināt to tikai tad, kad vadītājam transportlīdzeklis ir skaidri redzams, lai pārliecinātos, ka mehāniski darbināmu logu/jumta paneļa/šķērssienas iekārta nevar nevienu iesprostot.
- 5.8.7. Ja mehāniski darbināma loga/jumta atvēršanas un/vai šķērssienas sistēma ir uzstādīta transportlīdzeklī, kuru nevar testēt saskaņā ar iepriekšminētajām testa procedūrām, apstiprinājumu var piešķirt, ja izgatavotājs var uzrādīt līdzvērtīgu vai labāku transportlīdzeklī esošo personu aizsardzību.
- 5.9. Cits neprecizēts aprīkojums
- 5.9.1. Šo noteikumu 5. punkta prasības piemēro tādām aprīkojumam, kas nav minēts iepriekšējos noteikumu punktos, kurš, ņemot vērā dažādās 5.1. līdz 5.7. punkta prasības un tā atrašanās vietu transportlīdzeklī, var saskarties ar transportlīdzeklī esošām personām. Ja šādas detaļas ir izgatavotas no materiāla, kurš ir mīkstāks nekā Šora A skalas cietība 50 un ir piestiprināts cietam pamatam, minētās prasības piemēro tikai cietajam pamatam, vai arī ar pietiekošiem testiem saskaņā ar IV pielikumā aprakstīto procedūru pierāda, ka mīkstais materiāls ar Šora A skalas cietību, kas mazāka par 50, netiks nogriezts konkrētizēta trieciena testa laikā. Tādā gadījumā nepieciešamo rādītāju piemēro tikai mīkstajai virsmai.

- 5.9.2. Tādām daļām kā, piemēram, centra vadības pultij vai citām transportlīdzekļa sastāvdaļām, kas iekļautas 5.9.1. punktā, nav obligāti jāveic enerģijas izkliedēšanas tests saskaņā ar IV pielikumu jebkurai sastāvdaļai, ar ko ierīce var saskarties, un procedūra, kas ir konkretizēta I pielikumā, ja pēc tehniskā dienesta atzinuma maz ticams, ka transportlīdzekli esošās personas galva saskarsies ar sastāvdaļu, tāpēc ka transportlīdzekli ir uzstādīta ierobežotājsistēma(-as) vai tāpēc ka izgatavotājs var pierādīt šāda kontakta neiespējamību ar, piemēram, VIII pielikumā aprakstīto vai līdzvērtīgu metodi.
6. TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPA APSTIPRINĀJUMA PĀRVEIDOŠANA UN ATTIECINĀŠANA UZ CITU TIPU
- 6.1. Par katru gadījumu, kad transportlīdzekļa tips tiek mainīts, ziņo administratīvajai iestādei, kura ir apstiprinājusi transportlīdzekļa tipu. Iestāde tad var vai nu
- 6.1.1. uzskatīt, ka izmaiņas neradīs nelabvēlīgu ietekmi un ka transportlīdzeklis joprojām atbilst prasībām, vai
- 6.1.2. pieprasīt vēl vienu testēšanas pārskatu no tehniskā dienesta, kas ir atbildīgs par testu veikšanu.
- 6.2. Par atteikumu vai piekrišanu izsniegt apstiprinājumu, konkrēti norādot izmaiņas, ziņo saskaņā ar iepriekš 4.3. punktā noteikto procedūru šā nolīguma Līgumslēdzējām pusēm, kuras piemēro šos noteikumus.
- 6.3. Kompetentā iestāde, kas izsniedz apstiprinājuma attiecinājumu, šādam attiecinājumam uz citu tipu piešķir sērijas numuru un informē citas 1958. gada nolīguma Līgumslēdzējas puses, kuras piemēro šos noteikumus, izmantojot paziņojuma veidlapu, kas atbilst paraugam šo noteikumu II pielikumā.
7. RAŽOJUMA ATBILSTĪBA
- 7.1. Katrs transportlīdzeklis, kam ir apstiprinājuma marķējums saskaņā ar šiem noteikumiem, atbilst apstiprinātajam transportlīdzekļa tipam.
- 7.2. Lai testētu atbilstību, kā noteikts 7.1. punktā, transportlīdzekli, uz kura saskaņā ar šiem noteikumiem ir apstiprinājuma marķējums, ņem no sērijas.
- 7.3. Ja 5. punkta prasības ir ievērotas, tiek uzskatīts, ka ražojums atbilst šo noteikumu prasībām.
8. SANKCIJAS PAR RAŽOJUMU NEATBILSTĪBU
- 8.1. Saskaņā ar šiem noteikumiem izsniegto transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu var atsaukt, ja konstatē neatbilstību 7.1. punktā minētajām prasībām vai ja transportlīdzeklis neiztur iepriekš 7. punktā minēto testu.
- 8.2. Ja šā nolīguma Līgumslēdzēja puse, kas piemēro šos noteikumus, atceļ apstiprinājumu, kuru tā iepriekš piešķirusi, tā nekavējoties par to informē citas dalībvalstis, kas piemēro šos noteikumus, izmantojot paziņojuma veidlapu, kura atbilst paraugam šo noteikumu II pielikumā.
9. RAŽOŠANAS GALĪGA PĀRTRAUKŠANA
- Ja apstiprinājuma turētājs pilnībā pārtrauc saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprinātā transportlīdzekļa tipa ražošanu, viņš par to informē iestādi, kas apstiprinājumu piešķirusi. Pēc atbilstoša paziņojuma saņemšanas šī iestāde par to informē citas nolīguma Līgumslēdzējas puses, kas piemēro šos noteikumus, izmantojot paziņojuma veidlapu, kura atbilst paraugam šo noteikumu II pielikumā.
10. TO TEHNISKO DIENESTU NOSAUKUMI UN ADRESES, KAS ATBILDĪGI PAR APSTIPRINĀJUMA TESTU VEIKŠANU, KĀ ARĪ ADMINISTRATĪVO IESTĀŽU NOSAUKUMI UN ADRESES
- Dalībvalstis, kas piemēro šos noteikumus, paziņo Apvienoto Nāciju Organizācijas sekretariātam par apstiprinājuma testu izdarīšanu atbildīgo tehnisko dienestu, kā arī apstiprinājumus izsniedzošo administratīvo iestāžu nosaukumus un adreses, uz kuriem sūta citās valstīs izdotos paziņojumus par piešķirtiem vai noraidītiem, vai anulētiem apstiprinājumiem.
-

I PIELIKUMS

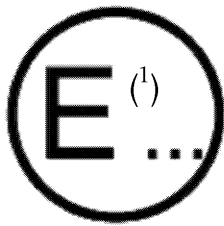
Galvas trieciena zonas noteikšana

1. Galvas trieciena zonu veido visas transportlīdzekļa iekšējās virsmas, kas nav stiklotas, kuras var nonākt statiskā kontaktā ar sfērisko galvu, kuras diametrs ir 165 mm, kas ir mēraparatūras neatņemama sastāvdaļa, kuras izmēri no gūžas centrālās ass līdz galvas augšai ir nepārtraukti regulējami no 736 mm līdz 840 mm.
2. Iepriekšminētā zona ir jānosaka ar šādu procedūru vai tās grafisko ekvivalentu
 - 2.1. Mēraparatūras centrālo punktu katram sēdvietas stāvoklim, ko paredzējis izgatavotājs, novieto šādi:
 - 2.1.1. attiecībā uz bīdāmiem sēdekļiem –
 - 2.1.1.1. H punktā (skatīt V pielikumu) un
 - 2.1.1.2. tajā punktā, kas atrodas horizontāli 127 mm uz priekšu no H punkta un augstumā, kas rodas H punkta augstuma izmaiņu rezultātā, ko izraisa nobīde uz priekšu par 127 mm vai 19 mm (sk. X pielikumu, I pielikuma 2.1.1.2. punkta piezīmes);
 - 2.1.2. attiecībā uz nebīdāmiem sēdekļiem –
 - 2.1.2.1. attiecīgā sēdekļa H punktā.
 - 2.2. Katrai dimensijai nosaka visus saskares punktus, kas atrodas uz priekšu no H punkta, – no centrālā punkta līdz galvas augšai, ko vien iespējams izmērīt ar mēraparatūru transportlīdzekļa iekšējos izmēros (sk. X pielikumu, I pielikuma 2.2. punkta piezīmes).
 - 2.2.1. Ja zveltņgalva, kuras plecs noregulēts minimālajā garumā, no H punkta daļēji aplāj priekšējo sēdekli, šai konkrētajai darbībai nenosaka saskares punktu.
 - 2.3. Nostādot mēraparatūru vertikāli, nosaka iespējamās saskares punktus, griežot to uz priekšu un atpakaļ caur visiem vertikālo plakņu lokiem līdz 90° leņķim katrā pusē transportlīdzekļa gareniskajai vertikālajai plaknei, kas šķērso H punktu.
 - 2.3.1. Nosakot saskares punktus, mēraparatūras pleca garumu konkrētās darbības laikā nemaina. Katra darbība sākas no vertikāla stāvokļa.
3. “Saskares punkts” ir punkts, kurā iekārtas galva saskaras ar transportlīdzekļa iekšpuses daļu. Maksimālo kustību lejup ierobežo līdz stāvoklim, kad galva ir tangenciāla horizontālajai plaknei, kura atrodas 25,4 mm virs H punkta.

II PIELIKUMS

PAZIŅOJUMS

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



Izsniedzis/-gusi: Administratīvās iestādes nosaukums

.....

.....

.....

par ⁽²⁾: APSTIPRINĀJUMA PIEŠKIRŠANU
 APSTIPRINĀJUMA ATTIECINĀJUMU UZ CITU TIPU
 APSTIPRINĀJUMA ATTEIKUMU
 APSTIPRINĀJUMA ANULĒŠANU
 RAŽOŠANAS GALĪGO PĀRTRAUKŠANU

transportlīdzekļa tipam attiecībā uz tā iekšējo apdari saskaņā ar Noteikumiem Nr. 21

Apstiprinājuma Nr. Attiecinājuma uz citu tipu Nr.

1. Transportlīdzekļa tirdzniecības nosaukums vai preču zīme
2. Transportlīdzekļa tips
3. Izgatavotāja nosaukums un adrese
4. Pēc vajadzības izgatavotāja pārstāvja nosaukums un adrese
5. Transportlīdzeklis nodots apstiprināšanai
6. Par apstiprināšanas testiem atbildīgais tehniskais dienests
7. Testa protokola datums
8. Protokola datums
9. Piezīmes: transportlīdzekļa tips (sedans, paaugstinātas ietilpības transportlīdzeklis)
10. Apstiprinājuma marķējuma atrašanās vieta
11. Apstiprinājums piešķirts/atteikts/attiecināts uz citu tipu/atsaukts ⁽²⁾
12. Apstiprinājuma attiecinājuma uz citu tipu iemesls(-i) (ja tāds izsniegts)
13. Vieta
14. Datums
15. Paraksts

Šim paziņojumam ir pievienots to dokumentu saraksts, kas iesniegti administratīvajai iestādei, kura piešķirusi apstiprinājumu, un kas pieejami pēc pieprasījuma.

⁽¹⁾ Tās valsts pazišanas numurs, kas izsniegusi/attiecinājusi uz citu tipu/atteikusi/atsaukusi apstiprinājumu (skatīt apstiprinājuma nosacījumus šajos noteikumos).

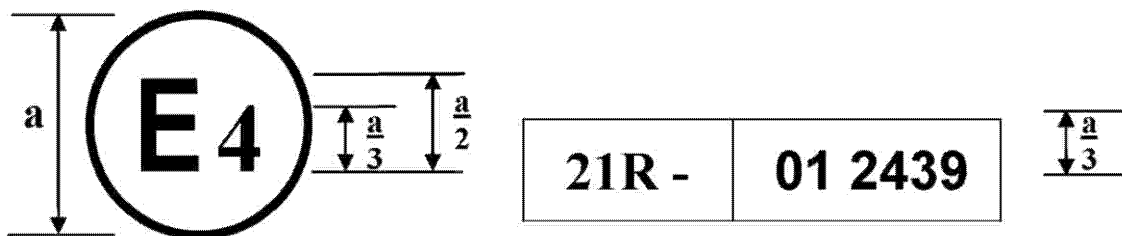
⁽²⁾ Lieko svītrot.

III PIELIKUMS

APSTIPRINĀJUMA MARKĒJUMU IZVIETOJUMS

A PARAUGS

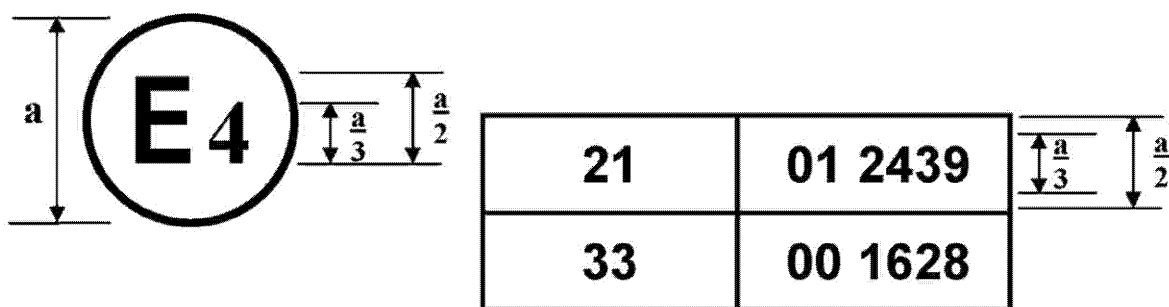
(Skatīt šo noteikumu 4.4. punktu)



Šis transportlīdzeklim piestiprinātais apstiprinājuma marķējums norāda, ka attiecīgais transportlīdzekļa tips attiecībā uz iekšējo aprīkojumu ir apstiprināts Nīderlandē (E4) ar apstiprinājuma numuru 012349. Pirmie divi apstiprinājuma numura cipari norāda, ka apstiprinājums tika piešķirts saskaņā ar Noteikumu Nr. 21 prasībām, kas grozīti ar 01. grozījumu sēriju.

B PARAUGS

(Skatīt šo noteikumu 4.5. punktu)



Šis transportlīdzeklim piestiprinātais apstiprinājuma marķējums norāda, ka attiecīgais transportlīdzekļa tips ir apstiprināts Nīderlandē (E4) saskaņā ar Noteikumiem Nr. 21 un 33 ⁽¹⁾ (1). Pirmie divi apstiprinājuma numura cipari norāda, ka datumos, kad piešķirti šie apstiprinājumi, Noteikumos Nr. 21 bija ietverta 01. grozījumu sērija un Noteikumi Nr. 33 bija to sākotnējā redakcijā.

⁽¹⁾ Otrais numurs ir tikai kā piemērs.

IV PIELIKUMS

Energiju izkliedējošu materiālu testēšanas procedūra

1. UZSTĀDĪŠANA, TESTĒŠANAS IEKĀRTA UN PROCEDŪRA
 - 1.1. **Uzstādīšana**
 - 1.1.1. Energiju izkliedējošo materiālu uzmontē un testē uz konstrukcijas nesošā elementa, uz kura tas ir uzstādāms transportlīdzeklim. Ja iespējams, testēšanu ieteicams izdarīt tieši uz karkasa. Konstrukcijas elementu vai virsbūvi stingri piestiprina pārbaudes stendam tā, lai tas nekustētos, kad uz to iedarbojas.
 - 1.1.2. Tomēr pēc izgatavotāja lūguma ierīci var uzmontēt uz aprīkojuma, kas imitē uzstādīšanu uz transportlīdzekļa, ar nosacījumu, ka sastāvdaļas un stiprinājuma kopumam ir tāds pats ģeometrisks izvietojums, tā cietības pakāpe nav zemāka, bet spēja izkliedēt uzkrāto enerģiju nav lielāka nekā īstajam sastāvdaļas un konstrukcijas nesošā elementa kopumam.
 - 1.2. **Testēšanas iekārta**
 - 1.2.1. Šajā iekārtā ir svārsts, kura asi balsta lodīšu gultņi un kura reducētā masa ⁽¹⁾ tā sitiena centrā ir 6,8 kg. Svārsta zemākais galu veido cieta zveltņgalva ar 165 mm diametru, kuras centrs ir identisks svārsta sitiena centram.
 - 1.2.2. Zveltņgalvai ir divi akcelerometri un ātruma pārveidotājs, kuri spēj izmērīt lielumus trieciena virzienā.
 - 1.3. **Reģistrācijas kontrolierīces**

Reģistrācijas kontrolierīces ir tādas, ar kurām var izdarīt mērījumus ar šādu precizitātes pakāpi:

 - 1.3.1. Paātrinājums:

Precizitāte = $\pm 5\%$ no faktiskās vērtības;
frekvenču raksturlīkne = līdz 1 000 Hz;
transversālā jutība = $> 5\%$ no zemākā punkta skalā.
 - 1.3.2. Ātrums
precizitāte = $\pm 2,5\%$ no faktiskās vērtības;
jutība = 0,5 km/h
 - 1.3.3. Laika reģistrēšana:

aprīkojums ļauj reģistrēt darbību visā tās laikā un veikt nolasījumus vienā sekundes tūkstošdaļā;
trieciena sākumu pirmās saskares brīdī starp zveltņgalvu un testējamo sastāvdaļu atzīmē reģistros, kurus izmanto testa analīzei.
 - 1.4. **Testa metode (sk. X pielikumu, IV pielikuma 1.4. punkta piezīmes)**
 - 1.4.1. Katrā testējamās virsmas trieciena punktā trieciena virziens ir pieskare I pielikumā aprakstītās mēraparatūras zveltņgalvas trajektorijai.
 - 1.4.1.1. Saskaņā ar šo noteikumu 5.3.4.1. un 5.4.2.2. punktu testēšanas detaļām mēraparatūras plecu nomēra līdz saskarei ar attiecīgo detaļu līdz pat 1 000 mm robežai starp saskares punktu un iekārtas galvas augšdaļu. Tomēr attiecībā uz jumta ribojumu, kas ir minēts 5.4.2.2. punktā un kuram nevar pieskarties, ievēro šo noteikumu 5.4.2.1. punkta prasības, izņemot tās prasības, kas attiecas uz izvīzījuma augstumu.
 - 1.4.2. Ja leņķis starp trieciena virzienu un virsmas perpendikulu trieciena punktā ir 5° vai mazāk, testu veic tā, lai svārsta pieskare sitiena centra trajektorijai sakristu ar trieciena virzienu. Zveltņgalva triecas pret testējamo komponentu ar ātrumu 24,1 km/h; attiecībā uz sastāvdaļām, kas aptver nepiepūstu drošības spilvenu ar ātrumu 19,3 km/h; šo ātrumu panāk vai nu ar vilces enerģiju, vai arī, izmantojot papildu motoru.
 - 1.4.3. Ja leņķis starp trieciena virzienu un virsmas perpendikulu trieciena punktā ir lielāks nekā 5° , testu var veikt tā, lai svārsta pieskare sitiena centra trajektorijai sakristu ar trieciena centra perpendikulu. Tad testa ātrumu samazina līdz ātruma parastā komponenta vērtībai, kas noteikta 1.4.2. punktā.

⁽¹⁾ Svārsta reducētās masas "mr" attiecību pret svārsta kopējo masu "m" attālumā "a" no sitiena centra līdz griešanās asij un attālumā "l" no gravitācijas centra un griešanās ass izsaka ar šādu formulu: $Mr = (m.l)/a$.

2. REZULTĀTI
 - 2.1. Testos, ko veic saskaņā ar iepriekšminētajām procedūrām, zveltņgalvas ātruma samazināšanās nepārsniedz 80 g nepārtraukti vairāk kā 3 sekundes tūkstošdaļas. Palēninājuma pakāpe, ko ņem vērā, ir divu deselerometru nolasījumu vidējais rādītājs.
 3. LĪDZVĒRTĪGAS METODES
 - 3.1. Līdzvērtīgas testa metodes ir atļautas ar nosacījumu, ka var iegūt iepriekš 2. punktā noteiktos rezultātus.
 - 3.2. Atbildību par citas metodes, kas nav aprakstīta 1. punktā, līdzvērtības apliecināšanu, uzņemas persona, kura šādu metodi izmanto.
-

V PIELIKUMS

H punkta un torsa faktiskā leņķa noteikšanas procedūra sēdvietām mehāniskajos transportlīdzekļos

1. MĒRĶIS

Šajā pielikumā aprakstīto procedūru izmanto, lai noteiktu H punkta atrašanās vietu un torsa faktisko leņķi vienai vai vairākām sēdvietām mehāniskajā transportlīdzeklī un pārliecinātos par izmērīto datu atbilstību transportlīdzekļa izgatavotāja dotajām aprēķina specifikācijām⁽¹⁾.

2. DEFINĪCIJAS

Šajā pielikumā:

2.1. "Atskaites dati" ir viens vai vairāki šādi sēdvietas parametri:

2.1.1. H punkts un R punkts, un to attiecība;

2.1.2. torsa faktiskais leņķis un torsa projektētais leņķis, un to attiecība.

2.2. "H punkta trīsdimensiju manekens" (3-D H manekens) ir ierīce, ko izmanto, lai noteiktu H punktu un faktiskos torsa leņķus. Šī ierīce ir aprakstīta šā pielikuma 1. papildinājumā.

2.3. "H punkts" ir torsa un augšstilba ass centrs 3-D H manekenā, kas uzstādīts transportlīdzekļa sēdekļi saskaņā ar 4. punktu. H punkts atrodas ierīces ass vidū starp 3-D H manekenam abās pusēs redzamajiem H punkta ass galiem. H punkts teorētiski atbilst R punktam (pielāides sk. 3.2.2. punktā). Pēc H punkta noteikšanas saskaņā ar 4. punktā aprakstīto metodi to uzskata par fiksētu attiecībā pret sēdekļa spilvena konstrukciju un uzskata, ka tas pārvietojas, kad sēdekļis tiek regulēts.

2.4. "R punkts" jeb "sēdvietas atskaites punkts" ir projektētais punkts, ko katrai sēdvietai definē transportlīdzekļa izgatavotājs un ko nosaka attiecībā pret trīsdimensiju koordinātu sistēmu.

2.5. "Torsa līnija" ir 3-D H manekena zondes ass, kad zonde ir pilnībā atvirzīta atpakaļ.

2.6. "Torsa faktiskais leņķis" ir leņķis, ko mēra starp vertikāli, kas iet caur H punktu, un torsa līniju, izmantojot 3-D H manekena atzveltnes leņķa kvadrantu. Torsa faktiskais leņķis teorētiski atbilst torsa projektētajam leņķim (pielāides sk. 3.2.2. punktā).

2.7. "Torsa projektētais leņķis" ir leņķis, ko mēra starp vertikāli, kura iet caur R punktu un torsa līniju stāvoklī, kas atbilst projektētajam atzveltnes stāvoklim, ko nosaka transportlīdzekļa izgatavotājs.

2.8. "Transportlīdzeklī esošas personas vidusplakne" (C/LO) ir katrā izraudzītajā sēdvietā novietotā 3-D H manekena vidusplakne; to attēlo H punkta koordināta uz Y ass. Atsevišķiem sēdekļiem sēdekļa vidusplakne sakrīt ar transportlīdzeklī esošas personas vidusplakni. Citiem sēdekļiem transportlīdzeklī esošas personas vidusplakni nosaka izgatavotājs.

2.9. "Trīsdimensiju koordinātu sistēma" ir sistēma, kas aprakstīta šā pielikuma 2. papildinājumā.

2.10. "Norādes zīmes" ir tādi fiziski punkti (caurumi, virsmas, zīmes vai robojumi) uz transportlīdzekļa virsbūves, ko nosaka izgatavotājs.

2.11. "Transportlīdzekļa mērīšanas stāvoklis" ir transportlīdzekļa stāvoklis, ko nosaka norādes zīmju koordinātas trīsdimensiju koordinātu sistēmā.

3. PRASĪBAS

3.1. Datu sniegšana

Par katru sēdvietu, kur vajadzīgi atskaites dati, lai varētu pierādīt atbilstību šo noteikumu prasībām, jāuzrāda visi turpmāk minētie dati vai no tiem attiecīgi atlasīti dati šā pielikuma 3. papildinājumā norādītajā formā:

3.1.1. R punkta koordinātes trīsdimensiju koordinātu sistēmā;

3.1.2. torsa projektētais leņķis;

3.1.3. visi rādītāji, kas nepieciešami, lai noregulētu sēdekli (ja tas ir regulējams) turpmāk 4.3. punktā noteiktajā mērīšanas stāvoklī.

(¹) Jebkurām sēdvietām, kas nav priekšējie sēdekļi un kurām H punktu nevar noteikt ar "H punkta trīsdimensiju manekenu" vai procedūrām, kompetentā iestāde pēc saviem ieskatiem par atskaites punktu var pieņemt izgatavotāja norādīto R punktu.

- 3.2. Saistība starp mērījumu datiem un aprēķina specifiskācijas datiem
- 3.2.1. H punkta koordinātes un torsa faktiskā leņķa vērtība, kas iegūta ar turpmāk 4. punktā izklāstīto metodi, jāsalīdzina attiecīgi ar R punkta koordinātēm un torsa projektētā leņķa vērtību, ko norādījis izgatavotājs.
- 3.2.2. R punkta un H punkta relatīvos stāvokļus un attiecību starp torsa projektēto leņķi un torsa faktisko leņķi attiecīgajai sēdvietai var uzskatīt par apmierinošu, ja H punkts pēc savām koordinātēm atrodas kvadrātā, kura malu garums ir 50 mm un tā horizontālo un vertikālo malu diagonāles krustojas R punktā, un ja torsa faktiskais leņķis no torsa projektētā leņķa neatšķiras vairāk par 5 grādiem.
- 3.2.3. Ja šie nosacījumi ir izpildīti, lai pierādītu atbilstību šo noteikumu prasībām, izmanto R punktu un torsa projektēto leņķi.
- 3.2.4. Ja H punkts vai torsa faktiskais leņķis neatbilst iepriekš 3.2.2. punktā minētajām prasībām, H punkts un torsa projektētais leņķis jānosaka vēl divas reizes (pavisam trīs reizes). Ja no šīm trim darbībām divu darbību rezultāti atbilst šīm prasībām, piemēro iepriekš 3.2.3. punktā minētos nosacījumus.
- 3.2.5. Ja vismaz divās no trim iepriekš 3.2.4. punktā aprakstītajām darbībām iegūtie rezultāti neatbilst iepriekš 3.2.2. punktā minētajām prasībām vai, ja atbilstības pārbaudi nav iespējams veikt tāpēc, ka izgatavotājs nav sniedzis datus par R punkta stāvokli vai par torsa projektēto leņķi, izmanto šo trīs izmērīto punktu rezultātā iegūto pielikšanas punktu vai trīs izmērīto leņķu vidējo vērtību un uzskata tos par piemērojamiem visos gadījumos, kur šajos noteikumos minēts R punkts vai torsa projektētais leņķis.
4. H PUNKTA UN TORSĀ FAKTISKĀ LEŅĶA NOTEIKŠANAS PROCEDŪRA (sk. X pielikumu, V pielikuma 4. punkta piezīmes)
- 4.1. Transportlīdzeklis pēc izgatavotāja ieskatiem atbilstoši jānogatavo 20 ± 10 °C temperatūrā, lai nodrošinātu, ka sēdekļa materiāls sasniedz telpas temperatūru. Ja pārbaudāmajā sēdekli nekad nav sēdēts, tajā divas reizes uz vienu minūti iesēdina 70 līdz 80 kg smagu cilvēku vai ierīci, lai saspiestu sēdekļa spilvenu un atzveltni. Pēc izgatavotāja pieprasījuma neviens sēdekļa komplekts vismaz 30 minūtes pirms 3-D H manekena uzstādīšanas netiek noslogots.
- 4.2. Transportlīdzeklī jābūt iepriekš 2.1.1. punktā definētajām mērīšanas stāvokļiem.
- 4.3. Sēdekļi, ja tas ir regulējams, vispirms jāneregulē vistālāk atpakaļ parastajā vadīšanas vai pasažiera sēdēšanas stāvoklī, kā norādījis transportlīdzekļa izgatavotājs, ņemot vērā tikai sēdekļa garenvirziena regulējumu, izņemot sēdekļa gājienu, kas nav paredzēts parastajiem braukšanas stāvokļiem. Ja ir vēl citi sēdekļa regulēšanas veidi (vertikāla, leņķa, sēdekļa atzveltne utt. regulēšana), tad tie jāneregulē stāvoklī, ko noteicis transportlīdzekļa izgatavotājs. Sēdekļiem ar atsperojumu vertikālo stāvokli stingri nofiksē atbilstoši parastajam braukšanas stāvoklim, ko noteicis izgatavotājs.
- 4.4. Sēdvietas virsmu, kas saskaras ar 3-D H manekenu, pārklāj ar pietiekama izmēra un atbilstošas faktūras kokvilnas muslīnu, ko var raksturot kā vienkāršu kokvilnas audumu ar 18,9 diegiem uz cm un svaru $0,228 \text{ kg/m}^2$, vai trikotāžas vai neastu drānu ar līdzvērtīgiem parametriem. Ja sēdekli pārbauda ārpus transportlīdzekļa, grīdai, uz kuras sēdekli novieto, jābūt ar tādiem pašiem pamata parametriem ⁽¹⁾, kādas ir tā transportlīdzekļa grīdai, uz kuras šo sēdekli paredzēts izmantot.
- 4.5. 3-D H manekena pamatnes un muguras daļas komplektu noliek tā, lai transportlīdzeklī esošās personas vidusplakne (C/LO) sakristu ar 3-D H manekena vidusplakni. Pēc izgatavotāja pieprasījuma 3-D H manekenu drīkst pavirzīt uz iekšu attiecībā pret C/LO, ja 3-D H manekens atrodas tik tālu uz āru, ka sēdekļa mala neļauj 3-D H manekenu regulēt.
- 4.6. Pieliek pēdas un apakšstilba komplektus pamatnes komplektam vai nu pa vienam, vai izmantojot T veida stieņa un apakšstilbu komplektu. Līnija, kas iet caur redzamajiem H punkta ass galiem, ir paralēla zemei un perpendikulāra sēdekļa vidus virziena plaknei.
- 4.7. 3-D H manekena pēdu un kāju stāvokli neregulē šādi.
- 4.7.1. Izraudzītā sēdvietā: vadītājs un priekšējais malējais pasažieris
- 4.7.1.1. Ja nepieciešams, abu pēdu un kāju komplektus pavirza uz priekšu tā, lai pēdas ieņemtu dabisku stāvokli uz grīdas starp vadības pedāļiem. Ja iespējams, kreiso pēdu novieto aptuveni tādā pašā attālumā pa kreisi no 3-D H manekena vidusplaknes kā labo pēdu pa labi. Spirta līmeņrādi, ar ko pārbauda 3-D H manekena šķērsvirziena novietojumu, pavērš horizontāli, vajadzības gadījumā regulējot pamatni vai pavirzot kājas un pēdas komplektu uz aizmuguri. Līnija, kas iet caur redzamajiem H punkta ass galiem, paliek perpendikulāra sēdekļa vidus garenvirziena plaknei.
- 4.7.1.2. Ja kreiso kāju nevar nolikt paralēli labajai kājai un kreiso kāju nevar atbalstīt pret konstrukciju, kreiso pēdu pārvieto, līdz tā atbalstās. Saglabā redzamo ass galu orientāciju.

⁽¹⁾ Slīpuma leņķis, augstumu starpība attiecībā pret sēdekļa stiprinājumu, virsmas struktūra utt.

4.7.2. Izraudzītā sēdvietā: malējā aizmugurējā

Aizmugurējiem sēdekļiem vai papildu sēdekļiem kājas novieto pēc izgatavotāja norādījumiem. Ja pēdas tad balstās uz grīdas dažādos līmeņos, tad pēda, kas pirmā saskaras ar priekšējo sēdekli, kalpo par atskaites pēdu un otru pēdu novieto tā, lai spirta līmeņrādis, ar ko pārbauda ierīces sēdvietas šķērsvirziena novietojumu, būtu vērsts horizontāli.

4.7.3. Citas izraudzītās sēdvietas

Ievēro pamata metodi, kas norādīta 4.7.1. punktā, izņemot to, ka pēdas novieto, kā noteicis transportlīdzekļa izgatavotājs.

4.8. Piestiprina apakšstilba un augšstilba smagumus un noregulē 3-D H manekenu.

4.9. Noliec muguras daļu uz priekšu līdz priekšējai atdurei un atvelk 3-D H manekenu no sēdekļa atzveltnes, izmantojot T veida stieni. Maina 3-D H manekena stāvokli uz sēdekļa, izmantojot vienu no šādām metodēm.

4.9.1. Ja 3-D H manekens tiecas slīdēt atpakaļ, izmanto šādu metodi. Ļauj 3-D H manekenam slīdēt atpakaļ, līdz uz priekšu vērsta horizontālā ierobežotājslodze T veida stienim vairs nav vajadzīga, t. i., līdz pamatne saskaras ar sēdekļa atzveltni. Vajadzības gadījumā maina zemākās kājas stāvokli.

4.9.2. Ja 3-D H manekens netiecas slīdēt atpakaļ, izmanto šādu metodi. Liek 3-D H manekenam slīdēt atpakaļ, pieliekot uz aizmuguri vērstu horizontālu slodzi T veida stienim, līdz pamatne saskaras ar sēdekļa atzveltni (sk. šā pielikuma 1. papildinājuma 2. attēlu).

4.10. Pieliek 100 + 10 N slodzi 3-D H manekena muguras daļas komplektam vietā, kur krustojas gūžas leņķa kvadranta un T veida stieņa virsmas. Slodzes virzienu saglabā līnijā, kas iet gar minēto krustpunktu uz punktu tieši virs augšstilba stieņa (sk. šā pielikuma 1. papildinājuma 2. attēlu). Tad uzmanīgi atvirza muguras daļu atpakaļ pie sēdekļa atzveltnes. Jābūt uzmanīgiem procedūras atlikušajā daļā, lai novērstu 3-D H manekena slīdēšanu uz priekšu.

4.11. Uzliek labā un kreisā gurna smagumus un tad pēc kārtas astoņus torsa smagumus. Saglabā 3-D H manekena līmeni.

4.12. Noliec muguras daļu uz priekšu, lai sēdekļa atzveltni atbrīvotu no spiediena. Pašūpo 3-D H manekenu no vienas puses uz otru 10° lielā lokā (5° uz katru pusi no vertikālās vidusplaknes), izdarot trīs pilnus ciklus, lai nepieļautu, ka starp 3-D H manekenu un sēdekli rodas berze.

Kamēr manekenu šūpo, 3-D H manekena T veida stienis var tikt novirzīts no noteiktā horizontālā un vertikālā stāvokļa. Tāpēc T veida stienis jāstabilizē, pieliekot attiecīgu sātisku slodzi šūpošanas laikā. Jābūt uzmanīgiem, turot T veida stieni un šūpojot 3-D H manekenu, lai nodrošinātu to, ka nekādas nejaušas ārējas slodzes netiek pieliktas vertikālā virzienā vai virzienā uz priekšu un atpakaļ.

Šajā laikā 3-D H manekena pēdas nevajag stabilizēt vai turēt. Ja pēdas maina stāvokli, tām uz brīdi jāļauj palikt šādā stāvoklī.

Uzmanīgi atliec muguras daļu atpakaļ pret atzveltni un pārbauda, vai abi spirta līmeņrāži ir nulles stāvoklī. Ja 3-D H manekena šūpošanas darbības laikā ir notikusi pēdu kustība, to stāvoklis jāmaina šādi.

Pēc kārtas paceļ katru pēdu no grīdas tikai tik, cik vajadzīgs, lai nerastos papildu pēdas kustība. Šīs pacelšanas laikā kājas brīvi griežas, un netiek pieliktas nekādas uz priekšu vērstas vai sāniskas slodzes. Kad katru pēdu noliek atpakaļ lejup vērsta stāvoklī, papēdim jāsasaskaras ar konstrukciju, kas ir tam paredzēta.

Pārbauda, vai sānu spirta līmeņrādis ir nulles stāvoklī; vajadzības gadījumā muguras daļas augšpusē pieliek sānu slodzi, kas ir pietiekama, lai noregulētu 3-D H manekena pamatni uz sēdekļa.

4.13. Turot T veida stieni, lai nepieļautu 3-D H manekena slīdēšanu pa sēdekļa spilvenu uz priekšu, turpina šādi:

a) atvirza muguras pamatni atpakaļ pie sēdekļa atzveltnes;

b) muguras leņķa stienim pēc kārtas pieliek un atņem tādu uz aizmuguri vērstu horizontālu slodzi, kas nepārsniedz 25 N, tādā augstumā, kurš ir aptuveni torsa smagumu centrā, līdz gūžas leņķa kvadranta rādījumi liecina, ka pēc slodzes atņemšanas ir panākts stabils stāvoklis. Rūpīgi seko, lai uz 3-D H manekenu neiedarbotos ārējas uz leju vai sāniem vērstas slodzes. Ja 3-D H manekenam līmenis jāregulē vēlreiz, muguras daļu pagriež uz priekšu, noregulē vēlreiz un atkārtoti 4.12. punktā minēto procedūru.

4.14. Veic visus mērījumus.

4.14.1. Trīsdimensiju koordinātu sistēmā nosaka H punkta koordinātes.

4.14.2. Torsa faktisko leņķi nolasa 3-D H manekena muguras leņķa kvadrantā, kad zonde ir pilnīgi atvirzīta atpakaļ.

- 4.15. Ja vēlams atkārtoti uzstādīt 3-D H manekenu, vismaz 30 minūtes pirms atkārtotās uzstādīšanas sēdekļu komplektu nenoslogo. 3-D H manekenu neatstāj uzliktu uz sēdekļa komplekta ilgāk par laiku, kas vajadzīgs, lai izdarītu testu.
 - 4.16. Ja sēdekļus vienā rindā var uzskatīt par līdzīgiem (sols, vienādi sēdekļi utt.), tad katrai sēdekļu rindai nosaka tikai vienu H punktu un vienu "torsa faktisko leņķi", šā pielikuma 1. papildinājumā aprakstīto 3-D H manekenu nosēdinot vietā, ko uzskata par reprezentatīvu šai rindai. Šī vieta ir:
 - 4.16.1. priekšējā rindā – vadītāja sēdeklis;
 - 4.16.2. aizmugurējā rindā vai rindās – malējais sēdeklis.
-

1. papildinājums

H punkta trīsdimensiju manekena apraksts ⁽¹⁾

(3-D H manekens)

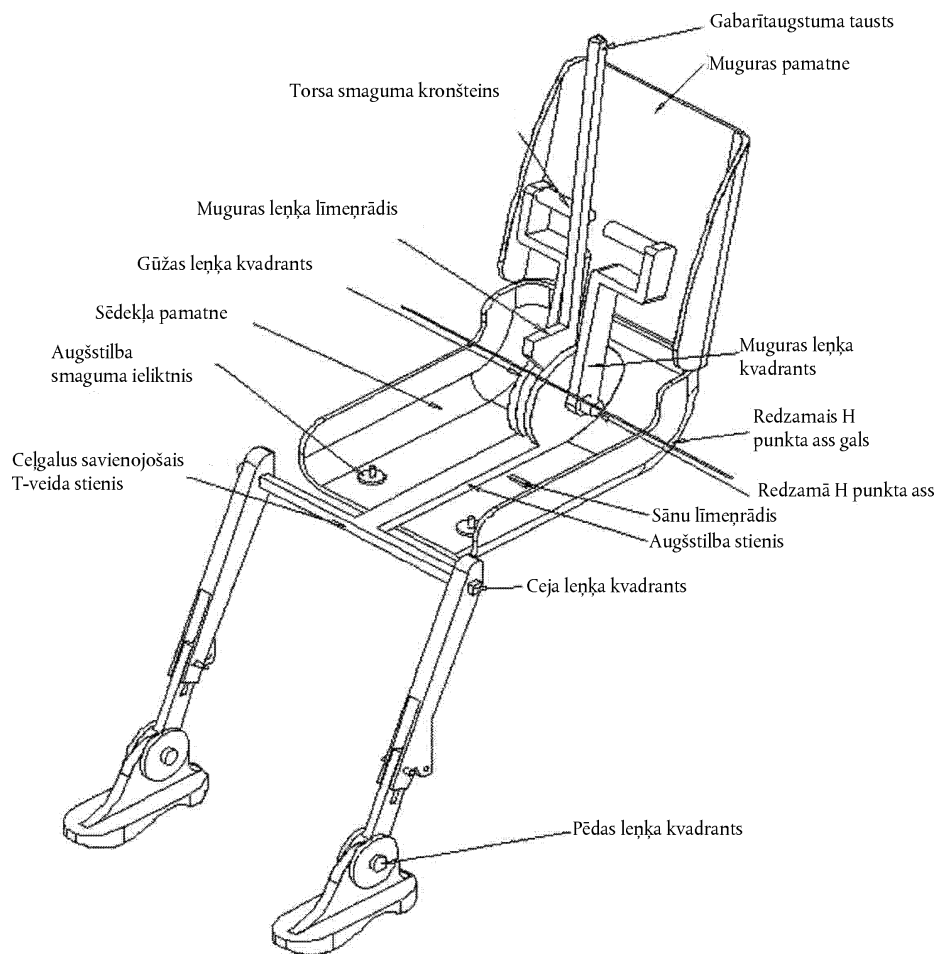
1. Muguras daļa un pamatne

Muguras daļa un pamatne būvēta no kompozītas plastmasas un metāla; tās imitē cilvēka torsu un augšstilbus, un tām ir mehāniska locījuma vieta H punktā. Kvadrants ir piestiprināts pie zondes, kuras locījuma vieta ir H punktā, lai mērītu torša faktisko leņķi. Pēc regulējama augšstilba stieņa, kas piestiprināts pie pamatnes, nosaka augšstilbu viduslīniju, un tas kalpo par bāzes līniju gūžas leņķa kvadrantam.

2. Ķermeņa un kāju elementi

Apakšstilba daļas pievieno pamatnes komplektam ar T veida stieni, kas savieno ceļus un kurš ir regulējamā augšstilba stieņa sāniskis pagarinājums. Kvadranti ir iekļauti apakšstilbu daļās, lai mērītu ceļu leņķus. Kurpju un pēdu komplektus kalibrē, lai mērītu pēdas leņķi. Ar diviem spirta līmeņrāžiem nosaka ierīces stāvokli telpā. Ķermeņa elementus un smagumus novieto attiecīgos smaguma centros, lai nodrošinātu sēdekļa iespaidumu, kas līdzvērtīgs iespaidumam, ko radītu 76 kg smags vīrietis. Visas 3-D H manekena locītavas jāpārbauda, lai tās brīvi kustētos bez ievērojamas berzes.

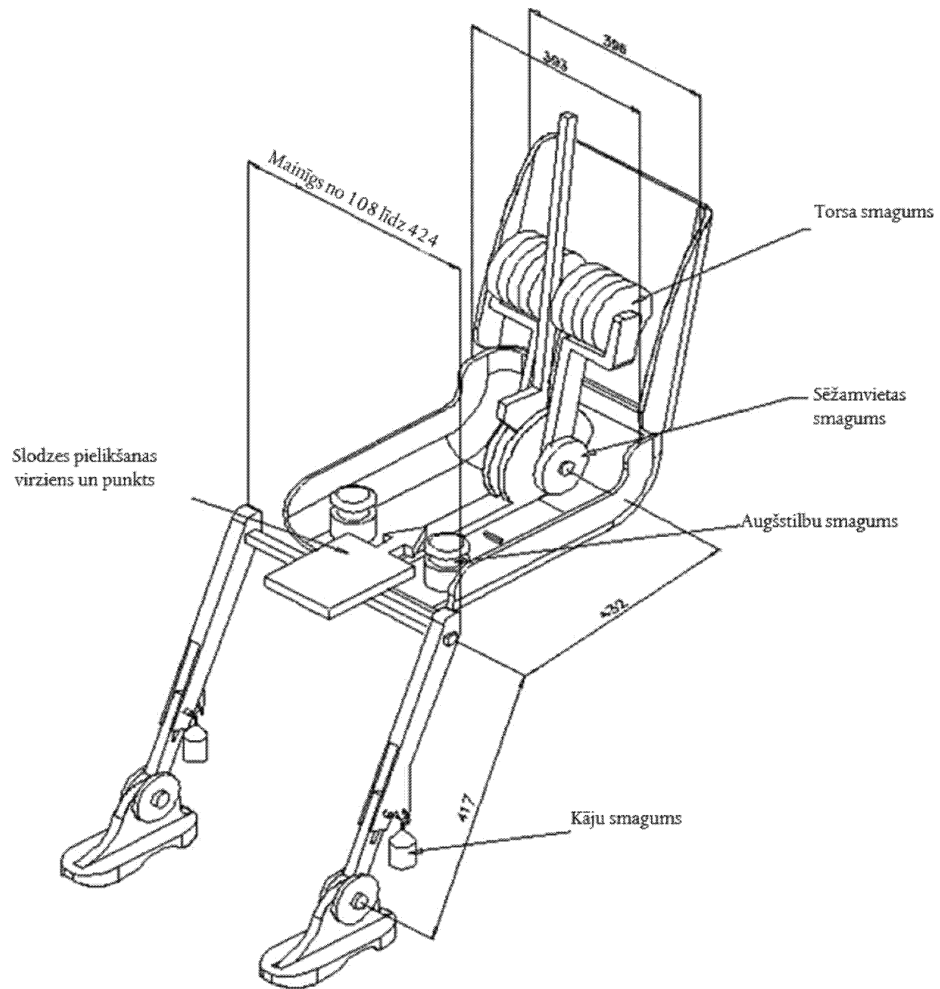
1. attēls

3-D H manekena elementu nosaukumi

⁽¹⁾ Lai saņemtu detalizētu informāciju par 3-D H manekena uzbūvi, vērsieties autoinženieru asociācijā: Society of Automotive Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America. Šis manekens atbilst ISO standartā 6549-1980 aprakstītajam.

2. attēls

3-D H manekena elementu izmēri un slodzes sadalījums

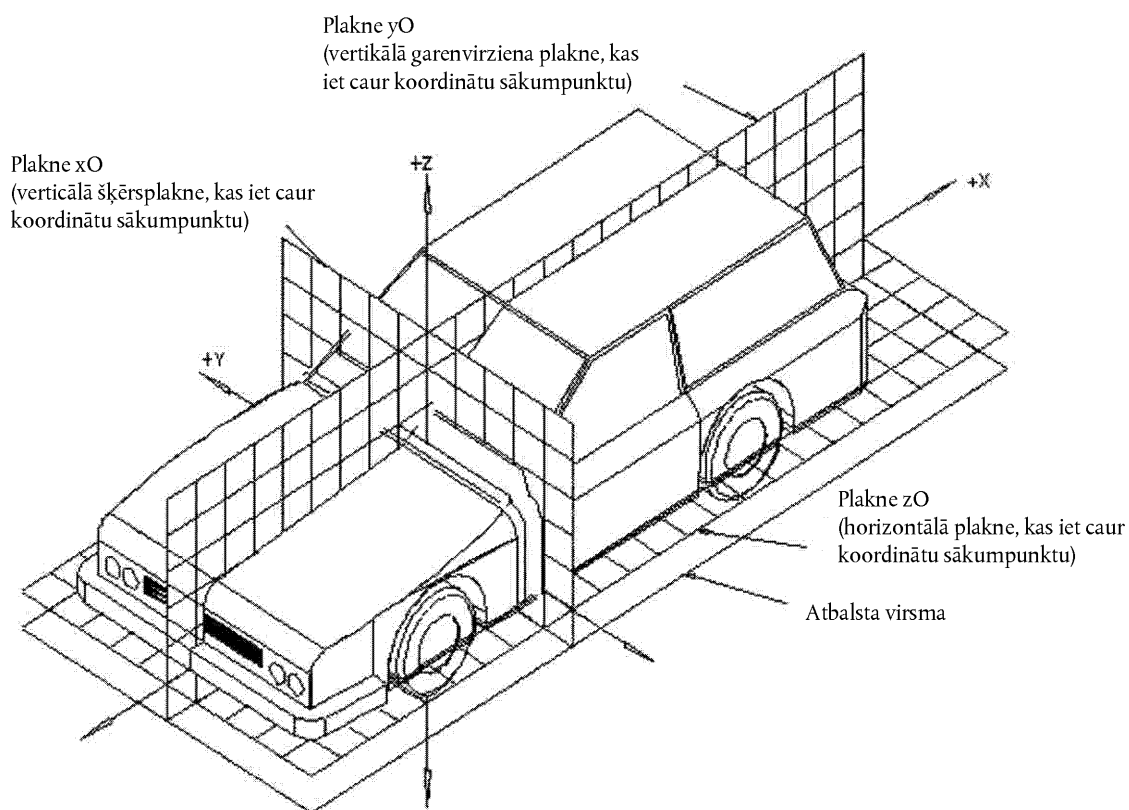


2. papildinājums

Trīsdimensiju koordinātu sistēma

1. Trīsdimensiju koordinātu sistēmu definē trīs ortogonālas plaknes, ko nosaka transportlīdzekļa izgatavotājs (skatīt attēlu ⁽¹⁾).
2. Transportlīdzekļa mērīšanas stāvokli nosaka, novietojot transportlīdzekli uz atbalsta virsmas tā, lai norādes zīmju koordinātas atbilstu izgatavotāja norādītajām vērtībām.
3. R punkta un H punkta koordinātas nosaka attiecībā pret transportlīdzekļa izgatavotāja definētajām norādes zīmēm.

Attēls

Trīsdimensiju koordinātu sistēma

⁽¹⁾ Šī koordinātu sistēma atbilst ISO 1978. gada standartam 4130.

3. papildinājums

ATSKAITES DATI PAR SĒDVIETĀM

1. **Atskaites datu kodēšana**

Katrai sēdvietai atskaites dati tiek minēti secīgi. Sēdvietas identificē pēc divu rakstzīmju koda. Pirmā rakstzīme ir arābu cipars un norāda sēdekļu rindu, skaitot no transportlīdzekļa priekšas uz aizmuguri. Otrā rakstzīme ir lielais burts, kas norāda sēdvietas atrašanās vietu rindā, skatoties virzienā, kas atbilst transportlīdzekļa kustībai uz priekšu; izmanto šādus burtus:

L = pa kreisi

C = vidū

R = pa labi

2. **Transportlīdzekļa mērīšanas stāvokļa apraksts:**

2.1. Norādes zīmju koordinātas

X

Y

Z

3. **Atskaites datu saraksts:**

3.1. Sēdvietas:

3.1.1. R punkta koordinātas

X

Y

Z

3.1.2. Torsa projektētais leņķis:

3.1.3. Specifikācijas sēdekļu regulēšanai ⁽¹⁾:

horizontālās:

vertikālās:

leņķa:

torsa leņķa:

Piezīme: atskaites datus pārējām sēdvietām uzskaita 3.2. punktā, 3.3. punktā utt.

⁽¹⁾ Lieko svītrot.

VI PIELIKUMS

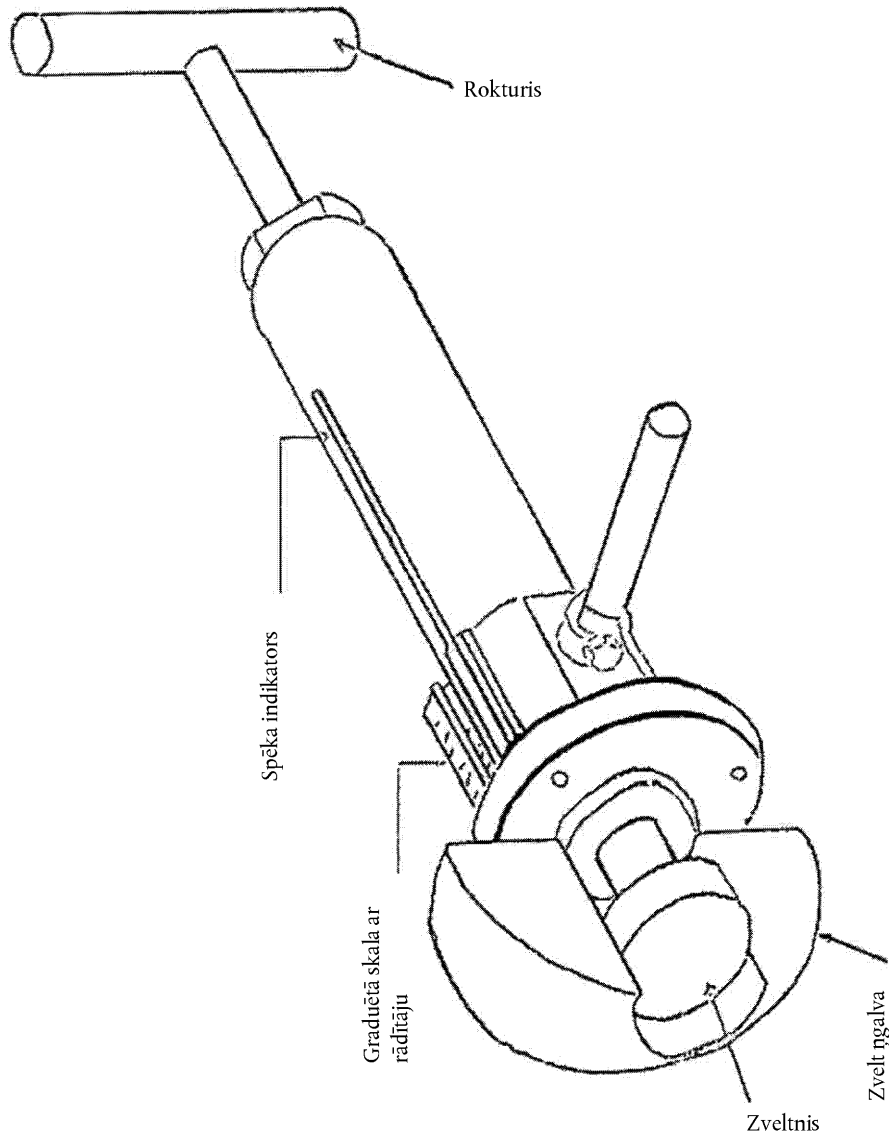
Metode, kā mērīt izvirzījumu

1. Lai noteiktu, cik daudz ierīce ir izvirzīta no paneļa, uz kura tā ir uzmontēta, 165 mm sfēru virza uz priekšu un tur tā, lai tā pieskaras attiecīgajai detaļai, sākot no sākotnējās kontakta vietas ar attiecīgo detaļu. Projektijas vērtība ir lielākā no visām iespējamajām "y" novirzēm, ko mēra no sfēras centra perpendikulāri panelim, un "x" novirze, ko mēra no sfēras centra perpendikulāri panelim.
- 1.1. Ja paneļi un detaļas u. c. ir pārklāti ar materiāliem, kas ir mīkstāki par Šora A skalas cietību 50, iepriekš aprakstīto projekciju mērīšanas procedūru pielieto tikai pēc šādu materiālu noņemšanas.
2. Atskaites zonā novietoto slēdžu, izvelkamu pogu u. c. izvirzījumu mēra, izmantojot tālāk aprakstītās testēšanas iekārtas un metodi.
 - 2.1. Iekārta
 - 2.1.1. Mēraparatūru izvirzījumiem ir puslodes veida zveltņgalva 165 mm diametrā, kurā atrodas slīdošs zveltņis 50 mm diametrā.
 - 2.1.2. Zveltņa plakanā gala relatīvais novietojums un zveltņgalvas mala ir redzama graduētajā skalā, kurā rādītājs reģistrē maksimālo iegūto mērījumu, kas sasniegts, kad aparātu noņem no testētās detaļas. Minimālais izmērāmais attālums ir 30 mm; mērīšanas skala ir graduēta pusmilimetra iedaļās, lai ļautu noteikt attiecīgo izvirzījumu lielumu.
 - 2.1.3. Kalibrēšanas procedūra
 - 2.1.3.1. Iekārtu novieto uz līdzenas virsmas, lai tās ass būtu perpendikulāri minētai virsmai. Kad zveltņa plakanais gals pieskaras virsmai, skalu noregulē uz nulli.
 - 2.1.3.2. Starp zveltņa plakano galu un atbalsta virsmu ievieto 10 mm lielu atdalītāju; veic pārbaudi, lai pārliecinātos, ka rādītājs reģistrē šo mērījumu.
 - 2.1.4. Iekārta izvirzījumu mērīšanai ir redzama šā pielikuma papildinājuma attēlā.
 - 2.2. Testa metode
 - 2.2.1. Atvelkot atpakaļ zveltņi, zveltņgalvā veidojas rieva, un rādītāju novieto pret zveltņi.
 - 2.2.2. Iekārtu ar spēku, kas nepārsniedz 2 daN, pieliek mērāmajam izvirzījumam tā, lai zveltņgalva saskartos ar maksimālo aptverošo virsmas platību.
 - 2.2.3. Zveltņi grūz uz priekšu, līdz tas saskaras ar mērāmo izvirzījumu, un izvirzījuma lielums ir redzams uz skalas.
 - 2.2.4. Zveltņgalvu noregulē, lai iegūtu maksimālu izvirzījumu. Izvirzījuma lielumu reģistrē.
 - 2.2.5. Ja divas vai vairāk vadības ierīces atrodas pietiekami tuvu, lai zveltņis vai zveltņgalva tām pieskartos vienlaicīgi, tās aplūko šādi.
 - 2.2.5.1. Vairākkārtējās vadības ierīces, kas var ietilpt zveltņgalvas rievā, uzskata par vienu izvirzījumu.
 - 2.2.5.2. Ja citas vadības ierīces, saskaroties ar zveltņgalvu, neļauj veikt normālu testēšanu, tās noņem, un testēšanu veic bez tām. Tās vēlāk var uzstādīt no jauna un testēt atsevišķi ar citām vadības ierīcēm, kas noņemtas, lai atvieglotu procedūru.

Papildinājums

Attēls

Iekārta izvirkzījumu mērīšanai



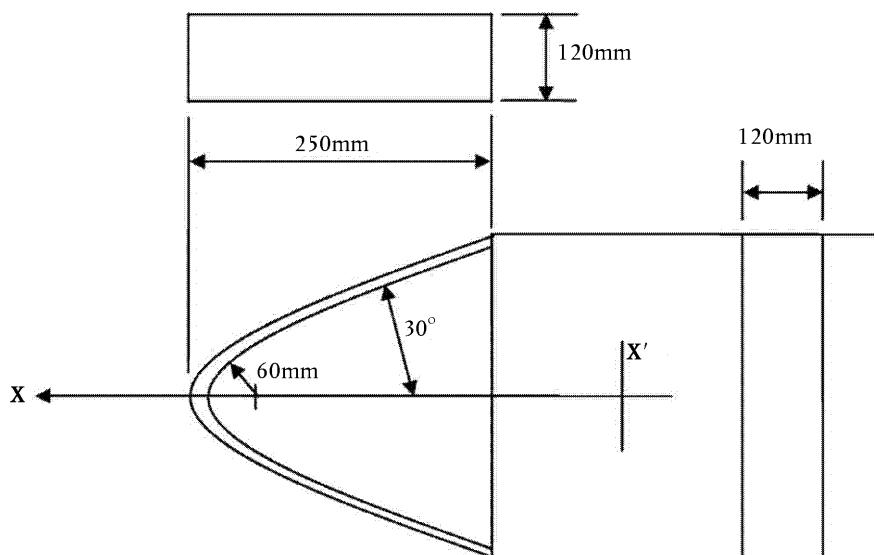
VII PIELIKUMS

Iekārta un procedūra šo noteikumu 5.2.1. punkta piemērošanai

Tās detaļas (slēdžus, izvelkamas pogas u. c.), ar ko var saskarties, izmantojot turpmāk aprakstīto iekārtu un procedūru, uzskata par tādām, ar kurām ir iespējama pasažiera ceļgalu saskare. Kājas vadības ierīces ir ierīkotas kā pedāļi.

1. Iekārta

1.1. Iekārtas shēma

**2. Procedūra**

Iekārtu var novietot jebkādā stāvoklī zem mērinstrumentu paneļa tā, lai

- 2.1. plakne XX' paliek paralēla transportlīdzekļa gareniskajai vidusplaknei;
- 2.2. asi X var griezt virs un zem horizontālās plaknes līdz pat 30° leņķiem.
3. Veicot iepriekšminēto testu, jānoņem visi materiāli, kuru Šora A skalas cietība ir mazāka par 50.

VIII PIELIKUMS

Dinamiski noteiktas galvas trieciena zonas noteikšana

1. Dinamiski noteiktas galvas trieciena zonas noteikšana attiecībā uz aizsardzības sistēmu
 - 1.1. Atšķirībā no 1 pielikumā aprakstītās procedūras pieteikuma iesniedzējs, izmantojot par pārbaužu veikšanu atbildīgā tehniskā dienesta akceptētu procedūru, var pārliecināties, ka dinamiski noteiktā galvas trieciena zona ir atbilstīga šim transportlīdzekļa tipam.
 - 1.2. Dinamiski noteiktas galvas trieciena zonas noteikšanai piemērota var būt jebkura no turpmāk uzskaitītajām metodēm.
 - 1.2.1. Transportlīdzekļa trieciena testi

Izmanto, lai noteiktu transportlīdzeklī esošo personu kustību secīgumu attiecībā uz transportlīdzekļa tipā uzstādīto aizsardzības sistēmu ar frontālo triecienu $\pm 30^\circ$ diapazonā pret fiksētu cietu šķērslī ar vismaz 48,3 km/h trieciena ātrumu. Parasti ir pietiekami testēt 0° , $+ 30^\circ$ un $- 30^\circ$ diapazonā.

Dinamiski noteikta galvas trieciena zona ir jānovērtē attiecībā uz transportlīdzeklī esošām personām (5. procentiles sievietes, 50. procentiles vīriešu un 95. procentiles vīriešu pieauguša cilvēka manekenu tipi), ikviens no tiem pirms pārbaudes ir novietots ieteicamajā sēdvietā, kā noteicis izgatavotājs.
 - 1.2.2. Ragavu testi

Kustību secīgumu pēta negatīvā pašpārbaužu diagrammā, kas ir redzama Noteikumu Nr. 16 astotajā pielikumā (50 km/h ātruma maiņa), ņemot vērā iepriekšminēto manekenu sēriju un veidojot šo manekenu turpmāko pārvietošanās virzienu, kas atbilst manekenu kustībai reālu frontālā trieciena pārbaužu laikā saskaņā ar 1.2.1. punktu.

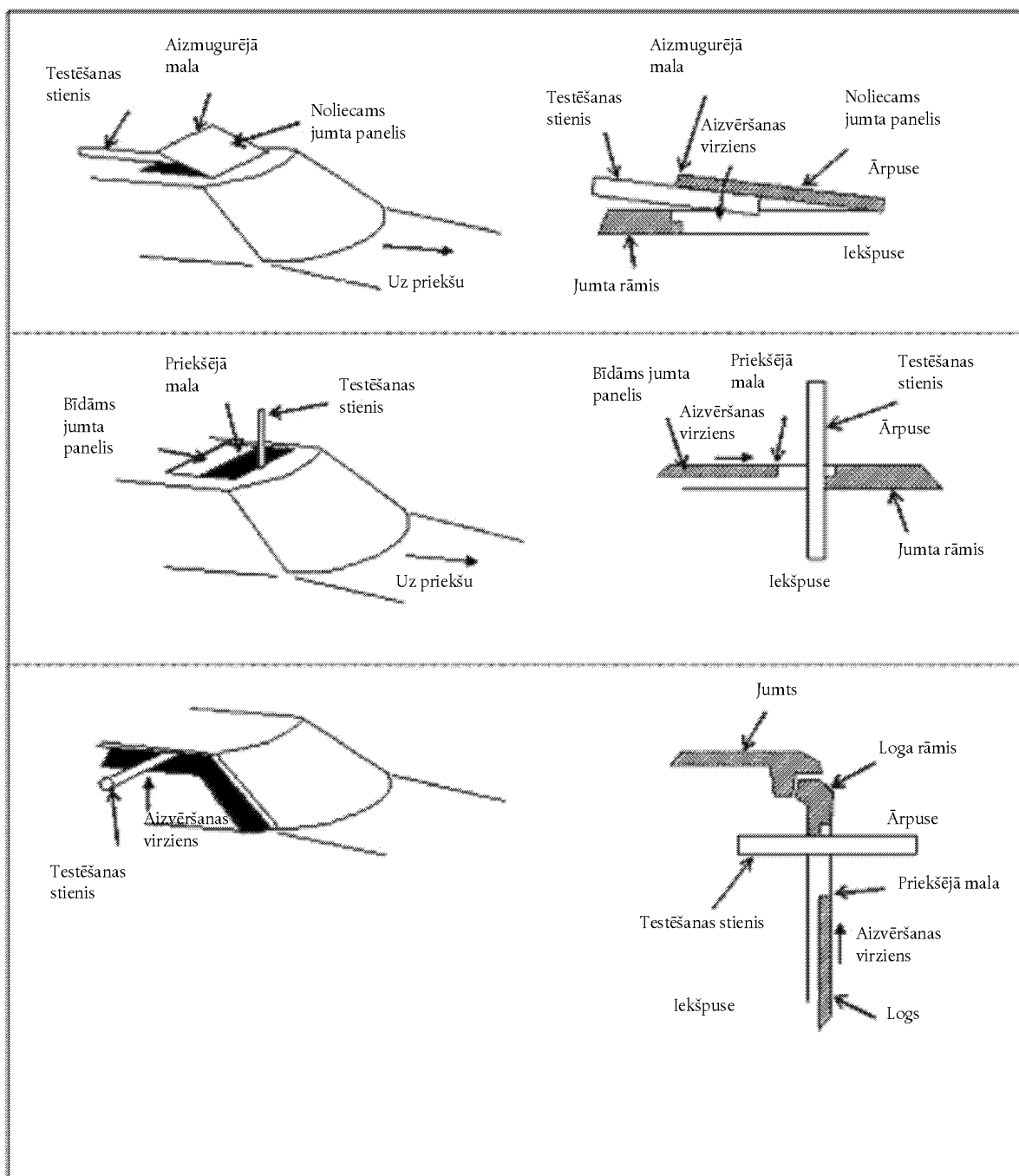
Manekenu turpmākās pārvietošanās virziens tiek uzskatīts par apmierinošu, ja testa priekšmeta, parasti ķermeņa korpusa, centra līnija aptver $\pm 18^\circ$ diapazonu no ragavu garenvirziena centra līnijas. Parasti būtu pietiekami testēt 0° , $+ 18^\circ$ un $- 18^\circ$.
 - 1.2.3. Mākslīgi radīta trieciena testēšana

Transportlīdzeklī esošo personu, kuru atveidošanai izmanto 1.2.1. punktā minēto manekenu sēriju, kustības secīgumu analizē saskaņā ar 1.2.1. vai 1.2.2. punktu. Mākslīgi radīto apstākļu metodi izvērtē pie vismaz trijiem trieciena nosacījumiem saskaņā ar 1.2.1. vai 1.2.2. punktu.
 2. Dinamiski noteikta galvas trieciena zona iekļauj visas mērinstrumentu paneļa zonas, kam var pieskarties ar ierobežotu transportlīdzeklī esošo personu galvām, izmantojot transportlīdzekļa tipā uzstādīto aizsardzības sistēmu.
 3. Ja transportlīdzekļa tipam var uzstādīt dažādas aizsardzības sistēmas, var tikai izpētīt aizsardzības sistēmu ar minimālu veiktspēju. Tomēr aizsardzības sistēmas, kuras vadītājs vai transportlīdzeklī esošā persona var deaktivizēt, ir uzstādāmas saskaņā ar izgatavotāja ieteikumiem vai norādēm īpašnieku rokasgrāmatā.

Ja izgatavotājs paredz aizsardzības sistēmas daļas pastāvīgu deaktivizēšanu, tad šī daļa ir uzstādāma deaktivizētā konfigurācijā.
4. Izgatavotājs vai tā pārstāvis var iesniegt aprēķinus, simulācijas, testu datus vai testu rezultātus, kas atbilstoši apstiprina dinamiski noteiktu galvas trieciena zonu.

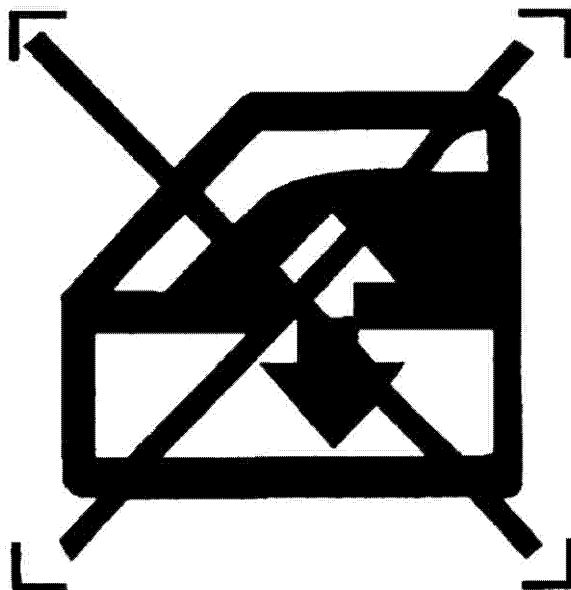
IX PIELIKUMS

Cilindriska testēšanas stieņa tipiskais novietojums atbīdāmā jumtā un logu atvērumos



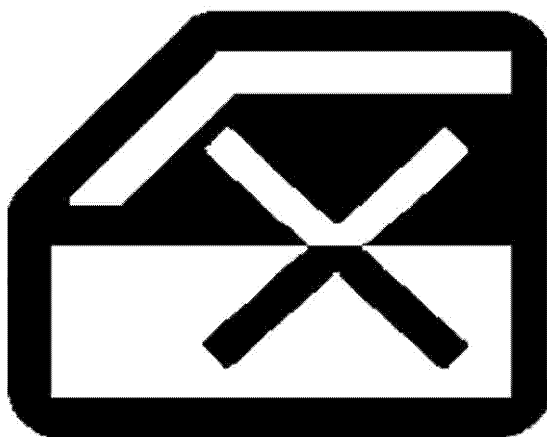
Vadītāja kontrolēta slēdža simbolu paraugi

2. zīmējums



3. zīmējums

(ISO 2575:1998)



X PIELIKUMS

Piezīmes

2.3. punktam

Atskaites zonu nosaka bez atpakaļskata spoguļa. Enerģijas izkliedēšanas testu izpilda bez atpakaļskata spoguļa. Svārsts neietekmē spoguļa montāžu.

2.3. un 2.3.1. punktam

Brīvā zona aiz stūres, kā definēts šajos punktos, attiecas arī uz priekšējo pasažieru galvas trieciena zonu.

Ja ir regulējama stūre, galīgo brīvo zonu samazina līdz brīvās zonas parastajam izmēram katrai braukšanas pozīcijai, kādu var ieņemt stūre.

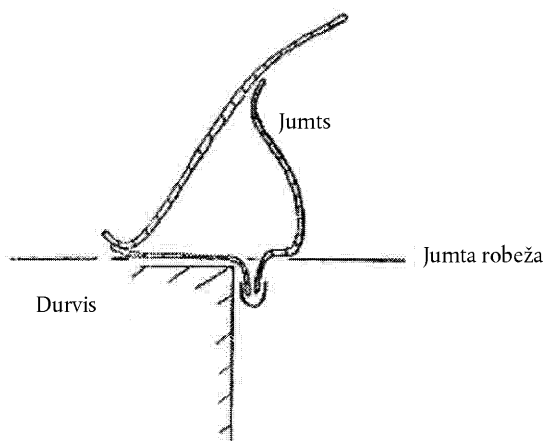
Ja ir iespējams izvēlēties starp dažādiem stūres ratiem, brīvo zonu nosaka, izmantojot visnelabvēlīgāko stūres ratu ar vismazāko diametru.

2.4. punktam

Mērinstrumentu paneļa līmenis sniedzas visā pasažieru salona platumā, un to nosaka ar aizmugurējiem saskares punktiem vertikālai līnijai ar mērinstrumentu paneli, kad šo līniju virza pāri transportlīdzekļa platumam. Ja vienlaicīgi ir divi vai vairāki saskares punkti, tad mērinstrumentu paneļa līmeņa noteikšanai izmanto zemāko saskares punktu. Attiecībā uz vadības pultīm, ja nav iespējams noteikt mērinstrumentu paneļa līmeni, atsaucoties uz vertikālas līnijas saskares punktiem, tad mērinstrumentu paneļa līmenis ir tur, kur horizontāla līnija 25,4 mm virs priekšējo sēdekļu H punkta šķērso vadības pulti.

2.5. punktam

Transportlīdzekļa malās jumts sākas durvju atvēruma augšējā malā. Parasti jumta sānu malas ir kontūras, kuras veido pārējās virsbūves apakšējā mala (sānskats), kad durvis ir atvērtas. Attiecībā uz logiem jumta sānu robeža ir nepārtraukta caurspīdīga līnija (sānu logu rūšu saskares punkts). Stiprinājumos jumta sānu robeža iet caur savienojuma līniju starp caurspīdīgajām līnijām. Definīcija 2.5. punktā attiecas uz jebkuru jumta atveri aizvērtā stāvoklī transportlīdzeklim, kas definēts 2.7. vai 2.8. punktā. Mērījumu nolūkā neņem vērā lejup vērstos atlokus. Tos uzskata par transportlīdzekļa sānsienas veidojošām daļām.



2.7. punktam

Nenoņemamu aizmugures logu saprot kā cietu konstrukcijas elementu.

Automobiļus ar nenoņemamiem aizmugures logiem no cieta materiāla uzskata par automobiļiem ar atbīdāmu jumtu, kā definēts 2.8. punktā.

2.18. punktam

Attiecībā uz atstarpi starp cieta materiāla malu un paneli šo malu noapaļo līdz izliekuma minimālajam rādiusam atkarībā no atstarpes, kas parādīta 5.1.1. punkta piezīmes tabulā. To piemēro arī, ja izvirzījuma augstums, nosakot atbilstīgi VI pielikuma 1. punktā aprakstītajai procedūrai, ir vienāds ar 3,2 mm vai mazāks.

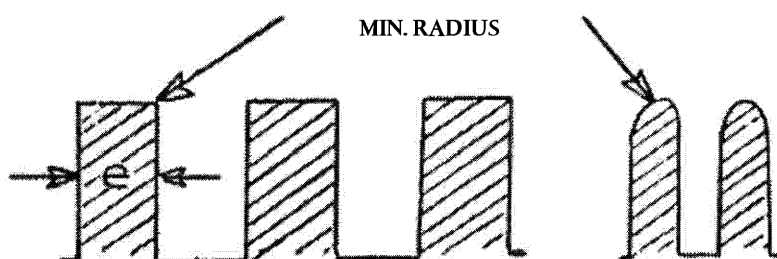
Ja atstarpe atrodas zonā, kur veicams galvas trieciens tests, malas, ar kurām var saskarties testa(-u) laikā, kas var notikt detaļu pārvietošanās dēļ, aizsargā ar minimālo rādiusu 2,5 mm.

5.1.1. punktam

Asa mala ir mala no cieta materiāla ar liekuma rādiusu, kas ir mazāks par 2,5 mm, izņemot izvirzījumiem, kas mazāki par 3,2 mm, mērot no paneļa. Šajā gadījumā nepiemēro minimālo liekuma rādiusu ar noteikumu, ka izvirzījuma augstums nav lielāks kā puse no tā platuma un tā malas ir neasas.

Uzskata, ka režģi atbilst noteikumiem, ja tie atbilst šajā tabulā dotajam prasību minimumam:

Atstarpe starp elementiem [mm]	Plakani elementi		Noapaļoti elementi, minimālais rādiuss [mm]
	e/min. [mm]	min. rādiuss [mm]	
0–10	1,5	0,25	0,5
10–15	2,0	0,33	0,75
15–20	3,0	0,50	1,25



5.1.2. punktam

Testa laikā nosaka, vai stiebrojumam izmantotās detaļas trieciens zonā var pārvietoties vai izvirzīties uz āru, palielinot apdraudējumu pasažieriem vai traumu smagumu.

5.1.3. punktam

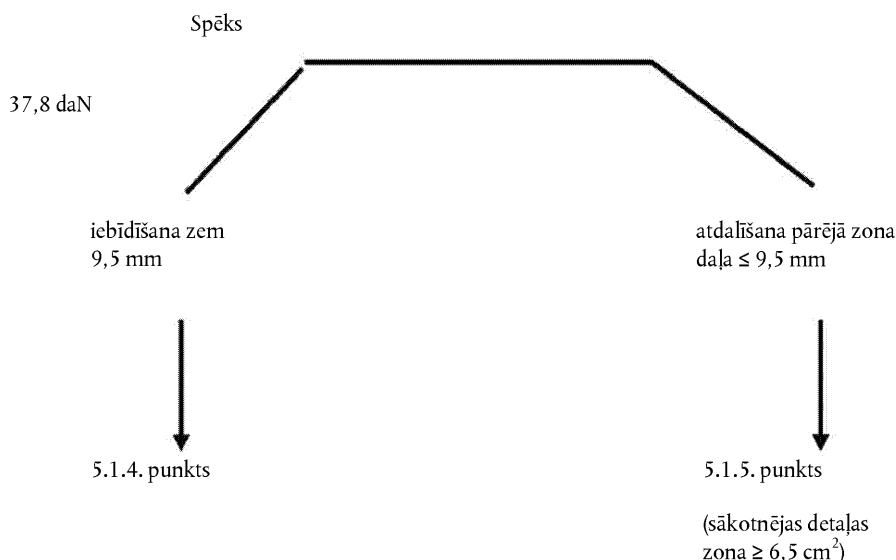
Šie divi jēdzieni (mērinstrumentu līmenis un apakšējā mala) var būt atšķirīgi. Tomēr šis punkts ir iekļauts 5.1. punktā (... virs mērinstrumentu paneļa līmeņa...) un tādēļ tas ir piemērojams tikai tad, ja šie abi jēdzieni ir kopā. Ja šie abi jēdzieni nav kopā, proti, ja mērinstrumentu paneļa apakšējā mala atrodas zem mērinstrumentu paneļa līmeņa, to aplūko saskaņā ar 5.3.2.1. punktu, atsaucoties uz 5.8. punktu.

5.1.4. punktam

Ja roktura vai galviņas platuma izmērs ir vienāds ar vai lielāks par 50 mm un tas atrodas zonā, kurā, ja tās platums būtu mazāks par 50 mm, maksimālo izvirzījumu noteiktu, izmantojot VI pielikuma 2. punktā minēto zveltņgalvas mēraparatūru. Maksimālo izvirzījumu nosaka saskaņā ar VI pielikuma 1. punktu, proti, izmantojot sfēru ar 165 mm diametru un nosakot maksimālo "y" ass augstuma atšķirību. Šķērsriezuma laukumu izmēra plaknē, kas ir paralēla virsmai, uz kuras ir uzmontēta sastāvdaļa.

5.1.5. punktam

Noteikumu 5.1.4. un 5.1.5. punkts viens otru papildina; piemēro 5.1.5. punkta pirmo teikumu (proti, 37,8 daN liels spēks iebīdīšanai vai atdalīšanai) un pēc tam 5.1.4. punktu attiecībā uz iebīdīšanu līdz izvirzījumam no 3,2 līdz 9,5 mm vai attiecībā uz atdalīšanu – 5.1.5. punkta abus pēdējos teikumus (šķērsriezuma laukumu mēra pirms spēka piemērošanas). Tomēr, ja praktiskos apstākļos jāpiemēro 5.1.4. punkts (iebidīšana līdz attālumam zem 9,5 mm un virs 3,2 mm), būtu ērtāk pirms 5.1.5. punktā norādītā 37,8 daN spēka piemērošanas pēc izgatavotāja izvēles pārbaudīt 5.1.4. punkta specifikācijas.



5.1.6. punktam

Tā kā attiecībā uz mīkstu materiālu klātbūtni prasības attiecas tikai uz cieto pamatu, izvirzījumu mēra tikai cietajam pamatam.

Nostiprinājuma cietības mērījumus veic paša testa objekta paraugiem. Ja sakarā ar materiāla stāvokli nav iespējams veikt cietības mērījumu ar Šora A skalas metodi, novērtējumam izmanto salīdzināmus mērījumus.

5.2.1. punktam

Neaplūko kāju pedāļus, to plecus un tiešo centrālo mehānismu, izņemot apkārtējo balstu metālu.

Uzskatāms, ka aizdedzes atslēga atbilst šā punkta prasībām, ja tās uz āru izvirzītās daļas sastāv no materiāla, kam ir 60 līdz 80 Šora A skalas cietība un vismaz 5 mm biezums, vai ja visas tās virsmas ir pārklātas ar šādu vismaz 2 mm biezu materiālu.

5.2.2. punktam

Kritērijs, kā noteikt, vai saskare ar stāvbremžu vadības ierīci ir iespējama, ir šādu ierīču pielietojums:

Noteikumu I pielikumā norādītā zveltņa imitācija, ja vadības ierīce atrodas virs mērinstrumentu paneļa vai tā līmenī (jāpārbauda saskaņā ar 5.1. punktu un triecienu zonu);

Noteikumu VII pielikumā norādītais leņķis, ja vadības ierīces elements atrodas zem mērinstrumentu paneļa līmeņa (šajā gadījumā vadības sviru testē saskaņā ar 5.3.2.3. punktu).

5.2.3. punktam

Tehniskās specifikācijas, kas uzskaitītas 5.2.3. punktā, attiecas arī uz plauktiem un tām vadības pults detaļām zem mērinstrumentu paneļa līmeņa, kuras atrodas starp priekšējiem sēdekļiem, ja tie atrodas H punkta priekšpusē. Ja rievā ir noslēgta, to uzskata par cimdū nodalījumu, uz ko neattiecas šīs specifikācijas.

5.2.3.1. punktam

Precizētie izmēri attiecas uz virsmu, pirms tai pievieno materiālu ar Šora A skalas cietību 50 (skatīt 5.2.4. punktu). Energijas izkliedēšanas testus veic saskaņā ar IV pielikumu.

5.2.3.2. punktam

Ja plaukts atdalās vai salūst, tas nedrīkst kļūt bīstams; tas attiecas ne tikai uz apmali, bet arī uz citām malām, kas vērstas uz pasažieru salona pusi, pielietota spēka rezultātā.

Plaukta stiprāko daļu uzskata par piegulošu armatūrai. Tāpat "pamatīgi deformēts" nozīmē, ka pielietota spēka rezultātā plaukta novirzei, kas izmērīta no sākuma saskares punkta ar testa cilindru, jābūt locījumam vai deformācijai, kas redzama ar neapbruņotu aci. Elastīga deformācija ir pieņemama.

Testa cilindra garums ir vismaz 50 mm.

5.3. punktam

“Cita aprīkojums” iekļauj tādas detaļas kā logu bultiņas, drošības jostu augšējās stiprinājuma vietas un citas detaļas, kas atrodas pēdu vietā un durvju pusē, ja vien šīs detaļas nav aplūkotas iepriekš vai ir izņēmums tekstā.

5.3.2. punktam

Uz to telpu, kas atrodas starp priekšējo starpsienu un mērinstrumentu paneli, kura atrodas augstāk nekā mērinstrumentu paneļa apakšējā mala, neattiecas 5.3. punkta specifikācijas.

5.3.2.1. punktam

Rādiuss 3,2 mm apmērā attiecas uz visām saskarsmes sastāvdaļām, uz kurām attiecas 5.3. punkts, aplūkojot visos pielietojuma stāvokļos.

Izņēmuma kārtā cimdus nodalījumus aplūko tikai noslēgtā stāvoklī, drošības jostas parasti aplūko tikai nostiprinātā stāvoklī, taču jebkura detaļa, kurai ir noteikts nostiprinājuma stāvoklis, arī atbilst 3,2 mm rādiusa prasībai minētajā nostiprinātajā stāvoklī.

5.3.2.2. punktam

Atskaites virsmu atrod, ar 2 daN spēku pielietojot ierīci, kas aprakstīta VI pielikuma 2. punktā. Ja tas nav iespējams, izmanto VI pielikuma 1. punktā aprakstīto metodi ar 2 daN spēku.

Bīstamu izvirzījumu novērtēšana ir tās iestādes ziņā, kas atbild par testiem.

37,8 daN lielu spēku piemēro pat tad, ja sākotnējais izvirzījums ir mazāks par attiecīgi 35 vai 25 mm. Izvirzījumu izmēra zem piemērotās slodzes.

Horizontālo garenvirziena 37,8 daN spēku parasti piemēro ar zveltni, kam ir plakans gals, ne vairāk kā 50 mm diametrā, bet ja tas nav iespējams, var izmantot līdzvērtīgu metodi; piemēram, noņemot šķēršļus.

Līdz ar jaunu modernu durvju dizainu, stikla pacelāju rokturi reizēm ir iekļauti durvju paneļa formā. Reizēm transportlīdzekļi esošai personai ir grūti vai neiespējami pieskarties rokturim ar celi. Šajā gadījumā tehniskais dienests ar izgatavotāja piekrišanu izlemj, vai veikt noteikto spiešanas testu, vai ne.

5.3.2.3. punktam

Vistālāk izvirzītā daļa attiecībā uz pārneseņu pārslēga sviru ir tā roktura vai galviņas daļa, ar ko pirmo saskaras vertikālā šķērsplakne, kuru pārvieto gareniskā, horizontālā virzienā. Ja kāda no pārneseņu pārslēga sviras vai rokas bremzes daļām atrodas virs H punkta, šī svira būs jāaplūko tā, it kā tā visa atrastos virs H punkta līmeņa.

5.3.4. punktam

Ja horizontālā(-ās) plakne(-es), kas šķērso zemāko priekšējo un aizmugurējo sēdekļu H punktu, nesakrīt, tad nosaka vertikālu plāksni, kura ir perpendikulāra transportlīdzekļa garenvirziena asij un kura šķērso priekšējā sēdekļa H punktu. Brīvo zonu tad aplūko atsevišķi gan priekšējam, gan aizmugurējam pasažieru salonam saistībā ar to attiecīgo H punktu un līdz iepriekšnoteiktajai vertikālajai plaknei.

5.3.4.1. punktam

Pārvietojamus saules aizsegus aplūko visos lietošanas stāvokļos. Saules aizsegu rāmjus neuzskata par cietiem pamatiem (skatīt 5.3.5. punktu).

5.4. punktam

Kad testē jumtu, lai izmērītu tos izvirzījumus un daļas, kam var pieskarties ar sfēru, kuras diametrs ir 165 mm, griestu apšuvums ir jānoņem. Novērtējot precizētos rādījumus, ņem vērā proporcijas un īpašības, kas ir attiecināmas uz griestu apšuvumu. Jumta testējamais laukums sniedzas priekšā un virs šķērsplaknes, kuru ierobežo aizmugurējā sēdekļi novietotā manekena torša atskaites līnija.

5.4.2.1. punktam

(Skatīt 5.1.1. punktu “asu malu” definīcijai).Lejupvērstu izvirzījumu jumtam parasti mēra saskaņā ar VI pielikuma 1. punktu.

Izvirzītās detaļas platumu mēra taisnā leņķī attiecībā pret izvirzījuma līniju. Jo īpaši cietais jumta ribojums neizvirzās no jumta iekšējās virsmas vairāk par 19 mm.

5.5. punktam

Visām atbidāmu jumtu ribām jāatbilst 5.4. punktam, ja sfērai ar 165 mm diametru iespējams ar tām saskarties.

5.5.1.2., 5.5.1.2.1., 5.5.1.2.2. punktam

Atvēršanas un vadības ierīces miera stāvoklī un ar aizvērtu jumtu atbilst visiem precizētajiem nosacījumiem.

5.5.1.2.3. punktam

37,8 daN lielu spēku piemēro pat tad, ja sākotnējais izvirzījums ir 25 mm vai mazāks. Izvirzījumu izmēra, piemērojot slodzi.

37,8 daN lielu spēku, ko piemēro trieciena virzienā, kas IV pielikumā noteikts kā pieskare zveltņgalvas trajektorijai, parasti piemēro ar tāda zveltņa palīdzību, kam ir plakans gals un diametrs ne lielāks par 50 mm, bet, ja tas nav iespējams, var izmantot līdzvērtīgu metodi, piemēram, noņemot šķēršļus.

“Miera stāvoklis” ir vadības ierīces stāvoklis, kad tā ir noslēgtā stāvoklī.

5.6. punktam

Pārveidojamo virsējo daļu stieņu sistēma nav uzskatāma par pretapgāšanās stieni.

5.6.1. punktam

Priekšējā stikla augšējā daļa sākas virs priekšējā stikla caurspīdīgās kontūras.

5.7.1.1. punktam

Skatīt 5.1.1. punktu “asu malu” definīcijai.

5.7.1.2. punktam

Nosakot priekšējo sēdekļu atzveltnes galvas trieciena zonu, par šīs sēdekļa atzveltnes sastāvdaļu uzskata jebkuru konstrukciju, kas nepieciešama sēdekļa atzveltnes atbalstam.

5.7.1.2.3. punktam

Arī sēdekļu rāmju polsterējumā jāizvairās no bīstami raupjas virsmas un asām malām, kas varētu palielināt transportlīdzeklī sēdošajiem smagu miesas bojājumu risku.

*I PIELIKUMAM***Galvas trieciena zonas noteikšana***2.1.1.2. punktam*

Izvēle starp abām augstuma noteikšanas metodēm paliek izgatavotāja ziņā.

2.2. punktam

Nosakot saskares punktus, mēraparatūras pleca garumu konkrētās darbības laikā nemaina. Katra darbība sākas no vertikāla stāvokļa.

3. punktam

25,4 mm izmērs ir mērījums no horizontālās plaknes, kura šķērso H punktu, līdz horizontālajai pieskarei zveltņgalvas zemākajam profilam.

*IV PIELIKUMAM***Enerģiju izkliedējošu materiālu testēšanas procedūra***1.4. punktam*

Attiecībā uz jebkuras sastāvdaļas lūzumu enerģijas izkliedēšanas testa laikā skatīt piezīmi 5.1.2. punktā.

*V PIELIKUMAM***H punkta un torsa faktiskā leņķa noteikšanas procedūra sēdvietām mehāniskajos transportlīdzekļos***4. punktam*

Lai noteiktu H punktu jebkuram sēdeklim, pārējos sēdekļus vajadzības gadījumā var izņemt.”

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV