



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

62. gadagājums

2019. gada 16. janvāris

Saturs

II *Nelegislatīvi akti*

LĒMUMI

- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2019/56 (2018. gada 28. maijs) par atbalsta shēmu SA.34045 (2013/c) (ex 2012/NN), ko Vācija īstenojusi par labu bāzes slodzes patērētājiem atbilstoši *StromNEV* 19. punktam (izziņots ar dokumenta numuru C(2018) 3166)⁽¹⁾ 1

TIESĪBU AKTI, KO PIENĒM STRUKTŪRAS, KURAS IZVEIDOTAS AR STARPTAUTISKIEM NOLĪGUMIEM

- ★ Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 48 – Vienoti noteikumi transportlīdzekļu apstiprināšanai attiecībā uz apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu [2019/57] 42

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

II

(Nelegislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2019/56

(2018. gada 28. maijs)

par atbalsta shēmu SA.34045 (2013/c) (ex 2012/NN), ko Vācija īstenojusi par labu bāzes slodzes patērētājiem atbilstoši *StromNEV* 19. punktam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2018) 3166)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma attiecīgajām personām iesniegt piezīmes ⁽¹⁾ un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Sūdzībās, ko *Bund der Energieverbraucher e.V.* iesniedza 2011. gada 28. novembrī, *GWS Stadtwerke Hameln GmbH* iesniedza 2011. gada 8. decembrī un iedzīvotāji bija iesnieguši kopš 2011. gada decembra, Komisija tika informēta, ka Vācija kopš 2011. gada bija pilnībā atbrīvojusi konkrētus lielos elektroenerģijas patērētājus no tīkla maksas. Vācija 2012. gada 29. jūnija vēstulē sniedza Komisijai plašāku informāciju par minēto atbalsta shēmu.
- (2) Komisija 2013. gada 6. marta vēstulē ("procedūras sākšanas lēmums") informēja Vāciju, ka ir nolēmusi attiecībā uz atbalsta shēmu sākt procedūru, kas noteikta Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk "LESD" vai "Līgums") 108. panta 2. punktā. Vācija 2013. gada 8. aprīlī iesniedza piezīmes saistībā ar procedūras sākšanas lēmumu.
- (3) Procedūras sākšanas lēmums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽²⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par atbalsta shēmu.
- (4) Komisija saņēma piezīmes no ieinteresētajām personām. Tā pārsūtīja saņemtās piezīmes Vācijai, kam tika dota iespēja atbildēt; Vācijas piezīmes tika saņemtas 2013. gada 5. novembra vēstulē.
- (5) Sanāksmē, kas notika 2013. gada 17. oktobrī, un vēstulēs, kas paziņotas 2015. gada 7. aprīlī, 2016. gada 20. jūlijā, 2017. gada 6. jūlijā, 2017. gada 18. septembrī, 2017. gada 3. oktobrī un 2017. gada 23. oktobrī, Komisija prasīja, lai Vācija sniedz informāciju.
- (6) Vācija atbildēja uz minētajiem pieprasījumiem 2013. gada 6. decembrī, 2015. gada 28. maijā, 2015. gada 15. septembrī, 2016. gada 14. oktobrī, 2017. gada 3. augustā, 2017. gada 20. septembrī, 2017. gada 24. oktobrī un 2017. gada 26. oktobrī. Jaunākā informācija tika iesniegta 2017. gada 11. decembrī.

⁽¹⁾ OVC 128, 4.5.2013., 43. lpp.

⁽²⁾ Komisijas 2013. gada 6. marta lēmums par valsts atbalstu SA.34045 (2012/C) – Vācija – Atbrīvojums no tīkla maksas attiecībā uz lielajiem elektroenerģijas patērētājiem (19 § *StromNEV*) – Aicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktu (OVC 128, 4.5.2013., 43. lpp.).

2. SĪKS ATBALSTA APRAKSTS

2.1. TĪKLA MAKSA VĀCIJĀ

- (7) Tīkla maksas sistēmu Vācijā reglamentē Vācijas Enerģētikas likums (*Energiewirtschaftsgesetz*, "EnWG"). Šā lēmuma nolūkos būtisks ir tikai EnWG, kas grozīts ar 2011. gada 26. jūlija Likuma par enerģijas tirgu reglamentējošo noteikumu pārskatīšanu ⁽³⁾ ("2011. gada 26. jūlija likums") 1. pantu, un pirms grozījumiem, kas ieviesti ar 2016. gada 26. jūlija Likuma par enerģijas tirgu turpmāko attīstību ⁽⁴⁾ ("EnWG 2011") 1. pantu.
- (8) EnWG 2011 21. punktā ir noteikts, ka maksa, ko tīklu operatori ⁽⁵⁾ iekasē no saviem tiešajiem lietotājiem, ir samērīga ("angemessen"), nediskriminējoša un pārredzama un tiek aprēķināta, pamatojoties uz efektīvas tīklu pārvaldības izmaksām. Ar EnWG 2011 24. punktu federālā valdība ir pilnvarota ar rīkojumu noteikt sīki izstrādātus noteikumus par metodiku tīkla maksas aprēķināšanai. Ar EnWG 2011 24. punkta pirmā teikuma 1. apakšpunktu federālā valdība ir pilnvarota noteikt vispārējo metodiku tīkla maksas aprēķināšanai. Ar tā paša teikuma 3. apakšpunktu federālā valdība ir pilnvarota noteikt, kādos netipiskas tīkla izmantošanas gadījumos var apstiprināt individuālu tīkla maksu.
- (9) Rīkojumā par elektroenerģijas tīkla maksu (*Stromnetzentgeltverordnung*, "StromNEV" ⁽⁶⁾), kas pieņemts, pamatojoties uz EnWG 2011 24. punktu, ir ietverti sīki izstrādāti noteikumi par tīkla maksas noteikšanu. StromNEV 3. punkta 2. apakšpunktā ir precizēts, ka tīkla maksu maksā par pakalpojumiem, ko sniedz tīkla operators tā tīkla līmenī, kuram ir pieslēgts lietotājs, kā arī par visu iepriekšējo tīkla līmeņu izmantošanu. StromNEV 16. punkta 1. apakšpunktā ir noteikts pamatprincips, kas nosaka, ka tīkla maksā jābūt atspoguļotām izmaksām, ko faktiski rada tīkla lietotāji.
- (10) Ņemot vērā iepriekš minēto, un atbilstoši pilnvarojumam, kas noteikts EnWG 2011 24. punkta pirmā teikuma 1. apakšpunktā, StromNEV ir paredzēta vispārējā metodika, kas tīklu operatoriem jāizmanto tīkla maksas aprēķināšanai. Šī aprēķināšanas metodika ir noteikta StromNEV 2011 4.–14. punktā.
- (11) Saskaņā ar šo metodiku vispirms sasummē visu tīklu dažādos gada izmaksu elementus. Tās ir elektroenerģijas tīkla (pārvades un sadales līniju, apakšstaciju) būvniecības izmaksas, uzturēšanas izmaksas un tīkla ekspluatācijas izmaksas, tostarp izmaksas, kas saistītas ar tā dēvētajiem sistēmas pakalpojumiem (primāro, sekundāro un minūšu rezervi ⁽⁷⁾, pārdispečēšanu ⁽⁸⁾) un elektroenerģiju, kas vajadzīga tīkla zaudējumu

⁽³⁾ BGBl. I, 1554. lpp.

⁽⁴⁾ BGBl. I, 1786. lpp.

⁽⁵⁾ Tīkla operators ir operators, kas atbild par elektroenerģijas tīkla darbību un drošu pārvaldību. Tīkla operatorus parasti iedala divās grupās – pārvades sistēmu operatori un sadales sistēmu operatori – atkarībā no tā, vai tie ekspluatē pārvades tīklu vai sadales tīklu.

⁽⁶⁾ Lai gan StromNEV pirmo reizi tika ieviests 2005. gadā, tas ir vairākas reizes grozīts. Šajā lēmumā ir atsauce uz StromNEV kopumā, kurā attiecīgais noteikums nav mainīts ar dažādajiem grozījumiem. Tomēr, ja noteikums, uz kuru ir atsauce, ir mainīts, tad šajā lēmumā ir sniegta skaidra atsauce uz attiecīgo StromNEV versiju, proti:

— StromNEV 2010 attiecas uz StromNEV versiju, kas grozīta ar 2010. gada 3. septembra likuma (BGBl. I, 2074. lpp.) 6. pantu,

— StromNEV 2011 attiecas uz StromNEV versiju, kas grozīta ar 2011. gada 26. jūlija likuma (BGBl. I, 1554. lpp.) 7. pantu,

— StromNEV 2014 attiecas uz StromNEV versiju, kas grozīta ar 2013. gada 14. augusta rīkojuma (BGBl. I, 3250. lpp.) 1. pantu.

⁽⁷⁾ Elektrotīklā ir pastāvīgi jābūt balansam starp ievadīto un patērēto elektroenerģiju. Nebalanss var rasties, kad patēriņš atšķiras no prognozētā vai elektrostacijas darbības atteices vai vēja vai saules enerģijas strauja krituma gadījumā. Pārvades sistēmu operatoriem (PSO) ir pienākums uzturēt tīklā balansu un ievadīt elektroenerģiju, kad patēriņš ir lielāks nekā faktiski ievadītā elektroenerģija, un nodrošināt to, ka ražošana tiek samazināta vai patēriņš tiek palielināts, kad tas ir mazāks nekā ievadītā elektroenerģija. Tā kā elektroenerģiju nevar viegli uzglabāt, PSO ir jānodrošina, ka tas var ļoti ātri (dažu sekunžu vai minūšu laikā) izmantot pozitīvo vai negatīvo enerģiju. Tāpēc PSO noslēdz līgumus par rezervēm (dēvētus arī par *Regelleistung*). Vācijā atšķir trīs galvenās tīkla rezerves: a) primārā rezerve – enerģija jādara pieejama PSO 30 sekunžu laikā pēc pieprasījuma izteikšanas; b) sekundārā rezerve – enerģija jādara pieejama piecu minūšu laikā; un c) minūšu rezerve (dēvēta arī par terciāro rezervi) – enerģija jādara pieejama 15 minūšu laikā (sk. BNetzA tīmekļa vietni: <https://www.smd.de/blueprint/servlet/page/home/wiki-article/446/396>).

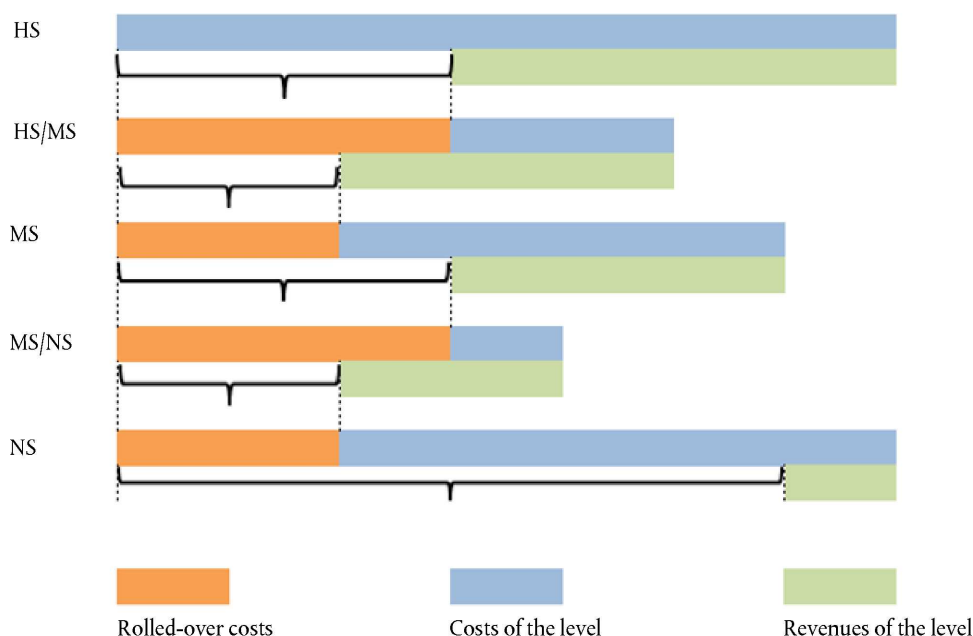
⁽⁸⁾ Pārdispečēšanas pasākumi ir saistīti ar elektrotīklu pārslodzes pārvaldību. Elektrotīklu pārslodze rodas, kad saražotā elektroenerģija pārsniedz to tīkla elementu jaudu, kuri savieno ražošanas iekārtas ar patēriņa punktiem. Samazinot vienas vai vairāku elektrostaciju reālo saražoto jaudu pārslogotā apgabala vienā galā un vienlaikus palielinot vienas vai vairāku citu elektrostaciju reālo saražoto jaudu otrā galā, ir iespējams mazināt pārslodzi, vienlaikus saglabājot kopējo reālo jaudu tīklā tuvu konstantei. Pārdispečēšana ir pārvades sistēmas operatora pieprasījums elektrostacijām koriģēt to ievadīto reālo jaudu, lai novērstu vai likvidētu elektrotīkla pārslodzi. PSO ir jākompensē elektrostacijām pārdispečēšanas rīkojums (https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/Versorgungssicherheit/Engpassmanagement/Redispatch/redispatch-node.html).

kompensēšanai ⁽⁹⁾). To gada summu aprēķina, pamatojoties uz tīklu operatoru peļņas un zaudējumu pārskatu (*StromNEV 2011 4. punkts*). Tās ietver ne tikai materiālu izmaksas un personāla izmaksas, bet arī aizdevumu procentus (*StromNEV 5. punkts*), nolietojumu (*StromNEV 2011 6. punkts*), atlīdzību par tīkla operatora paša kapitālu (*StromNEV 2011 7. punkts*) un nodokļus (*StromNEV 2011 8. punkts*). Ir jāatskaita ieņēmumi, piemēram, pieslēguma izmaksas un subsīdijas (*StromNEV 9. punkts*). Tomēr elektroenerģijas patēriņa uzskaites izmaksas nav iekļautas tīkla izmaksās, un tām arī piemēro atšķirīgu uzskaites tarifu. Izmaksas, kas saistītas ar balansēšanas enerģijas iegādi ⁽¹⁰⁾, nav iekļautas tīkla izmaksās, jo tās iekļauj atsevišķā rēķinā, kuru izraksta par nebalansu atbildīgajiem lietotājiem.

- (12) Gada kopējās tīklu izmaksas tad sadala pa dažādajiem tīkliem un tīklu līmeņiem (augstsprieguma tīkls, apakšstaciju līmeņi, vidēja sprieguma tīkls, zemsprieguma tīkls). *StromNEV 2011 2. pielikumā* ir ietverts minēto tīklu līmeņu saraksts.
- (13) Nākamā darbība tīkla maksas noteikšanā ir gada kopējo tīklu izmaksu pārrēķināšana tīkla maksā. To nosaka lejupēji katram sprieguma līmenim (no augstsprieguma līmeņa līdz zemsprieguma līmenim). Vispirms nosaka tā dēvētās īpašās augstsprieguma līmeņa gada izmaksas, dalot kopējās augstsprieguma līmeņa gada izmaksas ar gada maksimumslodzi, kas izmērīta konkrētajā augstsprieguma līmenī, jo tīklu līmeņa maksimumslodzi uzskata par galveno izmaksas noteicošo faktoru. Iegūto rezultātu izsaka EUR/kW. Piemērojot turpmāk 14. apsvērumā aprakstīto katra tīkla līmeņa "vienlaicīguma funkciju", īpašās gada izmaksas pārrēķina cenā uz katru pieslēguma jaudu, kas izteikta EUR/kW, un cenā uz patērētās elektroenerģijas vienību, kas izteikta EUR/kW. Tad tādu pašu darbību veic attiecībā uz nākamo sprieguma līmeni. Tomēr nākamā sprieguma līmeņa kopējo gada izmaksu summu veidos paša šā līmeņa izmaksas un no augšupējā sprieguma līmeņa pārnestās izmaksas. Pārnestās izmaksas atbilst augšupējā līmeņa kopējām izmaksām, no kurām atskaitīta tīkla maksa, kas iegūta no tīkla lietotājiem (galapatērētājiem un elektroenerģijas piegādātājiem, kas tieši pieslēgti attiecīgajam sprieguma līmenim). Turpmāk 1. attēlā ir norādīta izmaksu pārvešana. Tādējādi tīklā, kurā elektrības plūsma ir lejupēja, tīkla lietotājiem būs jāsedz tā tīkla līmeņa izmaksas, kuram tie ir pieslēgti, kā arī daļa augšupējo tīklu izmaksu, jo arī šos tīklus izmanto, lai lietotājiem pārvadītu elektroenerģiju.

1. attēls

Tīkla izmaksu pārvešana tīkla izmaksu noteikšanai ⁽¹⁾



⁽¹⁾ Attēlā ar "HS" apzīmē augstspriegumu, ar "MS" apzīmē vidēju spriegumu, ar "NS" apzīmē zemspriegumu, ar "HS/MS" apzīmē apakšstaciju, kurā augstspriegums tiek pārveidots vidējā spriegumā, ar "MS/NS" apzīmē

⁽⁹⁾ Kad elektroenerģiju transportē, daļa no tās tiek zaudēta pārvades procesā, tāpēc ir jāievada papildu elektroenerģija, lai sasniegtu elektroenerģijas daudzumu, kāds sākotnēji tika ievadīts tīklā.

⁽¹⁰⁾ Vācija ir paskaidrojusi, ka balansēšanas izmaksu gadījumā ir jāatsķir izmaksas, kas saistītas ar rezervēm, un izmaksas, kas saistītas ar negatīvās vai pozitīvās enerģijas faktisko piegādi. Rezervju gadījumā pakalpojumu sniedzēji saņem atlīdzību par to pieejamību. Tomēr, kad no tiem enerģija tiek faktiski paņemta, pamatojoties uz PSO pieprasījumu, tiem papildus piešķir atlīdzību arī par faktiski piegādāto enerģiju. Rēķinu par faktiskajām (pozitīvās vai negatīvās) enerģijas piegādes izmaksām izraksta tieši operatoram, kas ir atbildīgs par nebalansu.

apakšstaciju, kurā vidējs spriegums tiek pārveidots zemspriegumā. Avots: Komisija, pamatojoties uz aprakstu, ko sniegusi Vācija un kas papildināts ar informāciju, kura ietverta 1. attēlā *BNetzA* 2015. gada decembra ziņojumā *Netzentgeltsystematik Elektrizität*, kas pieejams vietnē https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/Netzentgelte/Netzentgeltsystematik/Bericht_Netzentgeltsystematik_12-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

- (14) Lai nodrošinātu, ka izmaksu sadalījums dažādajiem tīkla lietotājiem atspoguļo faktiskās izmaksas, ko radījis individuāls tīkla lietotājs, kā noteikts *StromNEV* 16. punkta 1. apakšpunktā, attiecīgajam sprieguma līmenim piemēro vienlaicīguma funkciju. Iepriekš 13. apsvērumā minētā vienlaicīguma funkcija ir aprakstīta *StromNEV* 16. punkta 2. apakšpunktā un *StromNEV* 2011 4. pielikumā. Šī funkcija piešķir katram tīkla lietotājam "vienlaicīguma koeficientu" no 0 līdz 1. Vienlaicīguma koeficients, pamatojoties uz vēsturiskiem skaitļiem, izsaka varbūtību, ka individuālā tīkla lietotāja elektroenerģijas patēriņš palielina attiecīgā tīkla līmeņa gada maksimumslodzi. Tīkla vienlaicīgā gada maksimumslodze ir būtisks tīkla izmaksu faktors, ņemot vērā, ka šī gada maksimumslodze ir būtiska tīkla, kurā elektrības plūsma ir lejupēja, dimensionēšanai. Vienlaicīguma funkcijas pamatā ir princips, ka tīkla lietotāji, kam ir lielāka gada maksimumslodzes palielināšanas varbūtība, maksā lielāku jaudas tarifu. Katra tīkla līmeņa lietotāji ir galapatērētāji, kas ir tieši pieslēgti augstsprieguma līmenim, kā arī lejupējiem tīkla līmeņiem. Tad visu tīkla līmeņa lietotāju vienlaicīguma koeficientus atzīmē diagrammā uz "y" ass un korelē ar pilnīgas izmantošanas gada stundu skaitu ("x" ass). Rezultātā iegūst vienlaicīguma funkciju. Šī funkcija ir lineāra un nepārtraukta, bet to veido divas lineāras daļas, kas krustojas punktā ⁽¹¹⁾, kurš attēlo 2 500 izmantošanas stundas gadā ⁽¹²⁾. Tad vienlaicīguma funkciju pārrēķina tarifā par katru pieslēguma jaudu ⁽¹³⁾, kas izteikts EUR/kW, un tarifā par katru patērētās elektroenerģijas vienību, ⁽¹⁴⁾ kas izteikts EUR/kWh.
- (15) Nosakot tīkla maksu, tīklu operatori arī jāņem vērā maksimālais ieņēmumu līmenis, kuru katram no tiem apstiprinājusi Federālā tīklu aģentūra (*Bundesnetzagentur*, "BNetzA") (attiecībā uz maksimālo pieļaujamo ieņēmumu līmeni sk. 43. apsvērumu). Praksē šis maksimālais ieņēmumu līmenis, ko nosaka, veicot salīdzinošo novērtēšanu ar citiem tīklu operatoriem, nozīmē to, ka augstas izmaksas, ko rada neefektivitāte, nevar segt, izmantojot tīkla maksu. Šīs sistēmas mērķis ir uzlabot tīkla operatoru efektivitāti. Ja atļautā maksimālā ieņēmumu līmeņa maiņa samazinātu tīkla maksu, tad tīkla operatoram ir jāpielāgo tīkla maksa (17. punkta 2. apakšpunkts Rīkojumā par efektivitātes stimulu ieviešanu energoapgādes tīkliem – *Verordnung über die Anreizregulierung der Energieversorgungsnetze*, *ARegV* 2011 ⁽¹⁵⁾).

⁽¹¹⁾ Vācija ir paskaidrojusi, ka, lai gan šis 2 500 pilnīgas izmantošanas gada stundu punkts šobrīd ir vispārpieņemta vērtība, tā ir balstīta uz empīriskiem skaitļiem. Empīriski vienlaicīguma funkcija nekad nav pilnīgi lineāra, bet tā kāpj lēzenāk pie aptuveni 2 500 pilnīgas izmantošanas pilnām stundām un strauji krīt pie vērtībām, kas mazākas par 2 500 pilnīgas izmantošanas stundām gadā. Rezultātā vienlaicīguma funkcijā veidojas divi segmenti, tāpēc arī ir četri tīkla tarifi – viens patēriņa un jaudas tarifs lietotājiem, kas patērē mazāk nekā 2 500 pilnīgas izmantošanas stundas, un viens patēriņa un jaudas tarifs lietotājiem, kas patērē vairāk nekā 2 500 pilnīgas izmantošanas stundas. Vienīgā alternatīva būtu veidot vienlaicīguma funkciju kā izliektu līkni, bet tas radītu nepieciešamību aprēķināt individuālu patēriņa tarifu katram tīkla lietotājam Vācijā (jo funkcijas slīpums mainās katrā līknes punktā). Tas būtu ievērojami palielinājis administratīvo slogu, kas saistīts ar tīkla maksas noteikšanu Vācijā, aizkavējis tīkla maksas aprēķināšanu tīkla lietotājiem un samazinājis tīkla maksas pārredzamību un prognozējamību tīkla lietotājiem.

⁽¹²⁾ Attiecībā uz vienlaicīguma funkcijas piemēru sk. *Bericht der Bundesnetzagentur zur Netzentgeltsystematik Elektrizität, Stand Dezember 2015*, pieejams vietnē https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/Netzentgelte/Netzentgeltsystematik/Bericht_Netzentgeltsystematik_12-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

⁽¹³⁾ To iegūst, reizinot īpašās tīkla līmeņa gada izmaksas ar vērtību, kuru sasniežot, vienlaicīguma funkcija šķērso "x" asi pie 0 un 2 500 pilnīgas izmantošanas stundām gadā (lietotājiem, kuru pilnīgas izmantošanas gada stundu skaits attiecīgi ir lielāks un mazāks nekā 2 500 stundas). Piemēram, attiecībā uz 2017. gadu *Amprion* piemēroja šādu jaudas tarifu augstsprieguma līmenim:

< 2 500 stundas gadā	≥ 2 500 stundas gadā
6,3 EUR/kWa	36,55 EUR/kWa

⁽¹⁴⁾ To iegūst, reizinot attiecīgā tīkla līmeņa īpašās gada izmaksas ar vienlaicīguma funkcijas slīpumu līdz 2 500 pilnīgas izmantošanas stundu punktam (lietotājiem, kuru pilnīgas izmantošanas gada stundu skaits ir mazāks nekā 2 500 stundas) un ar vienlaicīguma funkcijas slīpumu virs 2 500 pilnīgas izmantošanas stundu punkta (lietotājiem, kuru pilnīgas izmantošanas stundu skaits ir lielāks nekā 2 500 stundas). Piemēram, attiecībā uz 2017. gadu *Amprion* piemēroja šādu patēriņa tarifu augstsprieguma līmenim:

< 2 500 stundas gadā	≥ 2 500 stundas gadā
1,512 ct/kWh	0,302 ct/kWh

⁽¹⁵⁾ 2007. gada 29. oktobra rīkojums, *BGBI*. I, 2529. lpp. *ARegV* ir grozīts vairākas reizes. Šajā lēmumā ir atsauce uz *ARegV* kopumā, kurā attiecīgais noteikums dažādajos grozījumos nav mainīts. Tomēr, ja noteikums, uz kuru ir atsauce, ir mainīts, tad šajā lēmumā ir sniegta skaidra atsauce uz attiecīgo *ARegV* versiju, proti:

— *ARegV* 2011 attiecas uz *ARegV* versiju, kas grozīta ar 2011. gada 28. jūlija likuma (*BGBI*. I, 1690. lpp.) 5. pantu.

- (16) Iepriekš 11.–15. apsvērumā aprakstītā metodika īsteno “izmaksu cēloņsakarības principu” tīkla maksas noteikšanā lielākajai daļai tīkla lietotāju. *StromNEV* 19. punkts attiecas uz tīkla maksu, ko atbilstoši izmaksu cēloņsakarības principam maksā tā dēvētie netipiskie tīkla lietotāji, t. i., lietotāji, kuru patēriņa vai slodzes paradumi būtiski atšķiras no pārējo lietotāju patēriņa un slodzes profila, kā paredzēts *EnWG 2011* 24. punkta pirmā teikuma 3. apakšpunktā. *StromNEV* 19. punkta virsraksts ir “Netipisks tīkla lietojums”.
- (17) *StromNEV* 19. punkta 2. apakšpunktā ir noteiktas divas netipisku tīkla lietotāju grupas. Pirmā grupa ir lietotāji, kuru gada maksimumslodze prognozējami un ievērojami atšķiras no visu pārējo tam pašam tīklam pieslēgto tīkla lietotāju vienlaicīgās gada maksimumslodzes (*StromNEV* 19. punkta 2. apakšpunkta pirmais teikums). Tie parasti ir tīkla lietotāji, kas sistemātiski patērē elektroenerģiju ārpus maksimumslodzes laikiem, jo tie, piemēram, naktīs darbina iekārtas. Tāpēc šī pirmā netipisko lietotāju kategorija turpmāk tekstā ir dēvēta par “patērētājiem ārpus maksimumslodzes”. Otrā grupa ir lietotāji, kuru gada elektroenerģijas patēriņš sasniedz vismaz 7 000 lietošanas stundu⁽¹⁶⁾ un pārsniedz 10 gigavattstundas (GWh) (*StromNEV* 19. punkta 2. apakšpunkta otrais teikums). Šī otrā netipisko lietotāju kategorija turpmāk tekstā ir dēvēta par “bāzes slodzes patērētājiem”.
- (18) Pirms grozījuma, kas ieviests ar 2011. gada 26. jūlija likuma 7. pantu un plašāk aprakstīts 2.2. iedaļā turpmāk, ar 2010. gada 3. septembra likumu grozītā *StromNEV* (“*StromNEV 2010*”⁽¹⁷⁾) 19. punkta 2. apakšpunktā bija noteikts, ka gan patērētājiem ārpus maksimumslodzes, gan bāzes slodzes patērētājiem ir jāmaksā individuāla tīkla maksa, kā to arī skaidri paredz pilnvarojums, kas noteikts *EnWG 2011* 24. punkta pirmā teikuma 3. apakšpunktā (sk. 7. apsvērumu).
- (19) Bija noteikts, ka, nosakot šādu individuālu maksu, pienācīgi jāņem vērā netipiskā tīkla lietotāja patēriņa paradumi. Konkrētāk, *StromNEV 2010* 19. punkta 2. apakšpunkta trešajā teikumā bija noteikts, ka individuālajā tīkla maksā jābūt atspoguļotam netipiskā tīkla lietotāja ieguldījumam kopējās tīkla maksas samazinājumā vai tā ieguldījumam tīkla maksas palielinājuma novēršanā. Šajā nolūkā *BNetzA* 2010. gadā publicēja norādījumu dokumentu⁽¹⁸⁾, kurā bija izklāstīta tā dēvētā “fiziskā maršruta metodika”, kas būtu jāpiemēro, lai noteiktu tīkla izmaksas, kuras rada bāzes slodzes patērētāji, un attiecīgi to individuālo tīkla maksu. Fiziskā maršruta metodikas mērķis ir noteikt konkrētā tīkla lietotāja atsevišķās izmaksas. To izmantojot, nosaka esošas tiešās līnijas virtuālā izlietojuma izmaksas no patēriņa vietas līdz attiecīgai ražošanas iekārtai, aprēķinot tās tīkla daļas kapitālizdevumus un ekspluatācijas izdevumus, kuru izmanto, lai bāzes slodzes patērētāju pieslēgtu tuvākajai elektrostacijai, kas var apmierināt visas bāzes patērētāja vajadzības, un pieskaitot to tīkla pakalpojumu⁽¹⁹⁾ izmaksas, kurus bāzes slodzes patērētājs izmantojis, ja tādi ir.
- (20) Tomēr *StromNEV 2010* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajā teikumā bija noteikts, ka gan patērētājiem ārpus maksimumslodzes, gan bāzes slodzes patērētājiem ir jāmaksā minimālā iemaksa vismaz 20 % apmērā no publicētās tīkla maksas, proti, individuālā tīkla maksa, kas aprēķināta, pamatojoties uz netipiskā tīkla lietotāja ieguldījumu kopējās tīkla maksas samazinājumā vai tā ieguldījumu tīkla maksas palielinājuma novēršanā, nevar būt mazāka par 20 % no publicētās tīkla maksas. Vācija ir paskaidrojusi, ka šis minimālās iemaksas mērķis ir garantēt, ka arī netipiskie tīkla lietotāji maksā minimālo ieguldījumu tā publiskā tīkla pārvaldībā, kuram tie ir pieslēgti. Jo īpaši attiecībā uz bāzes slodzes patērētājiem Vācija ir norādījusi, ka tad, ja tie atrodas ļoti tuvu bāzes slodzes elektrostacijai⁽²⁰⁾, tīkla maksa, ko aprēķina, pamatojoties uz fiziskā maršruta metodiķu, var būt tuvu

⁽¹⁶⁾ Prasība par 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu bija paredzēta *StromNEV 2010*, kas bija piemērojams no 2011. gada 1. janvāra, un tādējādi šī prasība bija piemērojama jau pirms bāzes slodzes patērētāju pilnīga atbrīvojuma ieviešanas. Pirms minētā grozījuma bija piemērojama prasība par 7 500 pilnīgas izmantošanas stundām.

⁽¹⁷⁾ Sk. 6. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁸⁾ *BNetzA, Leitfaden zur Genehmigung von individuellen Netzentgelten nach § 19 Abs. 2 S. 1 und S. 2 StromNEV ab 2011* (29.9.2010.).

⁽¹⁹⁾ Tīkla pakalpojumi ir pakalpojumi, ko sniedz tīkla operators, lai saglabātu tīklā balansu. Galvenie tīkla pakalpojumi ir rezerves, pārdispečēšanas pasākumi un enerģija tīkla zudumiem.

⁽²⁰⁾ Bāzes slodzes elektrostacija ir elektrostacija, kas parasti nodrošina nepārtrauktu elektroenerģijas piegādi visu gadu ar noteiktu minimālo strāvas ražošanas prasību. Bāzes slodzes elektrostacijas izslēdz tikai plānveida apkopes, uzlabošanas darbu, kapitālā remonta vai apkalpošanas laikā. Vairākas ieinteresētās personas norāda, ka bāzes slodzes elektrostacijas parasti saražo 7 500 pilnīgas izmantošanas stundu gadā un parasti tās ir kodolelektrostacijas, lignīta elektrostacijas, caurteces hidroelektrostacijas un zināmā mērā ogļu elektrostacijas. Tās var atšķirt no vidējās slodzes elektrostacijām, kas saražo no 3 000 līdz 5 000 pilnīgas izmantošanas stundu gadā un kas parasti ir ogļu elektrostacijas un gāzes turbīnas, un no maksimumslodzes elektrostacijām, kas parasti saražo aptuveni 1 000 pilnīgas izmantošanas stundu gadā un kas visbiežāk ir sūkņu stacijas, gāzes turbīnas un naftas elektrostacijas. Arī *BNetzA* par bāzes slodzes elektrostacijām ir uzskaitītas šādas elektrostacijas: kodolelektrostacijas, caurteces hidroelektrostacijas un lignīta elektrostacijas. Ogļu elektrostacijas var uzskatīt par bāzes slodzes elektrostacijām, bet tikai ar jaudas samazinājuma koeficientu 0,8 (sk. *Leitfaden zur Genehmigung individueller netzentgeltvereinbarungen nach § 19 Abs. 2 S. 1 und 2 StromNEV*, 1.3.2.2.1. punktu). Ogļu elektrostacijas var uzskatīt par bāzes slodzes elektrostacijām, bet tikai līdz 80 %.

nullei. Tomēr šādi bāzes slodzes patērētāji joprojām gūst labumu no publiskā tīkla un tā nodrošinātās elektroapgādes. Turklāt Vācija ir paskaidrojusi, ka minimālā iemaksa ir noteikta, ņemot vērā faktu, ka fiziskā maršruta metodiku var izmantot tikai kā aizstājējmetodi individuālo tīkla izmaksu noteikšanai.

2.2. PILNĪGS ATBRĪVOJUMS NO 2011. GADA LĪDZ 2013. GADAM

- (21) Ar *StromNEV*, kas grozīts ar 2011. gada 26. jūlija likuma, kurš stājās spēkā 2011. gada 4. augustā, bet bija piemērojams ar atpakaļejošu spēku no 2011. gada 1. janvāra ("*StromNEV 2011*"⁽²¹⁾), 7. pantu, individuālās tīkla maksas sistēma bāzes slodzes patērētājiem tika atcelta un aizstāta ar pilnīgu atbrīvojumu no pienākuma maksāt tīkla maksu. Individuālā tīkla maksa patērētājiem ārpus maksimumslodzes tika saglabāta, kā arī tika saglabāts pienākums maksāt vismaz 20 % no publicētās tīkla maksas.
- (22) Saskaņā ar *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otro teikumu tiešie lietotāji bija jāatbrīvo no tīkla maksas, ja to gada elektroenerģijas patēriņš sasniedz vismaz 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu un pārsniedz 10 GWh. Minētais atbrīvojums ("pilnīgais atbrīvojums") ir procedūras sākšanas lēmuma un šā lēmuma priekšmets.
- (23) Robežvērtība 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu ir raksturīga bāzes slodzes patērētājam, proti, šo robežvērtību var sasniegt tikai tad, ja konkrētais tiešais lietotājs gandrīz nepārtraukti ir pieslēgts tīklam ar vienu un to pašu slodzi. (Pilnīgas) izmantošanas stundas ir definētas *StromNEV* 2. punkta 2. apakšpunktā kā saražotās gada jaudas un attiecīgā tīkla lietotāja gada maksimumslodzes attiecība.
- (24) Saskaņā ar *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta trešo teikumu atbrīvojums, kas paredzēts tā paša apakšpunkta otrajā teikumā, bija piešķirams tikai tad, kad kompetentā regulatīvā iestāde (*BNetzA* vai kāds no federālo zemju regulatoriem, *Landesregulierungsbehörde*⁽²²⁾) bija pārbaudījusi, vai ir izpildīti juridiskie nosacījumi. Kad šāda pārbaude bija pabeigta, *BNetzA* vai *Landesregulierungsbehörde* izdeva apliecinājumu, kas piešķir bāzes slodzes patērētājam tiesības uz pilnīgu atbrīvojumu no 2011. gada 1. janvāra (ja vien šajā datumā bija izpildīti visi nosacījumi) un uz nenoteiktu laiku (ja prasības arī turpmāk tika izpildītas).
- (25) Pilnīgā atbrīvojuma rezultātā samazinājās tīklu operatoru ieņēmumi. Finansiālie zaudējumi tika kompensēti ar īpašu piemaksu kopš 2012. gada (sk. 2.4. iedaļu turpmāk). Tomēr par 2011. gadu īpaša piemaksa nebija ieviesta, un finansiālos zaudējumus 2011. gadā sedza tīklu operatori.
- (26) Pilnīgais atbrīvojums tika atcelts ar *StromNEV* grozījumu⁽²³⁾ no 2014. gada 1. janvāra.

2.3. ATBALSTA SAŅĒMĒJI UN TĀ SUMMA

- (27) Vācija ir iesniegusi to uzņēmumu pagaidu sarakstu, kuri ir tiesīgi izmantot atbrīvojumu atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam. Pamatojoties uz šo informāciju, laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam atbrīvojums no tīkla maksas atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam bija piešķirts vairāk nekā 200 uzņēmumiem. Lielākā daļa minēto uzņēmumu pieder pie dažādām apstrādes rūpniecības nozarēm, konkrēti ķīmiskās rūpniecības (ieskaitot rūpniecisko gāzu rūpniecību), papīra, tekstila, tērauda, krāsaino metālu rūpniecības nozares, naftas pārstrādes rūpniecības nozares un stikla ražošanas nozares. Tikai retos gadījumos uzņēmumi, kas iesaistīti pakalpojumu nozarē (piemēram, tīmekļa mitināšanas pakalpojumu nozarē), saņēma pilnīgu atbrīvojumu. Šādi uzņēmumi bija uzņēmumi ar lieliem datu centriem.

⁽²¹⁾ Sk. arī 6. zemsvītras piezīmi.

⁽²²⁾ *BNetzA* ir Vācijas valdības Federālās ekonomikas un tehnoloģiju ministrijas aģentūra. Tās galvenais uzdevums ir nodrošināt atbilstību Telesakaru likumam (*TKG*), Pasta likumam (*PostG*) un Enerģētikas likumam (*EnWG*), kā arī to attiecīgajiem rīkojumiem, lai garantētu telesakaru, pasta un enerģētikas tirgu liberalizāciju. Tā arī uzņemas atbildību par dzelzceļa jomas regulējumu. Visās šajās regulējuma jomās tā uzrauga, lai piekļuve tīkliem būtu nediskriminējoša un notiktu atbilstoši pārredzamiem nosacījumiem, un izvērtē piekļuves maksu. Lai *Bundesnetzagentur* sasniegtu savus regulējuma mērķus, tās rīcībā ir efektīvas procedūras un instrumenti, tostarp tai ir tiesības iegūt informāciju un veikt izmeklēšanu, kā arī pilnvaras piemērot pakāpeniskas sankcijas un tiesības pieņemt regulatīvus lēmumus. Tai ir konsultatīvā padome, kurā ir 16 pārstāvji no Vācijas Bundestāga un 16 pārstāvji no Vācijas Bundesrāta; Bundesrāta pārstāvjiem jābūt federālās zemes valdības locekļiem vai politiskajiem pārstāvjiem. Konsultatīvās padomes locekļus un viņu vietniekus ieceļ federālā valdība pēc Vācijas Bundestāga un Vācijas Bundesrāta priekšlikuma (2005. gada 7. jūlija Likuma par Federālo Elektroenerģijas, gāzes, telesakaru, pasta un dzelzceļa tīklu aģentūru 5. punkts, *BGBI*. I, 1970. lpp.). *BNetzA* vada priekšsēdētājs un divi priekšsēdētāja vietnieki. Viņu kandidatūru valdībai ierosina Konsultatīvā padome (2005. gada 7. jūlija Likuma par Federālo Elektroenerģijas, gāzes, telesakaru, pasta un dzelzceļa tīklu aģentūru 3. punkts, *BGBI*. I, 1970. lpp.). Viņus izvirza Vācijas Federatīvās Republikas prezidents. Tomēr *BNetzA* nav vienīgā regulatīvā iestāde Vācijā. Dažās federālajās zemēs ir izveidotas atsevišķas regulatīvās iestādes (*Landesregulierungsbehörden*).

⁽²³⁾ 2013. gada 14. augusta rīkojuma, ar ko groza vairākus rīkojumus enerģijas tirgu jomā, 1. pants, *BGBI*. I, 3250. lpp.

- (28) Vācijas iesniegtās aplēses liecina, ka zaudējumu summa, kas tīklu operatoriem radās pilnīgā atbrīvojuma dēļ laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam, bija aptuveni 900 miljoni EUR, salīdzinot ar situāciju, ja bāzes slodzes patērētāji būtu maksājuši normālo maksu. Tomēr šie zaudējumi, iespējams, ir mazāki, jo 2011. gada tīkla maksas aprēķinā tīklu operatori parasti ņēma vērā faktu, ka bāzes slodzes patērētāji bija tiesīgi maksāt individuālu tīkla maksu atbilstoši *StromNEV 2010* 19. punkta 2. apakšpunktam. Tomēr šo aplēsi vēl vairāk sarežģī fakts, ka robežvērtība, kuru sasniedzot, bija tiesības maksāt individuālu maksu, bija mainījusies no 2011. gada 1. janvāra (7 000 pilnīgas izmantošanas stundu iepriekšējo 7 500 pilnīgas izmantošanas stundu vietā) un ka individuālā maksa nebija pievilcīga konkrētiem bāzes slodzes patērētājiem, jo tā neļāva būtiski samazināt to tīkla maksu atkarībā no to ģeogrāfiskās atrašanās vietas un citiem faktoriem, kas ietekmē individuālās tīkla maksas aprēķinu.

2.4. FINANSĒŠANAS MEHĀNISMS

2.4.1. FINANSĒŠANAS MEHĀNISMS, KAS APRAKSTĪTS STROMNEV 2011 19. PUNKTĀ

- (29) Ņemot vērā, ka no tīkla maksas atbrīvotie bāzes slodzes patērētāji bija pieslēgti dažādiem tīklu līmeņiem, pilnīgais atbrīvojums radīja ieņēmumu zaudējumus gan pārvades sistēmu operatoriem ("PSO"), gan sadales sistēmu operatoriem ("SSO"). *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta sestajā teikumā PSO bija noteikts pienākums kompensēt SSO ieņēmumu zaudējumus, kas radušies pilnīgā atbrīvojuma dēļ. Tomēr 2.4.3. iedaļā sīki izklāstīto iemeslu dēļ šādas kompensācijas samaksa *de facto* notika tikai no 2012. gada. 2011. gadā zaudējumus sedza tie PSO un SSO, kuru tīklam bija pieslēgti no tīkla maksas atbrīvotie bāzes slodzes patērētāji.
- (30) Turklāt atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta septītajam teikumam pārvades sistēmu operatoriem to maksājumu summa, kurus tie veica SSO, kā arī savi zaudējumi bija jākompensē ar mijieskaitu savā starpā. Attiecībā uz sīki izstrādātiem noteikumiem par to, kā īstenot šādu mijieskaitu, *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunktā bija atsauce uz tolaik piemērojamā Kombinētās siltumenerģijas un elektroenerģijas ražošanas likuma (*Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz, "KWKG"*)⁽²⁴⁾ 9. punktu, kas bija piemērojams pēc analogijas. Mijieskaits tika izmantots, lai sadalītu finansiālo slogu starp PSO tā, ka katrs PSO uzņemas vienādu slogu attiecībā pret elektroenerģijas daudzumu, kas piegādāts galapatērētājiem, kuri bija (tieši vai netieši) pieslēgti to attiecīgajam tīkla apgabalam. Ar *KWKG* 9. punktu, kurā bija atsauce uz *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta septīto teikumu, tika izveidota sistēma kompensācijas piešķiršanai PSO, izmantojot tā dēvēto *CHP* piemaksu par papildu izmaksām, ko radījis to pienākums maksāt atbalstu koģenerācijas režīmā saražotas elektroenerģijas ražotājiem, kuri pieslēgti to tīklam, atbilstoši *KWKG* un to pienākums samaksāt kompensāciju SSO par atbalstu, ko arī tie samaksājuši koģenerācijas režīmā saražotas elektroenerģijas ražotājiem, kuri pieslēgti to tīklam atbilstoši *KWKG*⁽²⁵⁾. *KWKG* 9. punkta piemērošana pēc analogijas nozīmēja to, ka tīklu operatori varēja ieviest piemaksu, lai saņemtu kompensāciju par finansiālajiem zaudējumiem, ko radīja pilnīgais atbrīvojums, un ka ar šādu piemaksu iekasētie ieņēmumi SSO bija jāpārskaita PSO⁽²⁶⁾.
- (31) Turklāt *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunktā bija paredzēts, ka *StromNEV 2011* 20. punkts ir piemērojams pēc analogijas. *StromNEV 2011* 20. punktā bija noteikts, ka elektroenerģijas tīklu operatoriem pirms tīkla maksas elektroenerģijai publicēšanas ir jāpārlicinās, ka ieņēmumi no maksas ir pietiekami, lai segtu to paredzamās izmaksas.
- (32) Kopš ir stājies spēkā *ARegV*, ar ko ir izveidota regulatīva sistēma, kuras mērķis ir radīt tīklu operatoriem stimulu efektīvāk pārvaldīt tīklus, tīkla maksa vairs nav jāapstiprina *BNetzA* (kā tas izriet no *EnWG* 23.a punkta). Tā vietā *ARegV 2011* 32. punkta 1. apakšpunkta 1. punkts paredz, ka *BNetzA* apstiprina maksimālo ieņēmumu līmeni,

⁽²⁴⁾ 2008. gada 25. oktobra Lēmums par atbalstu kombinētajai siltuma un enerģijas ražošanai (*BGBI. I, 2101. lpp.*). Šis likums grozīts ar 2011. gada 28. jūlija Likuma par tiesiskā regulējuma pārskatīšanu attiecībā uz atbalstu elektroenerģijas ražošanai no atjaunojamiem energoresursiem (*BGBI. I, 1634. lpp.*) 11. pantu. *KWKG* 9. punkts nav grozīts no 2011. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 31. decembrim. *KWKG* tika būtiski grozīts 2015. gada 21. decembrī ar Likumu par kombinētās siltumenerģijas un elektroenerģijas ražošanas uzturēšanu, modernizāciju un izvēršanu (*BGBI. I, 2498. lpp.*), tomēr 9. punktā paredzētais kompensācijas mehānisms tika saglabāts (to sīkāk precizējot) un iekļauts 2015. gada 21. decembra *KWKG* 26.–28. punktā. Likums par kombinētās siltumenerģijas un elektroenerģijas ražošanas uzturēšanu, modernizāciju un izvēršanu tika atkārtoti grozīts ar 2016. gada 22. decembra Likumu, ar ko groza noteikumus par elektroenerģijas ražošanu koģenerācijas un autoģenerācijas režīmā (*BGBI. I, 3106. lpp.*).

⁽²⁵⁾ Sīku aprakstu par kompensācijas sistēmu atbilstoši *KWKG* 9. punktam (kas pēc grozījumiem, kuri ieviesti ar 2016. gada 22. decembra Likumu, ar ko groza noteikumus par elektroenerģijas ražošanu koģenerācijas un autoģenerācijas režīmā, kļuva par *KWKG* 2016 29. punktu (*BGBI. I, 3106. lpp.*)) sk. Komisijas 2017. gada 23. maija lēmumā par atbalsta shēmu SA.42393 (2016/C) (ex 2015/N), ko īstenojusi Vācija attiecībā uz konkrētiem galapatērētājiem (samazināta *CHP* piemaksa, 2.3. iedaļa).

⁽²⁶⁾ Sk. jo īpaši *KWKG* 9. punkta 7. apakšpunktu, kas paredz ieviest piemaksu par patērēto elektroenerģiju papildus tīkla maksai, un *KWKG* 9. punkta 4. apakšpunktu, ar ko PSO tiek piešķirtas tiesības saņemt kompensācijas maksājumu no SSO (t. i., pieprasīt, lai SSO no piemaksas gūtos ieņēmumus pārskaita PSO).

ko tīklu operatori ir atļauts iegūt no tīklu lietotājiem. Saskaņā ar *ARegV 2011* 17. punktu šis atļautais maksimālais ieņēmumu līmenis ir jāievēro, kad tīklu operatori nosaka tīkla maksu.

- (33) Tomēr tīklu operatori joprojām ir pienākums pirms tīkla maksas elektroenerģijai publicēšanas pārliecināties, ka ieņēmumi no maksas ir pietiekami, lai segtu to paredzamās izmaksas (tomēr atļautā maksimālā ieņēmumu līmeņa robežās).
- (34) Kā paskaidrots turpmāk, *BNetzA* pieņēma regulatīvu lēmumu, lai sīkāk reglamentētu piemaksas sistēmu, kas galu galā tika ieviesta no 2012. gada (sk. 2.4.2. iedaļu). Turpretī 2011. gadā *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta sestais un septītais teikums nebija ieviests, un katrs tīkla operators pats sedza savas izmaksas (sk. 2.4.3. iedaļu).

2.4.2. FINANSĒŠANA, IZMANTOJOT "19. PUNKTA PIEMAKSU", NO 2012. GADA

- (35) Tiesiskais regulējums to zaudēto ieņēmumu kompensēšanai un savstarpējam mijieskaitam, ko radījis pilnīgais atbrīvojums, tika konkretizēts ar *BNetzA* regulatīvo lēmumu, kas pieņemts 2011. gada 14. decembrī⁽²⁷⁾ ("2011. gada 14. decembra regulatīvais lēmums"), pamatojoties uz *EnWG 29* punkta 1. apakšpunktu un *StromNEV 2011* 30. punkta 2. apakšpunkta 6. punktu⁽²⁸⁾. Ar minēto lēmumu SSO tika noteikts pienākums iekasēt no tiešajiem lietotājiem piemaksu, dēvētu par "19. punkta piemaksu". *BNetzA* arī noteica SSO pienākumu katru mēnesi pārskaitīt no šīs piemaksas gūtos ieņēmumus PSO (kā to paredz arī *KWKG 9* punkta 5. apakšpunkts, uz kuru ir atsaucē *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta septītajā teikumā).
- (36) Šis 19. punkta piemaksas mērķis bija ieviest finansēšanas mehānismu, kas pārredzami un vienveidīgi sadala finansiālo slogu, kurš izriet no *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta piemērošanas, un tādējādi radīt vienādus nosacījumus visiem elektroenerģijas patērētājiem visā Vācijā.
- (37) Minētās 19. punkta piemaksas summu neapņēma *BNetzA*, bet tā katru gadu bija jāaprēķina PSO, pamatojoties uz *BNetzA* noteikto metodiku. Tas nozīmē, ka PSO bija jānosaka, no vienas puses, prognozētie finansiālie zaudējumi, kas rodas pilnīgā atbrīvojuma dēļ, salīdzinot ar pilnu tīkla maksu, un, no otras puses, prognozētais patēriņš, lai noteiktu 19. punkta piemaksu par kWh. Tomēr par pirmo ekspluatācijas gadu (tas ir, 2012. gadu) to summu, kas bija jāatgūst ar 19. punkta piemaksas starpniecību, *BNetzA* noteica 440 miljonu EUR apmērā. Šī summa tika izmantota par pamatu piemaksas aprēķināšanai. No šīs summas 300 miljoni EUR bija jāatgūst, lai kompensētu pilnīgā atbrīvojuma dēļ zaudētos ieņēmumus. Atlikušie 140 miljoni EUR bija paredzēti, lai segtu individuālās tīkla maksas dēļ radušos ieņēmumu zaudējumus, pamatojoties uz *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta pirmo teikumu.
- (38) Pirms grozījumiem, kas ieviesti *StromNEV* ar 2011. gada 26. jūlija likuma 7. pantu, ieņēmumu zaudējumi, ko radījuši individuālās tīkla maksas noteikšana netipiskiem tīklu lietotājiem, tika atgūti ar tīkla maksas starpniecību, ciktāl konkrētais tīkla operators bija efektīvs uzņēmums un tādējādi varēja saskaņā ar *ARegV* atgūt visas savas izmaksas – tā kā tīklu operatori iepriekš zināja, ka daži lietotāji maksās mazāk, tie jau varēja to ņemt vērā tīkla maksas aprēķināšanā atbilstoši *StromNEV 20* punktam. Tomēr saskaņā ar *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta sesto un septīto teikumu ieņēmumu zaudējumi, ko radīja individuālā tīkla maksa, kas noteikta patērētājiem ārpus maksimumslodzes, un pilnīgais atbrīvojums, kurš noteikts bāzes slodzes patērētājiem, bija jākompensē ar speciālu piemaksu.
- (39) Turklāt 2011. gada 14. decembra regulatīvajā lēmumā bija paredzēts, ka PSO ir par katru gadu jānosaka, kāda ir bijusi reālā vajadzība pēc finanšu resursiem iepriekšējā gadā. Ja no 19. punkta piemaksas iegūtie ieņēmumi pārsniedza summu, kas faktiski bija vajadzīga, lai kompensētu PSO ieņēmumu zaudējumus, kurus radīja pilnīgais atbrīvojums un kompensācijas piešķiršana SSO, tad piemaksa nākamajā gadā bija jāsamazina par attiecīgo starpību. Ja ieņēmumi bija nepietiekami, piemaksu attiecīgi palielināja.

2.4.3. FINANSĒŠANAS MEHĀNISMS 2011. GADAM

- (40) Ar 2011. gada 14. decembra regulatīvo lēmumu bija skaidri noteikts, ka 2011. gadā radušies ieņēmumu zaudējumi netiek segti ar 30. apsvērumā aprakstīto kompensācijas un savstarpējā mijieskaita mehānismu.
- (41) Tādējādi attiecībā uz zaudējumiem, kas radušies 2011. gadā, SSO nebija tiesīgi saņemt kompensāciju no PSO. Gan SSO, gan PSO minētie ieņēmumu zaudējumi bija jāsedz no saviem līdzekļiem.

⁽²⁷⁾ BK8-11-024.

⁽²⁸⁾ Lai gan *EnWG 29* punkta 1. apakšpunktā *BNetzA* tiek pilnvarots noteikt ar regulatīvu lēmumu, kas ir saistošs tīklu operatoriem, konkrētu kārtību attiecībā uz piekļuvi tīklam, *StromNEV 2011* 30. punkta 2. apakšpunkta 6. punktā bija noteikts, ka šāds regulatīvs lēmums jo īpaši var attiekties uz atbilstošas tīkla maksas noteikšanu.

- (42) Tie minētos zaudējumus varēja iegrāmatot savos tā dēvētajos “regulatīvajos kontos” (*Regulierungskonto*), kas izveidoti atbilstoši ARegV.
- (43) Kā minēts 32. apsvērumā, ar ARegV tika izveidota regulējuma sistēma, kuras mērķis ir radīt tīklu operatoriem stimulu efektīvāk pārvaldīt tīklus un saskaņā ar kuru tīklu operatoriem piemēro maksimālo ieņēmumu līmeni, ko noteikusi BNetzA. Šis atļautais maksimālais ieņēmumu līmenis ir noteikts regulatīvam laikposmam uz ne vairāk kā pieciem gadiem. Lai noteiktu šo maksimālo ieņēmumu līmeni, tīklu operatoriem ir pienākums pirms regulatīvā laikposma sākuma sniegt BNetzA dažādus uzskaites datus (tostarp datus par izmaksām un ieņēmumiem). Turklāt maksimālais ieņēmumu līmenis, ko tīklu operatoriem ir atļauts iegūt no tīklu lietotājiem, minētajā piecu gadu regulatīvajā laikposmā mainās, lai ņemtu vērā tīklu operatoru neefektivitāti ar mērķi stimulēt tos palielināt efektivitāti. Tas nozīmē, ka apstiprinātie maksimālie ieņēmumi regulatīvajā laikposmā samazināsies. Tīkla operatora efektivitāti novērtē pirms regulatīvā laikposma, pamatojoties uz tīklu operatoru salīdzinājumu, ko veic BNetzA. Pirmais regulatīvais laikposms ilga no 2009. gada līdz 2013. gadam. Otrais regulatīvais laikposms sākas 2014. gadā un beigsies 2018. gadā.
- (44) Apstiprinātā maksimālā ieņēmumu līmeņa un faktiski gūto ieņēmumu pozitīvo vai negatīvo starpību⁽²⁹⁾ iegrāmato īpašā kontā, kas ir BNetzA pārvaldīts uzskaites rīks (ARegV 5. punkts), kura mērķis ir stimulēt tīklu operatorus palielināt efektivitāti.
- (45) Beidzoties 2009.–2013. gada piecu gadu laikposmam, ieņēmumu pārpalikums tika dzēsts ar ieņēmumu pārpalikuma samazinājumu. Rezultātā iegūtā pozitīvā vai negatīvā bilance tika pārnesta uz nākamo regulatīvo laikposmu (ARegV 2011 5. punkta 4. apakšpunkts) un sadalīta pa otrā regulatīvā laikposma pieciem gadiem kā visos citos gadījumos piemērojamā maksimālā ieņēmumu līmeņa samazinājums vai palielinājums.
- (46) Tomēr, ja regulatīvā laikposma konkrētā gadā gūtie ieņēmumi tiktu pārsniegti par vairāk nekā 5 % no apstiprinātā maksimālā ieņēmumu līmeņa, attiecīgajam tīkla operatoram būtu jākorģē sava tīkla maksu (lai izvairītos no tādu pašu situāciju atkārtotāšanās nākamajā gadā un no tā, ka tīkla maksas samazināšana tiek atlikta līdz nākamajam regulatīvajam laikposmam). Tomēr, ja regulatīvā laikposma konkrētā gadā gūtie ieņēmumi būtu par vairāk nekā 5 % mazāki par apstiprināto maksimālo ieņēmumu līmeni, attiecīgajam tīkla operatoram būtu tiesības koriģēt savu tīkla maksu (lai izvairītos no tādu pašu situāciju atkārtotāšanās nākamajā gadā un no tīkla maksas pēkšņa palielinājuma nākamajā regulatīvajā laikposmā). Tomēr pēdējā minētajā gadījumā tīkla operatoram ir izvēle starp tīkla maksas koriģēšanu vai nekoriģēšanu.
- (47) Šī ir tā sistēma, ar kuru saskaņojoties, bija jākompensē ieņēmumu zaudējumi, kas radās tīklu operatoriem pilnīgā atbrīvojuma dēļ 2011. gadā. Laikā, kad tika noteikta 2011. gada *Verprobung*⁽³⁰⁾ (kas notika 2010. gadā), pilnīgais atbrīvojums vēl nebija zināms, un to nevarēja ņemt vērā, nosakot tīkla maksu 2011. gadam. Kā Vācija apstiprināja 2017. gada 24. oktobra e-pasta ziņojumā, pamatojoties uz tolaik piemērojamo ARegV 2011, ieņēmumu zaudējumus, kas radās 2011. gadā (tas ir, pieļaujamo ieņēmumu un faktiski gūto ieņēmumu starpību), nevarēja atgūt, koriģējot 2011. gada tīkla maksu, ņemot vērā, ka tīkla maksa bija jānosaka iepriekš *Verprobung* ietvaros atbilstoši *StromNEV* 20. punktam un to nevarēja mainīt minētajā gadā. Operatoriem šie zaudējumi faktiski bija jākompensē ar citos regulatīvā laikposma gados gūto peļņu. Tāpēc arī tīklu operatori apstrīdēja pilnīgo atbrīvojumu un BNetzA 2011. gada 14. decembra regulatīvo lēmumu.
- (48) Ieņēmumu zaudējumus, kas radās tīklu operatoriem pilnīgā atbrīvojuma dēļ, nevarēja atgūt arī ar tīkla maksas palielinājumu 2012. gadā, ņemot vērā, ka tīkla maksu par 2012. gadu varēja sasaistīt tikai ar prognozētajām izmaksām par 2012. gadu. Turpretī ieņēmumu zaudējumi, ja tie vēl nebija kompensēti ar efektivitātes pieaugumu 2011. gadā, bija jāiegrāmato *Regulierungskonto*. Ja pirmā regulatīvā laikposma beigās ieņēmumu zaudējumi par 2011. gadu bija dzēsti ar papildu ieņēmumiem citos attiecīgā regulatīvā laikposma gados, zaudējumi netika kompensēti. Tikai tad, ja zaudējumus nevarēja dzēst ar papildu ieņēmumiem regulatīvajā laikposmā, kas beidzās 2013. gadā, 2011. gada ieņēmumu zaudējumus varēja netieši kompensēt nākamajā regulatīvajā laikposmā, rezultātā nedaudz palielinot apstiprināto nākamā regulatīvā laikposma maksimālo ieņēmumu līmeni. Tomēr pat šādā situācijā, tā kā ARegV neparedz kompensēt visas izmaksas pilnā apjomā, bet paredz kompensēt tikai efektīva operatora izmaksas, pilnīga kompensācija parasti netika piešķirta.

⁽²⁹⁾ Pirms iegrāmatošanas attiecīgās summas vispirms koriģē pārvadītās elektroenerģijas apjoma funkcijā, lai novērstu to, ka ieņēmumu starpība rodas tikai tāpēc vien, ka tīklu lietotāji ir patērējuši vairāk vai mazāk elektroenerģijas, ja salīdzina ar pieņēmumiem, kuri izmantoti apstiprinātā maksimālā ieņēmumu līmeņa noteikšanai.

⁽³⁰⁾ Kad tīklu operatori nosaka tīkla maksu, tiem saskaņā ar *StromNEV* 20. punktu ir jāpārbauda, vai tīkla maksa, ko paredzēts publicēt, ir atbilstoša, lai segtu *StromNEV* 4. punktā uzskaitītās izmaksas. To dēvē par tīkla maksas *Verprobung*.

2.5. PILNĪGĀ ATBRĪVOJUMA MĒRĶIS

- (49) No *StromNEV 2011* paskaidrojuma raksta izriet, ka pilnīgais atbrīvojums bāzes slodzes patērētājiem tika ieviests, jo tika uzskatīts, ka bāzes slodzes patērētājiem ir stabilizējoša ietekme uz tīklu ⁽³¹⁾.

2.6. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

- (50) Komisija procedūras sākšanas lēmumā secināja, ka pilnīgais atbrīvojums rada selektīvu priekšrocību bāzes slodzes patērētājiem, kuru gada elektroenerģijas patēriņš pārsniedz 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu un 10 GWh. Komisija arī konstatēja, ka 19. punkta piemaksa, kas ieviesta 2012. gadā, ir valsts līdzekļi un ka PSO bija norīkoti to pārvaldīt, kamēr to vienlaikus pārraudzīja BNetzA ar *Regulierungskonto* starpniecību. Attiecībā uz 2011. gadu Komisija puda bažas, ka pilnīgais atbrīvojums varēja būt finansēts no valsts līdzekļiem jau pirms 19. punkta piemaksas noteikšanas. Komisija norādīja, ka secinājumu par valsts līdzekļu esību var izdarīt, pamatojoties uz faktu, ka ar KWKG 9. punktu tīkla operatoriem tika piešķirtas tiesības iekasēt no tīkla lietotājiem piemaksu, no kuras gūtos ieņēmumus pārvalda PSO. Komisija arī uzskatīja, ka ieņēmumu zaudējumus, ko izraisīja pilnīgais atbrīvojums 2011. gadā, varēja kompensēt, izmantojot *Regulierungskonto*, kuru, kā konstatēja Komisija, pārraudzīja BNetzA.
- (51) Komisija arī atzīmēja, ka Vācija nebija norādījusi nekādu atbalsta saderības pamatojumu, bet bija tikai pieminējusi stabilizējošo ietekmi uz tīkliem, šo ietekmi neizsakot skaitļos. Tāpēc Komisija sāka oficiālo izmeklēšanas procedūru.

2.7. NOTIKUMI PĒC PROCEDŪRAS SĀKŠANAS LĒMUMA

- (52) Tā kā tīklu operatoriem netika garantēts, ka tie atgūs ieņēmumu zaudējumus, ko radīja pilnīgais atbrīvojums 2011. gadā, vairāki no tiem apstrīdēja BNetzA lēmumus par atbrīvojumu un arī tieši 2011. gada 14. decembra regulatīvo lēmumu. Diseldorfas Augstākā reģionālā tiesa 2013. gada 8. maija rīkojumā ⁽³²⁾ secināja, ka pilnīgais atbrīvojums, kas bija spēkā no 2011. gada līdz 2013. gadam, bija nelikumīgs, un atcēla attiecīgajiem uzņēmumiem piešķirto pilnīgo atbrīvojumu, ierosinot procedūru minētajā tiesā. Augstākā reģionālā tiesa konstatēja, ka, piešķirot pilnīgo atbrīvojumu atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam, nav ievērotas robežvērtības, kas noteiktas *EnWG 2011* 24. punktā, ar kuru federālajai valdībai bija piešķirtas tiesības tikai noteikt individuālās tīkla maksas aprēķināšanas kārtību, bet ne ieviest pilnīgu atbrīvojumu no tīkla maksas. Augstākā reģionālā tiesa arī norādīja, ka tīkla maksa ir cena par sniegtu pakalpojumu (tas ir, par piekļuvi tīklam un tā izmantošanu) un ka pilnīgo atbrīvojumu nevar uzskatīt par individuālu tīkla maksu vai par pakalpojuma cenu, bet tā atbilst privilēģijai, izņēmumam attiecībā uz principu, ka tīklu operatoriem maksā samērīgu tīkla maksu par tīkla izmantošanu. Tā norādīja, ka ar bāzes slodzes patērētāju stabilizējošo ietekmi varēja pamatot, lielāka, samazinātu tīkla maksu, bet ne pilnīgu atbrīvojumu, ņemot vērā, ka arī attiecīgie bāzes slodzes patērētāji izmantoja tīklu. Visbeidzot, Augstākā reģionālā tiesa norādīja, ka 19. punkta piemaksa neatbilda tīkla maksai, bet atbilda piemaksai, ko iekasē papildus tīkla maksai; tā neatbilda cenai par tīkla izmantošanu, bet atbilda tikai piemaksai, kas ieviesta, lai segtu finansiālos zaudējumus, kuri tīklu operatoriem radās pilnīgā atbrīvojuma dēļ.
- (53) Federālā Augstākā tiesa 2015. gada 6. oktobra spriedumā ⁽³³⁾ apstiprināja Diseldorfas Augstākās tiesas 2013. gada 8. maija rīkojumu. Federālā Augstākā tiesa apstiprināja, ka, piešķirot pilnīgo atbrīvojumu atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam, nav ievērotas robežvērtības, kas noteiktas *EnWG 2011* 24. punktā, ar kuru valdībai bija piešķirtas tiesības tikai noteikt individuālās tīkla maksas aprēķināšanas kārtību, bet ne ieviest pilnīgu atbrīvojumu no tīkla maksas. Federālā Augstākā tiesa arī norādīja, ka *EnWG 2011* 24. punkta 1. apakšpunkta pirmā un trešā teikuma pamatā bija princips, ka tīklu operatori ir tiesīgi saņemt kompensāciju par to tīklu izmantošanu, un ka bāzes slodzes patērētāju stabilizējošo ietekmi nevar uzskatīt par kompensāciju tīkla operatoram par tīkla izmantošanu, ņemot vērā, ka šāda stabilizējoša ietekme nebija kompensācija, ko maksāja apmaiņā pret tīkla izmantošanu, bet bija tikai tīkla izmantošanas sekas. Tāpat Federālā Augstākā tiesa norādīja, ka, lai gan šī stabilizējoša ietekme varētu būt tīklu operatoru interesēs un ar to varētu pamatot samazinātu tīkla maksu, nevar automātiski pieņemt, ka tā pamato pilnīgu atbrīvojumu, ko piešķir, pamatojoties tikai uz pilnīgas izmantošanas stundu skaitu, jo īpaši ņemot vērā, ka arī bāzes slodzes patērētāji

⁽³¹⁾ BT-Drs. 17/6365, 34. lpp.

⁽³²⁾ VI-3 Kart 178/12 (V). Augstākā reģionālā tiesa 2013. gada 6. martā bija pasludinājusi līdzīgu spriedumu pēc tam, kad tajā bija vērsies tīkla operators, kurš apstrīdēja 2011. gada 14. decembra regulatīvo lēmumu.

⁽³³⁾ EnVR 32/13.

palielina tīkla maksimumslodzi. Nosakot šādus samazinājumus, ir jāņem vērā katra bāzes slodzes patērētāja konkrētā ietekme uz tīklu. Visbeidzot, Federālā Augstākā tiesa arī apstiprināja, ka 19. punkta piemaksa neatbilda tīkla maksai, bet atbilda piemaksai, ko iekasē papildus tīkla maksai; tā neatbilda cenai par tīkla izmantošanu, bet atbilda tikai piemaksai, kas ieviesta, lai segtu finansiālos zaudējumus, kuri tīklu operatoriem radās pilnīgā atbrīvojuma dēļ.

- (54) Gan Diseldorfas Augstākā reģionālā tiesa, gan Federālā Augstākā tiesa pilnīgo atbrīvojumu, kas noteikts *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajā teikumā, un uz minētā pamata piešķirto individuālo atbrīvojumu atzina par spēkā neesošiem. Tomēr no Vācijas administratīvajām tiesībām izriet, ka Vācijas valsts varēja *de facto* nepieprasīt atbalsta saņēmēju atmaksu, pamatojoties uz noteikumiem par noilgumu. Turklāt, kā izklāstīts 55. apsvērumā, *StromNEV 2014* jaunajā 32. punkta 7. apakšpunktā ir paredzēts, ka lēmumi par atbrīvojumiem, kas pieņemti, pamatojoties uz *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otro teikumu, pārstāja būt spēkā tikai 2014. gada 1. janvārī.
- (55) Ar 2013. gada 14. augusta rīkojumu ⁽³⁴⁾ Vācija atcēla pilnīgo atbrīvojumu no 2014. gada 1. janvāra un no tā paša datuma atkārtoti ieviesa individuālu tīkla maksu tiešajiem lietotājiem, kuru gada elektroenerģijas patēriņš sasniedz 10 GWh un vismaz 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu. *BNetzA* bija jānosaka sīki izstrādāti noteikumi par individuālo tīkla izmaksu noteikšanas metodiku atbilstoši *StromNEV*, kas grozīts ar 2013. gada 14. augusta rīkojuma ("*StromNEV 2014*") 1. pantu. Šajā nolūkā *BNetzA* ar regulatīvu lēmumu ⁽³⁵⁾, kas pieņemts, pamatojoties uz *EnWG* 29. punktu, atkārtoti ieviesa fiziskā maršruta metodiku. Lai gan šī metodika ir nedaudz mainīta, tā būtībā atbilst fiziskā maršruta metodikai, jo tā tika piemērota individuālās tīkla maksas aprēķināšanai atbilstoši *StromNEV 2010* (sk. šā lēmuma 19. apsvērumu). Regulatīvo lēmumu par fiziskā maršruta metodiku atbalstīja Federālās Augstākās tiesas 2016. gada 13. decembra rīkojums ⁽³⁶⁾. Federālā Augstākā tiesa īpaši atzina, ka fiziskā maršruta metodika nodrošina bāzes slodzes patērētāju izraisīto tīkla izmaksu novērtēšanu atbilstoši izmaksu cēloņsakarības principam.
- (56) Gan Diseldorfas Augstākās reģionālās tiesas 2013. gada 8. maija rīkojums, gan Federālās Augstākās tiesas 2015. gada 6. oktobra rīkojums ietekmēja tikai procedūras puses un neizraisīja visu lēmumu par atbrīvojumiem vispārēju atcelšanu. Tāpēc *StromNEV 2014* 32. punkta 7. apakšpunktā ir paredzēts, ka lēmumi par atbrīvojumiem, ko pieņēmis regulators, pamatojoties uz *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otro teikumu, pārstāj būt spēkā no 2014. gada 1. janvāra. Attiecībā uz vēl neizskatītiem pieprasījumiem, kas attiecas uz lēmumiem par atbrīvojumiem, kurus pieņēmis regulators, pamatojoties uz *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otro teikumu, kā arī gadījumiem, kuros lēmumu par atbrīvojumu ir atsaukusi tiesa, bija piemērojams *StromNEV 2014* 19. punkta 2. apakšpunkta otrais teikums (ar atpakaļejošu spēku no 2012. gada 1. janvāra). Attiecībā uz 2011. gadu minētajos gadījumos piemēroja *StromNEV*, kāds tas bija pirms pilnīgā atbrīvojuma ieviešanas (t. i., piemēroja individuālo tīkla maksu, kuras pamatā ir fiziskais maršruts (ja piemērojams)).
- (57) Federālā Augstākā tiesa ar 2016. gada 12. aprīļa rīkojumu ⁽³⁷⁾ atcēla 2011. gada 14. decembra regulatīvo lēmumu (sk. šā lēmuma 35.–39. apsvērumu). Tiesa konstatēja, ka uz minēto lēmumu neattiecas *EnWG* 24. punktā paredzētais pilnvarojums. Pēc minētā sprieduma Vācijas likumdevējs grozīja *EnWG* 24. punktu un tādējādi ar atpakaļejošu spēku novērsa pilnvarojuma neesību attiecībā uz 19. punkta piemaksu ⁽³⁸⁾.

3. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

- (58) Komisija saņēma piezīmes no *Ahlstrom GmbH*, *AlzChem AG*, *Aurubis AG*, *Bender GmbH*, *Fitesa Germany GmbH*, *Evonik Industries AG*, *Hans Adler OHG*, *Lindes Gas Produktionsgesellschaft*, *Norske Skog Walsum GmbH*, *Oxyxynova GmbH*, *Ruhr Oel GmbH*, *Saalemühle Alsleben GmbH*, *Sasol Wax GmbH*, *SETEX-Textil GmbH*, *Bundesverband der Energieabnehmer e.V.*, *Currenta GmbH & Co. KG*, *Air Liquide Deutschland GmbH*, *InfraServ GmbH & Co. KG*, *Naturin Viscofan GmbH*, *Wirtschaftsvereinigung Stahl*, *Wirtschaftsvereinigung Metalle*, *Hydro Aluminium Rolled Products GmbH*, *Norsk Hydro ASA*, *Papierfabrik Scheufelen GmbH & Co. KG*, *ThyssenKrupp Steel Europe AG*, *Trimet Aluminium AG*, *UPM GmbH*, *Verband der Chemischen Industrie e.V.*, *Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft e.V.* un *Xstrata Zink GmbH/Glencore*. Visās saņemtajās piezīmēs ir apgalvots, ka pilnīgais atbrīvojums nav valsts atbalsts. Dažādajās piezīmēs pausti argumenti šā viedokļa pamatošanai ir apkopoti nākamajos apsvērumos.
- (59) Ieinteresētās personas uzskata, ka pilnīgais atbrīvojums neradīja priekšrocību no tīkla maksas atbrīvotajiem bāzes slodzes patērētājiem. Kā uzskata ieinteresētās personas, pilnīgais atbrīvojums bija kompensācija par bāzes slodzes

⁽³⁴⁾ Rīkojums, ar ko groza vairākus rīkojumus enerģētikas tiesību jomā (BGBl. I, 3250. lpp.)

⁽³⁵⁾ BK4-13-739.

⁽³⁶⁾ EnVR 34/15.

⁽³⁷⁾ EnVR 25/13.

⁽³⁸⁾ Sk. *EnWG*, kas grozīts ar 1. pantu 2016. gada 26. jūlija Likumā par elektroenerģijas tirgu (BGBl. I, 1786. lpp.), 24. punktu.

patērētāju ieguldījumu elektroenerģijas tīkla vispārējā stabilitātē. Viena ieinteresētā persona uzskata, ka pilnīgais atbrīvojums atbilst kompensācijai par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu *Altmark* sprieduma nozīmē⁽³⁹⁾. Jo īpaši tiek argumentēts, ka bāzes slodzes patēriņš, par kuru varēja saņemt pilnīgo atbrīvojumu, bija priekšnosacījums nepārtrauktai elektroenerģijas ražošanai elektrostacijās, kas aprīkotas ar sinhronģeneratoriem. Šādus ģeneratorus uzskata par nepieciešamiem tīkla stabilitātei, jo tie palīdz novērst frekvenču nobīdes. Šajā saistībā vairākas ieinteresētās personas atsauca uz 2012. gada 20. janvāra pētījumu par minimālo elektroenerģijas daudzumu, kas jāsarāžo tradicionālajām⁽⁴⁰⁾ elektrostacijām Vācijā, lai nodrošinātu tīklu drošu pārvaldību apstākļos, kad strauji pieaug atjaunojamo energoresursu izmantošana⁽⁴¹⁾ ("2012. gada pētījums"). Vairākas ieinteresētās personas alternatīvi uzskata, ka šī priekšrocība nav selektīva, bet ir pamatota ar tīkla maksas loģiku un raksturu Vācijā. Šajā saistībā tās paskaidro, ka bāzes slodzes patērētāju patēriņa modeļa prognozējamība ļauj būtiski samazināt tīkla izmaksas, jo tā mazina vajadzību pēc balansēšanas enerģijas un rezervēm. Turklāt nepārtrauktā patēriņa modelis ļauj ilgāk saglabāt iekārtas un tādējādi mazināt materiālu izmaksas. Citādi minētās izmaksas ir jāsedz PSO *EnWG* 11. punktā tiem definēto tīkla pienākumu ietvaros. Dažas no ieinteresētajām personām arī argumentē, ka bāzes slodzes patērētāji palīdz kontrolēt spriegumu un novērst nodzisu un ka pilnīgais atbrīvojums viņiem to kompensē. Visbeidzot, piezīmēs ir pausts uzskats, ka no tīkla maksas atbrīvotais bāzes slodzes patēriņš garantē no variabliem atjaunojamiem energoresursiem saražotas elektroenerģijas ievadi. Tādējādi samazinās gan tīklu paplašināšanas izmaksas, gan kompensācijas maksājumi atbilstoši Atjaunojamo energoresursu enerģijas likumam (*Erneuerbare Energien Gesetz*, "EEG")⁽⁴²⁾.

- (60) Turklāt ieinteresētās personas uzskata, ka pilnīgais atbrīvojums netiek finansēts no valsts līdzekļiem. Kā norāda ieinteresētās personas, *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrais teikums bija daļa no tīkla maksas vispārējās sistēmas un tādējādi ir uzskatāms tikai par cenas regulējumu. Tās uzskata, ka fakts, ka pilnīgais atbrīvojums ir atkarīgs no *BNetzA* atļaujas, ir tikai formāls akts, kas pats par sevi nav pietiekams, lai konstatētu, ka pilnīgais finansējums tiek finansēts no valsts līdzekļiem.
- (61) Ieinteresētās personas jo īpaši argumentē, ka pilnīgo atbrīvojumu nevar uzskatīt par finansētu no valsts līdzekļiem pēc 19. punkta piemaksas ieviešanas 2012. gadā. 19. punkta piemaksa tiek uzskatīta par daļu no tīkla maksas vispārējās sistēmas. Ieinteresētās personas attiecīgi noraida, ka 19. punkta piemaksa būtu kvalificējama par parafiskālu maksājumu. Lai to paskaidrotu, ieinteresētās personas apgalvo, ka 19. punkta piemaksas summu nenoteica valsts, bet to aprēķināja tīklu operatori, pamatojoties uz ieņēmumu zaudējumiem, kas radās pilnīgā atbrīvojuma dēļ. 19. punkta piemaksas vienīgais mērķis esot izlīdzināt no pilnīgā atbrīvojuma izrietošo finansiālo slogu visiem tīklu lietotājiem Vācijā. Arī ieņēmumi no 19. punkta piemaksas nedz nonāk valsts budžetā, nedz ir valsts kontrolē. Šajā saistībā ieinteresētās personas paskaidro, ka PSO bija rīcības brīvība attiecībā uz 19. punkta piemaksas ieņēmumu izmantošanu. Ieinteresētās personas noraida konstatējumu, ka PSO centralizēja 19. punkta piemaksas ieņēmumus un tādējādi rīkojās līdzīgi fondam. Tiek paskaidrots, ka kopējā projekta grupa *Horizontaler Belastungsausgleich* (*PG HOBA*), uz kuru ir atsauce procedūras sākšanas lēmumā, tika izveidota brīvprātīgi un tās vienīgais mērķis bija tehniskā koordinācija starp PSO.
- (62) Ieinteresētās personas arī apgalvo, ka 19. punkta piemaksa nebija tieši paredzēta atbrīvojuma no tīkla maksas finansēšanai. Atbrīvojuma priekšrocība būtu īstenojusies arī tad, ja 19. punkta piemaksas nebūtu – tādā gadījumā ieņēmumu zaudējumi, kas radušies pilnīgā atbrīvojuma dēļ, būtu jāsedz tīklu operatoriem. Šā lēmuma 2.4. iedaļā aprakstītais finansēšanas mehānisms esot jāskata neatkarīgi no priekšrocības, kas piešķirta bāzes slodzes patērētājiem. Ja kompensācijas mehānisms nebūtu bijis, tīklu operatori ieņēmumu zaudējumus vienkārši būtu ņēmuši vērā, aprēķinot tīkla maksu uzņēmumiem, kas nebija atbrīvoti no tīkla maksas, tāpat kā 2011. gadā.
- (63) Ieinteresētās personas apgalvo, ka atbrīvojums no tīkla maksas nedz izkropļoja konkurenci, nedz ietekmēja tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo tas tikai mazināja finansiālo slogu un neizdevīgos konkurences apstākļus, kas izriet no tīkla maksas Vācijā, kura tiek uzskatīta par ievērojami augstāku nekā citās dalībvalstīs.

⁽³⁹⁾ Spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁴⁰⁾ Tradicionālās elektrostacijas parasti pretstata tādām elektrostacijām kā vēja turbīnas un saules paneļi, kas ir attīstījušies pēdējos gados. Parasti par tradicionālajām elektrostacijām uzskata kodolelektrostacijas, akmeņogļu, naftas, lignīta un gāzes elektrostacijas un hidroelektrostacijas.

⁽⁴¹⁾ IAEW/Consentec/FGH, *Studie zur Ermittlung der technischen Mindsterzeugung des konventionellen Kraftwerksparcs zur Gewährleistung der Systemstabilität in den deutschen Übertragungsnetzen bei hoher Einspeisung aus erneuerbarer Energien*, Abschlussbericht 20. Januar 2012.

⁽⁴²⁾ BGBl. I, 2074. lpp., un BGBl. I, 1634. lpp.

- (64) Tikai ierobežots skaits ieinteresēto personu argumentē, ka atbrīvojums no tīkla maksas ir saderīgs ar iekšējo tirgu. To argumenti būtībā attiecas uz bāzes slodzes patērētāju ieguldījumu tīkla stabilitātē un tādējādi arī energoapgādes drošībā Eiropā. Turklāt minētās personas argumentē, ka, ņemot vērā Savienības klimata politiku, atbrīvojums stiprina energoietilpīgu uzņēmumu konkurētspēju un tādējādi novērš to darbības pārceļšanu ārpus Savienības, kas radītu negatīvas sekas Savienības ekonomikai, jo, piemēram, tiktu zaudētas vērtības veidošanas ķēdes un palielinātos Savienības atkarība no importa.
- (65) Visbeidzot, ierobežots skaits ieinteresēto personu apgalvo, ka jebkāda maksas atgūšana būtu tiesiskās paļāvības principa pārkāpums. Šajā saistībā tās argumentē, ka, konstatējot, ka pilnīgais atbrīvojums ir finansēts no valsts līdzekļiem, Komisija atkāpās no valsts atbalsta jēdziena interpretācijas, kas bija piemērojama pirms pilnīgā atbrīvojuma gan tās lietu praksē, gan arī Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā, un jo īpaši no tās valsts līdzekļu jēdziena interpretācijas spriedumā *PreussenElektra* lietā.
- (66) Pēc ieinteresēto personu piezīmju iesniegšanas termiņa beigām Komisija saņēma piezīmes no vēl divām ieinteresētām personām (*Wacker Chemie AG* un *Koehler Kehl GmbH*). *Wacker Chemie AG* iesniedza piezīmes par fiziskā maršruta metodiku, ko izstrādājusi *BNetzA*, lai noteiktu individuālo tīkla maksu bāzes slodzes patērētājiem no 2014. gada. *Wacker* uzskatīja, ka fiziskā maršruta metode nav piemērots veids, kā noteikt individuālo maksu, jo tīkla maksa ir atkarīga no tā, vai bāzes slodzes patērētājs atrodas tuvu bāzes slodzes elektrostacijai. *Wacker* arī kritizēja faktu, ka hidroelektrostacijas netiek uzskatītas par bāzes slodzes elektrostacijām un ka attiecīgajai elektrostacijai bija jāspēj nodrošināt visu bāzes slodzes patērētāja potenciālo slodzi. *Wacker* uzskatīja, ka pilnīgais atbrīvojums bija vienkāršāks princips, kas pienācīgi atspoguļoja bāzes slodzes patērētāja ieguldījumu tīkla stabilitātē. Tomēr *Wacker* neminēja nekādus elementus, kas raksturotu bāzes slodzes patērētāju stabilizējošo ietekmi. *Koehler Kehl GmbH* iesniedza piezīmes par ziņojumu, ko *BNetzA* publicēja 2015. gada 20. martā⁽⁴³⁾. *Koehler Kehl GmbH* atsaucas uz ziņojumā izteiktajiem apgalvojumiem, kas apstiprina bāzes slodzes elektroenerģijas patēriņa ieguldījumu tīkla stabilitātē laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam. Uz šāda pamata *Koehler Kehl GmbH* argumentē, ka atšķirīga režīma piemērošana bāzes slodzes patērētājiem nav uzskatāma par selektīvu priekšrocību. Ciktāl novērtējuma ziņojumā ir norādīts, ka stabils bāzes slodzes elektroenerģijas patēriņš kļūst mazāk būtisks tīkla stabilitātei, *Koehler Kehl GmbH* tomēr apšauba ziņojuma derīgumu. Šajā saistībā tā piezīmēs tiek apstrīdēta izmantotā metodika, uzskatot, ka ziņojums ir neprecīzs, jo tā pamatā, piemēram, ir apgalvojumi, ko izteikuši zemsprieguma tīklu operatori, kuriem tomēr nav pieslēgts neviens bāzes slodzes patērētājs. Tādējādi ziņojumā neesot ietverts neviens derīgs apgalvojums, kurā būtu noraidīta bāzes slodzes patēriņa stabilizējošā ietekme. Piezīmēs ir arī uzsverta pastāvīgā vajadzība pēc bāzes slodzes elektrostacijām un tādējādi arī pēc bāzes slodzes patēriņa, lai nodrošinātu tīkla stabilizāciju.

4. VĀCIJAS PIEZĪMES

- (67) Vācija uzskata, ka pilnīgais atbrīvojums, kas ir procedūras sākšanas lēmuma priekšmets, nav valsts atbalsts, jo tas nedz piešķir selektīvu priekšrocību, nedz tika finansēts no valsts līdzekļiem. Alternatīvi tā uzskata, ka atbrīvojums ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Šajā saistībā tā arī uzsver vajadzību saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus energoietilpīgām nozarēm Eiropā apstākļos, kad palielinās no atjaunojamiem energoresursiem saražotās elektroenerģijas īpatsvars.
- (68) Vācija uzskata, ka pilnīgais atbrīvojums bija atbilstošs tīkla maksas sistēmas loģikai Vācijā, jo īpaši principam, ka tīkla maksai vajadzētu būt samērīgai (attiecībā pret izmaksām) un nediskriminējošai. Tā norāda, ka, ņemot vērā izmaksu cēloņsakarības principu, kas noteikts *StromNEV* 16. punkta 1. apakšpunktā, kā arī prasību, kas noteikta *StromNEV* 17. punkta 1. apakšpunkta otrajā teikumā, kura paredz, ka tīkla maksai jāatspoguļo faktiskais izmantošanas stundu skaits, bija nepieciešams bāzes slodzes patērētājiem piemērot režīmu, kas atšķiras no citiem galapatērētājiem piemērotā. Vācija piebilda, ka atbrīvojums būtu jāvērtē kā pienācīga kompensācija par bāzes slodzes patērētāju ieguldījumu tīkla stabilitātē.
- (69) Vācija paskaidro, ka bāzes slodzes patērētāji būtiski atšķiras no "tipiskajiem patērētājiem". Tipisko patērētāju patēriņš ir nespējams prognozēt, savukārt bāzes slodzes patērētāji pastāvīgi ņem no tīkla vienādu elektroenerģijas daudzumu. Bāzes slodzes elektroenerģijas patēriņa augstā prognozējamība samazināja vajadzību pēc balansēšanas elektroenerģijas un rezervēm, kā arī vajadzību pēc pārdispečēšanas. Kopumā augstā prognozējamība atvieglo tīklu plānošanu un maksimāli palielina ražošanas iekārtu izmantošanu (ar nosacījumu, ka ražošanas iekārtas pārsvarā ir tradicionālās elektrostacijas). Tomēr, ja bāzes slodzes patērētājiem piemērotu tīkla maksu, kas aprēķināta saskaņā ar *StromNEV* 16. un 17. punktu, tiem būtu pilnībā jāsedz visas minētās

⁽⁴³⁾ *BNetzA, Evaluierungsbericht zu den Auswirkungen des § 19 Abs. 2 StromNEV auf den Betrieb von Elektrizitätsversorgungsnetzen – Evaluierungsbericht gemäß § 32 Abs. 11 StromNEV*, 20.3.2015.

izmaksas, lai gan viņi tās nerada. Tā kā bāzes slodzes patērētāji pārsvarā atrodas elektroenerģijas ražošanas jaudas tuvumā, tie izmantoja mazāku tīkla daļu, un arī ar to patēriņu saistītie tīkla zaudējumi bija mazāki. Turklāt bāzes slodzes patērētāji, kam nepiemēroja tīkla maksu, nepalielināja vajadzību paplašināt tīklu (ja vien bāzes slodzes patērētāji paši par sevi nav iemesls tīkla paplašināšanai), jo attiecībā uz tīkla jaudas palielināšanu bija jāņem vērā tikai tās slodzes izmaiņas, kas pārsniedza nemainīgo bāzes slodzes patēriņu. Visbeidzot, bāzes slodzes patērētājiem bija arī labvēlīga ietekme uz frekvenču regulējumu, ņemot vērā, ka nemainīga, konkrēta lieluma slodze var mazināt frekvenču traucējumus un nodrošināt tīkla operatoram vairāk laika reaģēšanai.

- (70) Vācija arī skaidro, ka vispārējā tīkla maksas sistēma nepietiekami atspoguļo tīkla izmaksas, ko rada bāzes slodzes patērētāji, kuram nepiemēro tīkla maksu, salīdzinot ar patērētājiem, kam ir mainīgi patēriņa modeļi. Jo īpaši vienlaicīguma funkcija bija balstīta uz vēsturiskiem skaitļiem, bet tā nevarēja garantēt, ka patērētāji ar mainīgu patēriņa modeli patērēs elektroenerģiju tajā pašā laikā, kā tas bijis iepriekš. Tādējādi, lai gan patērētājus ar mainīgu patēriņa modeli un mazu pilnīgas izmantošanas stundu skaitu empīriski raksturoja arī zems vienlaicīguma koeficients, to elektroenerģijas patērētāji tomēr varēja (patēriņa neprognozējamības dēļ) svārstīties tuvu gada maksimumslodzei. Šā iemesla dēļ tīklu operatoriem bija jāizveido drošības rezerve, kad tie izstrādāja tīklu. Šāda drošības rezerve nebija vajadzīga attiecībā uz bāzes slodzes patērētājiem. Tāpēc vienlaicīguma funkcijā bāzes slodzes patēriņa radītās izmaksas ir novērtētas pārāk augstu attiecībā pret izmaksām, ko rada patērētāji ar mainīgu patēriņa modeli.
- (71) Visbeidzot, Vācija skaidro, ka liela un stabila slodze ļauj gūt apjomradītus ietaupījumus, kas nebija ņemti vērā tīkla maksas noteikšanā, pamatojoties uz vienlaicīguma funkciju. Tāpēc tīkla maksas noteikšanā, pamatojoties uz vienlaicīguma funkciju, tīkla maksa, kas bāzes slodzes patērētājiem jāmaksā, tika novērtēta pārāk augstu.
- (72) Šajā jautājumā Vācija secina, ka, salīdzinot ar patērētājiem, kam ir mainīgs patēriņa modelis, bāzes slodzes patērētāji rada vairākus izmaksu samazinājumus un izmaksu ietaupījumus, kas ir izdevīgi visiem tīkla lietotājiem. Šādus ietaupījumus nevar precīzi aprēķināt, bet tos var netieši noteikt, sadalot bāzes slodzes patērētāja individuālās izmaksas (papildu izmaksas).
- (73) Vācija uzskata, ka tiesību aktos noteiktā prasība par elektroenerģijas patēriņu, kas pārsniedz 10 GWh un sasniedz 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu, bija pamatota un atbilstoša, jo tā nodrošināja stabili un ievērojamu bāzes slodzes patēriņu. Lai sasniegtu 7 000 izmantošanas stundu, tiešajiem lietotājiem jāņem elektroenerģija no tīkla atbilstoši gada maksimumslodzei katru stundas ceturksni laikposmā, kas atbilst 80 % no gada ilguma. Tādējādi 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu bija nevis patērētās elektroenerģijas funkcija, bet gan patēriņa stabilitātes funkcija. Proti, 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu varēja sasniegt tikai tad, ja patērētājs paņēma no tīkla pilnīgi vienādu elektroenerģijas daudzumu vismaz 80 % no visa gada ilguma. Vācija arī paskaidro, ka prasība par 10 GWh ir noteikta, jo tīklu lietotāji apsver iespēju pamest vispārējo tīkla maksas sistēmu tikai tad, kad ir sasniegts konkrēts elektroenerģijas patēriņa līmenis ⁽⁴⁴⁾.
- (74) Attiecībā uz valsts līdzekļu iespējamo izmantošanu Vācija uzskata, ka valstij nebija nekādas kontroles pār atbrīvojuma finansēšanu. Tā apgalvo, ka tikai ar faktu, ka atbrīvojumu apstiprinājušas regulatīvās iestādes, nepietiek, lai konstatētu šādu kontroli.
- (75) Vācija turklāt argumentē, ka 19. punkta piemaksa nebija uzskatāma par nodevu *Essent* lietā pieņemtā sprieduma ⁽⁴⁵⁾ nozīmē. Lai pamatotu šo argumentu, Vācija apgalvo, ka 19. punkta piemaksu noteica nevis valsts, bet gan PSO, kas galvenokārt bija privātas sabiedrības. Tāpat atšķirībā no tā, kas noteikts spriedumā *Essent* lietā, 19. punkta piemaksas pārpalikums nenonāca valsts budžetā. Visbeidzot, tika uzskatīts, ka PSO var brīvi izmantot no 19. punkta piemaksas gūtos ieņēmumus.
- (76) Vācija arī uzstāj, ka tikai ar faktu, ka 19. punkta piemaksu ievieša BNetzA, pats par sevi nepietiek, lai konstatētu, ka tiek īstenota valsts kontrole. Šajā saistībā Vācija paskaidro, ka 19. punkta piemaksa tika ieviesta, lai varētu izlīdzināt ieņēmumu zaudējumus pēc atbrīvojuma ieviešanas. Šāda izlīdzināšana visā Vācijā bija nepieciešama, ņemot vērā regulējuma specifiku Vācijā, kur pārvades tīkls ir sadalīts četros ģeogrāfiskos apgabalos, kurus pārvalda četri PSO. Alternatīva būtu bijusi palielināt tīkla maksu tiešajiem lietotājiem, kas nav atbrīvoti no maksas, attiecīgajā tīkla apgabalā, tomēr tas radītu ģeogrāfiski atšķirīgus izmaksu slogus Vācijā. Tādējādi izmaksu sloga apjoms ir atkarīgs no atbrīvojumu apjoma konkrētajā tīkla apgabalā.

⁽⁴⁴⁾ Kumulatīvās prasības par 10 GWh patēriņa pārsniegšanu un 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu sasniegšanu var izpildīt jau pie 1,4 MW slodzes.

⁽⁴⁵⁾ Spriedums, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Network Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

- (77) Attiecībā uz 2011. gadu Vācija paskaidro, ka ieņēmumu zaudējumus, kas radās 2011. gadā, nevarēja atgūt ar tīkla maksu 2011. gadā, jo tīkla maksa bija jānosaka iepriekš. Minētos zaudējumus nevarēja atgūt arī 2012. gadā, jo tīkla maksa ir jāaprēķina, pamatojoties uz prognozētajām tīkla izmaksām. Tādējādi, ja nebūtu 19. punkta piemaksas, ieņēmumu zaudējumus pēc atbrīvojuma ieviešanas būtu bijis iespējams daļēji (ja vispār) kompensēt, izmantojot *Regulierungskonto* saskaņā ar *ARegV 2011* 5. punkta noteikumiem. Ja tādā gadījumā ieņēmumu zaudējumi būtu radījuši negatīvu starpību starp gūtajiem ieņēmumiem un atļauto maksimālo ieņēmumu līmeni, šī starpība būtu iegrāmatota regulatīvajā kontā. Ja regulatīvā laikposma beigās joprojām būtu negatīva bilance, tas varētu novest pie maksimālā atļauto ieņēmumu līmeņa palielināšanas nākamajā regulatīvajā laikposmā. Šajā ziņā Vācija arī paskaidro, ka kompetentajai regulatīvajai iestādei nebija nedz īpašumtiesību, nedz kontroles pār *Regulierungskonto*. *Regulierungskonto* bija paredzēts vienīgi tam, lai īpašajā regulatīvajā laikposmā atbilstoši 41. apsvērumā aprakstītajai sistēmai izlīdzinātu no tīkla maksas gūtos ieņēmumus, kas pārsniedz apstiprināto maksimālo ieņēmumu līmeni. Attiecīgi *Regulierungskonto* netika iegrāmatoti likvidie aktīvi, ko varēja izmantot, lai finansētu atbrīvojuma izraisītos ieņēmumu zaudējumus.
- (78) Vācija arī uzskata, ka pilnīgais atbrīvojums nerada papildu slogu valsts budžetam. Jo īpaši PSO nevar pielīdzināt valstij. Koordinējot savas 19. punkta piemaksas procedūras efektivitātes un pārredzamības nolūkos, tie nav rīkojušies līdzīgi fondam.
- (79) Vācija arī pauž viedokli, ka pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas neradīja konkurences izkropļojumu iekšējā tirgū. Šajā saistībā Vācija atsauca uz augstajām elektroenerģijas izmaksām, kas apgrūtināja Vācijā darbojošos energoietilpīgus uzņēmumus vairāk nekā to konkurentus, kuri darbojas citās dalībvalstīs. Šajā ziņā Vācija arī argumentēja, ka būtu jāļauj dalībvalstīm noteikt pasākumus, lai saglabātu Eiropas ražošanas nozares un jo īpaši energoietilpīgu nozaru konkurētspēju, un uzsvēra, ka tai ir ļoti vērienīga politika atjaunojamo energoresursu jomā, salīdzinot ar citām dalībvalstīm, un ka šai vērienīgajai politikai ir vajadzīgi būtiski ieguldījumi tīklā. Tādējādi palielinātos tīkla maksa. Lai nodrošinātu tādus pašus konkurences apstākļus, kādi ir rūpniecības nozarēm citās dalībvalstīs vai trešās valstīs, bija nepieciešams ierobežot enerģijas izmaksas, ko izraisīja atjaunojamo energoresursu izvēršana. Ja šāda ierobežojuma nebūtu, Vācijas rūpnieciskā ražošana būtu apdraudēta.
- (80) Vācija arī paskaidro, ka pat tad, ja pilnīgo atbrīvojumu atzītu par atbalstu, tas jebkurā gadījumā būtu saderīgs atbalsts saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta b) vai c) apakšpunktu, ņemot vērā, ka pilnīgais atbrīvojums, kas bija spēkā no 2011. gada līdz 2013. gadam, bija nepieciešams, lai stimulētu elektroenerģijas patēriņa modeli, kas bija labvēlīgs tīklam un tā stabilitātei. Vācija šajā ziņā paskaidro, ka pilnīgais atbrīvojums bija nepieciešams, lai noturētu bāzes slodzes patērētājus vispārējās elektroapgādes sistēmā un novērstu to, kādi tie pāriet uz pašapgādes sistēmu vai būvē tiešu līniju uz elektrostaciju, kaitējot tīkla stabilitātei. Tādējādi pilnīgais atbrīvojums palīdzēja sasniegt energoapgādes drošības mērķi. Šajā saistībā Vācija atkārtoti norāda, ka bāzes slodzes patērētāji ar savu prognozējamību un stabilo patēriņu veicina tīklu drošu pārvaldību. Turklāt Vācija uzsver, ka bāzes slodzes patēriņš, kam nepiemēroja tīkla maksu, bija priekšnosacījums, lai tradicionālajās elektrostacijās varētu saražot minimālo elektroenerģijas daudzumu, kas nepieciešams, lai garantētu tīkla stabilitāti, un tā arī atsauca uz 2012. gada pētījumu. Vācija jo īpaši paskaidro, ka laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam elektroenerģijas resursu struktūrā Vācijā joprojām dominēja tradicionālās elektrostacijas, un tajā vēl nebija īpašas elastības. Ja notiktu plaša un pastāvīga elektroenerģijas patēriņa, tradicionālās elektrostacijas, kas aprīkotas ar sinhronģeneratoriem, nebūtu spējušas darboties nepārtrauktā režīmā un nodrošināt tādus pašus palīgpakalpojumus⁽⁴⁶⁾. Tas ir jo īpaši svarīgi, ja ņem vērā no variabliem atjaunojamiem energoresursiem saražotās elektroenerģijas īpatsvara palielināšanos un lēmumu slēgt astoņas kodolelektrostacijas pēc Fukušimas katastrofas. Ja nebūtu tradicionālo elektrostaciju, kas aprīkotas ar sinhronģeneratoriem, tīklu operatori būtu vajadzējis īstenot citus tīklu stabilitātes pasākumus, kas, savukārt, būtu palielinājis kopējās tīklu izmaksas. Tāpēc Vācija uzskata, ka pilnīgā atbrīvojuma mērķis bija atbilstošs vispārējiem mērķiem, kas noteikti *EnWG* 1. punktā, proti, droša un efektīva elektroapgāde par saprātīgām cenām. Vācija arī argumentē, ka pilnīgais atbrīvojums bija vajadzīgs, lai veicinātu atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas attīstību, ņemot vērā, ka tas garantēja, ka vienmēr būs patērētāji, kas patērēs atjaunojamo energoresursu elektroenerģiju neatkarīgi no tās ražošanas laika. Ja nebūtu bāzes slodzes patērētāju, pastāvētu risks, ka atjaunojamo energoresursu elektroenerģija tiek saražota laikos, kad nav elektroenerģijas pieprasījuma. Taču tas liktu tīklu operatoriem ierobežot atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas ražošanas iekārtu jaudu un maksāt tām kompensāciju, tādējādi palielinot atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas atbalsta izmaksas.

⁽⁴⁶⁾ Direktīvā 2009/72/EK palīgpakalpojums ir definēts kā "pakalpojums, kas vajadzīgs, lai pārvades vai sadales sistēma darbotos". Šādi pakalpojumi, ko PSO var saņemt no ražotājiem, ir, piemēram, frekvences palīgpakalpojumi (sistēmas balansēšana) un ar frekvenci nesaistīti palīgpakalpojumi (sprieguma kontrole un darbības atjaunošana pēc izslēgšanās), lai nodrošinātu sistēmas pārvaldību.

- (81) Visbeidzot, Vācija skaidro, ka pilnīgā atbrīvojuma mērķis bija arī īstenot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 714/2009⁽⁴⁷⁾ 14. pantu, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/72/EK⁽⁴⁸⁾ 32. apsvērumu un 32. panta 1. punktu, kas nosaka, ka tīkla maksa jāpiemēro nediskriminējoši. Vācija apgalvo, ka pilnīgais atbrīvojums nodrošināja to, ka tīkla maksa atspoguļo bāzes slodzes elektroenerģijas patēriņa un normālā elektroenerģijas patēriņa atšķirīgās izmaksu cēloņsakarības.

5. ATBALSTA SHĒMAS NOVĒRTĒJUMS

- (82) Turpmāk izklāstītais novērtējums attiecas tikai uz tiesisko regulējumu, tirgus stāvokli, elektroenerģijas resursu struktūru un tīklu stāvokli no 2011. gada līdz 2013. gadam un ir balstīts tikai uz šiem aspektiem.

5.1. ATBALSTA ESĪBA LĪGUMA 107. PANTA 1. PUNKTA NOZĪMĒ

- (83) Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm⁽⁴⁹⁾.

5.1.1. PRIEKŠROCĪBAS ESĪBA

- (84) Atbalsta jēdziens Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē ietver ne tikai tādas pozitīvus atbalstus kā subsīdijas, bet arī intervences pasākumus, kas dažādos veidos samazina izmaksas, kuras parasti rodas uzņēmuma budžetā, un kam piemīt līdzīgs raksturs kā subsīdijām, un kam ir tādas pašas sekas, kaut arī tie nav uzskatāmi par subsīdijām šā termina burtiskajā nozīmē⁽⁵⁰⁾.
- (85) Elektroenerģijas patērētājiem parasti ir jāmaksā maksa par elektroenerģijas tīkla izmantošanu. Šī maksa atspoguļo izmaksas, ko attiecīgais patērētājs rada tīklam. Uzņēmumiem, kas izmanto elektroenerģijas tīklu, tīkla maksa tādējādi ir daļa no to parastajām ražošanas izmaksām. Pilnīgi atbrīvojot no maksas bāzes slodzes patērētājus, kuru gada elektroenerģijas patēriņš pārsniedz 10 GWh un sasniedz 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu, ar *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otro teikumu šādi patērētāji tika atbrīvoti no finansiālā sloga un ražošanas izmaksām, kas tiem citos gadījumos būtu jāsedz. Tādējādi ar *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otro teikumu tika piešķirta priekšrocība bāzes slodzes patērētājiem, kas atbilst noteiktajiem kritērijiem.
- (86) Dažas ieinteresētās personas ir apgalvojušas, ka atbrīvojums neradīja priekšrocību, jo tas bija maksājums par pakalpojumu (stabilu patēriņu) tirgus apstākļos (atsaucoties uz tā dēvēto tirgus ekonomikas dalībnieka principu jeb "TEDP") vai kompensācijas maksājums par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu.

Kompensācijas neesība par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu

- (87) Tiesa nolēmumā *Altmark* lietā ir precizējusi, ka, lai varētu uzskatīt, ka vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums nav valsts atbalsts atbilstoši Līguma 107. panta 1. punktam, ir jābūt izpildītiem šādiem visiem četriem kritērijiem⁽⁵¹⁾:
- a) saņēmējam uzņēmumam jābūt faktiski uzdotai sabiedrisko pakalpojumu saistību pildīšanai un šīm saistībām jābūt skaidri definētām;
 - b) parametriem, uz kuru pamata aprēķina kompensāciju, jābūt iepriekš noteiktiem objektīvā un pārredzamā veidā, lai nepieļautu, ka tā rada konkurences priekšrocības, kas saņēmējam uzņēmumam varētu sniegt noteiktu izdevīgumu, salīdzinot ar konkurējošajiem uzņēmumiem;

⁽⁴⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regula (EK) Nr. 714/2009 par nosacījumiem attiecībā uz piekļuvi tīklam elektroenerģijas pārrobežu tirdzniecībā un par Regulas (EK) Nr. 1228/2003 atcelšanu (OV L 211, 14.8.2009., 15. lpp.).

⁽⁴⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Direktīva 2009/72/EK par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu un par Direktīvas 2003/54/EK atcelšanu (OV L 211, 14.8.2009., 55. lpp.).

⁽⁴⁹⁾ Novērtējums neskar noteikto pārkāpumu lietu 2014/2285 par *EnWG* 24. punktu.

⁽⁵⁰⁾ Spriedums, 1961. gada 23. februāris, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Augstā iestāde*, 30/59, ECLI:EU:C:1961:2; spriedums, 1999. gada 19. maijs, *Itālija/Komisija*, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, 15. punkts; spriedums, 1999. gada 5. oktobris, *Francija/Komisija*, C-251/97, ECLI:EU:C:1999:480, 35. punkts.

⁽⁵¹⁾ Spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 87.–93. punkts,

- c) kompensācija nedrīkst pārsniegt to, kas nepieciešams, lai pilnībā vai daļēji segtu izmaksas, ko rada sabiedriskā pakalpojuma saistību pildīšana, ņemot vērā ar to saistītos ienākumus, kā arī saprātīgu peļņu par šo saistību pildīšanu;
- d) ja uzņēmums sabiedrisko pakalpojumu saistībām konkrētajā gadījumā nav izraudzīts sabiedrisko iepirkumu procedūras rezultātā, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spēj šos pakalpojumus piedāvāt par sabiedrībai viszemāko cenu, kompensācijas apjoms nosakāms, pamatojoties uz to izdevumu analīzi, kādi, pildot šīs saistības, rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi vadīts un adekvāti nodrošināts ar līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus, ņemot vērā atbilstošos rēķinus un paredzot saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi.
- (88) Tomēr tiek norādīts, ka minētie četri kumulatīvie nosacījumi šajā gadījumā nav izpildīti. Pirmkārt, Vācijas tiesību aktoš nav noteikts neviens vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums, kuru veido stabils patēriņš, un tie arī neparedz bāzes slodzes patērētājiem nekādu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu⁽⁵²⁾. Otrkārt, Vācijas tiesību aktoš nav noteikti kritēriji, uz kuru pamata būtu jāaprēķina izmaksas, lai izvairītos no pārmērīgas kompensācijas. Treškārt, daudziem bāzes slodzes patērētājiem patēriņš, kas sasniedz 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu un pārsniedz 10 GWh, ir to normālais patēriņa profils, kas nav saistīts ar būtiskām izmaksām. Šādos gadījumos pilnīgais atbrīvojums nevajadzīgi rada pārmērīgu kompensāciju, jo tas pārsniedz kompensāciju, kas būtu bijusi nepieciešama, lai segtu ar varbūtējo sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu saistītās papildu izmaksas. Visbeidzot, uzņēmumi netika izvēlēti atbilstoši publiskā iepirkuma procedūrai, un atbrīvojums netika noteikts, pamatojoties uz to izdevumu analīzi, kādi, pildot šīs saistības, rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi vadīts un adekvāti nodrošināts ar līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus, ņemot vērā atbilstošos rēķinus un paredzot saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi. Vācija ir – gluži pretēji – norādījusi, ka bija grūti skaitliski noteikt stabilās slodzes radīto vērtību tīklam.

Pilnīgais atbrīvojums neatbilst tirgus dalībnieka uzvedībai

- (89) Attiecībā uz argumentu, ka pilnīgais atbrīvojums ir līdzīgs maksājumam, ko tirgus dalībnieks veiktu, pērkot attiecīgos pakalpojumus, tiek norādīts, ka nav iesniegti pārliecinoši argumenti, kas pierādītu, ka pilnīgā atbrīvojuma vērtība atbilst cenai, par kādu tīklu operatori vēlētos iegādāties varbūtējo pakalpojumu no bāzes slodzes patērētājiem, ja nebūtu *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrā teikuma.
- (90) Pirmkārt, fakts, ka tīklu operatori ir apstrīdējuši atbrīvojumu valsts tiesās (sk. 52. un 53. apsvērumu), pierāda, ka tīklu operatori paši nebūtu pirkusi varbūtējo pakalpojumu, lai saņemtu pilnīgo atbrīvojumu, kas pārsniedz individuālās tīkla maksas līmeni (attiecībā uz individuālo tīkla maksu sk. 5.1.2. punktu turpmāk). *BNetzA* veica tīklu operatoru aptauju saistībā ar 2015. gada 30. marta novērtējuma ziņojumu par *StromNEV* 19. punkta 2. apakšpunkta ietekmi uz elektroenerģijas tīklu pārvaldību, koncentrējoties uz datiem par laikposmu no 2011. gada līdz 2013. gadam ("2015. gada novērtējuma ziņojums")⁽⁵³⁾. Minētais ziņojums liecina, ka tīklu operatoriem, kuru tīklam ir pieslēgti bāzes slodzes patērētāji, ir atšķirīgi viedokļi par bāzes slodzes patērētāju nozīmīgumu tīkla stabilitātei. Daži tīklu operatori norādīja, ka laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam bāzes slodzes patērētāji radīja mazākas tīkla izmaksas – bet būtiski ir tas, ka tie tomēr radīja izmaksas – salīdzinājumā ar citiem tīklu lietotājiem ar mainīgu un neprognozējamu slodzi, savukārt citi paskaidroja, ka elastīga slodze ir nodēvētāka nepastāvības regulēšanai⁽⁵⁴⁾. Arī viens PSO paskaidroja, ka bāzes slodzes patērētāju ieguldījums tīklu stabilitātē ir atkarīgs no konkrētajiem tīkla apstākļiem⁽⁵⁵⁾. Visbeidzot, vairāki no minētajiem tīklu operatoriem bija novērojuši, ka konkrētajiem bāzes slodzes patērētājiem tāds pats patēriņa modelis bija jau pirms atbrīvojuma ieviešanas, tāpēc atbrīvojums nebija vajadzīgs, lai tie mainītu savu uzvedību. Citiem vārdiem sakot, pakalpojums tika sniegts jebkurā gadījumā, jau tad, kad konkrētā pasākuma nebija. Minētie konstatējumi arī apstiprina, ka ne visi tīklu operatori pēc savas iniciatīvas "pirka" stabilo slodzi no bāzes slodzes patērētājiem, un neviens no tiem to nepirka par pilnīga atbrīvojuma cenu.
- (91) Otrkārt, pat pieņemot, ka dažos gadījumos tīklu operatori būtu aktīvi pirkusi varbūtējo pakalpojumu, tie būtu to iegādājušies tikai tiktāl, ciktāl tas ir nepieciešams, lai veicinātu tīkla pārvaldību, un par cenu, kas atspoguļo diferencēto ieguldījumu stabilitātē. Turpretī pilnīgais atbrīvojums ir piešķirts bāzes slodzes patērētājiem, kuru

⁽⁵²⁾ Sk. arī spriedumu, 2015. gada 26. novembris, *Spānija/Komisija*, T-461/13, ECLI:EU:T:2015:891, 67.–75. punktu.

⁽⁵³⁾ *Evaluierungsbericht zu den Auswirkungen des § 19 Abs. 2 StromNEV auf den Betrieb von Elektrizitätsversorgungsnetzen*, *BNetzA*, 2015. gada 30. marts. Sk. arī Federālās valdības atbildes par šo ziņojumu Vācijas Parlamenta locekļiem (*BT-Drucksache* 18/5763, pieejams vietnē: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/057/1805763.pdf>).

⁽⁵⁴⁾ Sk. negatīvās atbildes ziņojuma 6. un 7. attēlā un konstatējumus 2015. gada novērtējuma ziņojuma 38. lpp.

⁽⁵⁵⁾ Sk. 2015. gada novērtējuma ziņojuma 38. lpp.

patērīnš sasniedz 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu un pārsniedz 10 GWh, neņemot vērā nedz tīkla līmeni, kādā tie ir pieslēgti, nedz to faktisko ieguldījumu tīklu stabilitātē⁽⁵⁶⁾, nedz arī faktu, ka, iespējams, jau bija pietiekami daudz šādu bāzes slodzes patērētāju, lai nodrošinātu stabilu tīkla pārvaldību. Arī, ja drošai tīkla stabilitātei galvenais būtu stabils pieprasījums (nevis izmaksu samazinājums), nav iemesla izslēgt no atbrīvojuma patērētājus ar stabilu patērīnu, kuri patērē mazāk nekā 10 GWh.

- (92) Treškārt, jāatzīmē, ka arī Vācijas tiesas secināja, ka pilnīgo atbrīvojumu nevar uzskatīt par maksājumu par pakalpojumu, jo, pirmkārt, daudziem bāzes slodzes patērētājiem “pakalpojums” vienkārši atbilda to parastajam patērīna režīmam, un, otrkārt, pilnīgajā atbrīvojumā nebija ņemts vērā konkrētais radītais stabilitātes palielinājums. Kā norādīja minētās tiesas, pamatots būtu bijis tikai samazinājums, kura noteikšanā ņem vērā katra bāzes slodzes patērētāja konkrēto ietekmi uz tīklu (sk. 52. un 52. apsvērumu).
- (93) Daļa ieinteresēto personu argumentu, ka pilnīgais atbrīvojums atbilda maksājumam, kādu tirgus dalībnieks maksātu, lai nopirktu bāzes slodzes patērētāju pakalpojumu, pamatoja ar 2012. gada pētījumu (sk. šā lēmuma 59. apsvērumu).
- (94) Pirmkārt, tiek norādīts, ka atbrīvojums bija ieviests ar normatīvu aktu, un to ieviesa valsts kā regulatīva iestāde. Šajā saistībā ir jāpiemēro jaunākā Vispārējās tiesas judikatūra, *EDF/Komisija*⁽⁵⁷⁾. Saskaņā ar spriedumu minētajā lietā, ja dalībvalsts atsaucas uz TEDP, tai ir jāpierāda, ka tā savu regulatīvo lēmumu pieņēmusi kā akcionāre, nevis kā valsts varas nesēja. Pašreizējā lietā Vācijai (federālā līmenī) nav akciju daļas tīklu operatoru uzņēmumos. Jebkurā gadījumā Vācija nav iesniegusi dokumentus, kuros būtu norādīts, ka tā ņēma vērā reģionālo un vietējo iestāžu akciju daļu tīklu operatoru uzņēmumos. Patiešām, nedz Vācija, nedz arī ieinteresētās personas nav uzrādījušas nekādus ar attiecīgo laikposmu saistītus pierādījumus, ka ir ņemti vērā komerciāli apsvērumi. Pētījums ir datēts ar vēlāku laiku nekā *BNetzA* 2011. gada 14. decembra regulatīvais lēmums. Tādējādi TEDP nav piemērojams šajā lietā.
- (95) Otrkārt, tiek norādīts, ka pat tad, ja TEDP būtu piemērojams (kā tas nav), minētais pētījums ir datēts ar vēlāku laiku nekā atbrīvojuma ieviešana. Tas nozīmē, ka tirgus ekonomikas dalībnieks nevarēja uz to atsaukties, izlemjot par atbrīvojumu.
- (96) Pat ja 2012. gada pētījumam būtu nozīme attiecībā uz TEDP piemērošanu, tas nepamato izteiktos apgalvojumus. Ieinteresētās personas apgalvo, ka, lai šādas elektrostacijas garantētu nepieciešamo minimālo saražotās elektroenerģijas apjomu, ir jābūt stabilam un liels pieprasījumam, jo tas nodrošinās attiecīgās elektrostacijas rentabilitāti un to, ka tā nebūs “jāiekonservē”. Tomēr jāatzīmē, ka 2012. gada pētījums pats par sevi nebūt neattiecas uz bāzes slodzes patērētāju nozīmīgumu nepieciešamā tradicionālajās elektrostacijās Vācijā saražotā minimālā elektroenerģijas apjoma saglabāšanā, lai nodrošinātu tīklu drošu pārvaldību. Tas nav 2012. gada pētījuma priekšmets, un bāzes slodzes patērētāji tajā faktiski nav pieminēti. Turpretī pētījuma rezultātu kopsavilkumā⁽⁵⁸⁾ ir uzsvērts, ka minimālā ražošanas jauda, kas vajadzīga Vācijā, lai nodrošinātu tīklu drošu pārvaldību, ir aplēsta, pamatojoties uz Vācijā pastāvošo pieprasījumu. Citiem vārdiem sakot, minimālā ražošanas jauda, kas vajadzīga Vācijā, lai nodrošinātu tīklu drošu pārvaldību, ir atkarīga no patērīna apjoma, kā arī no tās slodzes veida, kas ir jāapmierina. Ja pieprasījums būtu bijis mazāks vai ja nebūtu vajadzības nodrošināt bāzes slodzes ražošanu, lai segtu bāzes slodzes patērīnu, vajadzīgā ražošanas jauda Vācijā būtu bijusi atšķirīga. Bāzes slodzes patērētāji daļēji ir iemesls, kāpēc visupirms ir vajadzīgs šis ražošanas jaudas apjoms. Tāpēc ir grūti to patērīnu raksturot kā pakalpojumu. Jebkurā gadījumā ar to vien, ka bāzes slodzes patērētāji pastāv, nepietiek, lai nodrošinātu attiecīgo elektrostaciju palikšanu tirgū. Tas galu galā būs atkarīgs no cenas, par kādu tiek pārdota elektroenerģija. Ja šī cena būs pārāk zema, bāzes slodzes elektrostacijas nevarēs palikt tirgū. Tas būs atkarīgs arī no atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas ražošanas līmeņa. Laikā, kad ir zems pieprasījums, bet liels atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas ražošanas apjoms, atjaunojamo energoresursu elektroenerģijai ir prioritāte attiecībā uz dispečēšanu un piekļuvi salīdzinājumā ar elektrostacijām, kas izmanto fosilo kurināmo. Visbeidzot, būtu jāatzīmē, ka daļa no tradicionālajām elektrostacijām, kas minētas 2012. gada pētījumā par minimālo saražoto elektroenerģijas apjomu tradicionālajās elektrostacijās, nav bāzes slodzes elektrostacijas, bet ir tradicionālās elektrostacijas, kur jaudu var arī palielināt kā gāzturbīnām. Bāzes slodzes patērētāji nebūs stimuls šā veida elektrostacijām palikt tirgū, jo to rentabilitāte ir saistīta ar iespēju panākt augstākas elektroenerģijas cenas, kad sistēma ir noslogota.

⁽⁵⁶⁾ Pilnīgā atbrīvojuma nolūkos netiek diferencēti patērētāji ar pilnīgi stabilu patērīnu, kas pārsniedz 8 760 pilnīgas izmantošanas stundu, un patērētāji, kuru patērīnš ir nestabilāks.

⁽⁵⁷⁾ Spriedums, 2018. gada 16. janvāris, *EDF/Komisija*, T-747/15, ECLI:EU:T:2018:6, 218.–251. punkts.

⁽⁵⁸⁾ Sk. 2012. gada pētījuma i) punktu ar nosaukumu *Ergebniszusammenfassung* (Rezultātu kopsavilkums).

- (97) Dažas ieinteresētās personas ir arī argumentējušas, ka atbrīvojums ir pamatots, jo bāzes slodzes patērētāji ir daļa no piecpakāpju atslogošanas plāna, ko ieviesuši PSO, lai novērstu nodzīsumu, kad sistēma ir pārslogota. Šis plāns ir aprakstīts 2007. gada Pārvaldes kodeksā (Vācijas pārvaldes sistēmu operatoru tīklu un sistēmu noteikumi). Tās arī apgalvo, ka šī atslogošana notika ārpus jebkādam līgumiskām attiecībām un bez kompensācijas un ka pilnīgais atbrīvojums ir kompensācija tām par to ieguldījumu energoapgādes drošībā.
- (98) Šajā ziņā vispirms jāatzīmē, ka šie apgalvojumi ir pretrunā 2007. gada Pārvaldes kodeksam. Proti, 2007. gada Pārvaldes kodeksa 7.3.4. panta 6. punktā ir skaidri norādīts, ka atslogošanu nodrošina, noslēdzot līgumiskas vienošanās ar tīklu klientiem. Turklāt nav savstarpējas saistības starp pilnīgo atbrīvojumu un atslogojumu tādā ziņā, ka iekļaušana piecpakāpju atslogošanas plānā nav prasība, kas jāizpilda, lai varētu saņemt pilnīgo atbrīvojumu. Ieinteresētās personas šajā ziņā atzīst, ka to stabils patēriņš tikai palielina iekļaušanas plānā iespējamību. Arī patērētāji, kas nav uzskatāmi par bāzes slodzes patērētājiem, var būt daļa no plāna. Piecpakāpju atslogojuma plānā faktiski būs jāiekļauj patērētāji, kas nav bāzes slodzes patērētāji. Patiešām, plāns ietver 35–50 % no sistēmas slodzes (pēc sūkņu atslogošanas) ⁽⁵⁹⁾. Pamatojoties uz Vācijas iesniegto informāciju, pilnīgā atbrīvojuma saņēmēju kopējā maksimumslodze ir aptuveni 3,5 GW, kas ir aptuveni 4,2 % no maksimumslodzes Vācijā 2013. gadā ⁽⁶⁰⁾. Tādējādi, pat pieņemot, ka atbrīvojums varētu būt atlīdzība par iekļaušanu piecpakāpju plānā, tas tik un tā ir selektīva priekšrocība, ņemot vērā, ka tas ir piešķirts tikai bāzes slodzes patērētājiem un nav pieejams visiem pārējiem patērētājiem, kas arī ir daļa no piecpakāpju atslogošanas plāna.
- (99) Visbeidzot, dažas ieinteresētās personas netieši norāda, ka bāzes slodzes patērētājiem, pieslēdzoties tīklam, esot jāizpilda konkrētas tehniskas specifikācijas un ka bāzes slodzes patērētājiem, lai izpildītu minētās specifikācijas, jāiegulda ierīcēs, kas uzlabo tīkla stabilitāti, jo tās nodrošina reaktīvo jaudu ⁽⁶¹⁾, bet par to tie nesaņem kompensāciju.
- (100) Tomēr jāatzīmē, ka pilnīgo atbrīvojumu nevar uzskatīt par atlīdzību, ko par šo varbūtējo pakalpojumu būtu maksājis tirgus ekonomikas dalībnieks. Patiešām, ieinteresēto personu raksturotā situācija neatbilst pakalpojumam, ko pirktu tīkla operators. Tā atbilst tehniskai specifikācijai, kas patērētājiem jāizpilda, lai tos pieslēgtu tīklam. Tiem ir jo īpaši jānodrošina, ka to nobīdes koeficients saglabājas robežās no – 0,9 līdz + 0,9. Atkarībā no apstākļiem, lai to izpildītu, patērētājam patiešām var būt nepieciešams ieguldīt īpašā aprīkojumā, kas nodrošina, ka nobīdes koeficients saglabājas noteikto vērtību robežās. To nevar uzskatīt par pakalpojumu tīklam – tas ir pasākums, lai novērstu lielākus tīkla traucējumus. Ja patērētāji, tostarp bāzes slodzes patērētāji, neizpildīja minēto tehnisko specifikāciju, tie bija atbildīgi par būtiskām sprieguma svārstībām tīklā. Ieinteresētās personas pašas atzīst, ka šī specifikācija ir nepieciešama, lai nodrošinātu tīklu drošu pārvaldību. Turklāt tehniskās specifikācijas ir piemērojamas jebkuram patērētājam, kas prasa, lai to pieslēdz pie attiecīgā tīkla, nevis konkrēti bāzes slodzes patērētājiem, tāpēc, pat ja atbrīvojumu varētu uzskatīt par “atlīdzību” (kā tas tomēr nav), tas tik un tā būtu selektīva priekšrocība, ņemot vērā, ka tas ir piešķirts tikai bāzes slodzes patērētājiem un nav pieejams visiem pārējiem patērētājiem, kuriem jāizpilda tā pati prasība.

5.1.2. SELEKTĪVAS PRIEKŠROCĪBAS ESĪBA

- (101) Gan ieinteresētās personas, gan Vācija ir argumentējusi, ka pilnīgais atbrīvojums nebija selektīva priekšrocība, jo tās pamatā bija Vācijā pastāvošās tīkla maksas sistēmas raksturs un loģika. Tās uzsver, ka tīkla maksas sistēma Vācijā ir balstīta uz izmaksu cēloņsakarību un ka bāzes slodzes patērētāju patēriņš un slodzes modelis ļoti

⁽⁵⁹⁾ 1. pakāpe: 49,8 Hz – personāla brīdināšana un vēl neaktivizētās elektrostacijas jaudas saplānošana atbilstoši PSO norādījumiem, sūkņu atslogošana.

2. pakāpe: 49,0 Hz – tūlītēja atslogošana, noņemot 10–15 % no sistēmas slodzes.

3. pakāpe: 48,7 Hz – tūlītēja atslogošana, noņemot vēl 10–15 % no sistēmas slodzes.

4. pakāpe: 48,4 Hz – tūlītēja atslogošana, noņemot vēl 15–20 % no sistēmas slodzes.

5. pakāpe: 47,5 Hz – visu ražošanas iekārtu atvienošana no tīkla.

⁽⁶⁰⁾ Maksimumslodze Vācijā 2013. gadā bija 83,1 GW; sk. RAP (2015. gads) – Ziņojums par Vācijas elektroenerģijas sistēmu. Versija 1.0. *Agora Energiewende* pasūtīts pētījums, pieejams vietnē https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/downloads/publikationen/CountryProfiles/Agora_CP_Germany_web.pdf.

⁽⁶¹⁾ Tīklā, kas izmanto maiņstrāvu, elektroenerģijas pārvadei ir vajadzīga gan aktīvā jauda, gan reaktīvā jauda. Aktīvā jauda ir jauda, kas tiek patērēta un transportēta pa elektrolīnijām. Turpretī reaktīvā jauda ir vajadzīga, lai uzturētu līnijas spriegumu (sk., piemēram, *Amprion* sniegtos paskaidrojumus: <https://www.amprion.net/%C3%9Cbertragungsnetz/Physikalische-Grundlagen/Blind-Wirkleistung/>). To ražo sinhronģeneratori un citas reaktīvās jaudas kompensācijas iekārtas. Reaktīvā jauda parasti samazinās, ja elektrolīnijas ir garas, tāpēc garu līniju vidū ir jāuzstāda reaktīvās jaudas kompensācijas iekārtas.

atšķiras no tipiskiem tīklu lietotājiem, kuru patēriņš un slodze ir mainīgi un neprognozējami. Bāzes slodzes patērētāji veicināja dažādu tīkla izmaksu samazināšanos, kas pamatoja pilnīgo atbrīvojumu.

- (102) Pilnīgais atbrīvojums var būt valsts atbalsts tikai tiktāl, ciktāl bāzes slodzes patērētājiem piešķirtā priekšrocība ir selektīva. Lai noteiktu, ka priekšrocība ir selektīva, Komisijai ir jāpierāda, ka attiecīgajā pasākumā tiek diferencēti ekonomikas dalībnieki, kuri, ņemot vērā noteiktās atsaucēs sistēmas mērķi, atrodas faktiski un juridiski salīdzināmā situācijā, un ka šādu nošķiršanu nevar pamatot ar atsaucēs sistēmas raksturu vai vispārējo struktūru ⁽⁶²⁾.
- (103) Lai pārbaudītu, vai attiecīgā tiesiskā regulējuma ietvaros pilnīgais atbrīvojums ir uzskatāms par selektīvu priekšrocību konkrētiem uzņēmumiem salīdzinājumā ar citiem, kuri, ņemot vērā attiecīgā regulējuma mērķi, atrodas faktiski un juridiski salīdzināmā situācijā, vispirms ir jānosaka atsaucēs satvars, kurā attiecīgais pasākums ir iederīgs ⁽⁶³⁾.

5.1.2.1. *Atsaucēs sistēma*

- (104) Komisija piekrīt, ka šā lēmuma nolūkos attiecīgais atsaucēs satvars ir tīkla maksas sistēma Vācijā. Šīs tīkla maksas pamatā ir princips, ka tīkla maksai jābūt balstītai uz izmaksām un nediskriminējošai. Patiešām, *EnWG* 21. punktā ir noteikts princips, ka tīkla maksai jābūt samērīgai (*“angemessen”*), nediskriminējošai un pārredzamai (sk. šā lēmuma 7. apsvērumu). Izmaksu cēloņsakarības princips ir noteikts *StromNEV* 16. punktā un netieši ietverts *StromNEV* 3. punktā, kurā ir teikts, ka tīkla maksa atbilst maksājumam par tīklu izmantošanu. *StromNEV* ir ietverti sīki izstrādāti noteikumi par metodiku tādi tīkla maksas noteikšanai, kas atspoguļo izmaksas.
- (105) Ar *EnWG* 2011 24. punktu federālā valdība ir pilnvarota ar rīkojumu noteikt metodiku vispārējās maksājamās tīkla maksas noteikšanai. Kā izklāstīts šā lēmuma 7. apsvērumā, *EnWG* 24. punktā šajā ziņā ir diferencēti vispārējie lietotāji un netipiskie tīklu lietotāji, kam var noteikt individuālu tīkla maksu. Ar *StromNEV* tiek īstenota šī diferencēšana, un tajā ir arī ietverti divu metodiku kopumi – metodika, kas piemērojama tipiskiem tīklu lietotājiem (*StromNEV* 15., 16. un 17. punkts), un metodika, kas piemērojama netipiskiem tīklu lietotājiem (sk. šā lēmuma 17.–20. apsvērumu).
- (106) *StromNEV* 15., 16. un 17. punktā ir paredzēta vispārēja aprēķināšanas metode tīkla maksas noteikšanai. Šī metode ir aprakstīta šā lēmuma 10. un 14. apsvērumā. Jo īpaši *StromNEV* 16. punkta 2. apakšpunktā un *StromNEV* 4. pielikumā aprakstīta vienlaicīguma funkcija ļauj sadalīt tīkla izmaksas dažādajiem tīklu lietotājiem atbilstoši varbūtībai, ka konkrētā individuālā lietotāja elektroenerģijas patēriņš palielina gada maksimumslodzi. Vācija ir norādījusi, ka sistēmā, kurā elektrības plūsma ir lejupēja, gada maksimumslodzes elements ir viens no galvenajiem tīkla izmaksas veidojošiem faktoriem.
- (107) Tomēr Vācija ir pierādījusi, ka, lai gan šī vispārējā metodika ļauj uzticami noteikt tīkla izmaksas, ko rada lielākā daļa tiešo lietotāju, vienlaicīguma funkcijas piemērošanā – ja to piemēro vienādi visiem tīkla lietotājiem – ir *de facto* pārāk augstu novērtētas izmaksas, ko radījuši bāzes slodzes patērētāji laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam. Tas ir skaidrojams ar faktu, ka aprēķināšanas metodikā, kas balstīta uz vienlaicīguma funkciju, visas tīkla izmaksas tiek sadalītas starp visiem lietotājiem, lai gan šādas izmaksas ietver arī izmaksas, ko bāzes slodzes patērētāji nav radījuši vai laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam ir radījuši daudz mazākā apjomā. Jo īpaši izmaksas, kas saistītas ar strauju pieprasījuma svārstību izlīdzināšanu, nerada bāzes slodzes patērētāji, jo tiem ir prognozējams un daudz pastāvīgāks patēriņš. Tas pats attiecas uz pasākumiem, kas jāveic, lai saglabātu tīkla frekvenci, neraugoties uz slodzes svārstībām.

⁽⁶²⁾ Spriedums, 2004. gada 29. aprīlis, *Nīderlande/Komisija*, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, 43. punkts; spriedums, 2006. gada 6. septembris, *Portugāle/Komisija*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, 80. punkts; spriedums, 2011. gada 8. septembris, *Komisija/Nīderlande*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 62. punkts; spriedums, 2016. gada 21. decembris, *Komisija/Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 53.–60. punkts; spriedums, 2016. gada 21. decembris, *Komisija/Workd Duty Free Group SA*, apvienotās lietas C-20/15 P un C-21/15 P, ECLI:EU:C:2016:981, 92.–94. punkts.

⁽⁶³⁾ Spriedums, 2006. gada 6. septembris, *Portugāle/Komisija*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, 56. punkts, un spriedums, 2016. gada 21. decembris, *Komisija/Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 55. punkts.

- (108) Ir tiesa, ka bāzes slodzes patērētāji palielina maksimumslodzi tāpat kā visi citi tīkla lietotāji un ka maksimumslodze ir būtiska tīkla dimensionēšanai un tādējādi vienam no faktoriem, kas rada tīkla izmaksas. Tomēr maksimumslodze nav būtiska attiecībā uz citu tīkla izmaksu (piemēram, izmaksu, kas saistītas ar rezervēm, kuras vajadzīgas balansēšanas enerģijas piegādei) sadalīšanu. Ja visu tīkla lietotāju patēriņš būtu neprognozējams un mainīgs, arī tad būtu racionāli sadalīt šīs izmaksas, izmantojot vienādu sadales principu, proti, proporcionāli lietotāju ieguldījumam maksimumslodzē. Tomēr bāzes slodzes patērētāju slodzes patēriņš ir prognozējams un daudz stabilāks. Laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam, ņemot vērā energoresursu struktūru, bāzes slodzes patērētāji radīja daudz mazāku vajadzību pēc sistēmas pakalpojumiem nekā citi tīkla lietotāji. Tādējādi tīkla maksas sistēmā, kas balstīta uz izmaksu cēloņsakarības principu, to sistēmas pakalpojumu izmaksas, kuri nav vajadzīgi bāzes slodzes patērētājiem, nevarēja tiem sadalīt, izmantojot tādu pašu principu kā tīkla lietotājiem, kam ir mainīga un neprognozējama slodze.
- (109) Aprēķināšanas metodikā, kas balstīta uz vienlaicīguma funkciju, nav ņemti vērā arī apjomradīti ietaupījumi. Ja tīkls tiek pastāvīgi izmantots līdz tā pilnai jaudai, izmaksas uz vienību ir daudz mazākas nekā tad, ja patērētāji ar mainīgu patēriņu tikai laiku pa laikam izmanto to pašu tīklu līdz pilnai tā jaudai, parasti to izmantojot tikai līdz 30 % tā jaudas. Visbeidzot, tā kā lietotāju patēriņš kopumā ir mainīgs un neprognozējams, tīklu operatoriem tīkla dimensionēšanā ir jāņem vērā drošības rezerve. Patiešām, vienlaicīguma koeficients tikai izsaka varbūtību, ka konkrēts patērētājs patērēs elektroenerģiju maksimumslodzes laikā, bet nevar to garantēt. Tomēr šāda drošības rezerve nav vajadzīga attiecībā uz bāzes slodzes patērētājiem tādā pašā pakāpē, ja vispār ir vajadzīga. Tādējādi, ja tīkla maksas bāzes slodzes patērētājiem tiktu aprēķinātas, pamatojoties uz tīkla maksas aprēķināšanas metodiku, kurā izmanto vienlaicīguma funkciju, arī tad tā būtu novērtēta pārāk augstu.
- (110) Tāpēc Komisija uzskata, ka *EnWG 2011 24.* punktā paredzētā iespēja noteikt individuālu tīkla maksu netipiskiem lietotājiem, kādi ir bāzes slodzes patērētāji, atbilst izmaksu cēloņsakarības un nediskriminācijas principam. Tā jāuzskata par neatņemamu atsaucēs sistēmas sastāvdaļu, jo tā kalpo kā korekcija, lai ņemtu vērā tīkla izmaksas, ko faktiski radījuši netipiski tīkla lietotāji, kādi ir bāzes slodzes patērētāji.
- (111) Komisija arī uzskata, ka noteikums, ka individuālā tīkla maksa, ko maksā netipiski tīkla lietotāji, nevar būt zemāka par 20 % no publicētās tīkla maksas, ir to noteikumu neatņemama daļa, kuri reglamentē individuālu tīkla maksu atbilstoši *StromNEV*. Pirmkārt, šī minimālā iemaksa pastāvīgi ir bijusi viena no prasībām attiecībā uz netipisku tīkla lietotāju grupu, kas aplūkota *StromNEV 19.* punkta 2. apakšpunkta pirmajā teikumā, un šī prasība jo īpaši bija piemērojama laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam (sk. šā lēmuma 21. apsvērumu). Otrkārt, tā bija piemērojama attiecībā uz bāzes slodzes patērētājiem arī atbilstoši *StromNEV 2010* (sk. šā lēmuma 20. apsvērumu). Visbeidzot, minimālā tīkla maksa 20 % apmērā netipiskiem tiešajiem lietotājiem, kādi ir bāzes slodzes patērētāji, atbilst – kā Vācija ir paskaidrojusi (sk. 20. apsvērumu) – drošības tīklam, kas nodrošina, ka netipiskie patērētāji sniedz minimālu ieguldījumu tā ieguvuma atlīdzināšanā, kuru rada pieslēgšanās tīklam. Konkrēti attiecībā uz bāzes slodzes patērētājiem minimālajā iemaksā, kas ir 20 %, ir arī ņemts vērā, ka fiziskā maršruta metodika – lai gan tā cieši atspoguļo tīkla izmaksas, ko rada bāzes slodzes patērētāji – tik un tā ir saistīta ar noteiktu tuvinājumu.

5.1.2.2. *Novirze no atsaucēs sistēmas*

- (112) Tomēr Komisija uzskata, ka pilnīgais atbrīvojums, kas ieviests ar 2011. gada 26. jūlija likumu, neatbilst individuālās tīkla maksas koncepcijai, kura noteikta *EnWG 2011 24.* punkta pirmā teikuma 3. apakšpunktā un saskaņā ar kuru netipiskiem tīkla izmantošanas veidiem var piemērot individuālu tīkla maksu.
- (113) Izmaksu cēloņsakarības princips un princips, ka tīkla maksai jābūt samērīgai un nediskriminējošai, nozīmē, ka tīkla maksu nosaka, pamatojoties uz individuālajām tīkla izmaksām, kas piedēvējamas konkrētam tīkla lietotājam. Tāpēc pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas atbilstu minētajiem principiem tikai tad, ja tiktu pierādīts, ka bāzes slodzes patērētāji nerada nekādas tīkla izmaksas. Tomēr tas nav pierādīts. Gluži pretēji – bāzes slodzes patērētāji rada tīkla izmaksas, jo īpaši kad tie tiek no jauna pieslēgti esošam tīklam, ņemot vērā, ka to pieslēgšanai var būt nepieciešams palielināt šāda tīkla jaudu. Līdzīgi, ja tīkls vēl nav izbūvēts, tas ir atbilstoši jādimensionē, lai tiktu apmierināts vismaz bāzes slodzes patērētāju pieprasījums. To ir atzinušas arī Vācijas apgabaltiesas un Federālā Augstākā tiesa. Tās ir skaidri secinājušas, ka pilnīgais atbrīvojums bija pretrunā *EnWG 2011 24.* punktam (sk. šā lēmuma 52. un 52. apsvērumu). Turklāt jāatzīmē, ka otrai netipisku tīkla lietotāju kategorijai, kas minēta *StromNEV 19.* punkta 2. apakšpunkta pirmajā teikumā, turpināja piemērot individuālu tīkla maksu, kas aprēķināta, pamatojoties uz to individuālo slodzes profilu laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam (sk. šā

lēmuma 21. apsvērumu). Tāpēc ar pilnīgo atbrīvojumu, ko piešķir bāzes slodzes patērētājiem, tika diskriminētas abas pārējās netipisku tīkla lietotāju grupas, kam turpināja piemērot individuālu tīkla maksu, un visi citi tiešie lietotāji, ņemot vērā, ka pilnīgais atbrīvojums ir novirze no izmaksu cēloņsakarības un tīkla maksas samērīguma principa.

- (114) Jāatzīmē, ka pirms pilnīgā atbrīvojuma ieviešanas 2011. gadā bāzes slodzes patērētājiem piemēroja individuālu tīkla maksu, kas bija jānosaka, ņemot vērā tīkla izmaksu samazinājumu vai tīkla izmaksu palielināšanās samazinājumu, ko izraisa bāzes slodzes patērētāji. Tomēr šāda individuālā tīkla maksa nevarēja būt zemāka par 20 % no publicētās tīkla maksas. Lai aprēķinātu minētās izmaksas, BNetzA bija definējusi fiziskā maršruta metodiku (sk. 19. apsvērumu). Komisija uzskata, ka šī metodika ir uzticama metodika aptuveni to izmaksu noteikšanai, kuras radīja bāzes slodzes patērētāji laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam, ņemot vērā elektroenerģijas sistēmas iezīmes tolaik. Patiesām, izmantojot šo metodiku, tīkla maksa tiek noteikta, pamatojoties uz izmaksām, ko var piedēvēt bāzes slodzes patērētājam, tas ir, kapitāla izmaksām un nemainīgajām pamatdarbības izmaksām, kas saistītas ar to tīkla daļu, kurā bāzes slodzes patērētājs ir pieslēgts tuvākajai bāzes slodzes elektrostacijai, kas var *de facto* apmierināt visu tā pieprasījumu. Lai gan ir taisnība, ka (kā to kritizējusi viena ieinteresētā persona), izmantojot šo metodi, rezultātā tiek noteikta atšķirīga tīkla maksa atkarībā no bāzes slodzes patērētāja atrašanās vietas tīklā, tieši tāda ir individuālās tīkla maksas jēga, proti, pārbaudīt izmaksas, ko tīklam rada katrs bāzes slodzes patērētājs individuāli. Ja bāzes slodzes patērētājs atrodas tālāk no bāzes slodzes elektrostācijas, tas nozīmē, ka tas izmanto daudz lielāku tīkla daļu, lai elektroenerģiju varētu transportēt no elektrostācijas, kas var *de facto* apmierināt tā pieprasījumu. Pamatoti ir arī tas, ka fiziskais maršruts tiek aprēķināts, kā atsauci izmantojot elektrostaciju, kas apmierina visu bāzes slodzes patērētāja pieprasījumu. Ja elektrostacija apmierinātu tikai daļu no bāzes slodzes patērētāja pieprasījuma, tas nozīmētu, ka tas izmanto vairākas tīkla daļas, lai varētu apmierināt savu pieprasījumu, un tādējādi arī ir atbildīgs par lielākām tīkla izmaksām. Attiecībā uz faktu, ka fiziskā maršruta metodikā hidroelektrostācijas netiek atzītas par bāzes slodzes elektrostacijām, jāatzīmē, ka iepriekš 19. apsvērumā minētajā BNetzA 2010. gada norādījumu dokumentā hidroelektrostācijas ir atzītas par bāzes slodzes elektrostacijām. Turklāt fiziskā maršruta metodikā arī tiek ņemti vērā tīkla zaudējumi un visi tīkla pakalpojumi, ko bāzes slodzes patērētājs izmantojis (ja tādi ir). Fiziskā maršruta metodikas piemērotību, lai noteiktu tīkla izmaksas, ko radījuši bāzes slodzes patērētāji, ir jo īpaši atzinusi Federālā Augstākā tiesa 2016. gadā ⁽⁶⁴⁾.
- (115) Tādējādi Komisija uzskata, ka atšķirīga režīma piemērošana netipiskiem lietotājiem (t. i., patērētājiem ārpus maksimumslodzes un bāzes slodzes patērētājiem) salīdzinājumā ar pārējiem tīklu lietotājiem ir atsaucis sistēmas neatņemama daļa un izpaužas tās struktūrā, kamēr vien tā pamatā ir koncepcija par individuālām tīkla izmaksām, kas piedēvējamas konkrētam tīkla lietotājam.
- (116) Tomēr pilnīgais atbrīvojums, kas bija spēkā no 2011. gada līdz 2013. gadam, ir novirze no netipiskiem lietotājiem piemērojamas individuālas tīkla maksas noteikšanas, ņemot vērā, ka pilnīgais atbrīvojums nav atkarīgs no bāzes slodzes patērētāja radītu izmaksu individuālas noteikšanas. Lai gan, ņemot vērā tīkla maksas sistēmas mērķi, patērētāji ārpus maksimumslodzes un bāzes slodzes patērētāji atrodas faktiski un juridiski salīdzināmā situācijā (tie ir netipiski lietotāji, kuru tīkla maksā, kas noteikta, pamatojoties uz publicēto tīkla maksu no 2011. gada līdz 2013. gadam, nebija atspoguļotas to izmaksas), tiem tika piemērots atšķirīgs režīms.
- (117) Turklāt pilnīgais atbrīvojums ir novirze no atsaucis sistēmas arī tādā ziņā, ka tas neparedz, ka bāzes slodzes patērētājam ir jāmaksā vismaz 20 % no publicētās tīkla maksas, kā tas ir noteikts citiem netipiskiem lietotājiem, proti, patērētājiem ārpus maksimumslodzes. Šāda atšķirīga režīma piemērošana ir diskriminācija, ņemot vērā, ka nav iemesla bāzes slodzes patērētājus atbrīvojot no minētās prasības. Jo īpaši nav iemesla individuālai tīkla maksai, kas noteikta patērētājiem ārpus maksimumslodzes, piemērot drošības tīklu, tādu nepiemērojot bāzes slodzes patērētājiem, zinot, ka arī bāzes slodzes patērētāji tāpat kā patērētāji ārpus maksimumslodzes gūst labumu no tā, ka ir pieslēgti tīklam. Turklāt individuālā tīkla maksa, kas aprēķināta, izmantojot fiziskā maršruta metodiku, ietver konkrētu tuvinājumu.

5.1.2.3. Tīkla maksas sistēmas rakstura un loģikas nepamatotība

- (118) Uz pasākumiem, kas uzņēmumiem izdevumu ziņā rada atšķirīgas sekas, valsts atbalsta jēdziens neattiecas tad, ja šī atšķirība ir pamatota ar attiecīgā izdevumu režīma raksturu un struktūru ⁽⁶⁵⁾. Pienākums pierādīt šādu pamatotību ir dalībvalstij.

⁽⁶⁴⁾ EnVR 34/15, 27. punkts.

⁽⁶⁵⁾ Spriedums, 2004. gada 29. aprīlis, *Nīderlande/Komisija*, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, 42. punkts; spriedums, 2011. gada 8. septembris, *Komisija/Nīderlande*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 62. punkts.

- (119) Tiek atzīmēts, ka Vācija nav norādījusi nevienu elementu, kas pierādītu, ka pilnīgo atbrīvojumu pamato Vācijā pastāvošās tīkla maksas sistēmas raksturs un struktūra. Tā ir argumentējusi, ka pilnīgais atbrīvojums varēja palīdzēt nodrošināt energoapgādes drošību, nodrošinot, ka pastāv tradicionālās elektrostacijas, kas ir vajadzīgas energoapgādes drošības nodrošināšanai, un varēja arī palīdzēt veicināt atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu. Tomēr šie mērķi nav saistīti ar tīkla maksu un tāpēc ir jāizvērtē atbilstības novērtējumā, ko veic saskaņā ar Tiesas judikatūru ⁽⁶⁶⁾ (sk. 3.3.1. iedaļu).

5.1.2.4. Secinājums

- (120) Pilnīgo atbrīvojumu nevar pamatot ar tīkla maksas loģiku Vācijā tiktāl, ciktāl tas pārsniedz publicētās tīkla maksas samazinājumu, kas atspoguļo bāzes slodzes patērētāju ieguldījumu izmaksu ietaupījumos vai izmaksu rašanās novēršanā. Pilnīgais atbrīvojums jo īpaši ir nepamatota novirze no atsaucē sistēmas, jo, to piemērojot, bāzes slodzes patērētāji tiek atbrīvoti no izmaksām, kas tiem būtu jāsedz atbilstoši atsaucē sistēmai, proti, individuālajām tīkla izmaksām, kas aprēķinātas, pamatojoties uz fiziskā maršruta metodiku, un kas nevar būt zemākas par 20 % no publicētās tīkla maksas.
- (121) Tāpēc Komisija secina, ka, ciktāl bāzes slodzes patērētāji bija atbrīvoti no pienākuma maksāt tīkla maksu, kas pārsniedz to patēriņa radītās tīkla izmaksas, vai – ja šādas izmaksas bija mazākas nekā minimālā iemaksa 20 % apmērā no publicētās tīkla maksas – bija atbrīvoti no šādas minimālās iemaksas, atbrīvojums neatbilst atsaucē loģikas sistēmai un rada selektīvu priekšrocību.

5.1.3. ATTIECINĀMĪBA

- (122) Pilnīgais atbrīvojums bija paredzēts 2011. gada 26. jūlija likuma 7. pantā (sk. šā lēmuma 21. apsvērumu) un tika īstenots ar administratīviem aktiem, ar kuriem tika apstiprināti atbrīvojuma pieprasījumi (sk. šā lēmuma 24. apsvērumu). Tāpēc tas ir attiecināms uz valsti.
- (123) Arī 19. punkta piemaksa, no kuras tika finansēts atbrīvojums, ir attiecināma uz valsti. Pirmkārt, 19. punkta piemaksa bija paredzēta 2011. gada 26. jūlija likuma 7. pantā (sk. šā lēmuma 21. apsvērumu), un to īstenoja BNetzA, kas ir valdības aģentūra (sk. šā lēmuma 2.4.2. iedaļu un 22. zemsvītras piezīmi). Šo secinājumu neietekmē fakts, ka maksu aprēķina privātas struktūras, kuras ar likumu ir pilnvarotas to darīt, jo attiecīgajām privātajām struktūrām, proti, PSO, nav rīcības brīvības šā uzdevuma veikšanā un valsts ir uzdevusi tām veikt šo uzdevumu, tās pilnvarojot kā PSO atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunktam. Turklāt BNetzA ir dotas parastās uzraudzības pilnvaras attiecībā uz PSO, un tā var pieņemt PSO adresētus saistošus lēmumus, ja tie neizpilda savus pienākumus (*EnWG 2011* 29. un 54. punkts). Visbeidzot, attiecībā uz 2012. gadu BNetzA tieši noteica, kāda kopējā summa bija jākompensē no 19. punkta piemaksas (sk. šā lēmuma 37. apsvērumu).

5.1.4. VALSTS LĪDZEKĻU ESĪBA

- (124) Lai selektīvas priekšrocības uzskatītu par atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, tām jābūt tieši vai netieši piešķirtām no valsts līdzekļiem. Jēdziens “intervence, izmantojot valsts līdzekļus” attiecas ne tikai uz tām priekšrocībām, kuras tieši piešķir valsts, bet arī uz “tām, ko piešķirusi publiska vai privāta struktūra, kuru šī valsts iecēlusi vai izveidojusi atbalsta administrēšanai” ⁽⁶⁷⁾. Šajā ziņā Līguma 107. panta 1. punkts attiecas uz visiem finanšu līdzekļiem, ko publiskas iestādes var faktiski izmantot, lai atbalstītu uzņēmumus, neatkarīgi no tā, vai šādi līdzekļi ir publiskā sektora pastāvīgā īpašumā vai nav ⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶⁶⁾ Sk. Komisijas paziņojumu par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.), 138. punktu; sk. spriedumu, 2011. gada 8. septembris, *Paint Graphos un citi*, apvienotās lietas no C-78/08 līdz C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, 69. un 70. punktu; spriedumu, 2006. gada 6. septembris, *Portugāle/Komisija*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, 81. punktu; spriedumu, 2011. gada 8. septembris, *Komisija/Nīderlande*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551; spriedumu, 2008. gada 22. decembris, *British Aggregates/Komisija*, C-487/06 P, ECLI:EU:C:2008:757; spriedumu, 2013. gada 18. jūlijs, *P Oy*, C-6/12, ECLI:EU:C:2013:525, 27. punktu un turpmākos punktus.

⁽⁶⁷⁾ Spriedums, 1977. gada 22. marts, *Steinike & Weinlig/Vācija*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, 21. punkts; spriedums, 2001. gada 13. marts, *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, 58. punkts; spriedums, 2013. gada 30. maijs, *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, 26. punkts; spriedums, 2013. gada 19. decembris, *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 20. punkts; spriedums, 1993. gada 17. marts, *Slovan Neptun*, apvienotās lietas C-72/91 un C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97, 19. punkts; spriedums, 2017. gada 9. novembris, *Komisija/TV2/Danmark*, C-656/15 P, ECLI:EU:C:2017:836, 44. punkts.

⁽⁶⁸⁾ Spriedums, 2013. gada 30. maijs, *Doux Élevage un Cooperative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, 34. punkts; spriedums, 2012. gada 27. septembris, *Francija/Komisija*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496, 36. punkts; spriedums, 2013. gada 19. decembris, *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 21. punkts.

- (125) Tikai ar faktu, ka priekšrocība netiek tieši finansēta no valsts budžeta, nepietiek, lai izslēgtu to, ka ir iesaistīti valsts līdzekļi. No Eiropas Savienības Tiesas judikatūras izriet, ka, lai priekšrocību varētu uzskatīt par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, nav nepieciešams katrā gadījumā konstatēt, ka ir notikusi naudas pārskaitīšana no budžeta vai no publiskas struktūras priekšrocībai, kas piešķirta vienam vai vairākiem uzņēmumiem ⁽⁶⁹⁾.
- (126) Tas, ka līdzekļi ir privāti līdzekļi, neliedz tos uzskatīt par valsts līdzekļiem Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē ⁽⁷⁰⁾. Tas tika atgādināts arī nolēmumā lietā *Francija/Komisija* ⁽⁷¹⁾, kurā Vispārējā tiesa secināja, ka, novērtējot, vai līdzekļi ir valsts līdzekļi neatkarīgi no to sākotnējās izcelsmes, būtiskais kritērijs ir tas, kādā pakāpē valsts iestāde iesaistās attiecīgo pasākumu un to finansēšanas metožu noteikšanā. Ar to vien, ka subsīdiju shēma, kas atbalsta konkrētus attiecīgās nozares saimnieciskās darbības subjektus, pilnībā vai daļēji tiek finansēta no valsts iestāžu uzliktajām iemaksām, kuras atskaita no attiecīgajiem saimnieciskās darbības subjektiem, nepietiek, lai šī shēma zaudētu valsts piešķirta atbalsta statusu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē ⁽⁷²⁾. Tāpat arī fakts, ka līdzekļi nevienā brīdī nav valsts īpašums, neizslēdz to, ka konkrētie līdzekļi varētu būt valsts līdzekļi, ja tie ir valsts kontrolē ⁽⁷³⁾. Jēdziens “no valsts līdzekļiem piešķirts atbalsts” faktiski ir paredzēts, lai Līguma 107. panta 1. punkta darbības jomā iekļautu ne tikai atbalstu, ko tieši piešķir valsts, bet arī atbalstu, ko piešķir valsts vai privātas struktūras, kuras norīkojusi vai izveidojusi valsts ⁽⁷⁴⁾.
- (127) Šāda argumentācija arī tika piemērota *Essent* lietā ⁽⁷⁵⁾. Minētajā lietā Tiesai bija jānovērtē likums, kas paredzēja, ka Nīderlandes elektroenerģijas tīkla operatoriem bija jāiekasē cenas piemaksa par elektroenerģiju, ko patērēja privāti elektroenerģijas klienti, un no šādas piemaksas gūtie ieņēmumi jānodod SEP – četru elektroenerģijas ražotāju kopējam meitasuzņēmumam –, lai kompensētu minēto ražotāju tā dēvētās “balasta izmaksas”. Tīklu operatoriem minētā piemaksa bija jāpārskaita SEP, kam bija jāiekasē ieņēmumi un tie jāizmanto līdz konkrētai likumā noteiktai summai, lai segtu “balasta izmaksas”. Šajā saistībā Tiesa atzīmēja, ka SEP tika ar likumu iecelts, lai pārvaldītu valsts līdzekļus ⁽⁷⁶⁾. Tiesa konstatēja, ka Nīderlandes sistēma ir saistīta ar valsts līdzekļiem ⁽⁷⁷⁾.
- (128) Pamatojoties uz minēto judikatūru, var secināt, ka subsīdijas, ko finansē, izmantojot parafiskālus maksājumus vai iemaksas, kuras noteikusi valsts un kuras pārvalda un sadala atbilstoši tiesību aktu noteikumiem, ietver valsts līdzekļu nodošanu, pat ja šādus līdzekļus pārvalda nevis valsts iestādes, bet valsts pilnvarotas, no valsts iestādēm nošķirtas privātas struktūras.
- (129) Tiesa ir to apstiprinājusi *Vent de Colère* lietā ⁽⁷⁸⁾, kurā tā jo īpaši atzīmēja, ka fakts, ka daļa no iekasētajiem līdzekļiem netika novirzīta uz *Caisse des dépôts et consignations* kontu, bet to paturēja uzņēmumi, kam bija saistošs pienākums pirkt no atjaunojamiem energoresursiem saražotu enerģiju par valsts regulētiem tarifiem, nav pietiekams, lai tiktu izslēgta intervences, izmantojot valsts līdzekļus, esība.
- (130) Tiesa izslēdza valsts līdzekļu nodošanu tikai ļoti īpašos apstākļos. Piemēram, Tiesa ⁽⁷⁹⁾ uzskatīja, ka valsts iestādes lēmumam, ar kuru uz visiem tirgotājiem konkrētā nozarē tiek attiecināts nolīgums, kurā ir noteikta obligāta iemaksa attiecīgās valsts iestādes atzītā starpnozaru organizācijā, lai varētu veikt konkrētas reklāmas un sabiedrisko attiecību darbības, nepiemīt valsts atbalsta aspekts. Tiesa šajā saistībā atzīmēja, ka konkrētais

⁽⁶⁹⁾ Sk. spriedumu, 2002. gada 16. maijs, *Francija/Komisija*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 36. punktu; spriedumu, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 70. punktu; spriedumu, 2013. gada 19. decembris, *Association Vent De Colère! un citi*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 19.–21. punktu; spriedumu, 2017. gada 13. septembris, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 25. punktu; sk. arī spriedumu, 2013. gada 30. maijs, *Doux Élevage un Cooperative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, 34. punktu, un spriedumu, 2013. gada 19. marts, *Bouygues Telecom/Komisija*, apvienotās lietas C-399/10 P un C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, 100. punktu.

⁽⁷⁰⁾ Spriedums, 1996. gada 12. decembris, *Air France/Komisija*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63.–65. punkts; spriedums, 2017. gada 9. novembris, *Komisija/TV2/Danmark*, C-656/15 P, ECLI:EU:C:2017:836, 48. punkts.

⁽⁷¹⁾ Spriedums, 2012. gada 27. septembris, *Francija/Komisija*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496.

⁽⁷²⁾ Spriedums, 2012. gada 27. septembris, *Francija/Komisija*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496, 61. punkts.

⁽⁷³⁾ Spriedums, 1996. gada 12. decembris, *Air France/Komisija*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 65.–67. punkts; spriedums, 2002. gada 16. maijs, *Francija/Komisija*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 37. punkts; spriedums, 2013. gada 30. maijs, *Doux Élevage un Cooperative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, 35. punkts.

⁽⁷⁴⁾ Šajā saistībā sk. spriedumu, 1977. gada 22. marts, *Steinike & Weinlig*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, 21. punktu; spriedumu, 1993. gada 17. marts, *Slovan Neptun*, apvienotās lietas C-72/91 un C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97, 19. punktu, un spriedumu, 2016. gada 10. maijs, *Vācija/Komisija*, T-47/15, ECLI:EU:T:2016:281, 81. punktu; spriedumu, 2017. gada 9. novembris, *Komisija/TV2/Danmark*, C-657/15 P, ECLI:EU:C:2017:837, 36. punktu.

⁽⁷⁵⁾ Spriedums, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

⁽⁷⁶⁾ Spriedums, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 74. punkts.

⁽⁷⁷⁾ Spriedums, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 66. punkts.

⁽⁷⁸⁾ Spriedums, 2013. gada 19. decembris, *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 27. punkts.

⁽⁷⁹⁾ Spriedums, 2013. gada 30. maijs, *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348; spriedums, 2004. gada 15. jūlijs, *Pearle*, C-345/02, ECLI:EU:C:2004:448.

pasākums nebija finansēts no valsts līdzekļiem, jo nevis valsts, bet gan starpnozaru organizācija izlēma, kā izmantot no nodevas izrietošos līdzekļus. Minētie līdzekļi tika pilnībā izmantoti konkrētās organizācijas noteiktu mērķu īstenošanai. Tas nozīmē, ka līdzekļi nebija pastāvīgā valsts kontrolē un nebija valsts iestāžu rīcībā.

- (131) *PreussenElektra* lietā Tiesa konstatēja, ka Elektroenerģijas ievades likums (*Stromeinspeisungsgesetz*)⁽⁸⁰⁾ tā versijā, kas bija piemērojama 1998. gadā, neattiecās uz valsts vai privātu struktūru, kas izveidota vai pilnvarota, lai pārvaldītu atbalstu⁽⁸¹⁾. Šāds secinājums tiks izdarīts, pamatojoties uz novērojumu, ka ar *Stromeinspeisungsgesetz* bija ieviests mehānisms, kas bija ierobežots līdz tam, ka tas tieši noteica elektroapgādes uzņēmumiem un augšupējiem elektroenerģijas tīkla operatoriem pienākumu pirkt atjaunojamo energoresursu elektroenerģiju par noteiktu cenu, neparedzot struktūru, kas pārvalda maksājumu plūsmu⁽⁸²⁾. *Stromeinspeisungsgesetz* paredzētajai situācijai bija raksturīgas vairākas divpusējas attiecības starp atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas ražotājiem un elektroenerģijas piegādātājiem. Nebija valsts noteiktas piemaksas, lai elektroenerģijas piegādātājiem kompensētu finansiālo slogu, ko rada piegādes pienākums. Tāpēc neviens netika pilnvarots pārvaldīt šādu piemaksu un atbilstošās finanšu plūsmas.
- (132) Turpretī *Vent de Colère* lietā Tiesa norādīja, ka Francijas atbalsta sistēma atšķiras no *PreussenElektra* lietā izvērtētās situācijas divos aspektos. *PreussenElektra* lietā attiecīgā dalībvalsts nebija pilnvarojusi privātuzņēmumus pārvaldīt valsts līdzekļus, bet tiem bija pienākums pirkt, izmantojot pašiem savus finanšu līdzekļus. Turklāt *PreussenElektra* lietā nebija valsts izveidota un regulēta mehānisms, lai kompensētu no iepirkšanas pienākuma izrietošās papildu izmaksas un ar kuru valsts šiem privātajiem operatoriem, kam ir saistošs pirkšanas pienākums, garantētu pilnīgu minēto izmaksu segšanu⁽⁸³⁾.
- (133) Tiesa ir nesen apstiprinājusi šo diferencēto pieeju attiecībā uz valsts līdzekļu novērtējumu. *ENEA S.A.* lietā Tiesa nosprieda, ka valsts pasākums, ar kuru gan privātiem, gan valsts uzņēmumiem ir noteikts pienākums iepirkt koģenerācijas režīmā iegūtu elektroenerģiju, nav ne valsts iejaukšanās, ne valsts līdzekļu izmantošana, ja šādas papildu izmaksas nevar pilnībā pārnest uz tiešajiem lietotājiem un tās netiek finansētas no valsts noteiktas obligātas iemaksas vai ar pilnīgas kompensēšanas mehānismu⁽⁸⁴⁾.
- (134) Ņemot vērā minētos principus, lai izvērtētu, vai pilnīgā atbrīvojuma finansēšana, kas izriet no *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrā teikuma, ietver valsts līdzekļus, ir jāatšķir pilnīgā atbrīvojuma finansēšana 2011. gadā no šā atbrīvojuma finansēšanas 2012. un 2013. gadā, tas ir, pēc 19. punkta piemaksas ieviešanas.

5.1.4.1. **Finansēšana no valsts līdzekļiem pēc tam, kad BNetzA ieviesa 19. punkta piemaksu (2012. un 2013. gads)**

- (135) Pamatojoties uz kompensācijas mehānismu, kas paredzēts *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta sestajā un septītajā teikumā, kā aprakstīts šā lēmuma 2.4. iedaļā, BNetzA ar 2011. gada 14. decembra regulatīvo lēmumu noteica SSO pienākumu iekasēt no tiešajiem lietotājiem 19. punkta piemaksu un ieņēmumus no šīs iemaksas katru mēnesi pārskaitīt PSO.
- (136) Procedūras sākšanas lēmuma 49.–84. apsvērumā Komisija norādīja, kāpēc tā uzskatīja, ka pilnīgais atbrīvojums ir jāuzskata par finansētu no valsts līdzekļiem. Iemeslus var kopumā raksturot šādi:
- a) pilnīgais atbrīvojums atbilst valsts politikai;
 - b) tīklu operatoriem likumā ir paredzēta garantija, ka finansiālie zaudējumi, kas izriet no pilnīgā atbrīvojuma, tiks pilnībā kompensēti ar piemaksu par tīkla lietotāju elektroenerģijas patēriņu, proti, tiem atbrīvojums nav jāfinansē no saviem finanšu līdzekļiem;
 - c) PSO ir uzticēta to finanšu plūsmu pārvaldība, kas izriet no atbrīvojuma un 19. punkta piemaksas;

⁽⁸⁰⁾ BGBl. I, 2633. lpp.

⁽⁸¹⁾ Spriedums, 2001. gada 13. marts, *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, 58. un 59. punkts.

⁽⁸²⁾ Spriedums, 2001. gada 13. marts, *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, 56. punkts. Sk. arī spriedumu, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 74. punktu, kur Tiesa atzīmē, ka *PreussenElektra* lietā valsts nebija pilnvarojusi uzņēmumus pārvaldīt valsts līdzekļus.

⁽⁸³⁾ Spriedums, 2013. gada 19. decembris, *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 34.–36. punkts.

⁽⁸⁴⁾ Spriedums, 2017. gada 13. septembris, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 30. punkts.

- d) PSO nevar brīvi izmantot no piemaksas gūtos ieņēmumus pēc saviem ieskatiem, ņemot vērā, ka 19. punkta piemaksai jābūt ierobežotai līdz finansiālajiem zaudējumiem, kas izriet no atbrīvojuma; jebkuram no piemaksas gūto ieņēmumu pārsniegumam jābūt atskaitītam no piemaksām, kas maksājamas nākamajos gados;
- e) 19. punkta piemaksa neatbilst maksājumam par precī vai pakalpojumu.
- (137) Komisija nepiekrīt Vācijas un ieinteresēto personu paustajam viedoklim, ka pilnīgo atbrīvojumu nevarēja uzskatīt par finansētu no valsts līdzekļiem, jo finanšu līdzekļi, ar kuriem finansē atbrīvojumu, nav pārskaitīti no valsts budžeta. Kā atgādināts šā lēmuma 125.–129. apsvērumā, Tiesa ir atkārtoti nospriedusi, ka valsts līdzekļu jēdziens var būt izpildīts arī tad, ja atbalstu finansē no privātiem līdzekļiem, ko noteikusi valsts un ko pārvalda un sadala atbilstoši tiesību aktu noteikumiem. Kā uzskata Tiesa, šāda finansēšanas shēma ietver valsts līdzekļu nodošanu, neraugoties uz to, ka konkrētos līdzekļus pārvalda nevis valsts iestādes, bet valsts pilnvarotas, no valsts iestādēm nošķirtas privātas struktūras.
- (138) Komisija uzskata, ka ieņēmumu zaudējumi, ko radīja pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas 2012. un 2013. gadā, tika pilnībā pārnesti uz tiešajiem lietotājiem, izmantojot pilnīgas kompensēšanas mehānismu, ko finansēja no obligātas iemaksas, kuru tiem noteica valsts.
- (139) Kā aprakstīts šā lēmuma 35.–39. apsvērumā, tiesiskais regulējums, kas pastāvēja 2012. un 2013. gadā, paredzēja finansēšanas mehānismu, lai kompensētu ieņēmumu zaudējumus, kas radās tīkla operatoram, kuram bija pieslēgti no tīkla maksas atbrīvotie bāzes slodzes patērētāji. PSO bija pienākums kompensēt SSO ieņēmumu zaudējumus un vienlīdzīgi sadalīt šo papildu finanšu slogu savā starpā. Atbilstoši *BNetzA* 2011. gada 14. decembra regulatīvajam lēmumam, kas pieņemts, pamatojoties uz *EnWG* 29. punkta 1. apakšpunktu un *StromNEV 2011* 30. punkta 2. apakšpunkta 6. punktu, šis finansiālais slogs PSO tika kompensēts ar 19. punkta piemaksu.
- (140) 19. punkta piemaksa bija parafiskāls maksājums, kas bija uzlikts tiešajiem lietotājiem. Kā šāds maksājums tas nebija daļa no tīkla maksas vispārējās sistēmas, kā minēts ieinteresēto personu iesniegtajās piezīmēs. *BNetzA* savā 2011. gada 14. decembra lēmumā pati ir paskaidrojusi, ka 19. punkta piemaksai bija īpašs mērķis, proti, kompensēt PSO to finansiālos zaudējumus, tāpēc tā neatbilda vispārējai tīkla maksai, bet drīzāk bija “cīta maksa” *StromNEV* 17. punkta 8. apakšpunkta nozīmē, kas bija jāiekasē atsevišķi no vispārējās tīkla maksas. To apstiprināja arī Vācijas tiesas un jo īpaši Federālā Augstākā tiesa, kas secināja, ka 19. punkta piemaksa neatbilda tīkla maksai, bet bija piemaksa, kuras mērķis bija segt finansiālos zaudējumus, ko radīja *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajā teikumā paredzētais atbrīvojums (sk. šā lēmuma 52. un 53. apsvērumu).
- (141) 19. punkta piemaksa ir valsts noteikta obligāta iemaksa. Tā bija paredzēta *StromNEV 2011* un tika ieviesta ar saistošu regulatīvu lēmumu, ko pieņēma *BNetzA* – augsta federāla valsts iestāde, kam uzticēti administratīvi un regulatīvi uzdevumi un kas darbojas Ekonomikas un enerģētikas ministrijas pārraudzībā. Tās priekšsēdētāju un priekšsēdētāja vietniekus izvirza ministrs, savukārt tās padomē ir Bundesrāta un Bundestāga pārstāvji ⁽⁸⁵⁾.
- (142) Turklāt tīklu operatori bija uzdots iekasēt un pārvaldīt 19. punkta piemaksu saskaņā ar spēkā esošo tiesisko regulējumu. Šajā saistībā jāatgādina, ka Tiesa ir vairākkārt nospriedusi, ka arī privātu struktūru var norīkot valsts līdzekļu pārvaldīšanai. Arī no sprieduma *Essent* lietā izriet, ka piemaksas pārvaldīšanai var norīkot vairāk nekā tikai vienu struktūru.
- (143) Pirmkārt, SSO un PSO bija pienākums iekasēt 19. punkta piemaksu no tiešajiem lietotājiem, un SSO bija pienākums pārskaitīt 19. punkta piemaksu PSO.
- (144) Otrkārt, PSO varēja izmantot no 19. punkta piemaksas gūtos ieņēmumus vienīgi to ieņēmumu zaudējumu kompensēšanai, kuri izriet no atbrīvojuma, kas piesūķirts bāzes slodzes patērētājiem atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam un šā lēmuma 35. apsvērumā aprakstītajam izlīdzināšanas mehānismam. To pierāda fakts, ka 19. punkta piemaksas summa bija pielāgota finansiālajām vajadzībām, ko radīja pilnīgais atbrīvojums. Proti, visi x gadā gūtie ieņēmumi, kas pārsniedza minētā finansiālā sloga kompensēšanai vajadzīgo summu, tikai izmantoti, lai attiecīgi samazinātu piemaksu x+2. gadā (sk. 39. apsvērumu). Tāpēc Komisija nepiekrīt Vācijas un ieinteresēto personu viedoklim, ka tīklu operatori varēja izmantot no 19. punkta piemaksas gūtos ieņēmumus pēc saviem ieskatiem.

⁽⁸⁵⁾ Sk. 2005. gada 7. jūlija Likuma par Federālo Elektroenerģijas, gāzes, telesakaru, pasta un dzelzceļa tīklu aģentūru (*BGBL*. I, 1970., 2009. lpp.) 1., 3., 4. un 5. punktu.

- (145) Ņemot vērā iepriekš minēto, jāatzīmē, ka 19. punkta piemaksas ieviešana sniedza tīklu operatoriem garantiju, ka to ieņēmumu zaudējumi, ko rada atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam piešķirtais atbrīvojums, tiks pilnībā kompensēti, tāpēc šī lieta atšķiras no *PreussenElektra* un *ENEA* ⁽⁸⁶⁾ lietām, kurās uzņēmumiem, kam bija noteikts pirkšanas pienākums, šāds pienākums bija jāfinansē no saviem finanšu līdzekļiem, un tie nevarēja izmaksas pārnest uz saviem klientiem.
- (146) Šajā saistībā ieinteresēto personu viedokli, ka no 19. punkta piemaksas gūtie ieņēmumi nebija tieši paredzēti, lai finansētu atbrīvojumu, kas piešķirts atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam, nevar pieņemt. Patiešām, kopš 2012. gada atbrīvojumu no tīkla maksas nevarēja finansēt citādi kā vien ar 19. punkta piemaksu, kas aprēķināta tā, lai tā precīzi atbilstu atbrīvojuma radītajām finansiālajām vajadzībām.
- (147) Pamatojoties uz izklāstītajiem elementiem, Komisija saglabā savu secinājumu, ka priekšrocība, kas piešķirta bāzes slodzes patērētājiem pilnīgā atbrīvojuma veidā 2012. un 2013. gadā, ir jāuzskata par finansētu no valsts līdzekļiem.

5.1.4.2. *Finansēšana no valsts līdzekļiem pirms 19. punkta piemaksas piemērošanas (2011. gada)*

- (148) Lai gan pilnīgais atbrīvojums atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam bija piemērojams no 2011. gada 1. janvāra, 19. punkta piemaksa stājās spēkā tikai 2012. gada 1. janvārī (sk. šā lēmuma 40. apsvērumu). Tāpēc Komisija procedūras sākšanas lēmumā šaubījās, vai 2011. gadā piešķirtie atbrīvojumi bija vienlīdzīgi finansēti no valsts līdzekļiem, un aicināja Vāciju sniegt papildu informāciju par to, kā pilnīgais atbrīvojums tika finansēts 2011. gadā.
- (149) Pamatojoties uz Vācijas sniegto papildu informāciju un arī ņemot vērā ieinteresēto personu iesniegtās piezīmes, Komisija uzskata, ka finansēšanas mehānisms, kas bija ieviests 2011. gadā, nebija saistīts ar valsts līdzekļiem.
- (150) Kā ir paskaidrojusi Vācija (sk. 77. apsvērumu) un kā *BNetzA* ir skaidri norādījusi 2011. gada 14. decembra regulatīvajā lēmumā, 2011. gadā nebija ieviesta kompensācija un mijieskaita mehānisms. Jo īpaši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta sestais un septītais teikums vēl nebija piemērojams. Zaudējumi, ko izraisīja pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas 2011. gadā, attiecīgi netika pārnesti uz tiešajiem lietotājiem, izmantojot pilnīgas kompensēšanas mehānismu vai – neesot 19. punkta piemaksai 2011. gadā – obligātu iemaksu, ko noteica valsts.
- (151) Tā vietā, kā noteikts 2011. gada 14. decembra lēmumā, SSO un PSO ieņēmumu zaudējumi, kas radās pilnīgā atbrīvojuma dēļ 2011. gadā, bija jāsedz no saviem līdzekļiem.
- (152) Tie bija tiesīgi iekļaut zaudējumus kā izmaksas savos regulatīvajos kontos, kas izveidoti atbilstoši *ARegV 2011*. Tomēr, kā izklāstīts 47. apsvērumā, ieņēmumu zaudējumus, kas radās 2011. gadā, nevarēja atgūt, pielāgojot 2011. gada tīkla maksu, jo maksa bija jānosaka iepriekš, un to nevar mainīt gada gaitā. Ieņēmumu zaudējumi – ja tos nevarēja kompensēt ar citiem ieņēmumu palielinājumiem un tādējādi ar PSO un SSO pašu līdzekļiem 2011. gadā – bija jāiegrāmato *Regulierungskonto*. Ja tā regulatīvā laikposma beigās, kas beidzās 2013. gadā, ieņēmumu zaudējumi par 2011. gadu tika kompensēti ar papildu ieņēmumiem citos attiecīgā regulatīvā laikposma gados, tad zaudējumi netika kompensēti un bija jāsedz no PSO un SSO pašu līdzekļiem. Tikai tad, ja zaudējumus nevarēja dzēst ar papildu ieņēmumiem regulatīvajā laikposmā, kas beidzās 2013. gadā, 2011. gada ieņēmumu zaudējumus varēja netieši kompensēt nākamajā regulatīvajā laikposmā. Tomēr pat šādā situācijā nebija garantijas par pilnīgu kompensāciju. Kompensācijas līmenis bija atkarīgs no citiem faktoriem, jo īpaši no SSO un PSO efektivitātes (vai neefektivitātes), jo *ARegV* ir balstīts nevis uz reālajām izmaksām, bet uz vēlamām efektīva uzņēmuma izmaksām.
- (153) Tāpēc tīklu operatoriem nebija garantijas, ka to ieņēmumu zaudējumi, ko radīja pilnīgais atbrīvojums 2011. gadā, tiks kompensēti. Proti, 2011. gadā tīklu operatoriem bija jāfinansē pilnīgais atbrīvojums no saviem finanšu līdzekļiem.

⁽⁸⁶⁾ Spriedums, 2001. gada 13. marts, *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, un spriedums, 2017. gada 13. septembris, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671.

- (154) Tāpēc Komisija secina, ka priekšrocība, kas piešķirta bāzes slodzes patērētājiem kā pilnīgs atbrīvojums no tīkla maksas 2011. gadā, tīklu operatoriem bija jāfinansē no saviem līdzekļiem, un tas netika finansēts no valsts līdzekļiem⁽⁸⁷⁾.

5.1.5. IETEKME UZ TIRDZNICĪBU STARP DALĪBVALSTĪM

- (155) Saskaņā ar iedibināto Tiesas judikatūru, lai valsts pasākumu klasificētu kā valsts atbalstu, ir nevis jākonstatē, ka atbalstam ir reāla ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, bet tikai jāizvērtē, vai attiecīgais atbalsts var ietekmēt šādu tirdzniecību⁽⁸⁸⁾. It īpaši, ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē tirdzniecībā Kopienas iekšējā tirgū, ir jāuzskata, ka atbalsts ietekmē tirdzniecību⁽⁸⁹⁾.
- (156) Kā norādīts iepriekš, lielākā daļa attiecīgo uzņēmumu aktīvi darbojas ķīmijas rūpniecībā (ieskaitot rūpnieciskās gāzes), papīra, tekstila, tērauda, krāsaino metālu rūpniecības nozarē, naftas pārstrādes rūpniecības nozarē un stikla ražošanas nozarē. Daži atbalsta saņēmēji arī uztur datu centrus kā pakalpojumu sniedzēji. Visas šīs nozares ir atvērtas tirdzniecībai starp dalībvalstīm ar preču pārrobežu apmaiņu. Atbrīvojot attiecīgos uzņēmumus no izmaksām, kas uzņēmumiem, kuri darbojas tajā pašā nozarē citās dalībvalstīs, parasti ir jāsedz (tīkla maksas), pilnīgais atbrīvojums stiprina no tīkla maksas atbrīvoto uzņēmumu stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē tirdzniecībā Kopienas iekšējā tirgū, tāpēc pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

5.1.6. IETEKME UZ KONKURENCI

- (157) Uzskata, ka valsts pieņemts pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, ja tas var uzlabot saņēmēja konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, ar kuriem tas konkurē⁽⁹⁰⁾.
- (158) Ražošanas nozares, kurās no tīkla maksas atbrīvotie uzņēmumi parasti aktīvi darbojas, tāpat kā datu centru tirgus, ir atvērtas konkurencei. Daudzās no šīm nozarēm elektroenerģijas izmaksas veido lielu daļu no ražošanas izmaksām, ko Vācija ir apstiprinājusi savā 2013. gada 6. decembra vēstulē par papīra, cementa, ķīmisko rūpniecību un alumīnija un citām metāla rūpniecības nozarēm. Šajā saistībā pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas samazina no tīkla maksas atbrīvoto uzņēmumu ražošanas izmaksas. Tādējādi tas var uzlabot atbrīvojuma saņēmēju konkurences stāvokli salīdzinājumā ar to konkurentiem citās dalībvalstīs. Tas var arī uzlabot to konkurences stāvokli salīdzinājumā ar uzņēmumiem, kuru gada elektroenerģijas patēriņš nesasniedz 10 GWh un 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu, bet kuri aktīvi darbojas tajā pašā nozarē. Tādējādi pilnīgais atbrīvojums draud radīt konkurences izkropļojumus.
- (159) Jāatzīmē, ka nevar izslēgt ne ietekmi uz tirdzniecību, ne kropļojošu ietekmi uz konkurenci, jo, kā tiek apgalvots, Vācijā ir augstākas elektroenerģijas izmaksas salīdzinājumā ar elektroenerģijas izmaksām citās dalībvalstīs. Ar *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otro teikumu tika piešķirts pilnīgs atbrīvojums no tīkla maksas bāzes slodzes patērētājiem. Šiem patērētājiem attiecīgi nebija finansiāla sloga, ko rada elektroenerģijas tīkla izmantošana, savukārt konkurējošiem uzņēmumiem citās dalībvalstīs bija jāmaksā tīkla maksa. Turklāt Tiesa jau ir lēmusi, ka tā apstākļa rezultātā, ka dalībvalsts, veicot vienpusējus pasākumus, konkrētā ekonomikas nozarē pastāvošus konkurences nosacījumus cenšas tuvināt tiem, kas dominē citās dalībvalstīs, šie pasākumi nezaudē savu atbalstam piemītošo raksturu⁽⁹¹⁾.

5.1.7. SECINĀJUMS PAR ATBALSTA ESĪBU

- (160) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas, kas bija spēkā 2012. un 2013. gadā attiecībā uz bāzes slodzes patērētājiem, kuru gada elektroenerģijas patēriņš pārsniedza 10 GWh un sasniedza 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu, ir valsts atbalsts, ciktāl tas atbrīvoja minētos patērētājus no tīkla izmaksām, ko radīja to elektroenerģijas patēriņš, un no minimālās iemaksas 20 % apmērā no publicētās tīkla maksas.
- (161) Atbrīvojums no tīkla maksas, kas piešķirts 2011. gadā, nebija finansēts no valsts līdzekļiem un tāpēc nebija valsts atbalsts.

⁽⁸⁷⁾ Spriedums, 2001. gada 13. marts, *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, un spriedums, 2017. gada 13. septembris, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671.

⁽⁸⁸⁾ Spriedums, 2013. gada 8. maijs, *Libert un citi*, apvienotās lietas C-197/11 un C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, 76. punkts.

⁽⁸⁹⁾ Spriedums, 2013. gada 8. maijs, *Libert un citi*, apvienotās lietas C-197/11 un C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, 77. punkts.

⁽⁹⁰⁾ Sk. spriedumu, 1980. gada 17. septembris, *Phillip Morris*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11. punktu.

⁽⁹¹⁾ Spriedums, 2005. gada 3. marts, *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, ECLI:EU:C:2004:678, 54. punkts.

5.2. NELIKUMĪGUMS

- (162) Nepaziņojot par pasākumu pirms tā īstenošanas, Vācija neizpildīja Līguma 108. panta 3. punktā paredzētos pienākumus. Tāpēc atbalsta pasākums ir uzskatāms par nelikumīgu valsts atbalstu.

5.3. SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

- (163) Turpmāk izklāstītais saderības novērtējums attiecas tikai uz pilnīgo atbrīvojumu, kas piešķirts bāzes slodzes patērētājiem 2012. un 2013. gadā, ciktāl tas ir uzskatāms par atbalstu (sk. 160. apsvērumu).
- (164) Komisija savā procedūras sākšanas lēmumā puda šaubas par to, vai pilnīgo atbrīvojumu no tīkla maksas, kas piešķirts bāzes slodzes patērētājiem, var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Attiecīgi Komisija aicināja Vāciju iesniegt papildu piezīmes par pilnīgā atbrīvojuma saderību ar iekšējo tirgu.
- (165) Vācija ir norādījusi, ka pilnīgo atbrīvojumu var atzīt par saderīgu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta b) vai c) apakšpunktu, ņemot vērā, ka tam bija šādi mērķi:
- garantēt elektroapgādes drošību,
 - veicināt atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu,
 - īstenot sistēmu, kurā lietotāji var piekļūt tīklam bez diskriminācijas, kā noteikts Direktīvas 2009/72/EK 32. pantā,
 - nodrošināt, ka tīkla maksa atspoguļo faktiskās radušās izmaksas, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 714/2009 14. pantā.
- (166) Kopumā Vācija arī uzskatīja, ka pilnīgais atbrīvojums stiprina Eiropas ražošanas nozares konkurētspēju un bija atbilstošs Savienības mērķim veikt Eiropas reindustrializāciju.

5.3.1. SADERĪBA, PAMATOJOTIES UZ 107. PANTA 3. PUNKTA b) APAKŠPUNKTU

- (167) Attiecībā uz Vācijas pirmo izvirzīto saderības pamatu jāatzīmē, ka pilnīgais atbrīvojums nav saistīts ar īpašu un konkrētu "svarīgu projektu visas Eiropas interesēs". Vācija nav raksturojusi nevienu šādu projektu, kura īstenošana tiktu veicināta ar pilnīgo atbrīvojumu no tīkla maksas. Vācija nav arī iesniegusi nekādu informāciju, kas apliecinātu, ka pilnīgais atbrīvojums novērš nopietnus traucējumus Vācijas tautsaimniecībā. Tādējādi pilnīgo atbrīvojumu nevar pamatot atbilstoši Līguma 107. panta 3. punkta b) apakšpunktam.

5.3.2. SADERĪBA, PAMATOJOTIES UZ 107. PANTA 3. PUNKTA c) APAKŠPUNKTU

- (168) Līguma 107. panta 1. punktā ir noteikts vispārējs princips par valsts atbalsta aizliegumu Savienībā. Tomēr Komisija var atzīt atbalsta pasākumu par saderīgu tieši saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ja tas ir paredzēts un ir piemērots, lai sasniegtu skaidri definētu kopīgu interešu mērķi ⁽⁹²⁾, ir nepieciešams šāda mērķa sasniegšanai, tam ir stimulējoša ietekme un tas ir samērīgs, ja vien tā pozitīvā ietekme vispārējā mērķa sasniegšanai pārspēj negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību.
- (169) Pierādīšanas pienākumus attiecībā uz saderību ir dalībvalstij ⁽⁹³⁾.
- (170) Tā kā Vācija ir argumentējusi, ka pilnīgais atbrīvojums palīdzēja veicināt elektroenerģijas ražošanu no atjaunojamiem energoresursiem un energoapgādes drošību, Komisija ir pārliecinājusies, ka uz attiecīgo pasākumu attiecas Kopienas Pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai ⁽⁹⁴⁾ (EAG). Tomēr EAG nav ietverti saderības noteikumi attiecībā uz pasākumiem, kuru mērķis ir nodrošināt energoapgādes drošību. Attiecībā uz atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanu tajās ir ietverti tikai saderības kritēriji atbalstam, ko

⁽⁹²⁾ Spriedums, 2009. gada 14. janvāris, *Kronoply/Komisija*, T-162/06, ECLI:EU:T:2009:2, jo īpaši 65., 66., 74. un 75. punkts; spriedums, 1995. gada 8. jūnijs, *Siemens/Komisija*, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, 48. punkts.

⁽⁹³⁾ Spriedums, 1993. gada 28. aprīlis, *Itālija/Komisija*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20. punkts; spriedums, 2005. gada 15. jūnijs, *Regione autonoma della Sardegna/Komisija*, T-171/02, ECLI:EU:T:2005:219, 166.–168. punkts.

⁽⁹⁴⁾ Kopienas Pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai (2008/C 82/01) (OV C 82, 1.4.2008., 1. lpp.).

piešķir atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas ražošanas iekārtām (EAG 1.5.6. iedaļa). Tomēr minētie kritēriji neattiecas uz tādiem pasākumiem, par kādu ir runa šajā gadījumā, proti, elektroenerģijas patērētāju atbrīvošanu no tīkla maksas, lai tos "stimulētu" palikt pieslēgtiem tīklam, tādējādi panākot, ka tad, kad tiek ražota elektroenerģija atjaunojamo energoresursu ražošanas iekārtās, ir lielāka varbūtība, ka patērētāji patērēs arī šādu elektroenerģiju. EAG neattiecas uz šajā gadījumā izvērtētajiem pasākumiem. Tāpēc Komisija ir izvērtējusi pilnīgā atbrīvojuma saderību tieši saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

5.3.2.1. **Kopīgu interešu mērķis un atbalsta piemērotība**

5.3.2.1.1. **Atbilstība Eiropas tiesību aktiem par tīkla maksu**

- (171) Attiecībā uz minēto argumentu tiek sniegta atsauce uz konstatējumiem šā lēmuma 85.–121. apsvērumā. Kā pierādīts minētajos konstatējumos, pilnīgais atbrīvojums, kas piešķirts atbilstīgiem bāzes slodzes patērētājiem laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam, radīja selektīvu priekšrocību, ciktāl tas arī atbrīvoja minētos patērētājus no tīkla izmaksām, ko radīja to elektroenerģijas patēriņš. Tas neatbilst mērķim nodrošināt, ka tīkla maksa atspoguļo faktiskās radušās izmaksas, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 714/2009 14. pantā, tas nav arī saskaņā ar nediskriminācijas principu. Tāpēc Komisija nepiekrīt Vācijas viedoklim, ka pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas palīdz sasniegt minētos mērķus vai būtu vajadzīgs, pamatojoties uz Eiropas tiesību aktiem.

5.3.2.1.2. **Energoapgādes drošības un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšana**

- (172) Vācija apgalvo, ka pilnīgais atbrīvojums veicināja energoapgādes drošību un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu trīs dažādos veidos (sk. 165. apsvērumu).

— Tā visupirms argumentē, ka bāzes slodzes patērētāji sniedza nepieciešamu stabilitātes pakalpojumu laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam, pirms varēja ieviest tīkla stabilizēšanas pasākumus. Vācija ir argumentējusi, ka no tīkla maksas atbrīvoto bāzes slodzes patērētāju nepārtrauktais un pastāvīgais elektroenerģijas patēriņš atslogojot un stabilizējot tīklu. No tīkla maksas atbrīvotā bāzes slodzes patēriņa prognozējamība palīdzot efektīvi izmantot ražošanas jaudu, vienlaikus mazinot frekvenču un sprieguma svārstības. Tādējādi mazinoties vajadzība pēc rezervēm un balansēšanas elektroenerģijas. Turklāt Vācija ir paskaidrojusi, ka no tīkla maksas atbrīvotie bāzes slodzes patērētāji bieži atrodas tuvu lielām elektrostacijām. Tāpēc attālums, kādā elektrība ir jātransportē, ir salīdzinoši neliels, un attiecīgi mazinoties transportēšanas zudumi un vajadzība uzstādīt iekārtas reaktīvās jaudas nodrošināšanai. Ieinteresētās personas ir arī uzsvērušas, ka bāzes slodzes patērētāji tiek bieži iekļauti PSO piecpakāpju atslogošanas plānos bez jebkādiem līgumiem un kompensācijām. Konkrētas ieinteresētās personas ir arī norādījušas, ka tad, ja tiešie lietotāji vēlas, lai tos pieslēdz tīklam, tiem ir jāizpilda konkrētas tehniskās specifikācijas, un ka šim nolūkam ir vajadzīgi konkrēti ieguldījumi sprieguma kontroles uzlabošanai, kas netiek atlīdzināti.

— Vācija arī argumentē, ka bija vajadzīgas tradicionālās elektrostacijas, lai nodrošinātu tīkla drošu pārvaldību laikā, kad intensīvāk sāka izmantot atjaunojamo energoresursu elektroenerģiju un vēl nebija izstrādāti elastīguma risinājumi elektroenerģijas sistēmai (piemēram, pieprasījumsreakcija⁽⁹⁵⁾), jo tās nodrošina tīklam svarīgus palīgpakalpojumus, un ka šādu tradicionālo elektrostaciju saglabāšanai bija vajadzīgi bāzes slodzes patērētāji, jo īpaši ņemot vērā no atjaunojamiem energoresursiem ražotās elektroenerģijas īpatsvara palielināšanos.

— Tajā pašā laikā Vācija argumentē, ka bāzes slodzes patērētāju stabils elektroenerģijas patēriņš nodrošināja to, ka atjaunojamo energoresursu elektroenerģija vienmēr tika patērēta, kad to ražoja, tādējādi mazinot vajadzību pieņemt (citus un dārgākus) tīkla stabilizēšanas pasākumus (ierobežošanu). Tādējādi tika sekmēta enerģētikas pārkārtošana un veicināta atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošana.

- (173) Kopumā jāatzīmē, ka energoapgādes nodrošināšanas mērķi un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas ražošanas veicināšanas mērķi ir atzīti par kopīgu interešu mērķiem⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁵⁾ Ar jēdzienu "pieprasījumsreakcija" apzīmē galapatērētāju elektroenerģijas lietošanas izmaiņas salīdzinājumā ar to parastajiem patēriņa modeļiem, reaģējot uz elektroenerģijas izmaiņām laika gaitā (tie samazina savu patēriņu, kad cenas ir augstas, un palielina patēriņu, kad cenas ir zemas).

⁽⁹⁶⁾ Attiecībā uz energoapgādes drošību sk. Līguma 194. panta 1. punkta b) apakšpunktu un Direktīvas 2009/72/EK 3. panta 11. punktu, kā arī spriedumu, 2013. gada 22. oktobris, *Staat der Nederlanden/Essent un citiem*, apvienotās lietas no C-105/12 līdz C-107/12, ECLI:EU:C:2013:677, 59. punktu; attiecībā uz atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanu sk. Līguma 194. panta 1. punkta c) apakšpunktu un Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvu 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu (OV L 140, 5.6.2009., 16. lpp.), EAG 48. punktu un 231. apsvērumu Komisijas 2014. gada 23. jūlija lēmumā par valsts atbalstu SA.38632 – Vācija – EEG 2014 – Atjaunojamo energoresursu likuma reforma (OV C 325, 2.10.2015., 4. lpp.).

- (174) Tomēr jāatzīmē, ka nav skaidri konstatēts, ka pilnīgais atbrīvojums varēja palīdzēt sasniegt – un bija piemērots, lai sasniegtu – energoapgādes drošības mērķi un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanas mērķi. Jo īpaši Vācija nav pierādījusi, ka pilnīgais atbrīvojums varēja palīdzēt sasniegt – un bija piemērots, lai sasniegtu – izvirzītos mērķus. Kā paskaidrots turpmāk, pilnīgais atbrīvojums rada pretrunīgus rezultātus sasniegto mērķu ziņā un var pat traucēt sasniegt attiecīgos mērķus.

5.3.2.1.2.1. *Bāzes slodzes patēriņš var būt šķērslis energoapgādes drošības un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanas mērķa sasniegšanā*

- (175) Lai pierādītu, ka pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas, kas piešķirts atbilstoši *StromNEV 2011* 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam, varēja veicināt – un bija piemērots, lai nodrošinātu – elektroapgādes drošību no 2011. gada līdz 2013. gadam, Vācija minēja konkrētu skaitu bāzes slodzes patērētājiem raksturīgu iezīmju, kas veicina tīkla pārvaldību un ir izdevīgas visiem tīkla lietotājiem, proti, to stabilais un prognozējamais pieprasījums mazina vajadzību pēc balansēšanas pasākumiem, rezervēm un pārdispečēšanas. Tā kā bāzes slodzes patērētāji parasti atrodas tuvāk elektrostacijām, tādēļ samazinās elektroenerģijas zudumi transportēšanas laikā un mazinās vajadzība pēc reaktīvās jaudas kompensācijas iekārtām.
- (176) Jāatzīmē, ka minētie elementi var mazināt tīkla izmaksas un veicināt tīkla pārvaldību un ka tos var netieši uzskatīt par tādiem, kas palīdz PSO izpildīt to pienākumus energoapgādes drošības nodrošināšanā. Tomēr, pieņemot, ka tieši tās pašas iezīmes, kas jau ņemtas vērā, lai pamatotu individuālu tīkla maksu, var ņemt vērā arī, lai uzskatītu, ka atbrīvojumam ir kopīgu interešu mērķis, ir jāsecina, ka atbrīvojums nekādā gadījumā nav nepieciešams, tam nav papildu stimulējošas ietekmes, un tas nenodrošina atbalsta samērīgumu, kā sīkāk izklāstīts turpmāk (5.3.2.2.–5.3.2.4. iedaļā). Turklāt, kā izklāstīts turpmāk, atbrīvojums un nosacījumi, ar kādiem tas piešķirts, var arī būt šķērslis elastīgajiem pasākumiem, ko Vācija ieviesa 2013. gadā, lai veicinātu energoapgādes drošību (sk. 179. apsvērumu turpmāk), kā arī var palielināt atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanas izmaksas (sk. 181. apsvērumu turpmāk). Minēto iemeslu dēļ atbrīvojumu nevar uzskatīt par piemērotu energoapgādes drošības un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanas mērķu sasniegšanai.
- (177) Vācija un ieinteresētās personas arī piebilst, ka pilnīgais atbrīvojums esot noderīgs frekvenču regulēšanai un sprieguma kontrolei.
- (178) Tomēr jāatzīmē, ka frekvenču regulēšana un sprieguma kontrole, uz kuru atsaucas Vācija un ieinteresētās personas, neatbilst pakalpojumam, ko sniedz bāzes slodzes patērētāji, bet ir pakalpojums, ko sniedz tradicionālās elektrostacijas, ko gan Vācija, gan ieinteresētās personas atzīst savās piezīmēs. Faktiski tiek argumentēts, ka bāzes slodzes patērētāji ir vajadzīgi, lai saglabātu tradicionālo elektrostaciju dzīvotspēju. Šis arguments ir izvērtēts 183.–188. apsvērumā, un tiek sniegta atsauce uz minētajiem konstatējumiem. Attiecībā uz ieguldījumu piecpakāpju atslodzes plānā tiek sniegta atsauce uz novērojumiem, kas izklāstīti 97. apsvērumā, kur ir secināts, ka pilnīgo atbrīvojumu nevar skatīt kā atbildību par daļību piecpakāpju atslodzes plānā. Attiecībā uz iekārtām, kas bāzes slodzes patērētājiem ir jāuzstāda, lai izpildītu prasību nobīdes koeficientu saglabāt robežās no + 0,9 līdz – 0,9, jau tika atzīmēts, ka šā pienākuma mērķis ir nodrošināt tīkla drošu un normālu pārvaldību un ka tas ir noteikts ikvienam patērētājam, kas prasa piekļuvi tīklam, nevis tikai bāzes slodzes patērētājiem (sk. 99. apsvērumu un turpmākos apsvērumus). Tāpēc to ir grūti uzskatīt par tādu, kas pamato atbrīvojuma piešķiršanu bāzes slodzes patērētājiem.
- (179) Jāatzīmē arī, ka Vācija savās piezīmēs norādīja, ka pilnīgais atbrīvojums radīja vērtību energoapgādes drošībai tikai pārejas posmā (no 2011. gada līdz 2013. gadam) līdz dažādu pasākumu ieviešanai, lai palielinātu elektroenerģijas sistēmas elastīgumu. Tomēr jau 2012. gadā Vācija pieņēma Rīkojumu par atslēdzamās slodzes līgumiem (“ABLAV rīkojums”) ⁽⁹⁷⁾, kurā bija noteikts mērķis nopirkt trīs gigavatus (“GW”) atslēdzamās slodzes, lai palielinātu pieprasījuma elastīgumu. Tas stājās spēkā 2013. gadā (pilnīgā atbrīvojuma pēdējā gadā) un tika pamatots ar *ErWG 2011* 13. punkta 4.a apakšpunktu. Mērķis bija nodrošināt tīklu operatoriem pieejamu atslēdzamo slodzi, lai pārvaldītu situācijas, kad pieprasījums ir pārāk liels salīdzinājumā ar pieejamo saražoto jaudu. Šādas situācijas biežāk var rasties elektroenerģijas sistēmās ar augstu (variablu) atjaunojamo energoresursu

⁽⁹⁷⁾ BGBl. I, 2998. lpp.

enerģijas īpatsvaru, ņemot vērā, ka pēkšņš vēja enerģijas vai saules starojuma samazinājums izraisa ražošanas samazināšanos. Vēja un saules enerģija var arī būt mazāka, nekā sākotnēji gaidīts, pamatojoties uz laikapstākļu prognozi. Tomēr tiek atzīmēts, ka pilnīgais atbrīvojums bāzes slodzes patērētājiem faktiski ir stimuls šiem patērētājiem nepiedāvāt atslēdzamo slodzi saskaņā ar ABLAV rīkojumu, ņemot vērā, ka tādā gadījumā tie nesasniegtu 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu, un tādējādi tas ir pretrunā cita uz energoapgādes drošību vērstā pasākuma mērķiem. Tāpēc attiecībā uz 2013. gadu pilnīgais atbrīvojums bija šķērslis citam pasākumam, kas bija vērsti uz energoapgādes drošību, jo tas atturēja bāzes slodzes patērētājus no atslēdzamās slodzes piedāvāšanas.

- (180) Turklāt Vācija ir argumentējusi, ka bāzes slodzes patēriņš, uz kuru attiecina atbrīvojumu, veicina atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu, samazinot šādas veicināšanas izmaksas. Vācija ir jo īpaši norādījusi, ka bāzes slodzes patērētāju stabils elektroenerģijas patēriņš nodrošināja to, ka atjaunojamo energoresursu elektroenerģija vienmēr tika patērēta, kad to saražoja, tādējādi mazinot nepieciešamību ierobežot atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas iekārtu skaitu un tās kompensēt ierobežojumu gadījumā.
- (181) Jāatzīmē, ka patiešām, ja 2011.–2013. gadā nebūtu uzglabāšanas iekārtu apvienojumā ar atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas iekārtām un ja nebūtu arī elastīga pieprasījuma un stimulu palielināt patēriņu laikos, kad atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas apjoms ir pārāk liels, bāzes slodzes patēriņa esība būtu varējusi netieši izraisīt varbūtību, ka atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas iekārtas tiek ierobežotas. Tāpēc varēja uzskatīt, ka atbrīvojums veicina atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu. Tomēr atbrīvojums varēja arī netieši palielināt atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanas izmaksas. Patiešām, kad atjaunojamo energoresursu elektroenerģija nav pieejama vēja vai saules enerģijas pēkšņa samazinājuma dēļ, bāzes slodzes patērētāju neelastīguma dēļ, ko izraisījis atbrīvojums, ir nepieciešams palielināt jaudu tradicionālajās elektrostacijās, visticamāk ogļu vai gāzes elektrostacijās, lai apmierinātu bāzes slodzes patērētāju pieprasījumu, ja pēkšņi samazinās variablu atjaunojamo energoresursu enerģijas ražošana. Šo apstākli varētu uzskatīt par tādu, kas palielina atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanas izmaksas.
- (182) Visbeidzot, jāatzīmē, ka atbrīvojums ir piešķirts bāzes slodzes patērētājiem neatkarīgi no tā, kur tie atrodas. Tomēr, kā liecina 2012. gada pētījums (2.3. iedaļa), konkrētos apstākļos tīkls var būt pārslogots, jo, piemēram, ziemējos saražotā elektroenerģija pārsniedz pārvades jaudu, kas ir vajadzīga, lai elektroenerģiju nogādātu uz dienvidiem, kur atrodas patēriņa punkts. Šāda pārslodze var būt saistīta ar spēcīga vēja apstākļiem. Faktiski 2012. gada pētījumā ir izklāstīts scenārijs (2.3. attēls), kurā tiek simulēti spēcīga vēja apstākļi, lai identificētu iespējamās tīkla pārslodzes. Šādā situācijā ir nepieciešams ierobežot to elektrostaciju jaudu, kuras atrodas pirms pārslodzes punkta, un palielināt aiz pārslodzes punkta esošo elektrostaciju jaudu. Pārdispečēšanas pasākumi ietver kompensāciju gan elektrostacijām, kuru jauda ir ierobežota, gan elektrostacijām, kuru jauda ir jāpalielina. Ja bāzes slodzes patērētājs atrodas aiz pārslodzes punkta, tas nevis samazinās atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas atbalsta izmaksas, bet gan tās palielinās. Tā kā pilnīgais atbrīvojums nekādā veidā nav saistīts ar atrašanās vietu un tiek piešķirts, ņemot vērā pārslodzes punktus, tas var palielināt atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanas izmaksas.

5.3.2.1.2.2. Neskaidra saistība starp pilnīgo atbrīvojumu un energoapgādes drošību

- (183) Vācija ir arī argumentējusi, ka atbrīvojums (netieši) veicina energoapgādes drošību, jo tas nodrošina pastāvīgu patēriņu, kas pats par sevi ir priekšnosacījums tradicionālo elektrostaciju ražošanas jaudu nodrošināšanai, kas, kā uzskata Vācija, ir nepieciešama ne tikai tāpēc, lai sniegtu tīkla stabilizēšanas pasākumus, bet arī lai apmierinātu elektroenerģijas pieprasījumu tirgus vidē, kurā arvien palielinās elastīgas un decentralizētas ražošanas jaudas apjoms, kura pamatā ir atjaunojamie energoresursi. Vācija un vairākas ieinteresētās personas ir apgalvojušas, ka tradicionālās elektrostacijas (kas aprīkotas ar sinhronģeneratoriem) nodrošina noteiktu skaitu svarīgu tīkla pakalpojumu, kas ir vajadzīgi tīklu operatori, lai uzturētu tīkla darbību, galvenokārt sprieguma regulēšanas un frekvenču regulēšanas pakalpojumus. Tās argumentē, ka tad, ja tradicionālās elektrostacijas nedarbojas nepārtraukti, šādus sistēmas pakalpojumus ir sarežģītāk saņemt, un tie jebkurā gadījumā ir dārgāki (jo, piemēram, ir vajadzīga lielāka rezerve). Tomēr tradicionālās elektrostacijas var darboties nepārtraukti tikai tad, ja ir pietiekams pastāvīgs pieprasījums patērēt saražoto elektroenerģiju. Konkrētāk, Vācija apgalvo, ka 2012. gada pētījums apliecina, ka Vācijai nākamajos gados būtu vajadzīgi 8–25 GW tradicionālo elektrostaciju saražotās jaudas, lai nodrošinātu tīklu drošu pārvaldību, un tā argumentē, ka šādu tradicionālo elektrostaciju uzturēšanai ir vajadzīgs pastāvīgs un stabils pieprasījums.
- (184) Pirmkārt, jāatzīmē, ka 2012. gada pētījums tika veikts pēc pilnīgā atbrīvojuma piešķiršanas, tāpēc ir jāizslēdz tā izmantošana, lai pierādītu pilnīgā atbrīvojuma nepieciešamību attiecīgo tradicionālo elektrostaciju dzīvotspējas nodrošināšanai. Turklāt, kā rādīts turpmāk, atbrīvojuma ieguldījums energoapgādes drošībā nav konstatēts.

- (185) Otrkārt, 2012. gada pētījumā nav minēta vajadzība nodrošināt konkrētu minimālo pastāvīgo patēriņu, un arī Vācija nav norādījusi, kāda ir bāzes slodzes patērētāju saistība ar minimālajām tradicionālo elektrostaciju ražošanas jaudas vajadzībām. Vācija ir tikai paskaidrojusi, ka bāzes slodzes patērētāji, pastāvīgi patērējot slodzi, ir stimulējuši tradicionālās elektrostacijas palikt tirgū. Tomēr 2012. gada pētījumā ir nodalītas tradicionālās bāzes slodzes elektrostacijas (t. i., kodolelektrostacijas, caurteces hidroelektrostacijas un lignīta elektrostacijas) un tradicionālās elektrostacijas, kas ir elastīgākas. Vajadzīgais minimālais saražotās elektroenerģijas apjoms ir attiecināms uz abu veidu elektrostacijām. Tomēr Vācija un trešās personas savos argumentos nenodala šīs elektrostacijas, un tās nav arī paskaidrojušas, kā bāzes slodzes patēriņš ir saistīts ar abu veidu elektrostacijām. Šķiet, ka, minot tradicionālās elektrostacijas, tās runā tikai par bāzes slodzes elektrostacijām, ņemot vērā, ka tās piemin pastāvīgu ražošanu un vajadzību nodrošināt vienlīdz pastāvīgu patēriņu. Turpretī 2012. gada pētījumā ir skaidri norādīts, ka vajadzīgā tradicionālo elektrostaciju saražotā elektroenerģija nevar būt tikai bāzes slodzes elektroenerģija. Faktiski 2012. gada pētījumā ir uzstāts uz to, ka sistēmai ir jābūt elastīgai un ka ir vajadzīgs laiks, lai ražošanu mainītu un pielāgotu svārstībām. Ir grūti saprast, kāda ir saistība starp šādām elastīgām elektrostacijām un bāzes slodzes patērētājiem. Patiešām, kā jau minēts 96. apsvērumā, tradicionālajām elektrostacijām, kuru jaudu var ātri palielināt kā gāzes turbīnām, bāzes slodzes patērētāji nerada stimulu palikt tirgū, jo to rentabilitāte ir saistīta ar iespēju iegūt augstākas elektroenerģijas cenas, kad sistēma ir noslogota.
- (186) Turklāt arguments, ka atbrīvojums veicina energoapgādes drošību, jo tas palīdz nodrošināt tradicionālo (bāzes slodzes) elektrostaciju pastāvēšanu, ir balstīts uz tautoloģisku pamatojumu – tā kā bāzes slodzes patērētājiem pašiem ir vajadzīga nepārtraukta energoapgāde, tie paši arī atbild par daļu no minimālā saražotās elektroenerģijas apjoma, kas norādīts 2012. gada pētījumā. Apgalvojot, ka bāzes slodzes patērētāji ir vajadzīgi elektrostaciju darbības uzturēšanai, Vācija un ieinteresētās personas izmanto tautoloģisku argumentu, ciktāl šādas elektrostacijas ir vajadzīgas šo patērētāju pašu pieprasījuma apmierināšanai. Šāds arguments nevar pamatot viedokli, ka pilnīgais atbrīvojums bija piemērots energoapgādes nodrošināšanai.
- (187) Visbeidzot, jāatzīmē, ka Vācijas un ieinteresēto personu arguments ir pamatots ar pieņēmumu, ka bāzes slodzes patērētājiem ir izšķiroša nozīme minēto elektrostaciju saražotās elektroenerģijas patēriņa un elektrostaciju dzīvotspējas nodrošināšanā.
- (188) Tomēr 2012. gada pētījums liecina, ka ar bāzes slodzes patērētāju eksistenci vien nepietiek, lai nodrošinātu pastāvīgu elektroenerģijas iegādi no bāzes slodzes elektrostacijām un garantētu to dzīvotspēju. 2012. gada pētījuma 1. lappusē ir norādīts, ka atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas iekārtu pastāvīgā izmantošana un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas dispečēšana prioritārā kārtā samazina tradicionālo (tostarp bāzes slodzes) elektrostaciju energoapgādi. Turklāt Vācija pati atzīst, ka tad, kad pieprasījums ir mazāks un ir liels atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas ražošanas apjoms, bāzes slodzes patērētāji patērē atjaunojamo energoresursu elektroenerģiju, jo tā tiek dispečēta un ir pieejama prioritārā kārtā, tā vietā, lai patērētu elektroenerģiju, ko parasti būtu piegādājušas tradicionālās bāzes slodzes elektrostacijas. Tas rāda, ka bāzes slodzes patērētāju patēriņš nenodrošina tradicionālo bāzes slodzes elektrostaciju dzīvotspēju un nepadara par liekiem sistēmu stabilizēšanas pasākumus (lielāku rezervju prasības, elektrostaciju jaudas ātra palielināšana, kad samazinās atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas ražošana, u. c.), kas, kā apgalvo Vācija un ieinteresētās personas, nebūtu vajadzīgi, ja nepārtraukti tiktu darbinātas tradicionālās elektrostacijas.

5.3.2.1.2.3. *Secinājums par atbalsta piemērotību, lai nodrošinātu energoapgādes drošību un veicinātu atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu*

- (189) Pamatojoties uz iepriekš izklāstītajiem elementiem, Komisija secina, ka Vācija nav pierādījusi, ka pilnīgais atbrīvojums varēja palīdzēt veicināt – un bija piemērots, lai veicinātu – energoapgādes drošību vai (netieši) atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu.
- (190) Pat ja pieņem, ka pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas, kas piešķirts bāzes slodzes patērētājiem, bija piemērots, lai palīdzētu sasniegt mērķi garantēt energoapgādes drošību un (netieši) atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu, tik un tā ir jāpārbauda, vai atbrīvojumu var uzskatīt par nepieciešamu šo mērķu sasniegšanai, vai tam ir stimulējoša ietekme, vai tas ir samērīgs un vai šā pasākuma negatīvā ietekme joprojām ir mazāka par tā pozitīvo ietekmi. Turpmāk ir pierādīts, ka šīs prasības nav izpildītas. Šī argumentācija ir papildu argumentācija, jo Komisija uzskata, ka atbalstu nevar atzīt par saderīgu tikai tāpēc vien, ka realitātē tas nevar veicināt kopīgu interešu mērķi.

5.3.2.1.3. Eiropas rūpniecības konkurētspēja

- (191) Vācija ir uzsvērusi, ka lēmums pakāpeniski izbeigt kodolenerģijas ražošanu un palielināt atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas īpatsvaru nozīmē to, ka palielinātos elektroenerģijas izmaksas (gan tās, kas saistītas ar elektroenerģijas ražošanu, gan arī tās, kas saistītas ar elektroenerģijas pārvadi), kas īpaši smagi skartu tādas energoietilpīgas nozares kā papīra, cementa, ķīmisko, alumīnija un citu krāsaino metālu rūpniecības nozares, salīdzinot ar konkurentiem citās valstīs, kuriem atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas politika rada ievērojami mazākas izmaksas. Atbrīvojums radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus.
- (192) Tomēr jāatzīmē, ka atbrīvojums nerada vienlīdzīgus konkurences apstākļus un nav arī saistīts ar izmaksām, ko radītu atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas politika. Patiešām, pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas, kas veido bāzes slodzes patērētāju individuālās izmaksas, atbrīvo Vācijas bāzes slodzes patērētājus no visām to tīklu izmaksām, tostarp tā tīkla maršruta izmaksām, kurš savieno bāzes slodzes patērētāju ar tuvāko bāzes slodzes elektrostaciju. Šīm izmaksām nav saistības ar atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas politiku, un tās atbilst izmaksām, kas konkurentiem citās dalībvalstīs ir jāsedz kā daļa no to parastajām ražošanas izmaksām un kas patērētājiem un konkurentiem Vācijā ir jākompensē ar 19. punkta piemaksu.
- (193) Visbeidzot, jāatzīmē, ka pilnīgais atbrīvojums, kura mērķis ir uzlabot attiecīgo patērētāju konkurētspēju, ir pretrunā Regulas (EK) Nr. 714/2009 14. pantam, jo neatspoguļo izmaksas, un Direktīvas 2009/72/EK 32. pantam, jo neatbilst nediskriminācijas principam. Turklāt atbrīvojumi no tīkla maksas, par kuriem izlēmis likumdevējs vai valdība, neatbilst Direktīvas 2009/72/EK 37. panta 1. punkta a) apakšpunktam, kurā noteikts princips, ka tarifi jānosaka regulatoram.
- (194) Minēto iemeslu dēļ tiek secināts, ka pilnīgais atbrīvojums no tīkla maksas, kas atbilst individuālajām izmaksām, kuras ir saistāmas ar attiecīgajiem bāzes slodzes patērētājiem, ciktāl atbrīvojuma mērķis ir nostiprināt tā saņēmēju konkurētspēju, nevar veicināt kopīgu interešu mērķa sasniegšanu.

5.3.2.2. Pilnīgā atbrīvojuma nepieciešamība

- (195) Jebkurā gadījumā, kā pierādīts turpmāk (197.–199. apsvērumā), pat pieņemot, ka Vācija ir pierādījusi, ka pilnīgais atbrīvojums varētu palīdzēt veicināt – un bija piemērots, lai netieši veicinātu – atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu un energoapgādes drošību, nav pierādīts, ka pilnīgais atbrīvojums bija vajadzīgs 2012. un 2013. gadā, lai sasniegtu šos mērķus. Tā būtu bijis tikai tad, ja Vācija būtu pierādījusi, ka pilnīgais atbrīvojums bija nepieciešams, lai saglabātu bāzes slodzes patēriņu un novērstu bāzes slodzes patērētāju atvienošanu no tīkla.
- (196) Tomēr, kā liecina turpmāk izklāstītie elementi, Vācija nepierādīja, ka tad, ja pilnīgā atbrīvojuma nebūtu, bāzes slodzes patērētāji atvienotos no valsts tīkla un izbūvētu tiešu līniju uz elektrostaciju vai kļūtu par pašpiegādātājiem. Vācija arī nepierādīja, ka tad, ja pilnīgā atbrīvojuma nebūtu, tā saņēmēji mainītu savu patēriņa modeli un tiem būtu mainīgs neprognozējamas slodzes profils.

Pilnīgais atbrīvojums nav vajadzīgs, lai novērstu to, ka bāzes slodzes patērētāji izbūvē tiešu līniju

- (197) Vācija nav pierādījusi, ka gadījumā, ja bāzes slodzes patērētājiem, kam bija piešķirts atbrīvojums, turpinātu piemērot individuālu tīkla maksu, kāda parasti būtu jāmaksā atbilstoši *EnWG* 24. punktam, tie pārstatu sniegt ieguldījumu kopīgu interešu mērķa sasniegšanā (tīkla stabilizēšanā un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanā), izbūvējot tiešu savienojumu ar elektrostaciju.
- (198) Tas šķiet maz ticams, ņemot vērā, ka individuālo tīkla maksu aprēķina, pamatojoties uz fiziskā maršruta metodiku, kurā izvērtē izmaksas, kas saistītas ar tīkla maršruta izmantošanu starp bāzes slodzes patērētāja pieslēguma punktu tīklam (slodzes patēriņa punktu) un tuvāko bāzes slodzes elektrostaciju. Šajā ziņā individuālā tīkla maksa ir pielīdzināma izmaksām, ko radītu tiešas līnijas izbūve līdz tuvākajai bāzes slodzes elektrostacijai, kura ir piemērota, lai apmierinātu bāzes slodzes patērētāja bāzes slodzes pieprasījumu. Ja visas izmaksas būš

vienādas, bāzes slodzes patērētājs izvēlēties saglabāt pieslēgumu tīklam, nevis iesaistīties ilgstošā un neskaidrā atļauju saņemšanas procedūrā. Ņemot vērā, ka daudzos gadījumos tiešā līnija šķērsos īpašumus, kas nepieder bāzes slodzes patērētājam, būs jāsaņem dažādas atļaujas un licences, kas ir sarežģīti, jo bieži vien iedzīvotāji ieblīst pret elektrolīniju izbūvi. Turklāt vairākumā gadījumu individuālā tīkla maksa faktiski ir mazāka nekā ar tiešas līnijas izbūvi saistītās izmaksas. Patiešām, tiešas līnijas izbūve nozīmētu attiecīgajam bāzes slodzes patērētājam ievērojamas ieguldījumu izmaksas un arī ilgstošas un dārgas atļauju saņemšanas procedūras. Visas ar līniju saistītās nemainīgās izmaksas būtu jāsedz vienam lietotājam, savukārt atbilstoši fiziskā maršruta metodikai lietotājs sedz tikai savu daļu no attiecīgajām nemainīgajām izmaksām.

Pilnīgais atbrīvojums nav vajadzīgs, lai novērstu to, ka bāzes slodzes patērētāji kļūst par pašpiegādātājiem

- (199) Vācija nav arī pierādījusi, ka gadījumā, ja pilnīgā atbrīvojuma saņēmējiem piemērotu individuālo tīkla maksu, kāda parasti būtu jāmaksā atbilstoši *EnWG* 24. punktam, pastāvētu risks, ka tie kļūtu par pašpiegādātājiem. Vācija nav iesniegusi dokumentus, kas apliecinātu, ka pirms pilnīgā atbrīvojuma ieviešanas bāzes slodzes patērētājiem ir bijusi tendence kļūt par pašpiegādātājiem tiem piemērojamas individuālās tīkla maksas dēļ. Gluži pretēji – Vācijas iesniegtie dati liecina, ka pilnīgajam atbrīvojumam nav ietekmes uz bāzes slodzes patērētāju lēmumu iesaistīties pašpiegādē. Vācija ir norādījusi skaitļus par desmit elektroenerģijas patēriņa ziņā lielākajiem atbrīvojuma saņēmējiem attiecībā uz laikposmu no 2013. gada līdz 2015. gadam (laikposmu, kas ietver pilnīgā atbrīvojuma pēdējo gadu un divus gadus, kuros tika piemērota individuālā tīkla maksa). Minētie dati liecina, ka sešiem no desmit uzņēmumiem 2013. gadā nebija pašpiegādes iekārtu un ka tie neiegādājās pašpiegādes iekārtas pēc individuālās tīkla maksas atkārtotas ieviešanas⁽⁹⁸⁾. Dati, kas attiecas uz pārējiem četriem uzņēmumiem⁽⁹⁹⁾, liecina, ka viens no tiem ievada tīklā pilnīgi visu savu saražoto elektroenerģiju. Atlikušajiem trīs uzņēmumiem bija pašpiegādes iekārtas jau 2013. gadā, un tie turpināja tās izmantot visā 2013.–2015. gada laikposmā – viens retāk, otrs biežāk, bet trešajam un ceturtajam šis izmantojuma līmenis saglabājās stabils. Minētais apliecinā, ka pilnīgais atbrīvojums nav vajadzīgs, lai novērstu bāzes slodzes patērētāju pašpiegādi, un ka tie izvēlējās pašpiegādes modeļus, pamatojoties uz citiem apstākļiem. Vācija to ir apstiprinājusi savās piezīmēs par valsts atbalstu SA.46526 (2017/N)⁽¹⁰⁰⁾, kurās tā visupirms norādīja, ka pašpiegādes risinājumus energoietilpīgajā nozarē⁽¹⁰¹⁾ veicina sinerģija ar siltuma pieprasījumu, sinerģija ar atlikumgāzēm un ražošanas atlikumiem, nevis iespēja izvairīties no maksas par elektroenerģiju, kuru patērētāji Vācijā maksā, lai finansētu atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas atbalstīšanu (tā dēvētā “*EEG* piemaksa”)⁽¹⁰²⁾. Vācija arī apliecināja, ka, neraugoties uz *EEG* piemaksas ievērojamo palielinājumu laikposmā no 2011. gada līdz 2014. gadam (2013. gadā *EEG* piemaksa bija lielāka nekā elektroenerģijas vairumtirdzniecības cena), pašpiegāde cetrās galvenajās nozarēs, kuras izmantoja pašpiegādi (papīra, ķīmiskās rūpniecības, tērauda ražošanas un naftas pārstrādes nozarēs), laikposmā no 2010. gada līdz 2014. gadam saglabājās stabila⁽¹⁰³⁾.

Varbūtējais ieguldījums tīkla stabilitātē jau ir ņemts vērā individuālajā tīkla maksā

- (200) Lai pamatotu pilnīgo atbrīvojumu, Vācija ir pieminējusi stabilitāti un prognozējamību, ko nodrošina bāzes slodzes patēriņš kā būtisks elements, kas veicina tīkla pārvaldību un tādējādi netieši veicina arī energoapgādes drošību.
- (201) Tomēr jāatzīmē, ka visi šie elementi jau ir ņemti vērā individuālās tīkla maksas aprēķinā, ņemot vērā, ka aprēķinā katram bāzes slodzes patērētājam ir attiecinātas tikai tās izmaksas, kas saistītas ar tīkla pieslēgumu starp bāzes slodzes patērētāju un tuvāko bāzes slodzes elektrostaciju, kas var apmierināt tā pieprasījumu. Balansēšanas elektroenerģijas izmaksas jebkurā gadījumā nav iekļautas ne kopējā tīkla maksā, ne individuālajā tīkla maksā. Izmaksas, kas saistītas ar dažādajām rezervēm, un pārdispečēšanas izmaksas nav iekļautas individuāli aprēķinātājā tīkla maksā, un enerģijas zudumi, kas rodas elektroenerģijas transportēšanas dēļ, ir sadalīti proporcionāli izmantotajai tīkla daļai. Tiek ņemta vērā arī samazinātā vajadzība pēc reaktīvās jaudas kompensācijas iekārtām, ņemot vērā, ka šādas iekārtas tiek iekļautas individuālās tīkla maksas aprēķinā tikai tad, ja tās atrodas tīkla maršrutā starp bāzes slodzes elektrostaciju un bāzes slodzes patērētāju.

⁽⁹⁸⁾ Minētie uzņēmumi piederēja pie [...] un [...] nozares.

⁽⁹⁹⁾ Minētie uzņēmumi piederēja pie [...] nozares, [...] nozares un [...] rūpniecības nozares.

⁽¹⁰⁰⁾ Komisijas 2017. gada 19. decembra lēmums par SA.46526 (2017/N) – Vācija – Samazināta piemaksa pašražošanai atbilstoši 2017. gada *EEG*.

⁽¹⁰¹⁾ Vācija ir norādījusi, ka lielākā daļa bāzes slodzes patērētāju bija energoietilpīgi uzņēmumi.

⁽¹⁰²⁾ Sk. 60. apsvērumu Komisijas lēmumā lietā SA.46526.

⁽¹⁰³⁾ Sk. 61. apsvērumu Komisijas lēmumā lietā SA.46526.

- (202) Ņemot vērā, ka šajā aprēķinā katram bāzes slodzes patērētājam tiek attiecinātas tikai tās izmaksas, kas saistītas ar tīkla pieslēgumu starp konkrēto bāzes slodzes patērētāju un tuvāko bāzes slodzes elektrostaciju, kura var apmierināt tā pieprasījumu, ir jāsecina, ka individuālajā tīkla maksā jau ir pienācīgi ņemti vērā bāzes slodzes patērētāju radītie ieguvumi tīkla pārvaldības un netieši arī energoapgādes drošības ziņā. Tādējādi nav vajadzības pēc jebkāda atbalsta pasākuma pilnīga atbrīvojuma veidā, un Vācija nav norādījusi nevienu elementu, kas pierādītu, ka tādas tīkla maksas gadījumā, kas balstīta uz individuālām izmaksām (piemēram, izmantojot fiziskā maršruta metodiku), atbrīvojuma saņēmēji kļūtu par patērētājiem ar mainīgu un neprognozējamu patēriņa profilu.

5.3.2.3. *Stimulējoša ietekme*

- (203) Turklāt Vācija nav pierādījusi, ka pilnīgajam atbrīvojumam no tīkla maksas ir stimulējoša ietekme. Atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja tas maina uzņēmuma attieksmi tā, lai tas iesaistītos papildu darbībās, ko tas neveiktu bez šāda atbalsta vai veiktu ierobežotā vai atšķirīgā veidā.
- (204) Vairāki elementi lietas materiālos apliecina, ka daudzos gadījumos pilnīgais atbrīvojums tika piešķirts bāzes slodzes patērētājiem par tāda patēriņa modeļa izmantošanu, kas atbilst to parastajam patēriņa modelim, ņemot vērā, ka to ražošanas process ir saistīts ar pastāvīgu elektroenerģijas patēriņu. Individuāla tīkla maksa bāzes slodzes patērētājiem pastāv kopš 2005. gada. Sākotnēji šāda individuāla tīkla maksa bija iespējama tikai bāzes slodzes patērētājiem, kas sasniedza 7 500 pilnīgas izmantošanas stundu. Tādējādi vismaz tiem bāzes slodzes patērētājiem, kas jau guva labumu no individuālās tīkla maksas atbilstoši šim sākotnējam režīmam, pilnīgais atbrīvojums nemainīja to uzvedību individuālās tīkla maksas piemērošanas laikā, un tāpēc tam nebija stimulējošas ietekmes. Turklāt to bāzes slodzes patērētāju skaits, kuriem bija noteikta individuāla tīkla maksa 2014. gadā, ir ļoti līdzīgs to bāzes slodzes patērētāju skaitam, kuri bija saņēmuši atbrīvojumu no 2011. gada līdz 2013. gadam, un pieprasītāji bieži vien ir vieni un tie paši. Arī tas apliecina, ka lielākajai daļai bāzes slodzes patērētāju pilnīgais atbrīvojums nav mainījis to uzvedību, salīdzinot ar to, kā tie rīkotos citos gadījumos, pamatojoties uz individuālu tīkla maksu. Vācijas tiesas ir izdarījušas tādas pašas secinājumus (sk. 52. apsvērumu). Visbeidzot, arī 2015. gada novērtējuma ziņojumā ir uzsvērts, ka vairāki tīkla operatori bija novērojuši, ka attiecīgo bāzes slodzes patērētāju patēriņa modelis bija tāds pats arī pirms pilnīgā atbrīvojuma ieviešanas⁽¹⁰⁴⁾.

5.3.2.4. *Samērīgums, negatīva ietekme uz tirdzniecības apstākļiem un situācija kopumā*

- (205) Pat pieņemot, ka dažiem bāzes slodzes patērētājiem pilnīgais atbrīvojums bija piemērots un nepieciešams, lai veicinātu kopīgu interešu mērķa sasniegšanu, un ka tam bija stimulējoša ietekme, jāatzīmē, ka pilnīgais atbrīvojums nebija samērīgs un ka atbalsta negatīvā ietekme ir lielāka nekā tā hipotētiskā pozitīvā ietekme.
- (206) Lai pilnīgo atbrīvojumu varētu uzskatīt par samērīgu, tam būtu vajadzējis būt ierobežotam līdz summai, kas nepieciešama, lai rosinātu tādas pārmaiņas attiecīgā bāzes slodzes patērētāja uzvedībā, kas ir labvēlīgas vai nu no energoapgādes drošības, vai no atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas viedokļa.
- (207) Tomēr Vācija nav pierādījusi ne to, ka pilnīgais atbrīvojums ir ierobežots līdz tam, kas būtu nepieciešams, lai stimulētu bāzes slodzes patērētāju patēriņa modeļa izmaiņas, ne arī to, ka pilnīgais atbrīvojums ir vismazāk kropļojošais instruments, lai saglabātu bāzes slodzes patērētāju ieguldījumu tīkla stabilitātē un drošībā. Šajā saistībā dažas ieinteresētās personas ir apgalvojušas, ka, lai nodrošinātu, ka tās sasniegs 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu, to darbiniekiem daļa sava laika bija jāatvēl patēriņa uzraudzībai, un ka nepārtraukts patēriņš bija saistīts arī ar nepārtrauktu ražošanu un tādējādi, iespējams, arī ar palielinātiem krājumiem laikā, kad pieprasījums pēc produkcijas samazinājās. Tomēr tā pati ieinteresētā persona atzīst, ka minētās izmaksas katram uzņēmumam bija atšķirīgas. Tāpēc, pat pieņemot, ka 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu sasniegšana dažiem bāzes slodzes patērētājiem radīja papildu izmaksas, nebija garantijas, ka atbrīvojums visos gadījumos bija atbilstošs tam, kas bija nepieciešams šādu papildu izmaksu segšanai, un Vācija nav pierādījusi, ka tas tā ir bijis.
- (208) Turklāt jāatzīmē, ka šis pasākums neveicina energoapgādes drošību papildus tam, kas jau ir ņemts vērā, lai aprēķinātu individuālo tīkla maksu. Šāds papildu ieguldījums nekad nav ticis pierādīts. Jebkurā gadījumā gan Vācija, gan ieinteresētās personas atzīst, ka šādu papildu ieguldījumu nevar izteikt skaitliski.
- (209) Turklāt jāatzīmē, ka pat ja pieņem, ka bāzes slodzes patērētāji veicina energoapgādes drošību papildus stabilizējošajai ietekmei uz tīkliem, kura jau ņemta vērā individuālās tīkla maksas noteikšanā, un ka tie arī netieši veicina

⁽¹⁰⁴⁾ Sk. 2015. gada novērtējuma ziņojuma 38. lpp.

atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanu, Vācija nav pierādījusi, ka atbalsts ir ierobežots līdz tam, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu šo pozitīvo ietekmi. BNetzA savā 2015. gada novērtējuma ziņojumā atzīmēja, ka tīklu operatoriem, kuru tīklam bija pieslēgti bāzes slodzes patērētāji, bija dažādi viedokļi – daži uzskatīja, ka bāzes slodzes patērētājiem ir stabilizējoša ietekme, bet citi uzskatīja, ka bāzes slodzes patērētājiem nav šādas stabilizējošas ietekmes (sk. ziņojuma 6. un 7. attēlu un konstatējumus ziņojuma 38. lappusē). Tā kā ziņojumā tas nav konkrēti norādīts, nav skaidrs, vai tīklu operatoriem, kas identificējuši stabilizējošu ietekmi, šāda ietekme pārsniedz to, kas jau ir ņemta vērā, lai aprēķinātu individuālo tīkla maksu. Viens PSO paskaidroja, ka bāzes slodzes patērētāju ieguldījums tīkla stabilitātē ir atkarīgs no konkrētajiem tīkla apstākļiem – pārslodzes gadījumā bāzes slodzes patērētāji apdraud tīkla stabilitāti, savukārt nepietiekamas slodzes gadījumā tie veicina tīkla stabilitāti, tāpēc tīkla stabilitātes nodrošināšanā galvenais faktors faktiski ir elastīga slodze⁽¹⁰⁵⁾. Tomēr saskaņā ar definīciju bāzes slodzes patērētāji rada nevis elastīgu slodzi, bet gan stabilu un neelastīgu slodzi. Patiešām, ja bāzes slodzes patērētāji piedāvātu elastīgus pasākumus (piemēram, patēriņa samazināšanu pēc tīkla operatora pieprasījuma), tie vairs neatbilstu bāzes slodzes patērētāju definīcijai, jo vairs nesaņemtu 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu. Tas apstiprina, kā minimums, to, ka – pieņemot, ka konkrētos apstākļos bāzes slodzes patērētāji sniedz ieguldījumu tīkla stabilitātē papildus tam, kas jau ir ņemts vērā, lai aprēķinātu individuālo tīkla maksu, – bāzes slodzes patērētāju ieguldījums stabilitātē ir atkarīgs no katra konkrētā gadījuma, tomēr to nevar iepriekš automātiski pieņemt par esošu attiecībā uz jebkuru bāzes slodzes patērētāju, kura patēriņš pārsniedz 10 GWh un pilnīgas izmantošanas stundu skaits sasniedz 7 000. Tāpat arī nevar pieņemt, ka tas visos gadījumos pamatotu pilnīgu atbrīvojumu no tīkla maksas.

- (210) Turklāt attiecībā uz Vācijas un ieinteresēto personu argumentu, ka atbrīvojums nodrošina tradicionālo bāzes slodzes elektrostaciju – kas pašas par sevi ir svarīgi palīgpakalpojumu sniedzēji – pastāvēšanu, jāatzīmē, ka šis arguments ir balstīts uz pieņēmumu, ka vajadzīgais minimālais saražotās elektroenerģijas apjoms, kas minēts 2012. gada pētījumā, paliek nemainīgs neatkarīgi no pieprasījuma Vācijā, lai gan realitātē tā nav. Gluži pretēji – kā minēts šā lēmuma 93. apsvērumā, 2012. gada pētījuma i) lappusē (daļā *Ergebniszusammenfassung* (Rezultātu kopsavilkums)) ir uzsvērts, ka minimālais ražošanas apjoms ir ļoti atkarīgs no konkrētā brīža situācijas, jo īpaši no atjaunojamiem energoresursiem saražotās elektroenerģijas apjoma, kā arī no pieprasījuma slodzes. Vācija nav norādījusi nekādus elementus, kas pierādītu, ka pilnīgais atbrīvojums ir ierobežots līdz bāzes slodzes patēriņam, kas, iespējams, vajadzīgs, lai nodrošinātu tradicionālo bāzes slodzes elektrostaciju pastāvēšanu, vai ka atbrīvojums laika gaitā tiktu pielāgots mainīgajām vajadzībām.
- (211) Vācija ir argumentējusi, ka nepastāv nepamatoti tirdzniecības nosacījumu traucējumi, jo ietekme uz konkurenci ir ierobežota, ņemot vērā, ka attiecīgais pasākums būtiski veicināja energoapgādes drošību un ka tam nav tikpat kā nekādas ietekmes uz konkurenci ar uzņēmumiem no citām dalībvalstīm, ņemot vērā elektroenerģijas īpaši augstās cenas Vācijā salīdzinājumā ar citām dalībvalstīm.
- (212) Tomēr 5.3.2.1.–5.3.2.4. iedaļā izklāstītie konstatējumi nepierāda, ka pilnīgais atbrīvojums ir samērīgs, lai sasniegtu energoapgādes drošības un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanas mērķus, ka tas ir nepieciešams un ka tam ir stimulējoša ietekme. Arī, kā pierādīts šā lēmuma 205.–210. apsvērumā, atbalsts nav ierobežots līdz summai, kas vajadzīga minēto mērķu sasniegšanai, un izraisa pārmērīgu kompensāciju. Tāpēc atbalsta hipotētiskā pozitīvā ietekme ir ļoti ierobežota, ja tāda vispār ir.
- (213) Turpretī attiecībā uz pilnīgo atbrīvojumu nav ievērots Direktīvas 2009/72/EK 32. pants un Regulas (EK) Nr. 714/2009 14. pants.
- (214) Attiecībā uz to, ka tiek kropļota konkurence ar citām dalībvalstīm, pretēji Vācijas viedoklim šādus kropļojumus nevar uzskatīt par nenozīmīgiem. Pirmkārt, konkrētais pasākums pilnībā atbrīvo atbalsta saņēmējus no tīkla maksas, lai gan visiem to konkurentiem joprojām ir pienākums maksāt tīkla maksu to attiecīgajā dalībvalstī saskaņā ar piemērojamajiem Eiropas tiesību aktiem. Tam var būt būtiska kropļojoša ietekme uz konkurenci, ņemot vērā, ka, kā Vācija pati ir norādījusi, lielākā daļa atbalsta saņēmēju ir energoietilpīgi uzņēmumi. Tādējādi elektroenerģijas izmaksas ir būtisks to konkurētspējas faktors. Otrkārt, nav pierādīts, ka elektroenerģijas cenas Vācijā būtu augstas un ievērojami sadārdzinātu energoietilpīgu uzņēmumu ražošanas izmaksas Vācijā. Gluži pretēji – ir jāatzīmē, ka laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam energoietilpīgiem lietotājiem Vācijā bija pieejami elektroenerģijas nodokļa, EEG piemaksas un CHP piemaksas samazinājumi.
- (215) Pamatojoties uz izklāstītajiem elementiem, var secināt, ka atbalsta negatīvā ietekme ir lielāka nekā hipotētiskais pozitīvais ieguldījums, kāds tam būtu varējis būt atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas izmantošanas veicināšanas vai energoapgādes drošības ziņā.

⁽¹⁰⁵⁾ Sk. 2015. gada novērtējuma ziņojuma 38. lpp.

5.3.3. SECINĀJUMS

(216) Atbalsts, kas piešķirts 2012. un 2013. gadā, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

6. ATGŪŠANA

- (217) Atbilstīgi Līgumam un iedibinātajai Tiesas judikatūrai, ja Komisija konstatējusi atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu, tai ir tiesības pieprasīt attiecīgajai dalībvalstij šā atbalsta atcelšanu vai mainīšanu⁽¹⁰⁶⁾. Arī Tiesa ir pastāvīgi lēmusi, ka dalībvalstij pienākumu atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, nosaka, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli⁽¹⁰⁷⁾.
- (218) Šajā saistībā Tiesa ir noteikusi, ka minētais mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bijusi tirgū attiecībā pret konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bijis pirms atbalsta piešķiršanas⁽¹⁰⁸⁾.
- (219) Atbilstoši judikatūrai Regulas (ES) 2015/1589⁽¹⁰⁹⁾ 16. panta 1. punktā bija noteikts: "Kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (...)"
- (220) Tādējādi, ņemot vērā to, ka attiecīgais atbalsts tika īstenots, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu, un ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu, tas ir jāatgūst no tā saņēmējiem, lai atjaunotu tādu tirgus stāvokli, kāds bija pirms atbalsta piešķiršanas. Atgūšanai jāattiecas uz laikposmu no brīža, kad atbalsta saņēmējam radās priekšrocība, tas ir, kad atbalsts tika nodots tā saņēmēja rīcībā, līdz tā faktiskai atgūšanai, un atgūstamajās summās jāiekļauj procenti, ko aprēķina no dienas, kad summas nodotas saņēmēja rīcībā, līdz to faktiskajai atmaksāšanai.
- (221) Attiecībā uz dažu ieinteresēto personu izteikto apgalvojumu, ka atgūšana būtu tiesiskās paļāvības principa pārkāpums, jānorāda, ka Tiesa ir atkārtoti nospriedusi, ka tiesības pamatoties uz tiesiskās paļāvības principu ir ikvienam, kam kāda Savienības iestāde ir devusi cerības, kas pamatotas ar precīziem šai personai sniegtajiem apgalvojumiem. Tomēr gadījumā, ja rūpīgs un piesardzīgs uzņēmējs būtu varējis paredzēt tāda Savienības pasākuma pieņemšanu, kas var skart tā intereses, tas uz šo principu nevar atsaukties, kad minētais pasākums ir pieņemts⁽¹¹⁰⁾. Ņemot vērā minēto judikatūru, spriedums *PreussenElektra* lietā nevarēja radīt tiesisko paļāvību, jo tajā nav apšaubīta iespēja pilnvarot privātas struktūras, lai tās pārvalda atbalsta shēmu, un kvalificēt parafiskālus maksājumus un maksu kā valsts līdzekļus. Minētais spriedums attiecās uz specifisku situāciju, kas jau ir norādīta spriedumā *Van Tiggele* lietā⁽¹¹¹⁾. Turklāt Komisija ir izdarījusi secinājumus par valsts atbalsta esību ļoti daudzās shēmās, kas finansētas, pamatojoties uz valsts noteiktu piemaksu⁽¹¹²⁾.

⁽¹⁰⁶⁾ Sk. spriedumu, 1973. gada 12. jūlijs, *Komisija/Vācija*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. punktu.

⁽¹⁰⁷⁾ Sk. spriedumu, 1994. gada 14. septembris, *Spānija/Komisija*, apvienotās lietas C-278/92, C-279/92 un C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75. punktu.

⁽¹⁰⁸⁾ Sk. spriedumu, 1999. gada 17. jūnijs, *Beļģija/Komisija*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punktu.

⁽¹⁰⁹⁾ Padomes 2015. gada 13. jūlija Regula (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

⁽¹¹⁰⁾ Sk. spriedumu, 2006. gada 22. jūnijs, *Forum 187/Komisija*, apvienotās lietas C-182/03 un C-217/03, ECLI:EU:C:2006:416, 147. punktu.

⁽¹¹¹⁾ Sk. spriedumu, 1978. gada 24. janvāris, *Van Tiggele*, C-82/77, ECLI:EU:C:1978:10.

⁽¹¹²⁾ Sk., piemēram, Komisijas 2006. gada 4. jūlija lēmumu par valsts atbalstu NN162a/2003 un N317a/2006 – Austrija – Atbalsts atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas ražošanai saskaņā ar Austrijas Zaļās elektroenerģijas aktu (OV C 221, 14.9.2006., 8. lpp.); Komisijas 2012. gada 8. februāra lēmumu par valsts atbalstu SA.33384 – Austrija – 2012. gada Zaļās elektroenerģijas akts (OV L 235, 2011. gada 10. septembris, 42. lpp.); Komisijas 2010. gada 14. aprīļa lēmumu par valsts atbalstu N94/2010 – Apvienotā Karaliste – Valsts regulēti tarifi, lai atbalstītu elektroenerģijas ražošanu no atjaunojamiem mazoglekļa energoresursiem (OV C 166, 25.6.2010., 2. lpp.); Komisijas 2007. gada 24. aprīļa lēmumu par valsts atbalstu C 7/2005 – Slovēnija – Slovēnijas elektroenerģijas tarifi (OV C 219, 24.8.2007., 9. lpp.); Komisijas 2009. gada 26. oktobra lēmumu par valsts atbalstu N 354/2009 – Slovēnija – Atbalsts elektroenerģijas ražošanai no atjaunojamiem energoresursiem un koģenerācijas iekārtās (OV C 285, 26.11.2009., 2. lpp.); Komisijas 2007. gada 25. septembra lēmumu par valsts atbalstu N 571/2006 – Īrija – RES-E atbalsta programma (OV C 311, 21.12.2007., 2. lpp.); Komisijas 2011. gada 18. oktobra lēmumu par valsts atbalstu SA.31861 – Īrija – Elektroenerģijas ražošana no biomasas (OV C 361, 10.12.2011., 2. lpp.); Komisijas 2009. gada 2. jūlija lēmumu par valsts atbalstu N 143/2009 – Kipra – Atbalsta shēma, lai veicinātu elektroenerģijas ražošanu no lielām komerciālām vēja, saules, fotoelementu sistēmām un biomasas (OV C 247, 15.10.2009., 2. lpp.); Komisijas 2003. gada 19. marta lēmumu par valsts atbalstu N 707/2002 un N 708/2002 – Nīderlande – MEP stimulering duurzame energie & MEP Stimulering warmtekrachtkoppeling (OV C 148, 25.6.2003., 8. lpp.); Komisijas 2002. gada 5. jūnija lēmumu par valsts atbalstu C 43/2002 (ex NN 75/2001) – Luksemburga – Kompensāciju fonds elektroenerģijas tirgus organizācijai (OV L 159, 20.6.2009., 11. lpp.); Komisijas 2014. gada 23. jūlija lēmums par valsts atbalstu SA.38632 – Vācija – 2014. gada EEG – Atjaunojamo energoresursu likuma reforma (OV C 325, 2.10.2015., 4. lpp.); Komisijas 2011. gada 8. marta lēmumu par valsts atbalstu C 24/2009 – Austrija – Valsts atbalsts energoietilpīgiem uzņēmumiem saskaņā ar Austrijas Zaļās elektroenerģijas aktu (OV L 235, 2011. gada 10. septembris, 42. lpp.).

- (222) Jebkurā gadījumā Tiesas spriedumā *Essent* lietā⁽¹¹³⁾ ir precizējusi *PreussenElektra* lietā pieņemtā sprieduma robežas un atkārtoti norādījusi uz savu iepriekšējo judikatūru, kurā priekšrocība, kas finansēta no valsts noteiktas piemaksas un ko pārvaldījusi valsts pilnvarota struktūra, arī ir kvalificēta kā valsts līdzekļi.
- (223) Valsts līdzekļu interpretācija šajā lēmumā atbilst iedibinātajai Tiesas judikatūrai, kā arī Komisijas lēmumu pieņemšanas praksei. Kā to būtu varējis paredzēt jebkurš rūpīgs un piesardzīgs uzņēmējs, atgūšana nav tiesiskās palāvēības principa pārkāpums.
- (224) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, jo īpaši attiecībā uz 216. apsvērumu, atbalsts būtu jāatgūst, jo tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, un atgūstamajās summās jāiekļauj procenti, ko aprēķina no dienas, kad summas nodotas saņēmēja rīcībā, līdz to faktiskajai atmaksāšanai.
- (225) Atgūšana būtu jāattiecinā tikai uz pilnīgo atbrīvojumu no tīkla maksas, kas piešķirts laikposmā no 2012. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 31. decembrim, salīdzinot individuālo tīkla maksu, kas būtu bijusi jāmaksā, ja nebūtu atbrīvojuma, jo tikai šī daļa ir kvalificējama kā valsts atbalsts.
- (226) Atgūstamās summas par katru no attiecīgajiem gadiem ir individuālā tīkla maksa, kas atbalsta saņēmējiem būtu bijusi jāmaksā, ja nebūtu pilnīgā atbrīvojuma.
- (227) Individuālā tīkla maksa, kas minēta iepriekšējā apsvērumā, būtu jāaprēķina, pamatojoties uz fiziskā maršruta metodiku, kā *BNetzA* to izklāstījusi savā norāžu dokumentā *Leitfaden zur Genehmigung individueller netzentgeltvereinbarungen nach § 19 Abs. 2 S. 1 und 2 StromNEV*, kurš izdots 2010. gada 26. oktobrī.
- (228) Atgūstamā summa par katru no attiecīgajiem gadiem atbilst vismaz 20 % no summas, ko atbalsta saņēmējs būtu samaksājis, ja viņam būtu bijis jāmaksā publicētā tīkla maksa.
- (229) Ja atbalsta saņēmēja kopējā saņemtās priekšrocības summa ir mazāka par 200 000 EUR un ja atbalsts atbilst visiem citiem Komisijas Regulā (ES) Nr. 1407/2013⁽¹¹⁴⁾ vai Komisijas Regulā (EK) Nr. 1998/2006⁽¹¹⁵⁾ noteiktajiem kritērijiem, šāda priekšrocība nav jāuzskata par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, tāpēc tā nav jāatgūst.

7. SECINĀJUMS

- (230) Tiek secināts, ka Vācija laikposmā no 2012. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 31. decembrim ir nelikumīgi ieviesusi atbalstu, piešķirot pilnīgu atbrīvojumu no tīkla maksas bāzes slodzes patērētājiem, kuru gada elektroenerģijas patēriņš ir vismaz 10 GWh un 7 000 pilnīgas izmantošanas stundu, tādējādi pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu.
- (231) Valsts atbalsts ir vienāds ar tīkla izmaksām, ko no tīkla maksas atbrīvotie bāzes slodzes patērētāji faktiski radījuši 2012. un 2013. gadā, vai – ja šādas tīkla izmaksas ir mazākas nekā minimālā tīkla maksa 20 % apmērā no publicētās tīkla maksas – ar šādu minimālo tīkla maksu. Tiktāl pilnīgais atbrīvojums, kas piešķirts atbilstoši *StromNEV* 2011 19. punkta 2. apakšpunkta otrajam teikumam, ir atkāpe no atsaucēs sistēmas, kāda tā bija spēkā. Attiecīgi valsts atbalsta summa atbilst tās individuālās tīkla maksas vērtībai, kuru bāzes slodzes patērētāji nesamaksāja 2012. un 2013. gadā, un atbilst vismaz 20 % no tīkla maksas, kas publicēta attiecīgajos gados.
- (232) Valsts atbalsts neatbilst nosacījumiem, lai varētu piemērot kādu no Līguma 107. panta 2. un 3. punktā paredzētajām atkāpēm, un to nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu nekāda cita iemesla dēļ. Tādējādi tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.
- (233) Saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 16. panta 1. punktu Komisijai ir jāprasa, lai dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus atbalsta atgūšanai no tā saņēmējiem. Tāpēc būtu jāprasa Vācijai atgūt nesaderīgo atbalstu,

⁽¹¹³⁾ Sk. spriedumu, 2008. gada 17. jūlijs, *Essent Network Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 74. punktu.

⁽¹¹⁴⁾ Komisijas 2013. gada 18. decembra Regula (ES) Nr. 1407/2013 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam (OV L 352, 24.12.2013., 1. lpp.).

⁽¹¹⁵⁾ Komisijas 2006. gada 15. decembra Regula (EK) Nr. 1998/2006 par Līguma 87. un 88. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam (OV L 379, 28.12.2006., 5. lpp.).

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Pilnīgais atbrīvojums bāzes slodzes patērētājiem Vācijā no tīkla maksas maksāšanas, kuru Vācija nelikumīgi ieviesusi 2012. un 2013. gadā, ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, ciktāl minētie patērētāji bija atbrīvoti no pienākuma maksāt tīkla maksu, kas atbilst to radītajām tīkla izmaksām, vai – ja minētās tīkla izmaksas ir mazākas nekā minimālā tīkla maksa 20 % apmērā no publicētās tīkla maksas – no pienākuma maksāt šādu minimālo tīkla maksu.

2. Valsts atbalstu, kas minēts 1. punktā, Vācija ievieša, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu, un tas ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

Individuālais atbalsts, kas piešķirts atbilstoši 1. pantā minētajai shēmai, nav valsts atbalsts, ja tā piešķiršanas brīdī tas atbilst nosacījumiem, ko paredz regula, kura pieņemta atbilstoši Padomes Regulas (EK) Nr. 994/98⁽¹¹⁶⁾ 2. pantam un ir piemērojama atbalsta piešķiršanas brīdī.

3. pants

1. Vācija no saņēmējiem atgūst nesaderīgo atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar 1. pantā minēto shēmu.

2. Atgūstamajās summās iekļauj procentus, ko aprēķina no dienas, kad attiecīgās summas nodotas saņēmēju rīcībā, līdz to faktiskajai atgūšanai.

3. Procentus aprēķina gan parāda pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004⁽¹¹⁷⁾ V nodaļu.

4. Vācija no šā lēmuma pieņemšanas dienas atceļ visus nesamaksātos 1. pantā minētās atbalsta shēmas maksājumus.

4. pants

1. Atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar 1. pantā minēto shēmu, atgūst nekavējoties un faktiski.

2. Vācija nodrošina šā lēmuma īstenošanu četru mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

5. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Vācija iesniedz šādu informāciju:

- a) to atbalsta saņēmēju saraksts, kuri saņēmuši atbalstu saskaņā ar 1. pantā minēto shēmu, kā arī kopējo atbalsta summu, kuru katrs no viņiem ir saņēmis saskaņā ar šo shēmu;
- b) kopējā no katra atbalsta saņēmēja atgūstamā summa (pamatsumma ar procentiem);
- c) detalizēts apraksts par pasākumiem, kas jau ir veikti un tiek plānoti, lai nodrošinātu atbilstību šim lēmumam;
- d) dokumenti, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējiem ir pieprasīts atmaksāt 1. pantā minēto atbalstu.

2. Vācija informē Komisiju par šā lēmuma izpildei pieņemto valsts pasākumu īstenošanas gaitu, līdz saskaņā ar 1. pantā minēto atbalsta shēmu piešķirtais atbalsts ir atgūts. Vācija nekavējoties iesniedz pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma informāciju par jau veiktajiem un plānotajiem pasākumiem attiecībā uz šā lēmuma izpildi. Tā sniedz arī sīku informāciju par atbalsta un procentu summām, kas jau atgūtas no atbalsta saņēmējiem.

⁽¹¹⁶⁾ Padomes 1998. gada 7. maija Regula (EK) Nr. 994/98 par to, kā piemērot Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 92. un 93. pantu attiecībā uz dažu kategoriju valsts horizontālo atbalstu (OV L 142, 14.5.1998., 1. lpp.).

⁽¹¹⁷⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2018. gada 28. maijā

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER

TIESĪBU AKTI, KO PIENĒM STRUKTŪRAS, KURAS IZVEIDOTAS AR STARPTAUTISKIEM NOLĪGUMIEM

Saskaņā ar starptautiskajām publiskajām tiesībām juridisks spēks ir tikai ANO EEK dokumentu oriģināliem. Šo noteikumu statuss un spēkā stāšanās datums jāpārbauda ANO EEK statusa dokumenta TRANS/WP.29/343 jaunākajā redakcijā, kas pieejama:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 48 – Vienoti noteikumi transportlīdzekļu apstiprināšanai attiecībā uz apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu [2019/57]

Ar visiem spēkā esošajiem grozījumiem līdz

06. grozījumu sērijas 10. papildinājumam, kas stāties spēkā 2018. gada 19. jūlijā.

SATURA RĀDĪTĀJS

NOTEIKUMI

1. Darbības joma
2. Definīcijas
3. Apstiprinājuma pieteikums
4. Apstiprinājums
5. Vispārīgas specifikācijas
6. Individuālās specifikācijas
7. Transportlīdzekļa tipa vai tajā uzstādīto apgaismes ierīču un gaismas signālierīču pārveidojumi un apstiprinājuma paplašinājumi
8. Ražošanas atbilstība
9. Sankcijas par ražošanas neatbilstību
10. Pilnīga ražošanas izbeigšana
11. To tehnisko dienestu nosaukums un adrese, kuri atbildīgi par apstiprināšanas testu veikšanu, kā arī tipa apstiprinātāju iestāžu nosaukums un adrese
12. Pārejas noteikumi

PIELIKUMI

1. Paziņojums
2. Apstiprinājuma marķējuma paraugi
3. Lukturu virsmu, asu, atskaites centru un ģeometriskās redzamības leņķu piemēri
4. Sarkanās gaismas luktura redzamība uz priekšu un baltas gaismas luktura redzamība uz aizmuguri
5. Slogošanas stāvokļi, kas jāņem vērā, nosakot tuvās gaismas lukturu vertikālās orientācijas variācijas
6. Tuvās gaismas noliekuma variācijas mērīšana atkarībā no slodzes
7. Norāde uz tuvās gaismas lukturu leņķpārveidētās robežas noliekumu, kas minēts šo noteikumu 6.2.6.1.1. punktā, un priekšējo miglas lukturu leņķpārveidētās robežas noliekumu, kas minēts šo noteikumu 6.3.6.1.2. punktā.

8. Galveno lukturu līmeņošanas ierīču vadības ierīces, kas minētas šo noteikumu 6.2.6.2.2. punktā
9. Ražošanas atbilstības kontrole
10. Rezervēts
11. Transportlīdzekļa aizmugurējo, priekšējo un sānu pamanāmības marķējumu redzamība
12. Testa brauciens
13. Tuvās gaismas lukturu automātiskās ieslēgšanās nosacījumi
14. Novērošanas zona virzienā uz manevrēšanas lukturu un palīgapgaismojuma lukturu redzamo virsmu
15. Gonio(foto)metra sistēma, ko izmanto fotometriskajiem mērījumiem, kā noteikts šo noteikumu 2.34. punktā

1. DARBĪBAS JOMA

Šie noteikumi attiecas uz M un N kategorijas transportlīdzekļiem un to piekabēm (O kategorija) ⁽¹⁾ attiecībā uz apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu.

2. DEFINĪCIJAS

Šajos noteikumos piemēro šādas definīcijas:

- 2.1. "Transportlīdzekļa apstiprinājums" ir transportlīdzekļa tipa apstiprinājums attiecībā uz apgaismes ierīču un gaismas signālierīču skaitu un uzstādīšanas veidu.
- 2.2. "Transportlīdzekļa tips attiecībā uz apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu" ir transportlīdzekļi, kas neatšķiras 2.2.1.–2.2.4. punktā minētajos būtiskajos aspektos.

Turklāt par "atšķirīga tipa transportlīdzekļiem" neuzskata: transportlīdzekļus, kas atšķiras 2.2.1.–2.2.4. punkta nozīmē, bet to atšķirības nav saistītas ar lukturu tipu, skaitu, novietojumu un ģeometrisko redzamību un attiecīgā tipa transportlīdzeklim noteikto tuvās gaismas kūļa nolikumu, kā arī transportlīdzekļus, kuri ir vai nav aprīkoti ar neobligātiem lukturiem:
 - 2.2.1. transportlīdzekļa gabarīti un ārējā forma;
 - 2.2.2. ierīču skaits un novietojums;
 - 2.2.3. galveno lukturu līmeņošanas sistēma;
 - 2.2.4. balstiekārta.
- 2.3. "Šķērsplakne" ir vertikāla plakne, kas ir perpendikulāra transportlīdzekļa vidējai garenplaknei.
- 2.4. "Nenoslogots transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis bez vadītāja, apkalpes, pasažieriem un kravas, bet ar pilnu degvielas tvertni, rezerves riteni un instrumentiem, ko parasti vadā transportlīdzeklī.
- 2.5. "Slogots transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kas ir noslogots tā, ka sasniegta ražotāja noteiktā maksimālā tehniski pieļaujamā masa; ražotājs saskaņā ar 5. pielikumā aprakstīto metodi nosaka arī šīs masas sadalījumu pa asīm.
- 2.6. "Ierīce" ir elements vai elementu kopums, ko izmanto vienas vai vairāku funkciju veikšanai.
 - 2.6.1. "Apgaismes funkcija" ir gaisma, ko ierīce izstaro, lai apgaismotu ceļu un objektus transportlīdzekļa kustības virzienā.
 - 2.6.2. "Gaismas signalizācijas funkcija" ir ierīces izstarota vai atstarota gaisma, ar ko pārējiem ceļu satiksmes dalībniekiem sniedz vizuālu informāciju par transportlīdzekļa klātbūtni, identifikāciju un/vai tā kustības izmaiņu.

⁽¹⁾ Kā noteikts Konsolidētajā rezolūcijā par transportlīdzekļu konstrukciju (R.E.3), dokuments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, 2. punkts – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 2.7. "Lukturis" ir ierīce, kas konstruēta ceļa apgaismošanai vai gaismas signāla izstarošanai pārējiem ceļu satiksmes dalībniekiem. Arī aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes lukturus un atstarotājus uzskata par lukturiem. Šajos noteikumos par lukturiem neuzskata M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļos uzstādītas gaismu izstarojošas aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes un pasažieru durvju apgaismošanas sistēmu saskaņā ar Noteikumiem Nr. 107.
- 2.7.1. Gaismas avots
- 2.7.1.1. "Gaismas avots" ir viens vai vairāki redzamā starojuma elementi, kas var būt samontēti ar vienu vai vairākiem caurspīdīgiem pārsegumiem un ar pamatni mehāniskai un elektriskai savienošanai.
- 2.7.1.1.1. "Nomaināms gaismas avots" ir gaismas avots, kas konstruēts tā, lai to varētu ievietot šā gaismas avota ierīces turētājā un izņemt no tās, neizmantojot darbarīkus.
- 2.7.1.1.2. "Nenomaināms gaismas avots" ir gaismas avots, ko var nomainīt, tikai nomainot ierīci, pie kuras šis gaismas avots piestiprināts:
- a) gaismas avota moduļa gadījumā: gaismas avots, ko var nomainīt, tikai nomainot gaismas avota moduli, pie kura šis gaismas avots piestiprināts;
- b) adaptīvās priekšējā apgaismojuma sistēmas (AFS) gadījumā: gaismas avots, ko var nomainīt, tikai nomainot apgaismes vienību, pie kuras šis gaismas avots piestiprināts.
- 2.7.1.1.3. "Gaismas avota modulis" ir kādas ierīces optiska daļa, kas raksturīga minētajai ierīcei. Tajā ietilpst viens vai vairāki nenomaināmi gaismas avoti un tajā var būt arī viena vai vairākas apstiprinātu nomaināmu gaismas avotu turētāji.
- 2.7.1.1.4. "Kvēldiega gaismas avots" (kvēlspuldze) ir gaismas avots, kura redzamā starojuma elements ir viens vai vairāki nokaitēti kvēldiegi, kas rada termālu starojumu.
- 2.7.1.1.5. "Lokizlādes gaismas avots" ir gaismas avots, kura redzamā starojuma elements ir lokizlāde, kas rada elektroluminiscenci/fluorescenci.
- 2.7.1.1.6. "Gaismas diodes (LED) gaismas avots" ir gaismas avots, kura redzamā starojuma elements ir viena vai vairākas pusvadītāju pārejas, kas rada inžekcijas luminiscenci/fluorescenci.
- 2.7.1.1.7. "LED modulis" ir gaismas avota modulis, kurā gaismas avoti ir tikai LED. Tomēr tam var būt arī viens vai vairāki turētāji apstiprinātiem nomaināmiem gaismas avotiem.
- 2.7.1.2. "Gaismas avota elektroniskā vadības ierīce" ir viena vai vairākas starp barošanas un gaismas avotu esošas sastāvdaļas, kuras var būt un var arī nebūt integrētas gaismas avotā vai attiecīgajā lukturī un ar kurām vada gaismas avota spriegumu un/vai elektrisko strāvu.
- 2.7.1.2.1. "Balasts" ir starp barošanas un gaismas avotu esoša gaismas avota elektroniskā vadības ierīce, kura var būt un var arī nebūt integrēta gaismas avotā vai attiecīgajā lukturī un ar kuru stabilizē lokizlādes gaismas avota elektrisko strāvu.
- 2.7.1.2.2. "Ieslēdzējs" ir gaismas avota elektroniskā vadības ierīce, ar ko sāk lokizlādes gaismas avota lokizlādi.
- 2.7.1.3. "Mainīga stipruma regulators" ir ierīce, kas automātiski regulē aizmugurējās gaismas signālierīces, lai, izstarojot mainīga stipruma gaismu, nodrošinātu to izstaroto signālu nemainīgu uztveri. Mainīga stipruma regulators ir luktura daļa vai transportlīdzekļa daļa, vai arī ierīce, kas daļēji iebūvēta lukturī un daļēji – transportlīdzeklī.
- 2.7.2. "Ekvivalenti lukturi" ir lukturi, kam ir identiska funkcija un kas atļauti valstī, kurā transportlīdzeklis reģistrēts; šie lukturi pēc raksturlielumiem var atšķirties no lukturiem, kas transportlīdzeklī uzstādīti apstiprināšanas dienā, ja vien tie atbilst šo noteikumu prasībām.
- 2.7.3. "Neatkarīgi lukturi" ir ierīces ar atsevišķām redzamajām virsmām atskaites ass virzienā ⁽²⁾, atsevišķiem gaismas avotiem un atsevišķiem lukturu korpusiem.
- 2.7.4. "Grupēti lukturi" ir ierīces ar atsevišķām redzamajām virsmām atskaites ass virzienā ⁽²⁾ un atsevišķiem gaismas avotiem, bet kopēju luktura korpusu.
- 2.7.5. "Kombinētie lukturi" ir ierīces ar atsevišķām redzamajām virsmām atskaites ass virzienā ⁽²⁾, bet kopēju gaismas avotu un kopēju luktura korpusu.

⁽²⁾ Attiecībā uz aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes apgaismes ierīcēm un 5. un 6. kategorijas virzienrādītāju apgaismes ierīcēm izmanto terminu "gaismu izstarojoša virsma".

- 2.7.6. "Savstarpēji savietoti lukturi" ir ierīces ar atsevišķiem gaismas avotiem vai vienu gaismas avotu, kas darbojas dažādos režīmos (piemēram, optiski, mehāniski, elektriski atšķirīgi), ar pilnīgi vai daļēji kopīgu redzamo virsmu atskaites ass virzienā ⁽³⁾ un kopēju luktura korpusu ⁽⁴⁾.
- 2.7.7. "Monofunkcionāls lukturis" ir ierīces daļa, kam ir tikai viena apgaismes vai gaismas signalizācijas funkcija.
- 2.7.8. "Ieslēpjams lukturis" ir lukturis, ko var daļēji vai pilnīgi noslēpt, kad to nelieto. To var panākt ar bīdāmu pārsegu, luktura pārvietošanu vai jebkurā citā piemērotā veidā. Ar terminu "ievelkams" galvenokārt apzīmē ieslēpjamu lukturi, kuru, to pārvietojot, ir iespējams ievirzīt virsbūvē.
- 2.7.9. "Tālās gaismas lukturis" ir lukturis, ko izmanto ceļa apgaismošanai tālu transportlīdzekļa priekšā.
- 2.7.10. "Tuvās gaismas lukturis" ir lukturis, ko izmanto ceļa apgaismošanai transportlīdzekļa priekšā, nevajadzīgi neapzīlbinot vai citādi netraucējot pretimbraucējus un citus ceļu satiksmes dalībniekus.
- 2.7.10.1. "Galvenais tuvās gaismas kūlis" ir tāda tuvā gaisma, ko nodrošina, neizmantojot infrasarkanās gaismas (IR) izstarotāju un/vai papildu gaismas avotus līkuma izgaismošanai.
- 2.7.11. "Virzienrādītāja lukturis" ir lukturis, ko izmanto, lai citiem ceļu satiksmes dalībniekiem norādītu, ka vadītājs gatavojas pagriezties pa labi vai pa kreisi.
- Virzienrādītāja lukturi vai lukturus drīkst izmantot arī saskaņā ar Noteikumiem Nr. 97 vai Noteikumiem Nr. 116.
- 2.7.12. "Bremžu lukturis" ir lukturis, ko izmanto, lai citiem ceļu satiksmes dalībniekiem transportlīdzekļa aizmugurē norādītu, ka transportlīdzekļa kustība garenvirzienā ar nolūku tiek mazināta.
- 2.7.13. "Aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes apgaismojuma ierīce" ir ierīce, ko izmanto, lai apgaismotu vietu, kas paredzēta aizmugurējai reģistrācijas numura zīmei; šajā ierīcē var ietilpt vairāki optiski elementi.
- 2.7.14. "Priekšējais gabarītlukturis" ir lukturis, ko izmanto, lai norādītu par transportlīdzekļa klātbūtni un platumu, ja uz transportlīdzekli skatās no priekšas.
- 2.7.15. "Aizmugurējais gabarītlukturis" ir lukturis, ko izmanto, lai norādītu par transportlīdzekļa klātbūtni un platumu, ja uz transportlīdzekli skatās no aizmugures.
- 2.7.16. "Atstarotājs" ir ierīce, ko izmanto, lai norādītu par transportlīdzekļa klātbūtni, atstarojot gaismu, kas nāk no gaismas avota, kurš nav saistīts ar transportlīdzekli, novērotājam atrodoties tuvu šādam gaismas avotam.
- Šajos noteikumos par atstarotājiem neuzskata:
- 2.7.16.1. atstarojošas reģistrācijas numura zīmes;
- 2.7.16.2. atstarojošos signālus, kas minēti Eiropas valstu nolīgumā par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem ar autotransportu (ADR);
- 2.7.16.3. citas atstarojošas plāksnes un signālus, ko izmanto saskaņā ar nacionālajiem noteikumiem par konkrētu transportlīdzekļu kategoriju izmantošanu vai konkrētām darbības metodēm;
- 2.7.16.4. atstarojošus materiālus, kas saskaņā ar ANO EEK Noteikumiem Nr. 104 apstiprināti D, E vai F klasē un ko saskaņā ar nacionālajiem noteikumiem izmanto citiem nolūkiem.
- 2.7.17. "Pamanāmības marķējums" ir ierīce, kuras nolūks ir palielināt transportlīdzekļa pamanāmību, ja uz to skatās no sāniem vai aizmugures (vai – piekabēm – arī no priekšpuses), atstarojot gaismu, kas nāk no gaismas avota, kurš nav saistīts ar transportlīdzekli, novērotājam atrodoties tuvu šādam gaismas avotam.
- 2.7.17.1. "Kontūru marķējums" ir pamanāmības marķējums, kas norāda par transportlīdzekļa vertikālajiem un horizontālajiem izmēriem (garumu, platumu un augstumu).
- 2.7.17.1.1. "Pilns kontūru marķējums" ir kontūru marķējums, kas norāda uz transportlīdzekļa apveidu ar nepārtrauktu līniju.

⁽³⁾ Attiecībā uz aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes apgaismes ierīcēm un 5. un 6. kategorijas virzienrādītāju apgaismes ierīcēm izmanto terminu "gaismu izstarojoša virsma".

⁽⁴⁾ Piemēri attiecībā uz lēmumu par lukturu savietojumu ir atrodami 3. pielikuma 7. daļā.

- 2.7.17.1.2. “Daļējs kontūru marķējums” ir kontūru marķējums, kas norāda uz transportlīdzekļa horizontālajiem izmēriem ar nepārtrauktu līniju un uz vertikālajiem izmēriem ar iezīmētiem augšējiem stūriem.
- 2.7.17.2. “Līnijas marķējums” ir pamanāmības marķējums, kas ar nepārtrauktu līniju norāda uz transportlīdzekļa horizontālajiem izmēriem (garumu un platumu).
- 2.7.18. “Avārijas brīdinājuma signāls” ir visu transportlīdzekļa virzienrādītāju lukturu vienlaicīga darbība, lai parādītu, ka transportlīdzeklis īslaicīgi rada īpašu apdraudējumu citiem ceļu satiksmes dalībniekiem.
- 2.7.19. “Priekšējais miglas lukturis” ir lukturis, ko izmanto ceļa apgaismojuma uzlabošanai transportlīdzekļa priekšā miglas vai jebkuras līdzīgas samazinātas redzamības gadījumā.
- 2.7.20. “Aizmugurējais miglas lukturis” ir lukturis, ko izmanto, lai biežā miglā transportlīdzeklis būtu vieglāk saredzams no aizmugures.
- 2.7.21. “Atpakaļgaitas lukturis” ir lukturis, ko izmanto, lai apgaismotu ceļu transportlīdzekļa aizmugurē un lai brīdinātu citus ceļu satiksmes dalībniekus, ka transportlīdzeklis brauc atpakaļgaitā vai gatavojas to darīt.
- 2.7.22. “Stāvgaismas lukturis” ir lukturis, ko izmanto, lai pievērstu uzmanību stāvošam transportlīdzeklim apbūvētā teritorijā. Šādos apstākļos tas aizstāj priekšējos un aizmugurējos gabarītlukturus.
- 2.7.23. “Kontūrļukturis” ir lukturis, kas novietots galējā ārmalā pēc iespējas tuvāk transportlīdzekļa augšgalam ar mērķi skaidri norādīt transportlīdzekļa kopējo platumu. Šis lukturis paredzēts dažu transportlīdzekļu un piekabju priekšējo un aizmugurējo gabarītlukturu papildināšanai, lai pievērstu īpašu uzmanību transportlīdzekļa apmēriem.
- 2.7.24. “Sānu gabarītlukturis” ir lukturis, ko izmanto, lai norādītu par transportlīdzekļa klātbūtni, ja uz transportlīdzekli skatās no sāniem.
- 2.7.25. “Dienas gaitas lukturis” ir uz priekšu vērstas lukturis, ko izmanto, lai uzlabotu braucoša transportlīdzekļa pamanāmību no priekšpuses dienas laikā.
- 2.7.26. “Pagriešanās lukturis” ir lukturis, ko izmanto, lai papildus apgaismotu ceļa daļu, kas atrodas pie transportlīdzekļa priekšējā stūra tajā pusē, uz kuru transportlīdzeklis gatavojas pagriezties.
- 2.7.27. “Nominālā gaismas plūsma” ir:
- a) gaismas avota gadījumā:
- nominālās gaismas plūsmas vērtība, neietverot nekādas pielāides, kā norādīts to piemērojamo gaismas avota noteikumu attiecīgajā datu lapā, saskaņā ar kuriem gaismas avots ir apstiprināts;
- b) LED moduļa gadījumā:
- nominālās gaismas plūsmas vērtība, kā norādīts tehniskajā specifikācijā, kas kopā ar LED moduli iesniegta tāda luktura apstiprināšanai, kurā ietilpst šis LED modulis.
- 2.7.28. “Adaptīvā priekšējā apgaismojuma sistēma” (jeb “AFS”) ir apgaismes ierīce, kuras tips apstiprināts saskaņā ar Noteikumiem Nr. 123 un kura nodrošina tuvās gaismas kūļus un – attiecīgos gadījumos – tālās gaismas kūļus ar atšķirīgiem raksturlielumiem automātiskai adaptācijai dažādiem lietošanas apstākļiem.
- 2.7.28.1. “Apgaismes vienība” ir gaismu izstarojoša sastāvdaļa, kas konstruēta, lai nodrošinātu vai papildinātu vienu vai vairākas priekšējās apgaismes funkcijas, ko nodrošina AFS.
- 2.7.28.2. “Uzstādīšanas vienība” ir nedalāms korpuss (luktura korpuss), kurā ir viena vai vairākas apgaismes vienības.
- 2.7.28.3. “Apgaismes režīms” jeb “režīms” ir AFS nodrošināts priekšējās apgaismes funkcijas stāvoklis, kā to norādījis ražotājs un kas paredzēts, lai pielāgotos īpašiem transportlīdzekļa vai apkārtējās vides apstākļiem.
- 2.7.28.4. “Sistēmas vadība” ir tā (tās) AFS sistēmas daļa(-as), kas saņem AFS vadības signālus no transportlīdzekļa un automātiski vada apgaismes vienību darbību.
- 2.7.28.5. “AFS vadības signāls” (V, E, W, T) ir AFS ievadsignāls saskaņā ar šo noteikumu 6.22.7.4. punktu.
- 2.7.28.6. “Neitrāls stāvoklis” ir tāds AFS stāvoklis, kurā tiek radīts noteikta veida C klases tuvās gaismas kūlis (“pamata tuvās gaismas kūlis”) vai tālās gaismas kūlis maksimālas aktivācijas stāvoklī, ja tāds ir, un netiek pievadīts AFS vadības signāls.

- 2.7.28.7. "Adaptīvs tālās gaismas kūlis" ir AFS tālās gaismas kūlis, kura forma pielāgojas atkarībā no pretimbraucošu un pa priekšu braucošu transportlīdzekļu klātbūtnes, lai vadītājam uzlabotu redzamību lielā attālumā, bet neradītu neērtības, netraucētu un neapzīlbinātu citus ceļu satiksmes dalībniekus.
- 2.7.29. "Ārējais palīgapgaismojuma lukturis" ir lukturis, ko izmanto papildu apgaismojuma radīšanai, lai atvieglotu transportlīdzekļa vadītāja un pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu vai iekraušanas darbības.
- 2.7.30. "Savstarpēji atkarīgu lukturu sistēma" ir tādu divu vai trīs savstarpēji atkarīgu lukturu mezgls, kuri nodrošina vienu un to pašu funkciju.
- 2.7.30.1. "Ar "Y" marķēts savstarpēji atkarīgs lukturis" ir ierīce, kas darbojas kā savstarpēji atkarīgu lukturu sistēmas daļa. Savstarpēji atkarīgi lukturi darbojas kopā, kad tos aktivē, tiem ir atsevišķas redzamās virsmas atskaites ass virzienā un atsevišķi lukturu korpusi, un tiem var būt atsevišķs(-i) gaismas avots(-i).
- 2.7.31. "Manevrēšanas lukturis" ir lukturis, ko izmanto, lai nodrošinātu papildu apgaismojumu transportlīdzekļa sānos un atvieglotu lēnu manevru veikšanu.
- 2.7.32. "Ar "D" marķēti lukturi" ir neatkarīgi lukturi, kas kā atsevišķas ierīces apstiprināti tādā veidā, ka tos drīkst izmantot vai nu neatkarīgi, vai arī kā divu lukturu mezglu, kas uzskatāms par "atsevišķu lukturu".
- 2.8. "Apgaismes ierīces", "gaismas signālierīces" vai "atstarotāja" "gaismu izstarojošā virsma" ir virsma, kuru ražotājs kā tādu deklarējis ierīces apstiprinājuma pieteikuma rasējumā, sk. 3. pielikumu (sk., piem., 1. un 4. daļu).

To deklarē saskaņā ar vienu no šādiem nosacījumiem:

- a) ja ārējā lēca ir reljefota, deklarētā gaismu izstarojošā virsma ir visa ārējās lēcas ārējā virsma vai tās daļa;
- b) ja ārējā virsma nav reljefota, ārējo lēcu var ņemt vērā, un gaismu izstarojošā virsma ir tā virsma, kas deklarēta rasējumā, sk. 3. pielikumu (sk., piem., 5. daļu).
- 2.8.1. "Reljefota ārējā lēca" vai "reljefota ārējās lēcas zona" ir visa ārējā lēca vai tās daļa, kas konstruēta tā, lai pārveidotu vai ietekmētu gaismas izplatīšanos no gaismas avota(-iem), būtiski novirzot gaismas starus no to sākotnējā virziena.
- 2.9. "Apgaismojošā virsma" (sk. 3. pielikumu).

- 2.9.1. "Apgaismes ierīces apgaismojošā virsma" (sk. 2.7.9., 2.7.10., 2.7.19., 2.7.21. un 2.7.26. punktu) ir atstarotāja visa reflektora apertūras taisnleņķa projekcija uz šķērsplaknes, bet galvenajiem lukturiem ar elipsoīdālu "projekcijas lēcas" atstarotāju – projekcija uz šķērsplaknes. Ja apgaismes ierīcei nav atstarotāja, piemēro 2.9.2. punkta definīciju. Ja luktura gaismu izstarojošā virsma nosedz tikai daļu no atstarotāja pilnās apertūras, ņem vērā tikai šīs daļas projekciju.

Tuvās gaismas lukturim apgaismojošo virsmu ierobežo robežas redzamā līnija uz lēcas. Ja atstarotājs un lēca ir regulējami attiecībā viens pret otru, tos noregulē vidējā stāvoklī.

Ja ir uzstādīta AFS: ja apgaismes funkciju rada divas vai vairākas vienlaicīgi darbojošās apgaismes vienības transportlīdzekļa attiecīgajā pusē, atsevišķās apgaismojošās virsmas kopā veido vērā ņemamo apgaismojošo virsmu (piemēram, 6.22.4. punkta attēlā 8., 9. un 11. apgaismes vienības atsevišķās apgaismojošās virsmas, ja tās, aplūkojot kopā un ņemot vērā to attiecīgo novietojumu, veido transportlīdzekļa labās puses vērā ņemamo apgaismojošo virsmu).

- 2.9.2. "Gaismas signālierīces, kas nav atstarotājs, apgaismojošā virsma" (2.7.11.–2.7.15., 2.7.18., 2.7.20. un 2.7.22.–2.7.25. punkts) ir luktura taisnleņķa projekcija plaknē, kas perpendikulāra tā atskaites asij un ir saskarē ar luktura ārējo gaismu izstarojošo virsmu; šo projekciju ierobežo šajā plaknē esošo aizsegu malas, no kuriem katrs ļauj plūst tikai 98 % no kopējā gaismas stipruma atskaites ass virzienā.

Lai noteiktu apgaismojošās virsmas augšējo, apakšējo un sānu robežu, verificējot attālumu līdz transportlīdzekļa galējām malām un augstumu virs zemes, izmanto tikai aizsegu ar horizontālām vai vertikālām malām.

Saistībā ar citiem apgaismojošās virsmas lietojumiem, piemēram, attālumu starp diviem lukturiem vai funkcijām, izmanto šīs apgaismojošās virsmas ārējās kontūras apveidu. Aizsegiem jāpaliek paralēliem, bet ir atļauts izmantot citas orientācijas.

Ja gaismas signālierīces apgaismojošā virsma pilnīgi vai daļēji apņem citas funkcijas apgaismojošo virsmu vai apņem neapgaismotu virsmu, apgaismojošo virsmu pašu var uzskatīt par gaismu izstarojošu virsmu (sk., piemēram, 3. pielikuma 2., 3., 5. un 6. daļu.).

- 2.9.3. "Atstarotāja apgaismojošā virsma" (2.7.16. punkts), kā to deklarējis pieteikuma iesniedzējs atstarotāja kā sastāvdaļas apstiprināšanas procedūras laikā, ir atstarotāja taisnleņķa projekcija plaknē, kas perpendikulāra tā atskaites asij un ko ierobežo plaknes, kuras pieskaras deklarētajām atstarotāja optiskās sistēmas ārējām daļām un kuras ir paralēlas minētajai asij. Nosakot ierīces apakšējo, augšējo un sānu malu, ņem vērā tikai vertikālās un horizontālās plaknes.
- 2.10. "Redzamā virsma" noteiktam novērošanas virzienam pēc ražotāja vai tā attiecīgi pilnvarota pārstāvja pieprasījuma ir taisnleņķa projekcija:
- vai nu apgaismojošās virsmas robežas projekcijai uz lēcas ārējās virsmas;
- vai gaismu izstarojošajai virsmai.
- Tikai tādas gaismas signālierīces gadījumā, kas izstaro mainīga stipruma gaismu, tās redzamo virsmu, kura var būt mainīga, kā noteikts 2.7.1.3. punktā, attiecīgā gadījumā ņem vērā visos apstākļos, kas iespējami ar mainīga stipruma vadību.
- Plaknē, kas perpendikulāra novērošanas virzienam un tangenciāla lēcas visizvirzītākajam punktam. Dažādi redzamās virsmas piemēri ir atrodamī šo noteikumu 3. pielikumā.
- 2.11. "Atskaites ass" ir luktura raksturīgā ass, ko (luktura) ražotājs nosaka par atskaites virzienu ($H = 0^\circ$, $V = 0^\circ$) lauka leņķiem fotometriskajos mērījumos un luktura uzstādīšanai transportlīdzeklī.
- 2.12. "Atskaites centrs" ir punkts, kurā atskaites ass krustojas ar ārējo gaismu izstarojošo virsmu; to norāda luktura ražotājs.
- 2.13. "Ģeometriskās redzamības leņķi" ir leņķi, kas nosaka minimālā telpas leņķa lauku, kurā ir redzama luktura redzamā virsma. Telpas leņķa lauku nosaka tās sfēras segmenti, kuras centrs sakrīt ar luktura atskaites centru un kuras ekvators ir paralēls zemei. Šādus segmentus nosaka attiecībā pret atskaites asi. Horizontālie leņķi β atbilst garumam un vertikālie leņķi α – platumam.
- 2.14. "Galējā ārmala" transportlīdzekļa katrā sēnā ir plakne, kas paralēla transportlīdzekļa vidējai garenplaknei un pieskaras tā sānu ārmalai, neņemot vērā šādus izvirzījumus:
- 2.14.1. riepas tuvu to saskares punktam ar zemi un riepu spiediena mēraparātu savienojumus;
- 2.14.2. jebkuras pretlīdzēšanas ierīces, kas var būt uzliktas riteņiem;
- 2.14.3. netiešas redzamības ierīces;
- 2.14.4. sānu virzienrādītāju lukturus, kontūrlukturus, priekšējos un aizmugurējos gabarītlukturus, stāvgaismas lukturus, atstarotājus un sānu gabarītlukturus;
- 2.14.5. transportlīdzeklī piestiprinātas muitas plombas un šo plombu nostiprināšanas un aizsardzības ierīces;
- 2.14.6. M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā – pasažieru durvju apgaismes sistēmas, kā noteikts 2.7. punktā.
- 2.15. "Gabarītmēri" ir attālums starp abām vertikālajām plaknēm, kas definētas 2.14. punktā.
- 2.15.1. "Gabarītplatums" ir attālums starp abām vertikālajām plaknēm, kas definētas 2.14. punktā.
- 2.15.2. "Gabarītgarums" ir attālums starp abām vertikālajām plaknēm, kas ir perpendikulāras transportlīdzekļa vidējai garenplaknei un skar tās priekšējo un aizmugurējo ārmalu, neņemot vērā šādus izvirzījumus:
- a) netiešas redzamības ierīces;
- b) kontūrlukturus;
- c) mehānisko transportlīdzekļu gadījumā – sakabes ierīces.

Piekabēm "gabarītgarumā" un jebkurā garuma mērījumā iekļauj jūgstieni, ja vien nav īpaši norādīts, ka to neņem vērā.

- 2.16. "Atsevišķi un vairāki lukturi"
- 2.16.1. "Atsevišķs lukturnis" ir:
- a) ierīce vai ierīces daļa ar vienu apgaismes vai gaismas signalizācijas funkciju, vienu vai vairākiem gaismas avotiem un vienu redzamo virsmu atskaites ass virzienā; šī virsma var būt nepārtraukta vai veidota no divām vai vairākām atšķirīgām daļām; vai
 - b) jebkāds tādu divu ar "D" marķētu identisku vai atšķirīgu lukturu mezgls, kuriem ir vienāda funkcija; vai
 - c) jebkurš divu tādu neatkarīgu, identisku vai atšķirīgu atstarotāju mezgls, kuri ir apstiprināti atsevišķi; vai
 - d) jebkura savstarpēji atkarīgu lukturu sistēma, kas sastāv no diviem vai trim savstarpēji atkarīgiem lukturiem, kuri marķēti ar "Y", kuri apstiprināti kopā un kuriem ir vienāda funkcija.
- 2.16.2. "Divi lukturi" vai "lukturu pāra skaits" joslas vai sloksnes formā ir divi lukturi ar vienu gaismu izstarojošu virsmu, ja šī josla vai sloksne ir novietota simetriski attiecībā pret transportlīdzekļa vidējo garenplakni.
- 2.17. "Attālums starp diviem lukturiem", kas vērsti vienā virzienā, ir īsākais attālums starp abām redzamajām virsmām atskaites ass virzienā. Ja attālums starp lukturiem nepārprotami atbilst šo noteikumu prasībām, redzamo virsmu malas precīzi nav jānosaka.
- 2.18. "Darbības signalizators" ir vizuāls vai akustisks (vai jebkurš līdzvērtīgs) signāls, kas norāda, ka ierīce ir ieslēgta un darbojas pareizi vai nepareizi.
- 2.19. "Noslēgta kontūra signalizators" ir vizuāls (vai jebkurš līdzvērtīgs) signāls, kas norāda, ka ierīce ir ieslēgta, bet nenorāda, vai tā darbojas pareizi vai nepareizi.
- 2.20. "Neobligāts lukturnis" ir lukturnis, kura uzstādīšana ir ražotāja brīva izvēle.
- 2.21. "Zeme" ir virsma, uz kuras atrodas transportlīdzeklis un kurai vajadzētu būt praktiski horizontālai.
- 2.22. "Kustīgas sastāvdaļas" ir transportlīdzekļa virsbūves paneļi vai citas transportlīdzekļa daļas, kuru novietojumu var mainīt, tos paceļot, pagriežot vai pabīdot, un nelietojot darbarīkus. Pie tām nepieskaita paceļamās kravas automobiļu vadītāja kabīnes.
- 2.23. "Kustīgas sastāvdaļas normālā lietošanas pozīcija" ir kustīgas sastāvdaļas pozīcija(-ai), ko transportlīdzekļa ražotājs norādījis normāliem transportlīdzekļa lietošanas un stāvēšanas apstākļiem.
- 2.24. "Normāli transportlīdzekļa lietošanas nosacījumi" ir:
- 2.24.1. mehāniskam transportlīdzeklim – transportlīdzeklis ir gatavs pārvietoties ar savu vilces motoru un tā kustīgās sastāvdaļas ir normālajā(-os) pozīcijā(-ās), kā noteikts 2.23. punktā;
- 2.24.2. piekabei – piekabe ir savienota ar velkošo mehānisko transportlīdzekli, kas atbilst ir 2.24.1. punktā aprakstītajiem nosacījumiem, un tās kustīgās sastāvdaļas ir normālajā(-os) pozīcijā(-ās), kā noteikts 2.23. punktā.
- 2.25. "Transportlīdzekļa stāvēšanas nosacījums":
- 2.25.1. mehāniskam transportlīdzeklim – transportlīdzeklis stāv, tā vilces motors nedarbojas un tā kustīgās sastāvdaļas ir normālajā(-os) pozīcijā(-ās), kā noteikts 2.23. punktā;
- 2.25.2. piekabei – piekabe ir savienota ar velkošo mehānisko transportlīdzekli, kas atbilst ir 2.25.1. punktā aprakstītajam nosacījumam, un tās kustīgās sastāvdaļas ir normālajā(-os) pozīcijā(-ās), kā noteikts 2.23. punktā.
- 2.26. "Lūkuma izgaismošana" ir apgaismes funkcija, ar ko nodrošina labāku apgaismojumu lūkumos.
- 2.27. "Pāris" ir lukturu komplekts ar vienādu funkciju transportlīdzekļa kreisajā un labajā pusē.
- 2.27.1. "Saskaņots pāris" ir lukturu komplekts ar vienādu funkciju transportlīdzekļa kreisajā un labajā pusē, kurš kā pāris atbilst fotometriskajām prasībām.
- 2.28. "Avārijas bremsēšanas signāls" ir signāls, ar kuru citiem ceļu satiksmes dalībniekiem transportlīdzekļa aizmugurē norāda, ka transportlīdzeklim tiek piemērots liels palēninājumu radošs spēks salīdzinājumā ar dominējošajiem apstākļiem uz ceļa.

2.29. No ierīces izstarotās gaismas krāsa

2.29.1. "Balta" ir izstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ^(§), kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

W ₁₂	zaļā robeža	$y = 0,150 + 0,640 x$
W ₂₃	dzeltenīgi zaļā robeža	$y = 0,440$
W ₃₄	dzeltenā robeža	$x = 0,500$
W ₄₅	sarkanīgi purpursārtā robeža	$y = 0,382$
W ₅₆	purpursārtā robeža	$y = 0,050 + 0,750 x$
W ₆₁	zilā robeža	$x = 0,310$

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
W ₁	0,310	0,348
W ₂	0,453	0,440
W ₃	0,500	0,440
W ₄	0,500	0,382
W ₅	0,443	0,382
W ₆	0,310	0,283

2.29.2. "Selektīvi dzeltena" ir izstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ^(§), kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

SY ₁₂	zaļā robeža	$y = 1,290 x - 0,100$
SY ₂₃	spektrālā līkne	
SY ₃₄	sarkanā robeža	$y = 0,138 + 0,580 x$
SY ₄₅	dzeltenīgi baltā robeža	$y = 0,440$
SY ₅₁	baltā robeža	$y = 0,940 - x$

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
SY ₁	0,454	0,486
SY ₂	0,480	0,519
SY ₃	0,545	0,454
SY ₄	0,521	0,440
SY ₅	0,500	0,440

2.29.3. "Dzintarkrāsa" ir izstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ^(§), kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

A ₁₂	zaļā robeža	$y = x - 0,120$
A ₂₃	spektrālā līkne	
A ₃₄	sarkanā robeža	$y = 0,390$
A ₄₁	baltā robeža	$y = 0,790 - 0,670 x$

^(§) CIE Publication 15.2, 1986, *Colorimetry, the CIE 1931 standard colorimetric observer*.

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
A ₁	0,545	0,425
A ₂	0,560	0,440
A ₃	0,609	0,390
A ₄	0,597	0,390

2.29.4. "Sarkana" ir izstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ⁽⁶⁾, kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

R ₁₂	dzeltenā robeža	$y = 0,335$
R ₂₃	spektrālā līkne	
R ₃₄	purpursārtā līnija	(tās lineārais pagarinājums pāri purpursārtā toņu diapazonam starp spektrālās līknes galēji sarkano un galēji zilo krāsu).
R ₄₁	purpursārtā robeža:	$y = 0,980 - x$

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
R ₁	0,645	0,335
R ₂	0,665	0,335
R ₃	0,735	0,265
R ₄	0,721	0,259

2.30. Nakts laika krāsa gaismai, kas tiek atstarota no ierīces, izņemot atstarojošas riepās saskaņā ar Noteikumiem Nr. 88.

2.30.1. "Balta" ir atstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ⁽⁶⁾, kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

W ₁₂	zilā robeža:	$y = 0,843 - 1,182 x$
W ₂₃	purpursārtā robeža	$y = 0,489 x + 0,146$
W ₃₄	dzeltenā robeža	$y = 0,968 - 1,010 x$
W ₄₁	zaļā robeža	$y = 1,442 x - 0,136$

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
W ₁	0,373	0,402
W ₂	0,417	0,350
W ₃	0,548	0,414
W ₄	0,450	0,513

2.30.2. "Dzeltena" ir atstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ⁽⁶⁾, kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

Y ₁₂	zaļā robeža	$y = x - 0,040$
Y ₂₃	spektrālā līkne	
Y ₃₄	sarkanā robeža	$y = 0,200 x + 0,268$
Y ₄₁	baltā robeža	$y = 0,970 - x$

⁽⁶⁾ CIE Publication 15.2, 1986, Colorimetry, the CIE 1931 standard colorimetric observer.

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
Y_1	0,505	0,465
Y_2	0,520	0,480
Y_3	0,610	0,390
Y_4	0,585	0,385

2.30.3. “Dzintarkrāsa” ir atstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ⁽⁷⁾, kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

A_{12}	zaļā robeža	$y = 1,417 x - 0,347$
A_{23}	spektrālā līkne	
A_{34}	sarkanā robeža	$y = 0,390$
A_{41}	baltā robeža	$y = 0,790 - 0,670 x$

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
A_1	0,545	0,425
A_2	0,557	0,442
A_3	0,609	0,390
A_4	0,597	0,390

2.30.4. “Sarkana” ir atstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ⁽⁷⁾, kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

R_{12}	dzeltenā robeža	$y = 0,335$
R_{23}	spektrālā līkne	
R_{34}	purpursārtā līnija	
R_{41}	purpursārtā robeža	$y = 0,978 - x$

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
R_1	0,643	0,335
R_2	0,665	0,335
R_3	0,735	0,265
R_4	0,720	0,258

2.31. No ierīces atstarotās gaismas dienas laika krāsa

2.31.1. “Balta” ir atstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ⁽⁷⁾, kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

W_{12}	purpursārtā robeža	$y = x - 0,030$
W_{23}	dzeltenā robeža	$y = 0,740 - x$
W_{34}	zaļā robeža	$y = x + 0,050$
W_{41}	zilā robeža	$y = 0,570 - x$

⁽⁷⁾ CIE Publication 15.2, 1986, *Colorimetry, the CIE 1931 standard colorimetric observer*.

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
W_1	0,300	0,270
W_2	0,385	0,355
W_3	0,345	0,395
W_4	0,260	0,310

2.31.2. "Dzeltena" ir atstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ⁽⁸⁾, kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

Y_{12}	sarkanā robeža	$y = 0,534 x + 0,163$
Y_{23}	baltā robeža	$y = 0,910 - x$
Y_{34}	zaļā robeža	$y = 1,342 x - 0,090$
Y_{41}	spektrālā līkne	

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
Y_1	0,545	0,454
Y_2	0,487	0,423
Y_3	0,427	0,483
Y_4	0,465	0,534

2.31.3. "Sarkana" ir atstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ⁽⁸⁾, kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

R_{12}	sarkanā robeža	$y = 0,346 - 0,053 x$
R_{23}	purpursārtā robeža	$y = 0,910 - x$
R_{34}	dzeltenā robeža	$y = 0,350$
R_{41}	spektrālā līkne	

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
R_1	0,690	0,310
R_2	0,595	0,315
R_3	0,560	0,350
R_4	0,650	0,350

2.32. Fluorescences ierīces dienas laika krāsa

2.32.1. "Sarkana" ir atstarotās gaismas krāsu koordinātas (x,y) ⁽⁸⁾, kas atrodas hromatiskuma zonās, ko nosaka šādas robežas:

FR_{12}	sarkanā robeža	$y = 0,346 - 0,053 x$
FR_{23}	purpursārtā robeža	$y = 0,910 - x$
FR_{34}	dzeltenā robeža	$y = 0,315 + 0,047 x$
FR_{41}	spektrālā līkne	

⁽⁸⁾ CIE Publication 15.2, 1986, Colorimetry, the CIE 1931 standard colorimetric observer.

Ar šādiem krustpunktiem:

	x	y
FR ₁	0,690	0,310
FR ₂	0,595	0,315
FR ₃	0,569	0,341
FR ₄	0,655	0,345

- 2.33. "Aizmugurējas sadursmes brīdinājuma signāls" (RECAS) ir automātisks signāls, ko vadošais transportlīdzeklis pārraida sekojošajam transportlīdzeklim. Tas brīdina, ka sekojošajam transportlīdzeklim ir jāveic ārkārtas rīcība, lai izvairītos no sadursmes.
- 2.34. "Gonio(foto)metra sistēma" (ja konkrētos noteikumos nav noteikts citādi) ir sistēma, ko izmanto fotometri-skajos mērījumos ar grādos izteiktām leņķiskajām koordinātām uz sfēras ar vertikālu polāro asi atbilstoši CIE publikācijai Nr. 70 (Vīne, 1987. gads), t. i., atbilstoši gonio(foto)metra sistēmai, kura horizontālā (pacēluma) ass ir nostiprināta pie zemes un kustīgā (rotācijas) ass ir perpendikulāra nostiprinātajai horizontālajai asij (sk. šo noteikumu 14. pielikumu).
- Piezīme.* Minētajā CIE publikācijā ir noteikta procedūra leņķisko koordinātu koriģēšanai, ja tiek izmantota alternatīva gonio(foto)metra sistēma.
- 2.35. "H plakne" ir horizontālā plakne, kurā atrodas luktura atskaites centrs.
- 2.36. "Secīga aktivēšana" ir elektrisks savienojums, kurā luktura atsevišķie gaismas avoti ir saslēgti tā, ka tiek aktivējas iepriekš noteiktā secībā.

3. APSTIPRINĀJUMA PIETEIKUMS

- 3.1. Pieteikumu transportlīdzekļa tipa apstiprināšanai attiecībā uz tā apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu iesniedz transportlīdzekļa ražotājs vai attiecīgi pilnvarots ražotāja pārstāvis.
- 3.2. Pieteikumam pievieno šādus dokumentus un šādu informāciju trīs eksemplāros:
- 3.2.1. transportlīdzekļa tipa apraksts, ievērojot 2.2.1. līdz 2.2.4. punktā minētās pazīmes, kopā ar slogojuma ierobežojumiem, īpaši norādot maksimāli pieļaujamo slodzi bagāžniekā;
- 3.2.2. ražotāja noteikto uzstādāmo apgaismes ierīču un gaismas signālierīču saraksts. Katrai darbībai sarakstā var būt paredzēti vairāki ierīču tipi. Katrs tips ir pienācīgi identificēts (sastāvdaļa, tipa apstiprinājuma marķējums, ražotāja nosaukums utt.); attiecībā uz katru funkciju sarakstā var iekļaut arī papildu piezīmi "vai līdzvērtīgas ierīces";
- 3.2.3. visu apgaismes ierīču un gaismas signālierīču izvietojuma rasējums, norādot dažādo ierīču novietojumu transportlīdzeklī;
- 3.2.4. ja tas nepieciešams, lai pārbaudītu atbilstību šo noteikumu prasībām – katra atsevišķā luktura izvietojuma rasējums(-i), kurā(-os) redzama 2.9. punktā noteiktā apgaismojošā virsma, 2.8. punktā noteiktā gaismu izstarojošā virsma, 2.11. punktā noteiktā atskaites ass un 2.12. punktā noteiktais atskaites centrs. Šo informāciju nav nepieciešams sniegt par aizmugurējās numura zīmes lukturi (2.7.13. punkts);
- 3.2.5. pieteikumā ietver paziņojumu par redzamās virsmas noteikšanai izmantoto metodi (sk. 2.10. punktu).
- 3.2.6. Ja transportlīdzeklim ir uzstādīta AFS, pieteikuma iesniedzējs iesniedz sīku aprakstu, norādot šādu informāciju:
- 3.2.6.1. apgaismes funkcijas un režīmi, kuriem AFS ir apstiprināta;
- 3.2.6.2. saistītie AFS vadības signāli un to tehniskie raksturlielumi, kā noteikts saskaņā ar Noteikumu Nr. 123 10. pielikumu;
- 3.2.6.3. noteikumi, ko piemēro, lai automātiski pielāgotu priekšējās apgaismes funkcijas un režīmus saskaņā ar šo noteikumu 6.22.7.4. punktu;
- 3.2.6.4. īpaši norādījumi (ja ir) par gaismas avotu inspicēšanu un gaismas kūļa vizuālu novērošanu;

- 3.2.6.5. dokumenti saskaņā ar šo noteikumu 6.22.9.2. punktu;
- 3.2.6.6. lukturi, kas AFS ir grupēti vai kombinēti, vai savstarpēji savietoti;
- 3.2.6.7. apgaismes vienības, kas konstruētas atbilstīgi šo noteikumu 6.22.5. punkta prasībām.
- 3.2.7. M un N kategorijas transportlīdzekļiem – apraksts par elektroenerģijas padeves nosacījumiem attiecībā uz 2.7.9., 2.7.10., 2.7.12., 2.7.14. un 2.7.15. punktā minētajām ierīcēm, tostarp – attiecīgos gadījumos – informācija par īpašu enerģijas padeves/gaismas avota elektronisko vadības iekārtu vai mainīga stipruma regulatoru.
- 3.3. Tehniskajam dienestam, kas ir atbildīgs par tipa apstiprinājuma testu veikšanu, iesniedz nenoslogotu transportlīdzekli, kas ir apstiprināmā transportlīdzekļa tipa reprezentatīvs paraugs, kurš pilnībā nokomplektēts ar apgaismes ierīcēm un gaismas signālierīcēm, kā noteikts 3.2.2. punktā.
- 3.4. Tipa apstiprinājuma dokumentiem pievieno šo noteikumu 1. pielikumā paredzēto dokumentu.
4. APSTIPRINĀJUMS
- 4.1. Ja saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprināšanai iesniegtais transportlīdzekļa tips atbilst šo noteikumu prasībām attiecībā uz visām sarakstā minētajām ierīcēm, attiecīgajam transportlīdzekļa tipam piešķir apstiprinājumu.
- 4.2. Katram apstiprinātajam tipam piešķir apstiprinājuma numuru. Tā pirmie divi cipari (pašlaik 06, kas atbilst 06. grozījumu sērijai) norāda grozījumu sēriju, kura ietver jaunākos būtiskos tehniskos grozījumus, kas šajos noteikumos izdarīti apstiprinājuma izdošanas laikā. Tā pati līgumslēdzēja puse nepiešķir šo pašu numuru citam transportlīdzekļa tipam vai tam pašam transportlīdzekļa tipam, kas iesniegts ar ierīcēm, kuras nav minētas 3.2.2. punktā minētajā sarakstā, ievērojot šo noteikumu 7. punkta prasības.
- 4.3. Paziņojumu par transportlīdzekļa tipa/daļas apstiprinājumu vai apstiprinājuma paplašinājumu, atteikumu vai pilnīgu ražošanas izbeigšanu saskaņā ar šiem noteikumiem nosūta 1958. gada nolīguma pusēm, kas piemēro šos noteikumus, izmantojot veidlapu, kas atbilst paraugam šo noteikumu 1. pielikumā.
- 4.4. Katram transportlīdzeklim, kas atbilst saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprinātam transportlīdzekļa tipam, skaidri redzamā un viegli pieejamā vietā, kas precizēta apstiprinājuma veidlapā, uzliek starptautiski atzītu apstiprinājuma marķējuma zīmi, ko veido:
- 4.4.1. aplis, kas aptver burtu "E", un tam līdzās esošs tās valsts pazīšanas numura, kura piešķirusi apstiprinājumu; (*)
- 4.4.2. pa labi no 4.4.1. punktā noteiktā apļa – šo noteikumu numurs, kam seko burts "R", domuzīme un apstiprinājuma numurs.
- 4.5. Ja transportlīdzeklis atbilst transportlīdzekļa tipam, kas apstiprināts saskaņā ar vienu vai vairākiem citiem noteikumiem, kas pievienoti Nolīgumam, tad valstī, kura piešķirusi apstiprinājumu saskaņā ar šiem noteikumiem, nav jāatkārto 4.4.1. punktā noteiktais simbols; šādā gadījumā noteikumu un apstiprinājuma numurus, un visu to noteikumu papildu simbolus, saskaņā ar kuriem apstiprinājums piešķirts valstī, kas piešķirusi apstiprinājumu saskaņā ar šiem noteikumiem, norāda vertikālās slejās pa labi no 4.4.1. punktā noteiktā simbola.
- 4.6. Apstiprinājuma marķējums ir skaidri salasāms un neizdzēšams.
- 4.7. Apstiprinājuma marķējuma zīme atrodas ražotāja piestiprinātās transportlīdzekļa datu plāksnītes tuvumā vai uz tās.
- 4.8. Šo noteikumu 2. pielikumā sniegti apstiprinājuma marķējuma zīmju izvietojuma piemēri.
5. VISPĀRĪGAS SPECIFIKĀCIJAS
- 5.1. Apgaismes ierīces un gaismas signālierīces uzstāda tā, lai normālos lietošanas apstākļos, kā noteikts 2.24., 2.24.1. un 2.24.2. punktā, un neatkarīgi no vibrācijām, kurām tās var būt pakļautas, minētās ierīces saglabātu šajos noteikumos paredzētos raksturlielumus un nodrošinātu transportlīdzekļa atbilstību šo noteikumu prasībām. Jo īpaši jānodrošina, ka nav iespējama lukturu netīša izregulēšana.

(*) 1958. gada nolīguma pušu pazīšanas numuri ir doti Konsolidētās rezolūcijas par transportlīdzekļu konstrukciju (R.E.3) 3. pielikumā, dokuments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 5.2. Apgaismojošos lukturus, kas aprakstīti 2.7.9., 2.7.10. un 2.7.19. punktā, uzstāda tā, lai to orientācijas pareiza noregulēšana būtu viegla.
- 5.2.1. Tādiem galvenajiem lukturiem, kas aprīkoti ar ierīcēm, lai novērstu neērtības citiem ceļu satiksmes dalībniekiem valstī, kurā satiksme notiek pa pretējo ceļa pusi nekā valstī, kurai galvenais lukturis konstruēts, minētās ierīces ir automātiskas vai tās var aktivēt transportlīdzekļa lietotājs stāvošam transportlīdzeklim, neizmantojot īpašus darbarīkus (izņemot tos, kas piegādāti kopā ar transportlīdzekli⁽¹⁰⁾). Transportlīdzekļa ražotājs kopā ar transportlīdzekli sniedz detalizētus norādījumus.
- 5.3. Attiecībā uz visām gaismas signālierīcēm, tostarp tām, kas uzstādītas uz sānu paneļiem, transportlīdzeklī uzstādīta luktura atskaites ass ir paralēla uz ceļa esoša transportlīdzekļa atbalsta plaknei; turklāt tā ir perpendikulāra transportlīdzekļa vidējai garenplaknei sānu atstarotāju un sānu gabarītlukturu gadījumā un paralēla šai plaknei visu pārējo signālierīču gadījumā. Katrā virzienā ir pieļaujama $\pm 3^\circ$ novirze. Turklāt attiecībā uz uzstādīšanu ievēro visus ražotāja noteiktos īpašos norādījumus.
- 5.4. Ja nav īpašu norādījumu, lukturu augstumu un orientāciju pārbauda nenoslogotam transportlīdzeklim, kas atrodas uz plakanas, horizontālas virsmas, ievērojot 2.24., 2.24.1. un 2.24.2. punktā noteiktos nosacījumus, un, ja ir uzstādīta AFS, ar šo sistēmu neitrālā stāvoklī.
- 5.5. Ja nav īpašu norādījumu, lukturus, kas veido pāri:
- 5.5.1. transportlīdzeklī uzstāda simetriski attiecībā pret transportlīdzekļa vidējo garenplakni (tam jāpamatojas uz luktura ārējo ģeometrisko formu, nevis uz 2.9. punktā minētās apgaismojošās virsmas malu);
- 5.5.2. tie ir savstarpēji simetriski attiecībā pret vidējo garenplakni; šī prasība neattiecas uz lukturu iekšējo struktūru;
- 5.5.3. tie atbilst vienādām kolorimetriskām prasībām un ir ar principā identiskiem fotometriskiem raksturlielumiem. Šīs prasības neattiecas uz F3 klases priekšējo miglas lukturu saskaņotu pāri;
- 5.5.4. to fotometriskie raksturlielumi principā ir identiski.
- 5.6. Transportlīdzekļiem, kuru ārējā forma ir asimetriska, minētās prasības ievēro, ciktāl iespējams.
- 5.7. Grupēti, kombinēti vai savstarpēji savietoti lukturi vai viens lukturis
- 5.7.1. Lukturi var būt grupēti, kombinēti vai savstarpēji savietoti cits ar citu ar noteikumu, ka tie atbilst visām prasībām, kas attiecas uz krāsu, novietojumu, orientāciju, ģeometrisko redzamību, elektriskajiem slēgumiem, kā arī citām prasībām, ja tādas ir.
- 5.7.1.1. Lukturis atbilst fotometriskajām un kolorimetriskajām prasībām, kad visas pārējās funkcijas, ar kurām šis lukturis ir grupēts, kombinēts vai savstarpēji savietots, ir izslēgtas.
- Tomēr, ja priekšējais vai aizmugurējais gabarītlukturis ir savstarpēji savietots ar vienu vai vairākām citām funkcijām, ko var aktivēt kopā ar to, prasībām attiecībā uz katras šādas citas funkcijas krāsu jābūt izpildītām, kad savietotā(-ās) funkcija(-as) un priekšējie vai aizmugurējie gabarītlukturi ir IESLĒGTI.
- 5.7.1.2. Nav atļauts savstarpēji savietot bremžu lukturus un virzienrādītāju lukturus.
- 5.7.1.3. Ja bremžu lukturi un virzienrādītāju lukturi ir grupēti, tie atbilst šādiem nosacījumiem:
- 5.7.1.3.1. jebkura horizontāla vai vertikāla taisne, kas iet cauri šo funkciju redzamo virsmu projekcijām atskaites asij perpendikulārā plaknē, nešķērso vairāk kā divas blakusesošas dažādu krāsu joslas atdalošas robežlīnijas;
- 5.7.1.3.2. to redzamās virsmas atskaites ass virzienā, pamatojoties uz zonām, kuras norobežo to gaismu izstarojošo virsmu ārējā kontūra, nepārklājas.

⁽¹⁰⁾ Tas neattiecas uz īpašiem priekšmetiem, kas var tikt piestiprināti galvenā luktura ārpusē.

- 5.7.2. Atsevišķs lukturis
- 5.7.2.1. Atsevišķu lukturi, kā definēts 2.16.1. punkta a) apakšpunktā, ko veido divas vai vairāk atsevišķas daļas, uzstāda tādā veidā, ka:
- a) atsevišķo daļu projekcijas kopējais laukums plaknē, kas pieskaras ārējās lēcas ārējai virsmai un ir perpendikulāra atskaites asij, neaizņemtu mazāk kā 60 % no tāda vismazākā taisnstūra laukuma, kurš aptver šo projekciju; vai
 - b) minimālais attālums starp divu blakusesošu/tangenciālu atsevišķo daļu malām, kas vērstas viena pret otru, nepārsniegtu 75 mm, to mērot perpendikulāri atskaites asij.
- Šī prasība neattiecas uz atsevišķu atstarotāju.
- 5.7.2.2. Atsevišķu lukturi, kā definēts 2.16.1. punkta b) vai c) apakšpunktā, ko veido divi ar "D" marķēti lukturi vai divi neatkarīgi atstarotāji, uzstāda tā, lai:
- a) abu lukturu vai atstarotāju redzamo virsmu projekcija atskaites ass virzienā aizņemtu ne mazāk kā 60 % no tāda vismazākā taisnstūra laukuma, kas aptver šo redzamo virsmu projekcijas atskaites ass virzienā; vai
 - b) minimālais attālums starp abu lukturu vai divu neatkarīgu atstarotāju redzamo virsmu vienas pret otru vērstajām malām atskaites ass virzienā nepārsniegtu 75 mm, to mērot perpendikulāri atskaites asij.
- 5.7.2.3. Atsevišķi lukturi, kā definēts 2.16.1. punkta d) apakšpunktā atbilst 5.7.2.1. punkta prasībām.
- Ja vienā luktura korpusā ir ietverti divi vai vairāki lukturi un/vai divas vai vairākas atsevišķas redzamās virsmas, un/vai tiem ir kopēja ārējā lēca, tos neuzskata par savstarpēji atkarīgu lukturu sistēmu.
- Tomēr joslas vai sloksnes formas lukturis var būt daļa no savstarpēji atkarīgu lukturu sistēmas.
- 5.7.2.4. Divas joslas vai sloksnes formas lukturus vai šādas formas lukturu pāru skaitu izvieto simetriski attiecībā pret transportlīdzekļa vidējo garenplakni, un tie abās pusēs atrodas ne mazāk kā 0,4 m no transportlīdzekļa galējās ārmalas un ir ne mazāk kā 0,8 m gari; šādas joslas apgaismošanu nodrošina vismaz ar diviem gaismas avotiem, kas atrodas pēc iespējas tuvāk tās galiem; gaismu izstarojošo virsmu drīkst veidot vairāki cits citam pretstatīti elementi ar nosacījumu, ka šīs atsevišķās gaismu izstarojošās virsmas, tās projicējot uz šķērsplaknes, atbilst 5.7.2.1. punkta prasībām.
- 5.8. Maksimālo augstumu virs zemes mēra no redzamās virsmas augstākā punkta un minimālo augstumu – no redzamās virsmas zemākā punkta atskaites ass virzienā.
- Ja augstums (maksimālais un minimālais) virs zemes nepārprotami atbilst šo noteikumu prasībām, virsmu malas precīzi nav jānosaka.
- 5.8.1. Nolūkā samazināt ģeometriskās redzamības leņķus luktura novietojumu attiecībā pret tā augstumu virs zemes mēra no H plaknes.
- 5.8.2. Tuvās gaismas lukturu minimālo augstumu virs zemes mēra no optiskās sistēmas faktiskā izvada (piemēram, atstarotāja, lēcas, projekcijas lēcas) zemākā punkta neatkarīgi no tā izmantojuma.
- 5.8.3. Novietojumu attiecībā pret platumu nosaka no tās redzamās virsmas malas atskaites ass virzienā, kura atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, ja tas attiecas uz kopējo platumu, un no redzamās virsmas iekšējām malām atskaites ass virzienā, ja tas attiecas uz attālumu starp lukturiem.
- Ja novietojums attiecībā pret platumu nepārprotami atbilst šo noteikumu prasībām, virsmu malas precīzi nav jānosaka.
- 5.9. Ja nav īpašu norādījumu, laikā, kad lukturis ir ieslēgts, ar nolūku nemaina tā fotometriskos raksturlielumus (piemēram, stiprumu, krāsu, redzamo virsmu, u. c.).
- 5.9.1. Virzienrādītāju lukturi, transportlīdzekļa avārijas brīdinājuma signāls, dzintarkrāsas sānu gabarītlukturi, kas atbilst 6.18.7. punkta prasībām, un avārijas bremzēšanas signāls ir mirgojoši lukturi.

- 5.9.2. Jebkura luktura fotometriskie raksturlielumi var mainīties:
- atkarībā no apkārtējā apgaismojuma;
 - ciņu lukturu aktivācijas rezultātā; vai
 - ja lukturus izmanto citai apgaismes funkcijai
- ar nosacījumu, ka jebkuras fotometrisko raksturlielumu izmaiņas atbilst attiecīgā luktura tehnisko noteikumu prasībām.
- 5.9.3. 1., 1.a, 1.b, 2.a vai 2.b kategorijas virzienrādītāju lukturu fotometriskie raksturlielumi var tikt mainīti ieslēgšanās fāzes laikā, secīgi aktivējot gaismas avotus, kā noteikts Noteikumu Nr. 6 5.6. punktā.
- Šo noteikumu nepiemēro, kad 2.a un 2.b kategorijas virzienrādītāji tiek darbināti kā avārijas bremzēšanas signāls saskaņā ar šo noteikumu 6.23.1. punktu.
- 5.10. Lukturis, kas definēts 2.7. punktā, nedrīkst virzienā uz priekšu izstarot sarkanu gaismu, kura varētu būt maldinoša, un neviens lukturis, kas definēts 2.7. punktā, nedrīkst virzienā uz aizmuguri izstarot baltu gaismu, kura varētu būt maldinoša. Neņem vērā apgaismes ierīces, kas uzstādītas transportlīdzekļa iekšpuses apgaismošanai. Šābu gadījumā atbilstību šai prasībai pārbauda šādi:
- 5.10.1. attiecībā uz sarkanas gaismas redzamību virzienā uz transportlīdzekļa priekšgalu – sarkanas gaismas luktura redzamo virsmu, izņemot galējo aizmugurējo sarkano sānu gabarītlukturi, nevar tieši redzēt novērotājs, kas pārvietojas 1. zonā, kā noteikts 4. pielikumā;
- 5.10.2. attiecībā uz baltas gaismas redzamību virzienā uz aizmuguri, izņemot atpakaļgaitas lukturus un baltas krāsas sānu pamanāmības marķējumus, – baltas gaismas luktura redzamo virsmu nevar tieši redzēt novērotājs, kas 2. zonas robežās pārvietojas šķērsplaknē, kura atrodas 25 m aiz transportlīdzekļa (sk. 4. pielikumu).
- 5.10.3. Novērotājam redzamo 1. un 2. zonu attiecīgās plaknes ierobežo šādi:
- 5.10.3.1. augstumā – divas horizontālas plaknes, kas atrodas attiecīgi 1 m un 2,2 m virs zemes;
- 5.10.3.2. platumā – divas vertikālas plaknes, kas, veidojot 15° leņķi attiecīgi virzienā uz priekšu un uz aizmuguri uz āru no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, šķērso to transportlīdzekļa vidējai garenplaknei paralēlo vertikālo plakņu saskares punktu vai punktus, kuras ierobežo transportlīdzekļa gabarītplatumu; ja ir vairāki saskares punkti, tad vistālāk priekšā esošais punkts atbilst priekšējai plaknei, un vistālāk aizmugurē esošais punkts – aizmugures plaknei.
- 5.11. Elektriskie slēgumi ir tādi, lai priekšējos un aizmugurējos gabarītlukturus, kontūrlukturus, ja tādi ir, sānu gabarītlukturus, ja tādi ir, un aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes lukturus varētu IESLĒGT un IZSLĒGT tikai vienlaicīgi.
- 5.11.1. Šo nosacījumu nepiemēro:
- 5.11.1.1. ja ir IESLĒGTI priekšējie un aizmugurējie gabarītlukturi, kā arī sānu gabarītlukturi, ja tie ir kombinēti vai savstarpēji savietoti ar minētajiem lukturiem, tos izmantojot kā stāvgaismas lukturus; vai
- 5.11.1.2. ja sānu gabarītlukturi mirgo kopā ar virzienrādītājiem; vai
- 5.11.2. priekšējiem gabarītlukturiem, ja to funkcija ir aizstāta saskaņā ar 5.12.1. punkta noteikumiem.
- 5.11.3. Savstarpēji atkarīgu lukturu sistēmas gadījumā visi gaismas avoti tiek ieslēgti un izslēgti vienlaicīgi.
- 5.12. Elektriskie slēgumi ir tādi, lai tālās un tuvās gaismas lukturus un priekšējos miglas lukturus nevarētu ieslēgt, ja nav ieslēgti arī 5.11. punktā minētie lukturi. Tomēr šī prasība neattiecas uz tālās vai tuvās gaismas lukturiem, ja to gaismas brīdinājuma signālus veido galveno tālās gaismas lukturu ieslēgšanās/izslēgšanās ar īsiem intervāliem vai tuvās gaismas lukturu ieslēgšanās ar īsiem intervāliem, vai pārmaiņus tālās un tuvās gaismas lukturu ieslēgšanās ar īsiem intervāliem.

- 5.12.1. Tuvās gaismas lukturi un/vai tālās gaismas lukturi, un/vai priekšējie miglas lukturi var aizstāt priekšējo gabarītlukturu funkciju ar nosacījumu, ka:
- 5.12.1.1. to elektriskie slēgumi ir tādi, ka jebkuras šādas apgaismes ierīces atteices gadījumā notiek priekšējo gabarītlukturu automātiska atkārtota aktivēšana; un
- 5.12.1.2. aizstājošais lukturis/funkcija attiecībā uz konkrēto gabarītlukturu atbilst prasībām, ko piemēro:
- a) ģeometriskajai redzamībai, kas priekšējiem gabarītlukturiem noteikta 6.9.5. punktā; un
- b) minimālajām fotometriskajām vērtībām atbilstoši gaismas izkliedes leņķiem; un
- 5.12.1.3. aizstājošā luktura testa ziņojumos ir sniegti atbilstoši pierādījumi par atbilstību 5.12.1.2. punktā noteiktajām prasībām.
- 5.13. Signalizators
- Ja šajos noteikumos ir noteikta prasība uzstādīt noslēgta kontūra signalizatoru, to var aizstāt ar “darbības” signalizatoru.
- 5.14. Ieslēpjami lukturi
- 5.14.1. Lukturus aizliegts ieslēpt, izņemot tālās gaismas lukturus, tuvās gaismas lukturus un priekšējos miglas lukturus, ko drīkst ieslēpt, kad tos neizmanto.
- 5.14.2. Ja notiek ieslēpšanas ierīces(-ču) darbības atteice, lukturi paliek lietošanas pozīcijā, ja tos jau lieto, vai arī tos iespējams bez darbarīkiem pārvietot lietošanas pozīcijā.
- 5.14.3. Lukturus iespējams pārvietot lietošanas pozīcijā un ieslēgt ar vienu un to pašu vadības ierīci, pieļaujot arī iespēju pārvietot tos lietošanas pozīcijā bez ieslēgšanas. Tomēr grupētu tālās gaismas un tuvās gaismas lukturu gadījumā minētajai vadības ierīcei jāaktivē tikai tuvās gaismas lukturi.
- 5.14.4. Nav iespējams no vadītāja vietas apzināti pārtraukt ieslēgtu lukturu pārvietošanos, pirms tie sasnieguši lietošanas pozīciju. Ja pastāv risks apzīlbināt citus ceļu satiksmes dalībniekus, kamēr lukturi atrodas kustībā, tie drīkst iedegties, tikai sasniedzot lietošanas pozīciju.
- 5.14.5. Ja ieslēpšanas ierīces temperatūra ir no $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ līdz $+50\text{ }^{\circ}\text{C}$, galvenie lukturi lietošanas pozīcijā spēj sasniegt trīs sekunžu laikā pēc vadības ierīces sākotnējās iedarbināšanas.
- 5.15. Lukturu ⁽¹⁾ izstarotās gaismas krāsas ir šādas:
- | | |
|--|--|
| Tālās gaismas lukturis: | balta |
| Tuvās gaismas lukturis: | balta |
| Priekšējais miglas lukturis: | balta vai selektīvi dzeltena |
| Atpakaļgaitas lukturis: | balta |
| Virzienrādītāja lukturis: | dzintarkrāsa |
| Avārijas brīdinājuma signāls: | dzintarkrāsa |
| Bremžu lukturis: | sarkana |
| Avārijas bremzēšanas signāls: | dzintarkrāsa vai sarkana |
| Aizmugurējās sadursmes brīdinājuma signāls: | dzintarkrāsa |
| Aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes apgaismojuma lukturis: | balta |
| Priekšējais gabarītlukturis: | balta |
| Aizmugurējais gabarītlukturis: | sarkana |
| Priekšējais miglas lukturis: | balta vai selektīvi dzeltena |
| Aizmugurējais miglas lukturis: | sarkana |
| Stāvgaismas lukturis: | balta priekšā, sarkana aizmugurē, dzintarkrāsa, ja savietots ar sānu virzienrādītāju lukturiem vai sānu gabarītlukturiem |

⁽¹⁾ Šajos noteikumos nav noteikts, kā mērīt lukturu izstarotās gaismas krāsu koordinātas.

Sānu gabarītlukturis:	dzintarkrāsa; tomēr galējais aizmugurējais sānu gabarītlukturis var būt sarkans, ja tas ir grupēts vai kombinēts, vai savstarpēji savietots ar aizmugurējo gabarītlukturi, aizmugurējo kontūrlukturi, aizmugurējo miglas lukturi, bremžu lukturi vai grupēts ar aizmugurējo atstarotāju, vai ja tam daļa gaismu izstarošās virsmas ir kopēja ar aizmugurējo atstarotāju
Kontūrlukturis:	balta priekšā, sarkana aizmugurē
Dienas gaitas lukturis:	balta
Aizmugurējais atstarotājs, kam nav trīsstūra formas:	sarkana
Aizmugurējais atstarotājs, kam ir trīsstūra forma:	sarkana
Priekšējais atstarotājs, kam nav trīsstūra formas:	identiska avārijas gaismai ⁽¹²⁾
Sānu atstarotājs, kam nav trīsstūra formas:	dzintarkrāsa; tomēr galējais aizmugurējais sānu atstarotājs var būt sarkans, ja tas ir grupēts vai ja tam daļa gaismu izstarošās virsmas ir kopēja ar aizmugurējo gabarītlukturi, aizmugurējo kontūrlukturi, aizmugurējo miglas lukturi, bremžu lukturi, galējo aizmugurējo sarkano sānu gabarītlukturi vai aizmugurējo atstarotāju, kam nav trīsstūra formas.
Pagriešanās lukturis:	balta
Pamanāmības marķējumi:	balta priekšā; balta vai dzeltena sānos; sarkana vai dzeltena aizmugurē ⁽¹³⁾
Adaptīvās priekšējā apgaismojuma sistēmas (AFS):	balta
Ārējais palīgapgaismojuma lukturis:	balta
Manevrēšanas lukturis:	balta

5.16. Lukturu skaits

5.16.1. Transportlīdzeklī uzstādīto lukturu skaits ir tāds, kā norādīts šo noteikumu atsevišķajās specifikācijās.

5.17. Jebkuru lukturi drīkst uzstādīt uz kustīgām sastāvdaļām, ievērojot 5.18., 5.19. un 5.20. punktā noteiktos nosacījumus.

5.18. Aizmugurējos gabarītlukturus, aizmugurējos virzienrādītājus un aizmugurējos atstarotājus, kam ir trīsstūra forma vai kam tās nav, drīkst uzstādīt uz kustīgām sastāvdaļām tikai šādos gadījumos:

- 5.18.1. ja visos kustīgo sastāvdaļu fiksētajos stāvokļos uz šīm kustīgajām sastāvdaļām uzstādītie lukturi atbilst šiem lukturiem piemērojamajām novietojuma, ģeometriskās redzamības, kolometriskajām un fotometriskajām prasībām;
- 5.18.2. ja 5.18. punktā minētās funkcijas iegūst, ar divu tādu lukturu mezglu, kuri marķēti ar "D" (sk. 2.16.1. punktu), pietiek, ja novietojuma, ģeometriskās redzamības un fotometriskajām prasībām atbilst tikai viens no šiem lukturiem visos kustīgās sastāvdaļu fiksētajos stāvokļos; vai
- 5.18.3. ja minētajām funkcijām uzstāda un aktivē papildu lukturus, kad attiecīgā kustīgā sastāvdaļa atrodas fiksētā atvērtā stāvoklī, ar noteikumu, ka šie papildu lukturi atbilst novietojuma, ģeometriskās redzamības un fotometriskajām prasībām, kas attiecas uz lukturiem, ko uzstāda uz attiecīgās kustīgās sastāvdaļas.

⁽¹²⁾ Saukts arī par "balto" vai "bezkrāsaino" atstarotāju.

⁽¹³⁾ Šie noteikumi neaizliedz Nolīguma pusēm, kas piemēro šos noteikumus, savā teritorijā atļaut aizmugurē izmantot baltas krāsas pamanāmības marķējumus.

5.18.4. Ja 5.18. punktā minētās funkcijas iegūst, izmantojot savstarpēji atkarīgu lukturu sistēmu, piemēro jebkuru no šiem nosacījumiem:

- a) ja visa savstarpēji atkarīgo lukturu sistēma ir uzstādīta uz kustīgās(-ajām) sastāvdaļas(-ām), ievēro 5.18.1. punkta prasības. Tomēr minētajām funkcijām var aktivēt papildu lukturus, kad kustīgā sastāvdaļa atrodas jebkurā fiksētā atvērtā stāvoklī, ar nosacījumu, ka šādi papildu lukturi atbilst visām novietojuma, ģeometriskās redzamības, kolorimetriskajām un fotometriskajām prasībām, ko piemēro uz kustīgās sastāvdaļas uzstādītajiem lukturiem; vai
- b) ja savstarpēji atkarīgu lukturu sistēma ir daļēji uzstādīta uz nekustīgās sastāvdaļas un daļēji uz kustīgās sastāvdaļas, izņemot virzienrādītāju lukturus, savstarpēji atkarīgais(-ie) lukturis(-i), ko pieteikuma iesniedzējs norādījis ierīces apstiprināšanas procedūras laikā, atbilst visām novietojuma, ārējās ģeometriskās redzamības, kolorimetriskajām un fotometriskajām prasībām, ko piemēro šādiem lukturiem, visos kustīgās(-o) sastāvdaļas(-u) fiksētajos stāvokļos.

Iekšējās ģeometriskās redzamības prasību(-as) uzskata par izpildītu(-ām), ja šāds(-i) savstarpēji atkarīgais(-ie) lukturis(-i) visos kustīgās(-o) sastāvdaļas(-u) fiksētajos stāvokļos joprojām atbilst fotometriskajām vērtībām, kas ierīces apstiprināšanai noteiktas attiecībā uz gaismas izkliedi.

Attiecībā uz virzienrādītāju lukturiem savstarpēji atkarīgs(-i) lukturis(-i), ko pieteikuma iesniedzējs norādījis ierīces apstiprināšanas procedūras laikā, atbilst visām novietojuma, ģeometriskās redzamības, fotometriskajām un kolorimetriskajām prasībām visos kustīgās(-o) sastāvdaļas(-u) fiksētajos stāvokļos. Šo nosacījumu nepiemēro, ja, lai izpildītu pilnīga ģeometriskās redzamības leņķa prasības, tiek aktivēti papildu lukturi, kad kustīgā sastāvdaļa atrodas jebkādā fiksētā atvērtā stāvoklī, ar noteikumu, ka šie papildu lukturi atbilst novietojuma, fotometriskajām un kolorimetriskajām prasībām, ko piemēro virzienrādītāju lukturiem, kas uzstādīti uz kustīgās sastāvdaļas.

5.19. Kad kustīgās sastāvdaļas atrodas pozīcijā, kas nav “normāla lietošanas pozīcija”, uz šīm kustīgajām sastāvdaļām uzstādītās ierīces nerada nevajadzīgas neērtības ceļu satiksmes dalībniekiem.

5.20. Ja lukturis ir uzstādīts uz kustīgas sastāvdaļas un ja kustīgā sastāvdaļa ir “normālā lietošanas pozīcijā(-ās)”, lukturis vienmēr atgriežas tajā pozīcijā(-ās), ko ražotājs norādījis saskaņā ar šiem noteikumiem. Uzskata, ka tuvās gaismas lukturi un priekšējie miglas lukturi atbilst šai prasībai, ja, kustīgajām sastāvdaļām pārvietojoties un atgriežoties normālajā pozīcijā 10 reizes, neviena no šo lukturu leņķiskā noliekuma vērtībām attiecībā pret luktura balstu, to mērot pēc kustīgās sastāvdaļas katras darbināšanas, neatšķiras no 10 izmērīto vērtību vidējās vērtības vairāk kā par 0,15 %. Ja šī vērtība ir pārsniegta, katru 6.2.6.1.1. punktā norādīto robežu pielāgo atbilstīgi pārsniegtajai vērtībai, lai samazinātu atļautās noliekuma robežas, pārbaudot transportlīdzekli saskaņā ar 6. pielikumu.

5.21. Neviena kustīgā daļa nevienā fiksētā pozīcijā, kas atšķiras no “normālā lietošanas pozīcijas”, neatkarīgi no tā, vai uz tās ir vai nav uzstādīta gaismas signālierīce, nedrīkst apslēpt vairāk kā 50 % no priekšējo un aizmugurējo gabarītlukturu, priekšējo un aizmugurējo virzienrādītāju lukturu un atstarotāju redzamās virsmas atskaites ass virzienā.

kustīgās sastāvdaļas fiksēts stāvoklis ir kustīgās sastāvdaļas stabils vai dabisks atbalsta stāvoklis(-ļi), ko norādījis transportlīdzekļa ražotājs, neatkarīgi no tā, vai sastāvdaļa šajā stāvoklī ir vai nav nofiksēta.

Ja minētā prasība nav izpildāma, rīkojas šādi:

5.21.1. gadījumos, kad kustīgās sastāvdaļas apslēpj vairāk par 50 % no minēto lukturu redzamās virsmas to atskaites ass virzienā, aktivē papildu lukturus, kas atbilst visām minēto lukturu novietojuma, ģeometriskās redzamības, kolorimetriskajām un fotometriskajām prasībām; vai

5.21.2. aizpildot paziņojuma veidlapu (1. pielikuma 10.1. punkts), tajā iekļauj piezīmi, kas informē citas administratīvās iestādes par to, ka kustīgās sastāvdaļas var apslēpt vairāk par 50 % no minēto lukturu redzamās virsmas atskaites ass virzienā; un

ar uzrakstu transportlīdzeklī informē lietotāju par to, ka kādai kustīgai daļai atrodies noteiktā(-os) stāvoklī(-ļos), citi ceļu satiksmes dalībnieki jābrīdina par transportlīdzekļa atrašanos uz ceļa; piemēram, ar brīdinājuma trīsstūri vai citām ierīcēm saskaņā ar nacionālajām prasībām lietošanai uz ceļa.

5.21.3. Šo noteikumu 5.21.2. punkts neattiecas uz atstarotājiem.

- 5.22. Ja lukturi nevar darbināt, uzstādot vienīgi gaismas avotu un/vai drošinātāju, par neesošu uzskata arī lukturi, uz kura ir apstiprinājuma marķējums, izņemot atstarotājus.
- 5.23. Lukturus, kas apstiprināti ar gaismas avotu(-iem) saskaņā ar Noteikumiem Nr. 37, izņemot, ja šāds(-i) gaismas avots(-i) tiek lietots(-i) kā nenomaināms(-i) gaismas avots(-i), kā definēts šo noteikumu 2.7.1.1.2. punktā, transportlīdzekli uzstāda tā, lai gaismas avotu varētu pareizi nomainīt bez speciālistu palīdzības un bez īpašiem darbarīkiem, izņemot tos, ko kopā ar transportlīdzekli piegādājis ražotājs. Transportlīdzekļa ražotājs līdz ar transportlīdzekli piegādā nomainīšanas procedūras sīku aprakstu.
- 5.23.1. Ja gaismas avota modulim ir turētājs apstiprinātam nomaināmam gaismas avotam atbilstoši Noteikumiem Nr. 37, šis gaismas avots ir nomaināms, kā noteikts iepriekš 5.23. punktā.
- 5.24. Aizmugurējā gabarītluktura gaismas signalizācijas funkcijas pagaidu bezatteices aizvietošana luktura nedarbošanās gadījumā ir atļauta, ja aizstājamo funkcija krāsas, galvenā stipruma un novietojuma ziņā ir līdzīga funkcijai, kas vairs nedarbojas, un ja aizvietojošā ierīce turpina pildīt savu sākotnējo drošības funkciju. Aizvietošanas laikā signalizators uz kontrolmērinstrumentu paneļa (šo noteikumu 2.18. punkts) norāda uz pagaidu aizvietošanu un vajadzību pēc remonta.
- 5.25. Ja ir uzstādīta AFS, to uzskata par ekvivalentu tuvās gaismas lukturu pārim un ja sistēma nodrošina tālās gaismas funkciju(-as), to uzskata par ekvivalentu tālās gaismas lukturu pārim.
- 5.26. Ir atļauti aizmugurējie virzienrādītāju lukturi, aizmugurējie gabarītlukturi, bremžu lukturi (izņemot S4 kategorijas bremžu lukturus) un aizmugurējie miglas lukturi ar maināmu gaismas stipruma vadību, kas vienlaikus reaģē vismaz uz vienu no šādiem ārējiem apstākļiem: apkārtējais apgaismojums, migla, sniegunis, lietus, šļakatas, putekļu mākoņi, gaismu izstarojošās virsmas aptraipšana – ar nosacījumu, ka tiem noteiktā stipruma attiecība tiek saglabāta visās variāciju pārejās. Pāreju laikā nedrīkst būt novērojamas asas stipruma variācijas. S4 kategorijas bremžu lukturiem drīkst būt mainīgs gaismas stiprums neatkarīgi no pārējiem lukturiem. Vadītājam drīkst būt iespēja iestatīt iepriekšminēto funkciju gaismas stiprumus atbilstoši to nemainīgajai kategorijai un pārslēgt tās atpakaļ uz automātiski mainīgo kategoriju.
- 5.27. M un N kategorijas transportlīdzekļu gadījumā pieteikuma iesniedzējs pierāda tehniskajam dienestam, kas atbildīgs par tipa apstiprināšanas testiem, ka elektroenerģijas padeves nosacījumi attiecībā uz 2.7.9., 2.7.10., 2.7.12., 2.7.14. un 2.7.15. punktā minētajām ierīcēm, kad transportlīdzekļa elektriskā sistēma ir nemainīga sprieguma darba stāvoklī, kas atbilst pieteikuma iesniedzēja norādītajai atbilstošajai mehāniskā transportlīdzekļa kategorijai, atbilst šādiem noteikumiem:
- 5.27.1. spriegums, kas tiek pievadīts tādu ierīču spailēm, kuras atbilstoši to tipa apstiprinājuma dokumentācijai ir pārbaudītas ar īpašu elektroenerģijas padeves/gaismas avota elektronisko vadības ierīci vai sekundārā darbības režīmā, vai pie pieteikuma iesniedzēja pieprasītā sprieguma, nepārsniedz spriegumu, kas noteikts attiecīgajām apstiprinātajām ierīcēm vai funkcijām;
- 5.27.2. visos gadījumos, kad uz elektroenerģijas padeves nosacījumiem neattiecas 5.27.1. punkts, spriegums uz ierīces(-ču) vai funkcijas(-u) spailēm nepārsniedz 6,75 V (6 voltu sistēmās), 13,5 V (12 voltu sistēmās) vai 28 V (24 voltu sistēmās) par vairāk kā 3 %. Līdzekļi, ar kuriem regulē maksimālo spriegumu uz ierīces spailēm, ērtības labad var atrasties ierīces korpusā.
- 5.27.3. Noteikumi 5.27.1. un 5.27.2. punktā neattiecas uz ierīcēm, kurās ietverta gaismas avota elektroniskā vadības iekārta vai mainīgs stiprums regulators, kas ir daļa no ierīces.
- 5.27.4. Apstiprinājuma dokumentācijai pievieno ziņojumu, kurā apraksta metodes, kas izmantotas atbilstības pierādīšanai, un iegūtos rezultātus.
- 5.28. Vispārīgi noteikumi par ģeometrisko redzamību
- 5.28.1. Ģeometriskās redzamības leņķu iekšpusē nav šķēršļu gaismas izplatībai no luktura redzamās virsmas jebkuras daļas, ko novēro no bezgalības. Tomēr šķēršļus neņem vērā, ja uz tiem ir ticis norādīts jau lukturu tipa apstiprināšanas laikā.
- 5.28.2. Ja mērījumus veic tuvāk lukturim, novērošanas virzienu maina paralēli, lai panāktu tādu pašu precizitāti.

- 5.28.3. Ja uzstādītam lukturim kādu luktura redzamās virsmas daļu aizsedz kādas citas transportlīdzekļa daļas, sniedz pierādījumus, ka šķēršļu neaizsegtā luktura daļa joprojām atbilst fotometriskajām vērtībām, kas noteiktas ierīces apstiprināšanai.
- 5.28.4. Ja ģeometriskās redzamības vertikālo leņķi zem horizontāles var samazināt līdz 5° (lukturis atrodas mazāk nekā 750 mm virs zemes, to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta nosacījumiem), uzstādītās optiskās iekārtas fotometrisko mērījumu lauku var samazināt līdz 5° zem horizontāles.
- 5.28.5. Savstarpēji atkarīgu lukturu sistēmas ģeometriskās redzamības prasības izpildās, kad visi tās savstarpēji atkarīgie lukturi tiek darbināti kopā.
- 5.29. *LED* modulim nav nepieciešams būt nomaināmam, ja tā norādīts sastāvdaļas tipa apstiprinājuma paziņojuma lapā.
- 5.30. Visu lukturu (ierīču) tipa apstiprināšana ir veikta atbilstoši ANO noteikumiem par attiecīgajām ierīcēm, kā noteikts šo noteikumu 6. punktā, kad to uzstāda uz transportlīdzekļa.
- 5.31. Transportlīdzeklim uzstādītos lukturus, kas apstiprināti saskaņā ar šiem noteikumiem un kas apstiprināti vienas vai vairāku nomaināmu gaismas avotu kategorijām atbilstoši ANO Noteikumiem Nr. 37., 99., vai 128, aprīko tikai ar gaismas avotiem, kuri apstiprināti atbilstoši minētajām gaismas avotu kategorijām.

Šī prasība neattiecas uz gaismas avota moduļiem, *LED* moduļiem un nomaināmiem gaismas avotiem, izņemot, ja tie ir jāapstiprina saskaņā ar piemērojamiem ANO noteikumiem.

6. INDIVIDUĀLĀS SPECIFIKĀCIJAS

6.1. Tālās gaismas lukturi (Noteikumi Nr. 98 un 112)

6.1.1. Esība

Obligāti mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Aizliegts uzstādīt piekabēm.

6.1.2. Skaits

Divi vai četri, kuru tips apstiprināts saskaņā ar Noteikumiem Nr. 98 vai 112, izņemot A klases galvenos lukturus.

N_3 kategorijas transportlīdzekļiem: drīkst uzstādīt divus papildu tālās gaismas lukturus.

Ja transportlīdzeklī ir uzstādīti četri ieslēpjami galvenie lukturi, divus papildu galvenos lukturus atļauts uzstādīt tikai gaismas signalizācijai, ko veido lukturu ieslēgšanās/izslēgšanās ar īsiem intervāliem (sk. 5.12. punktu) diennakts gaišajā laikā.

6.1.3. Izkārtojums

Īpašu specifiku nav.

6.1.4. Novietojums

6.1.4.1. Platumā: īpašu specifiku nav.

6.1.4.2. Augstumā: īpašu specifiku nav.

6.1.4.3. Garumā: transportlīdzekļa priekšpusē. Šo prasību uzskata par izpildītu, ja izstarotā gaisma ne tieši, ne netieši nerada neērtības vadītājam kā atspulgs netiešas redzamības ierīcēs un/vai uz citām transportlīdzekļa gaismu atstarojošām virsmām.

6.1.5. Ģeometriskā redzamība

Apgaismojošās virsmas redzamību, tostarp tās redzamību zonās, kas attiecīgajā novērošanas virzienā šķiet neapgaismotas, nodrošina diverģējošā telpā, ko nosaka, zīmējot līnijas, kuras pamatojas uz apgaismojošās virsmas perimetru un veido vismaz 5° leņķi ar galvenā luktura atskaites asi. Ģeometriskās redzamības leņķu sākums ir apgaismojošās virsmas projekcijas perimetrs šķērslaknē, kas pieskaras tai galvenā luktura lēcas daļai, kura ir izvērsta vistālāk uz priekšu.

- 6.1.6. Orientācija
- Virzienā uz priekšu.
- Katrā transportlīdzekļa pusē drīkst būt ne vairāk kā viens tālās gaismas lukturis, kas drīkst būt grozāms, lai nodrošinātu līkuma izgaismošanu.
- 6.1.7. Elektriskie slēgumi
- 6.1.7.1. Izņemot gadījumus, kad tālās gaismas lukturi tiek izmantoti ar īsiem intervāliem mirgojošas gaismas brīdinājuma signālu sniegšanai, tos var ieslēgt tikai tad, kad galveno lukturu gaismas galvenais slēdzis ir ieslēgtā ("ON") vai "AUTO" (automātiskā) stāvoklī un ir izpildījušies nosacījumi tuvās gaismas automātiskai aktivēšanai. Pēdējā minētajā gadījumā tālās gaismas lukturi izslēdzas automātiski, kad beidzas nosacījumi tuvās gaismas automātiskai aktivēšanai.
- 6.1.7.2. Tālās gaismas lukturu vadība var būt automātiska attiecībā uz to aktivēšanu un deaktivēšanu, vadības signālus radot sensorsistēmai, kas spēj noteikt šādus apstākļus un reaģēt uz katru no tiem:
- apkārtējais apgaismojums;
 - priekšējo apgaismes ierīču un pretimbraucošo transportlīdzekļu priekšējo gaismas signālierīču izstarotā gaisma;
 - priekšā braucošo transportlīdzekļu aizmugurējo gaismas signālierīču izstarotā gaisma.
- Ir atļautas sensoru papildfunkcijas veiktspējas uzlabošanai.
- Šajā punkta "transportlīdzekļi" ir tādi L, M, N, O un T kategorijas transportlīdzekļi, kā arī velosipēdi, kas aprīkoti ar atstarotājiem, ar apgaismes ierīcēm un gaismas signālierīcēm, kas ir IESLĒGTAS.
- 6.1.7.3. Vienmēr ir iespējams tālās gaismas lukturus manuāli IESLĒGT un IZSLĒGT un manuāli IZSLĒGT tālās gaismas lukturu automātisko vadību.
- Turklāt tālās gaismas lukturu un to automātiskās vadības izslēgšana notiek ar vienkāršu un tūlītējas iedarbības manuālu darbību; apakšizvēlņu izmantošana nav atļauta.
- 6.1.7.4. Tālās gaismas lukturus drīkst ieslēgt vai nu vienlaicīgi, vai pa pāriem. Gadījumā, ja ir uzstādīti divi papildu tālās gaismas lukturi, kā saskaņā ar 6.1.2. punktu atļauts tikai N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, vienlaicīgi nedrīkst tikt ieslēgti vairāk kā divi pāri. Pārslēdzot no tuvās gaismas uz tālo gaismu, ieslēdzas vismaz viens tālās gaismas lukturu pāris. Pārslēdzot no tālās gaismas uz tuvo gaismu, vienlaicīgi izslēdzas visi tālās gaismas lukturi.
- 6.1.7.5. Tuvās gaismas lukturi drīkst palikt ieslēgti vienlaicīgi ar tālās gaismas lukturiem.
- 6.1.7.6. Ja uzstādīti četri ieslēpjami galvenie lukturi, tiem atrodies paceltā stāvoklī nav iespējama nekādu citu uzstādītu galveno lukturu darbība, ja tie paredzēti tāda gaismas signāla izstarošanai, ko veido lukturu ieslēgšanās/izslēgšanās ar īsiem intervāliem (5.12. punkts) diennakts gaišajā laikā.
- 6.1.8. Signalizators
- Noslēgta kontūra signalizators jāuzstāda obligāti.
- 6.1.8.1. Ja tālās gaismas lukturu vadība ir automātiska, kā aprakstīts iepriekš 6.1.7.1. punktā, vadītājam tiek sniegta norāde, ka tālās gaismas automātiskas kontroles funkcija ir aktivēta. Šī informācija tiek rādīta vienmēr, kamēr vien ir ieslēgta automātiskā vadība.
- 6.1.9. Citas prasības
- 6.1.9.1. Kopējais maksimālais gaismas stiprums tālās gaismas lukturiem, ko var ieslēgt vienlaicīgi, nedrīkst pārsniegt 430 000 cd, kas atbilst atsaucēs vērtībai 100.
- 6.1.9.2. Maksimālo gaismas stiprumu iegūst, saskaitot atsevišķos kontrolskaitļus, kas norādīti uz katra atsevišķā galvenā luktura. Katram galvenajam lukturim ar marķējumu "R" vai "CR" piešķir kontrolskaitli "10".

- 6.1.9.3. Tālās gaismas lukturu automātiska aktivēšana un deaktivēšana
- 6.1.9.3.1. Sensorsistēma, ko izmanto tālās gaismas lukturu automātiskas aktivēšanas un deaktivēšanas automātiskajai vadībai, kā aprakstīts 6.1.7.1. punktā, atbilst šādām prasībām:
- 6.1.9.3.1.1. to lauku minimālās robežas, kuros sensors spēj uztvert no citiem 6.1.7.1. punktā noteiktajiem transportlīdzekļiem izstaroto gaismu, nosaka šādi leņķi.
- 6.1.9.3.1.1.1. Horizontālie leņķi: 15° pa kreisi un 15° pa labi.

Vertikālie leņķi:

Augšupvērstais leņķis	5°		
Sensora uzstādīšanas augstums (sensoru atveres augstums virs zemes)	mazāk nekā 2 m	starp 1,5 un 2,5 m	vairāk nekā 2,0 m
Lejupvērstais leņķis	2°	2° līdz 5°	5°

Šos leņķus mēra no sensora apertūras centra attiecībā pret horizontālu taisnu līniju caur tā centru, kas paralēla transportlīdzekļa vidējai garenasij.

- 6.1.9.3.1.2. Sensorsistēma uz taisna līdzena ceļa spēj konstatēt:
- pretimbraucošu mehānisko transportlīdzekli vismaz 400 m attālumā;
 - pa priekšu tajā pašā virzienā braucošu mehānisko transportlīdzekli vai transportlīdzekli ar piekabi vismaz 100 m attālumā;
 - pretimbraucošu velosipēdu, kura apgaismojumu veido balts luksturis ar gaismas stiprumu 150 cd ar gaismu izstarojošu virsmu $10 \text{ cm}^2 \pm 3 \text{ cm}^2$ un augstumu virs zemes 0,8 m – vismaz 75 m attālumā.
- Verificējot atbilstību a) un b) apakšpunktam, ieslēdz pretimbraucošā un pa priekšu braucošā mehāniskā transportlīdzekļa (vai transportlīdzekļa ar piekabi) gabarītlukturus (attiecīgā gadījumā) un tuvās gaismas lukturus.
- 6.1.9.3.2. Pāreja no tālās gaismas uz tuvo gaismu un otrādi saskaņā ar 6.1.7.1. punktā norādītajiem apstākļiem drīkst notikt automātiski un nedrīkst radīt neērtības, traucēt vai apžilbināt.
- 6.1.9.3.3. Automātiskās vadības vispārīgo veikspēju verificē šādi:
- 6.1.9.3.3.1. izmantojot pieteikuma iesniedzēja nodrošinātu simulāciju vai citus verifikācijas līdzekļus, ko atzīst tipa apstiprinātāja iestāde;
- 6.1.9.3.3.2. veicot testa braucienu saskaņā ar 12. pielikuma 1. punktu. Automātiskās vadības veikspēju dokumentē un salīdzina ar to, ko aprakstā norādījis pieteikuma iesniedzējs. Norāda acīmredzami nepareizu darbību, ja tāda ir (piemēram, pārlieka leņķiskā pārvietošanās vai mirgošana).
- 6.1.9.3.4. Tālās gaismas lukturu vadība var būt tāda, ka tālās gaismas lukturi tiek automātiski ieslēgti tikai, ja:
- laukos un attālumos, kā noteikts 6.1.9.3.1.1. un 6.1.9.3.1.2. punktā, nav konstatēti 6.1.7.1. punktā minētie transportlīdzekļi; un
 - konstatētais apkārtējā apgaismojuma līmenis ir, kā noteikts turpmāk 6.1.9.3.5. punktā.
- 6.1.9.3.5. Gadījumā, ja tālās gaismas lukturi tiek IESLĒGTI automātiski, tie automātiski tiek IZSLĒGTI, ja laukos un attālumos, kā noteikts 6.1.9.3.1.1. un 6.1.9.3.1.2. punktā, tiek konstatēti 6.1.7.1. punktā minētie pretimbraucošie vai pa priekšu braucošie transportlīdzekļi.

Turklāt tie tiek automātiski IZSLĒGTI, ja apkārtējā apgaismojuma apstākļi ir tādi, ka apgaismojums pārsniedz 7 000 lx.

Pieteikuma iesniedzējs pierāda atbilstību šai prasībai, veicot simulāciju vai izmantojot citus verifikācijas līdzekļus, ko atzīst tipa apstiprinātāja iestāde. Ja nepieciešams, apgaismojumu mēra uz horizontālas virsmas ar kosinusā koriģētu sensoru, kas uzstādīts tādā pašā augstumā kā transportlīdzeklī. To ražotājs var pierādīt, iesniedzot pietiekamu dokumentāciju vai izmantojot citus līdzekļus, ko atzīst tipa apstiprinātāja iestāde.

6.2. Tuvās gaismas lukturi (Noteikumi Nr. 98 un 112)

6.2.1. Esība

Obligāti mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Aizliegts uzstādīt piekabēm.

6.2.2. Skaits

Divi, kuru tips apstiprināts saskaņā ar Noteikumiem Nr. 98 vai 112, izņemot A klases galvenos lukturus.

6.2.3. Izkārtojums

Īpašu prasību nav.

6.2.4. Novietojums

6.2.4.1. Platumā: tā redzamās virsmas mala atskaites ass virzienā, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav tālāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmalas.

Attālums starp redzamo virsmu iekšējām malām atskaites asu virzienā nav mazāks kā 600 mm. Tomēr tas neattiecas uz M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem; visu pārējo kategoriju mehāniskajiem transportlīdzekļiem šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa kopējais platums nepārsniedz 1 300 mm.

6.2.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 500 mm un ne augstāk kā 1 200 mm virs zemes. N_3G kategorijas (paaugstinātas pārgājības) transportlīdzekļiem ⁽¹⁴⁾ maksimālo augstumu drīkst palielināt līdz 1 500 mm.

6.2.4.3. Garumā: transportlīdzekļa priekšpusē. Šo prasību uzskata par izpildītu, ja izstarotā gaisma ne tieši, ne netieši nerada neērtības vadītājam kā atspulgs netiešas redzamības ierīcēs un/vai uz citām transportlīdzekļa gaismu atstarojošām virsmām.

6.2.5. Ģeometriskā redzamība

To nosaka leņķis α un β , kā noteikts 2.13. punktā:

$\alpha = 15^\circ$ uz augšu un 10° uz leju,

$\beta = 45^\circ$ uz āru un 10° uz iekšu.

Paneļu vai citu aprīkojuma elementu atrašanās galvenā luktura tuvumā nerada sekundāru ietekmi, kas rada neērtības citiem ceļu satiksmes dalībniekiem.

6.2.6. Orientācija

Uz priekšu.

6.2.6.1. Vertikālā orientācija

6.2.6.1.1. Sākotnējo leļupvērsto tuvās gaismas kūļa robežu, kas jāiestata nenoslogotam transportlīdzeklim ar vienu personu vadītāja sēdvietā, transportlīdzekļa ražotājs nosaka ar precizitāti līdz 0,1 procentam, un to skaidri salasāmi un neizdzēsāmi ar 7. pielikumā parādīto simbolu norāda uz katra transportlīdzekļa vai nu pie katra galvenā luktura, vai uz ražotāja plāksnītes.

Šādi norādītā leļupvērstā noliekuma vērtību definē saskaņā ar 6.2.6.1.2. punktu.

⁽¹⁴⁾ Kā noteikts Konsolidētajā rezolūcijā par transportlīdzekļu konstrukciju (R.E.3), dokuments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, 2. punkts – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

6.2.6.1.2. Atkarībā no tā, kādā metros izteiktā augstumā (h) atrodas tuvās gaismas luktura redzamās virsmas apakšējā mala atskaites ass virzienā, to mērot nenoslogotam transportlīdzeklim, tuvās gaismas kūļa robežas vertikālais noliekums visos statistajos stāvokļos, kas noteikti 5. pielikumā, saglabājas šādās robežvērtībās, un sākotnējam vērsumam ir šādas vērtības:

$$h < 0,8$$

Robežvērtības: no – 0,5 procentiem līdz – 2,5 procentiem

Sākotnējais vērsums: no – 1,0 procentiem līdz – 1,5 procentiem

$$0,8 < h < 1,0$$

Robežvērtības: no – 0,5 procentiem līdz – 2,5 procentiem

Sākotnējais vērsums: no – 1,0 procentiem līdz – 1,5 procentiem

vai, pēc ražotāja ieskatiem,

Robežvērtības: no – 1,0 procentiem līdz – 3,0 procentiem

Sākotnējais vērsums: no – 1,5 procentiem līdz – 2,0 procentiem

Šajā gadījumā transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma pieteikumā iekļauj informāciju par to, kura no abām alternatīvām jāizmanto.

$$h > 1,0$$

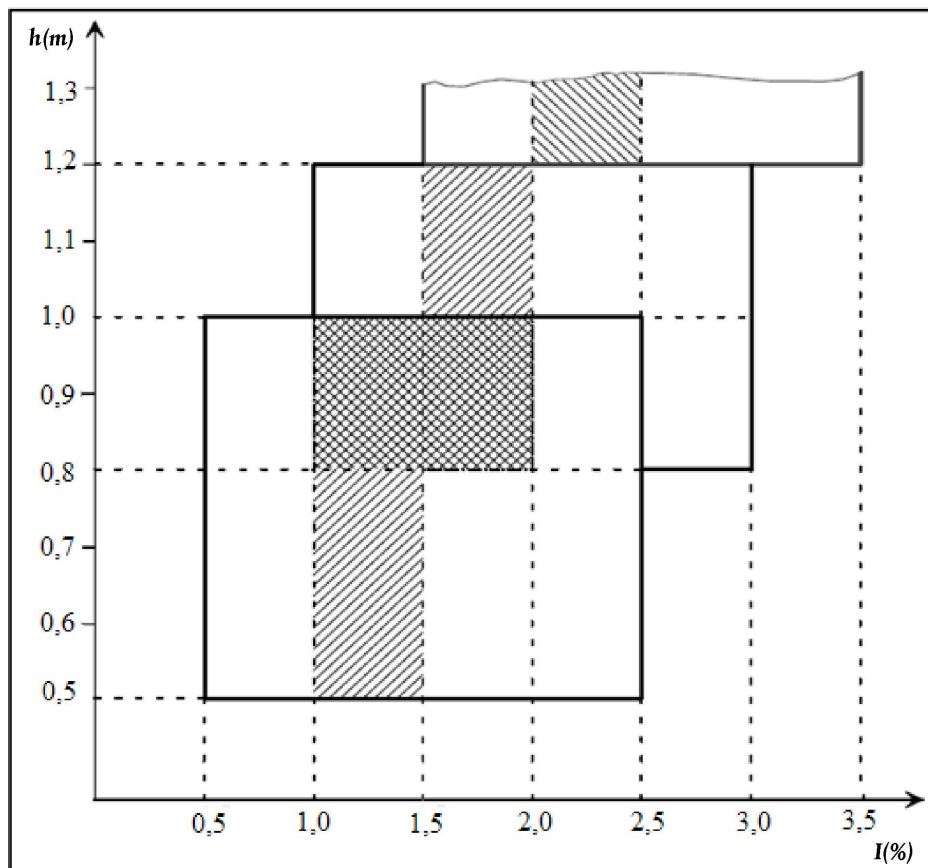
Robežvērtības: no – 1,0 procentiem līdz – 3,0 procentiem

Sākotnējais vērsums: no – 1,5 procentiem līdz – 2,0 procentiem

Minētās robežvērtības un sākotnējā vērsuma vērtības ir apkopotas turpmākajā diagrammā.

N_3G kategorijas (paaugstinātas pārgājības) transportlīdzekļiem, kuros galveno lukturu augstums pārsniedz 1 200 mm, robežas vertikālais noliekums ir starp: – 1,5 procentiem un – 3,5 procentiem.

Sākotnējais vērsums ir no – 2 procentiem līdz – 2,5 procentiem.



6.2.6.2. Galveno lukturu līmeņošanas ierīce

6.2.6.2.1. Ja galveno lukturu līmeņošanas ierīce nepieciešama, lai ievērotu 6.2.6.1.1. un 6.2.6.1.2. punkta prasības, šī ierīce ir automātiska.

6.2.6.2.2. Tomēr ir atļautas manuālas bezpakāpju un pakāpveida regulēšanas ierīces, ja tām ir atdures stāvoklis, kurā lukturus var atiestatīt to sākotnējā slīpumā, kā noteikts 6.2.6.1.1. punktā, šajā nolūkā izmantojot regulēšanas skrūves vai tamlīdzīgus līdzekļus.

Šādas manuāli regulējamas ierīces ir darbināmas no vadītāja vietas.

Nepārtraukti regulējamām ierīcēm ir atskaites marķējums, uz kura norādīti sloģošanas nosacījumi, pie kuriem nepieciešama tuvās gaismas regulēšana.

Stāvokļu skaits ierīcēm, kas nav bezpakāpju regulēšanas ierīces, atbilst 6.2.6.1.2. punktā norādīto vērtību diapazonam saskaņā ar visiem 5. pielikumā noteiktajiem sloģošanas nosacījumiem.

Arī šādām ierīcēm pie to vadības ierīces (8. pielikums) ir marķējums, kurā skaidri norādīti sloģošanas nosacījumi, kas noteikti 5. pielikumā, un pie kuriem nepieciešama tuvās gaismas kūļa regulēšana.

6.2.6.2.3. Ja notiek 6.2.6.2.1. un 6.2.6.2.2. punktā aprakstītās ierīces atteice, tuvās gaismas lukturi neieņem pozīciju, kurā tuvās gaismas kūļa noliekums ir mazāks nekā tad, kad ierīce pārstāja darboties.

6.2.6.3. Mērīšanas procedūra

6.2.6.3.1. Pēc sākotnējā noliekuma noregulēšanas tuvās gaismas kūļa vertikālo noliekumu, ko izsaka procentos, mēra statiskā stāvoklī pie 5. pielikumā noteiktajiem sloģošanas nosacījumiem.

6.2.6.3.2. Tuvās gaismas kūļa noliekuma variācijas atkarībā no slodzes mēra saskaņā ar 6. pielikumā noteikto testa procedūru.

6.2.6.4. Horizontālā orientācija

Viena vai abu tuvās gaismas lukturu horizontālā orientācija var tikt mainīta, lai nodrošinātu likuma izgaismošanu, ar noteikumu, ka, virzot visu gaismas kūli vai robežas lūzumpunktu, attālums no transportlīdzekļa priekšpusē, kurā robežas lūzumpunkts krustojas ar transportlīdzekļa smaguma centra trajektorijas līniju, nepārsniedz attiecīgo tuvās gaismas lukturu uzstādījuma augstumu vairāk nekā 100 reizes.

6.2.7. Elektriskie slēgumi

6.2.7.1. Vadības ierīce, ar ko pārslēdz uz tuvo gaismu, vienlaicīgi izslēdz visus tālās gaismas lukturus.

6.2.7.2. Tuvās gaismas lukturi drīkst palikt ieslēgti vienlaicīgi ar tālās gaismas lukturiem.

6.2.7.3. Ja tuvās gaismas lukturi atbilst Noteikumiem Nr. 98, lokizlādes gaismas avoti tālo gaismu darbības laikā paliek ieslēgti.

6.2.7.4. Lai nodrošinātu likuma izgaismošanu, ir atļauts aktivēt vienu papildu gaismas avotu vai vienu vai vairākus LED moduļus, kas atrodas tuvās gaismas lukturu iekšpusē vai lukturī (izņemot tālās gaismas lukturi), kurš ir grupēts vai savstarpēji apvienots ar attiecīgajiem tuvās gaismas lukturiem, ar noteikumu, ka transportlīdzekļa smaguma centra trajektorijas izliekuma horizontālais rādiuss ir 500 m vai mazāks. To ražotājs var pierādīt ar aprēķinu vai citiem līdzekļiem, ko atzīst tipa apstiprinātāja iestāde.

6.2.7.5. Tuvās gaismas lukturu ieslēgšana un izslēgšana drīkst notikt automātiski. Tomēr vienmēr ir jābūt iespējai tuvās gaismas lukturus ieslēgt un izslēgt manuāli.

6.2.7.6. Tuvās gaismas lukturi ieslēdzas un izslēdzas automātiski atkarībā no apkārtējā apgaismojuma (piemēram, tie ieslēdzas, braucot naktis apstākļos, tuneļos u. tml.) saskaņā ar 13. pielikuma prasībām;

6.2.7.7. Neskarot 6.2.7.6.1. punktu, tuvās gaismas lukturi drīkst ieslēgties un izslēgties automātiski atkarībā no citiem faktoriem, piemēram, laika vai apkārtējiem apstākļiem (piemēram, diennakts laika, transportlīdzekļa atrašanās vietas, lietus, miglas u. c.).

6.2.8. Signalizators

6.2.8.1. Signalizators nav obligāts.

6.2.8.2. Vizuāls mirgojošs vai nemirgojošs signalizators ir obligāts:

- a) ja līkuma izgaismošanu panāk, pārvietojot visu gaismas kūli vai robežas lauzumpunktu; vai
- b) ja galvenā tuvās gaismas kūļa nodrošināšanai izmanto vienu vai vairākus *LED* moduļus, izņemot, ja to vadojums ir tāds, ka jebkura viena *LED* moduļa atteices gadījumā gaismu izstarot pārtrauc visi.

To aktivē:

- a) ja pārstāj darboties robežas lūzumpunkta virzīšana; vai
- b) ja pārstāj darboties jebkurš *LED* modulis(-ļi), kas rada galveno tuvās gaismas kūli, izņemot, ja to vadojums ir tāds, ka jebkura viena *LED* moduļa atteices gadījumā gaismu izstarot pārtrauc visi.

Tas paliek ieslēgts, kamēr saglabājas atteice. To uz laiku var atcelt, bet tas atsāk darboties katru reizi, kad tiek ieslēgta un izslēgta ierīce, ar ko iedarbina un apstādina motoru.

6.2.9. Citas prasības

Prasības, kas noteiktas 5.5.2. punktā, neattiecas uz tuvās gaismas lukturiem.

Tuvās gaismas lukturus ar gaismas avotu vai *LED* moduli(-ļus), kuri nodrošina galveno tuvās gaismas kūli un kuru nominālā gaismas plūsma pārsniedz 2 000 lūmenus, uzstāda tikai kopā ar galveno lukturu tīrīšanas ierīci(-ēm) saskaņā ar Noteikumiem Nr. 45 ⁽¹⁵⁾.

Attiecībā uz vertikālo noliekumu nepiemēro 6.2.6.2.2. punkta noteikumus tuvās gaismas lukturiem ar gaismas avotu vai *LED* moduli(-ļiem), kuri nodrošina tuvās gaismas kūli un kura(-u) nominālā gaismas plūsma pārsniedz 2 000 lūmenus.

Attiecībā uz kvēlspuldzēm, kurām norādīts vairāk nekā viens testa spriegums, piemēro to nominālo gaismas plūsmu, kas rada galveno tuvās gaismas kūli, kā norādīts ierīces tipa apstiprinājuma paziņojuma veidlapā.

Attiecībā uz tuvās gaismas lukturiem, kas aprīkoti ar apstiprinātu gaismas avotu, piemērojamā nominālā gaismas plūsma ir vērtība pie attiecīgā testa sprieguma, kā norādīts to noteikumu attiecīgajā datu lapā, saskaņā ar kuriem izmantotais gaismas avots ir ticis apstiprināts, neņemot vērā nominālās gaismas plūsmas pielaižu, kas norādītas šajā datu lapā.

Lai nodrošinātu līkuma izgaismošanu, drīkst izmantot tikai tuvās gaismas lukturus saskaņā ar Noteikumiem Nr. 98 vai 112.

Ja līkuma izgaismošanu nodrošina, horizontāli virzot visu gaismas kūli vai robežas lauzumpunktu, šo funkciju aktivē tikai tad, ja transportlīdzeklis kustās uz priekšu; šo prasību nepiemēro, ja līkuma izgaismošanu veic, lai nogrieztos pa labi labās puses satiksmē (pa kreisi kreisās puses satiksmē).

6.3. Priekšējie miglas lukturi (Noteikumi Nr. 19)

6.3.1. Esība

Mehāniskajiem transportlīdzekļiem nav obligāti. Aizliegts uzstādīt piekabēm.

6.3.2. Skaits

Divi; tādi, kas atbilst Noteikumu Nr. 19 03. grozījumu sērijas un turpmāko grozījumu sēriju prasībām.

6.3.3. Izkārtojums

Īpašu prasību nav.

⁽¹⁵⁾ Attiecīgo noteikumu Pusēs var aizliegt mehānisku tīrīšanas sistēmu izmantošanu, ja ir uzstādīti galvenie lukturi ar plastmasas lēcām un marķējumu "PL".

- 6.3.4. Novietojums
- 6.3.4.1. Platumā: tas punkts uz redzamās virsmas atskaites ass virzienā, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav tālāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmas.
- 6.3.4.2. Augstumā:
- minimālais augstums: ne mazāk kā 250 mm virs zemes.
- maksimālais augstums: M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem: ne vairāk kā 800 mm virs zemes.
- Visu citu kategoriju transportlīdzekļiem, izņemot N_3G (paaugstinātas pārgājības) ⁽¹⁶⁾ transportlīdzekļus: ne vairāk kā 1 200 mm virs zemes.
- N_3G kategorijas transportlīdzekļiem: maksimālo augstumu drīkst palielināt līdz 1 500 mm.
- Neviens redzamās virsmas punkts atskaites ass virzienā neatrodas augstāk par tuvās gaismas luktura redzamās virsmas augstāko punktu atskaites ass virzienā.
- 6.3.4.3. Garumā: transportlīdzekļa priekšpusē. Šo prasību uzskata par izpildītu, ja izstarotā gaisma ne tieši, ne netieši nerada neērtības vadītājam kā atspulgs netiešas redzamības ierīcēs un/vai uz citām transportlīdzekļa gaismu atstarojošām virsmām.
- 6.3.5. Ģeometriskā redzamība
- To nosaka leņķis α un β , kā noteikts 2.13. punktā:
- $\alpha = 5^\circ$ uz augšu un uz leju,
- $\beta = 45^\circ$ uz āru un 10° uz iekšu.
- Paneļu vai citu aprīkojuma elementu atrašanās priekšējo miglas lukturu tuvumā nerada sekundāru ietekmi, kas var radīt neērtības citiem satiksmes dalībniekiem ⁽¹⁷⁾.
- 6.3.6. Orientācija
- Virzienā uz priekšu.
- 6.3.6.1. Vertikālā orientācija
- 6.3.6.1.1. "B" klases priekšējo miglas lukturu gadījumā robežas vertikālais noliekums, kas jāiestata nenoslogotam transportlīdzeklim ar vienu personu vadītāja vietā, ir – 1,5 % vai mazāks ⁽¹⁷⁾.
- 6.3.6.1.2. "F3" klases priekšējo miglas lukturu gadījumā:
- 6.3.6.1.2.1. Ja gaismas avota kopējā nominālā gaismas plūsma nepārsniedz 2 000 lm:
- 6.3.6.1.2.1.1. robežas vertikālais noliekums, kas jāiestata nenoslogotam transportlīdzeklim ar vienu personu vadītāja vietā, ir – 1,0 % vai mazāks.
- 6.3.6.1.2.2. Ja gaismas avota kopējā nominālā gaismas plūsma pārsniedz 2 000 lm:
- 6.3.6.1.2.2.1. atkarībā no metros izteikta augstuma (h), kādā atrodas priekšējā miglas luktura redzamās virsmas apakšējās mala atskaites ass virzienā, to mērot nenoslogotiem transportlīdzekļiem, robežas vertikālais noliekums visos statistiskajos 5. pielikuma stāvokļos automātiski saglabājas šādās robežās:
- $h \leq 0,8$
- Robežvērtības: no – 1,0 procentiem līdz – 3,0 procentiem
- Sākotnējais vērsums: no – 1,5 procentiem līdz – 2,0 procentiem
- $h > 0,8$
- Robežvērtības: no – 1,5 procentiem līdz – 3,5 procentiem
- Sākotnējais vērsums: no – 2,0 procentiem līdz – 2,5 procentiem

⁽¹⁶⁾ Kā noteikts Konsolidētajā rezolūcijā par transportlīdzekļu konstrukciju (R.E.3), dokuments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, 2. punkts – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

⁽¹⁷⁾ Jaunus transportlīdzekļu tipus, kas neatbilst šim noteikumam, drīkst turpināt apstiprināt 18 mēnešus pēc 03. sērijas grozījumu 4. papildinājuma spēkā stāšanās datuma.

- 6.3.6.1.2.2.2. Sākotnējo leļupvērsto robežas noliekumu, kas jāiestata nenoslogotam transportlīdzeklim ar vienu personu vadītāja sēdvietā, transportlīdzekļa ražotājs nosaka ar precizitāti līdz vienai decimālzīmei aiz komata, un to skaidri salasāmi un neizdzēšami ar 7. pielikumā parādīto simbolu norāda uz katra transportlīdzekļa vai nu pie priekšējā miglas luktura, vai pie ražotāja plāksnītes, vai kombinācijā ar norādi, kas minēta 6.2.6.1.1. punktā. Šādi norādītā leļupvērstā noliekuma vērtību nosaka saskaņā ar 6.3.6.1.2.2.1. punktu.
- 6.3.6.2. Priekšējo miglas lukturu līmeņošanas ierīce
- 6.3.6.2.1. Ja neatkarīgs vai ar citām priekšējā apgaismojuma un gaismas signalizācijas funkcijām grupēts priekšējais miglas lukturis ir aprīkots ar atsevišķu līmeņošanas ierīci, tā ir tāda, ka vertikālais noliekums pie visiem šo noteikumu 5. pielikumā paredzētajiem statiskās slodzes nosacījumiem saglabājas 6.3.6.1.2.2.1. punktā paredzētajās robežās.
- 6.3.6.2.2. Ja "F3" kategorijas priekšējais miglas lukturis ir tuvās gaismas luktura vai AFS sistēmas daļa, 6.2.6. punkta noteikumus piemēro laikā, kad priekšējā miglas luktura gaismas kūli izmanto kā daļu no tuvas gaismas kūļa.
- Šajā gadījumā 6.2.6. punktā noteiktās līmeņošanas robežas drīkst piemērot arī tad, ja šo priekšējo miglas lukturi izmanto kā miglas lukturi.
- 6.3.6.2.3. Līmeņošanas ierīci drīkst arī lietot, lai automātiski pielāgotu priekšējo miglas lukturu gaismas kūļa noliekumu valdošajiem apkārtējiem apstākļiem, ar nosacījumu, ka netiek pārsniegtas 6.3.6.1.2.2.1. punktā noteiktā leļupvērstā noliekuma robežas.
- 6.3.6.2.4. Ja notiek līmeņošanas ierīces atteice, priekšējā miglas luktura gaismas kūlis neieņem stāvokli, kurā robežas slīpums ir mazāks nekā tad, kad ierīce pārstāja darboties.
- 6.3.7. Elektriskie slēgumi
- Priekšējos miglas lukturus ir iespējams IESLĒGT un IZSLĒGT neatkarīgi no tālās gaismas lukturiem, tuvās gaismas lukturiem vai jebkuras tālās un tuvās gaismas lukturu kombinācijas, izņemot, ja:
- a) priekšējie miglas lukturi ir daļa no citas apgaismes funkcijas AFS sistēmā; tomēr priekšējo miglas lukturu ieslēgšanas funkcijai ir prioritāte salīdzinājumā ar funkciju, kurā priekšējos miglas lukturus lieto kā daļu; vai
 - b) priekšējos miglas lukturus nevar ieslēgt vienlaicīgi ar citiem lukturiem, ar kuriem tie ir savstarpēji savietoti, kā norādīts ar attiecīgo simbolu ("P"), saskaņā ar Noteikumu Nr. 19 1. pielikuma 10.1. punktu.
- 6.3.8. Signalizators
- Noslēgta kontūra signalizators jāuzstāda obligāti. Neatkarīgs nemirgojošs brīdinājuma gaisma.
- 6.3.9. Citas prasības
- Ja paziņojuma veidlapā, kas sniegta Noteikumu Nr. 19 1. pielikuma 10.9. punktā, ir pozitīva norāde, "F3" klases priekšējo miglas lukturu gaismas kūļa regulēšana un gaismas stipruma drīkst tikt automātiski pielāgots valdošajiem apkārtējās vides apstākļiem. Jebkuras gaismas stipruma vai regulēšanas izmaiņas tiek veiktas automātiski un tā, lai neradītu neērtības ne vadītājam, ne citiem ceļu satiksmes dalībniekiem.
- 6.4. Atpakaļgaitas lukturis (Noteikumi Nr. 23)
- 6.4.1. Esība
- Obligāts mehāniskajiem transportlīdzekļiem un O₂, O₃ un O₄ kategorijas piekabēm. Neobligāts O₁ kategorijas piekabēm.
- 6.4.2. Skaits
- 6.4.2.1. Obligāta ir viena ierīce un M₁ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem un visiem pārējiem transportlīdzekļiem, kuru garums nepārsniedz 6 000 mm, pēc izvēles var uzstādīt otru ierīci.
- 6.4.2.2. Visiem transportlīdzekļiem, kuru garums pārsniedz 6 000 mm, izņemot M₁ kategorijas transportlīdzekļus, obligātas ir divas ierīces un vēl divas ierīces var uzstādīt pēc izvēles.

- 6.4.3. Izkārtojums
Īpašu prasību nav.
- 6.4.4. Novietojums
- 6.4.4.1. Platumā: īpašu prasību nav.
- 6.4.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 250 mm un ne augstāk kā 1 200 mm virs zemes.
- 6.4.4.3. Garumā: transportlīdzekļa aizmugurē.
Tomēr, ja uzstāda divas 6.4.2.2. punktā minētās neobligātās ierīces, tās drīkst uzstādīt transportlīdzekļa sānos, ja tiek ievērotas 6.4.5.2. un 6.4.6.2. punkta prasības.
- 6.4.5. Ģeometriskā redzamība
- 6.4.5.1. Transportlīdzekļa aizmugurē uzstādītas ierīces:
to nosaka leņķis α un β , kā norādīts 2.13. punktā:
 $\alpha = 15^\circ$ uz augšu un 5° uz leju,
 $\beta = 45^\circ$ pa labi un pa kreisi, ja ir tikai viena ierīce,
 45° uz āru un 30° uz iekšu, ja ir divas ierīces.
- 6.4.5.2. Divas 6.4.2.2. punktā minētās neobligātās ierīces, ja tās uzstādītas transportlīdzekļa sānos:
uzskata, ka ģeometriskā redzamība ir nodrošināta, ja attiecīgās ierīces atskaites ass ir vērsta uz ārpusi leņķī β , kas nepārsniedz 15° attiecībā pret transportlīdzekļa vidējo garenplakni. Abu neobligāto ierīču vertikālais vērsums drīkst būt uz leju.
- 6.4.6. Orientācija
- 6.4.6.1. Uz aizmuguri.
- 6.4.6.2. Turklāt, ja abas 6.4.2.2. punktā minētās neobligātās ierīces ir uzstādītas transportlīdzekļa sānos, piemēro 6.4.5.2. punkta prasības.
- 6.4.7. Elektriskie slēgumi
- 6.4.7.1. Elektriskie slēgumi ir tādi, lai lukturis varētu iedegties tikai tad, ja ir ieslēgts atpakaļgaitas pārnesums un ja ierīce, kas kontrolē motora iedarbināšanu un apstādināšanu, ir tādā stāvoklī, ka ir iespējama motora darbība. Tas neieslēdzas un neturpina degt, ja neizpildās kāds no abiem iepriekš minētajiem nosacījumiem.
- 6.4.7.2. Turklāt 6.4.2.2. punktā minēto divu neobligāto ierīču elektriskie slēgumi ir tādi, lai šīs ierīces nevarētu iedegties, ja nav ieslēgti 5.11. punktā minētie lukturi.
Transportlīdzekļa sānos uzstādītās ierīces drīkst ieslēgt, ja transportlīdzeklis lēni manevrē, braucot uz priekšu ar ātrumu, kas nepārsniedz 10 km/h, un izpildās šādi nosacījumi:
a) ierīces tiek aktivētas un deaktivētas manuāli ar atsevišķu slēdzi;
b) ja tās ir aktivētas šādā veidā, tās var palikt iedegtas pēc tam, kad ir izslēgts atpakaļgaitas pārnesums;
c) tās tiek automātiski izslēgtas neatkarīgi no atsevišķā slēdža stāvokļa, ja transportlīdzeklis brauc uz priekšu ar ātrumu, kas pārsniedz 10 km/h; šādā gadījumā ierīces automātiski paliek izslēgtas, līdz tās no jauna apzināti ieslēdz.
- 6.4.8. Signalizators
Signalizators nav obligāts.
- 6.4.9. Citas prasības
Nav.

6.5. Virzienrādītāja lukturis (Noteikumi Nr. 6)

6.5.1. Esība (sk. attēlu)

Obligāts. Dažādu tipu virzienrādītāju lukturus iedala kategorijās (1., 1.a, 1.b, 2.a, 2.b, 5. un 6. kategorija), un to komplekts vienam transportlīdzeklim veido izkārtojumu ("A" un "B").

"A" izkārtojums attiecas uz visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem.

"B" izkārtojums attiecas tikai uz piekabēm.

6.5.2. Skaits

Atbilstīgi izkārtojumam.

6.5.3. Izkārtojumi (sk. attēlu)

A: divi priekšējie šādu kategoriju virzienrādītāju lukturi:

1 vai 1.a, vai 1.b,

ja attālums no šī luktura redzamās virsmas malas atskaites ass virzienā līdz tuvās gaismas luktura un/vai priekšējā miglas luktura, ja tāds ir, redzamās virsmas malai atskaites ass virzienā ir vismaz 40 mm;

1.a vai 1b,

ja attālums no šī luktura redzamās virsmas malas atskaites ass virzienā līdz tuvās gaismas luktura un/vai priekšējā miglas luktura, ja tāds ir, redzamās virsmas malai atskaites ass virzienā ir lielāks nekā 20 mm un mazāks nekā 40 mm;

1.b,

ja attālums no šī luktura redzamās virsmas malas atskaites ass virzienā līdz tuvās gaismas luktura un/vai priekšējā miglas luktura, ja tāds ir, redzamās virsmas malai atskaites ass virzienā ir 20 mm vai mazāks;

divi aizmugurējie virzienrādītāju lukturi (2.a vai 2.b kategorija);

divi neobligāti lukturi (2.a vai 2.b kategorija) visiem M_2 , M_3 , N_2 , N_3 kategorijas transportlīdzekļiem.

Divi 5. vai 6. kategorijas sānu virzienrādītāju lukturi (minimālās prasības):

5. kategorija

Visiem M_1 kategorijas transportlīdzekļiem;

N_1 , M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru garums nepārsniedz 6 metrus.

6. kategorija

Visiem N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem;

N_1 , M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru garums pārsniedz 6 metrus.

Visos gadījumos 5. kategorijas sānu virzienrādītāju lukturus ir atļauts aizvietot ar 6. kategorijas sānu virzienrādītāju lukturiem.

Ja ir uzstādīti lukturi, kuros apvienotas priekšējo virzienrādītāju lukturu (1., 1.a un 1.b kategorija) un sānu virzienrādītāju lukturu (5. vai 6. kategorija) funkcijas, drīkst uzstādīt divus papildu virzienrādītāju lukturus (5. vai 6. kategorija), lai izpildītu 6.5.5. punktā noteiktās redzamības prasības.

B: divi aizmugurējie virzienrādītāju lukturi (2.a vai 2.b kategorija)

Divi neobligāti virzienrādītāju lukturi (2.a vai 2.b kategorija) visiem O_2 , O_3 un O_4 kategorijas transportlīdzekļiem.

Ne vairāk kā trīs 5. kategorijas neobligātas ierīces vai viena 6. kategorijas neobligāta ierīce katrā tādu O_2 tipa transportlīdzekļu sēnā, kuru garums pārsniedz 9 m.

Ja ir uzstādīta AFS sistēma, kategorijas izvēlei vērā ņemamais attālums ir attālums starp priekšējo virzienrādītāja lukturi un tuvāko tādu apgaismes vienību tās tuvākajā stāvoklī, kura piedalās tuvās gaismas režīmā vai veido šo režīmu.

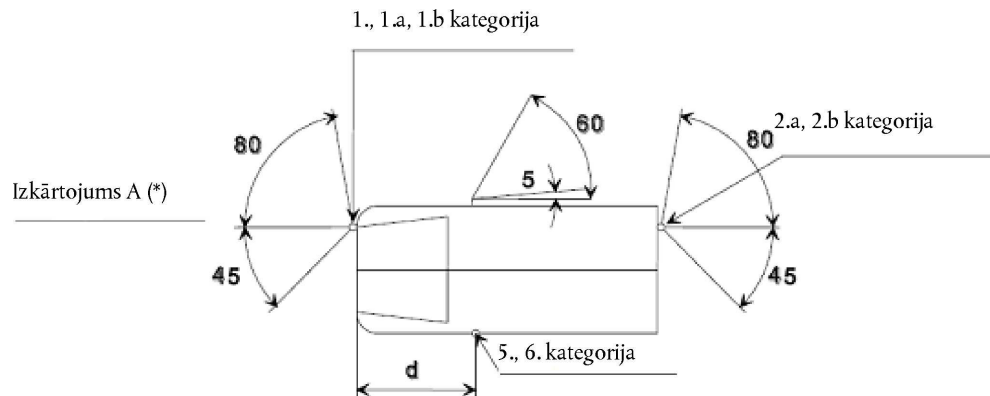
- 6.5.3.1. Turklāt šādu kategoriju transportlīdzekļiem:
- M_2 , M_3 , N_2 un N_3 , kuru garums ir lielāks nekā 6 m un līdz 9 m (ieskaitot) pēc izvēles uzstāda vienu 5. kategorijas ierīci;
 - M_2 , M_3 , N_2 un N_3 , kuru garums pārsniedz 9 m, ir obligātas trīs 5. kategorijas papildu ierīces, kuras pēc iespējas vienmērīgāk izvietotas gar katru pusi;
 - O_3 un O_4 ir obligātas trīs 5. kategorijas ierīces, kuras pēc iespējas vienmērīgāk izvietotas gar katru pusi.
- Šīs prasības nepiemēro, ja ir vismaz trīs dzintarkrāsas sānu gabarītlukturi, kas sinhroni un vienlaikus mirgo ar tajā pašā transportlīdzekļa pusē uzstādītajiem virzienrādītāju lukturiem.
- 6.5.4. Novietojums
- 6.5.4.1. Platumā: tā redzamās virsmas mala atskaites ass virzienā, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, neatrodas vairāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmalas. Šis nosacījums neattiecas uz neobligātajiem aizmugurējiem lukturiem.
- Attālums starp abu redzamo virsmu iekšējām malām atskaites asu virzienā nav mazāks kā 600 mm.
- Šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa kopējais platums ir mazāks nekā 1 300 mm.
- 6.5.4.2. Augstumā: virs zemes.
- 6.5.4.2.1. Sānu virzienrādītāju lukturu (5. vai 6. kategorija) gaismu izstarojošās virsmas augstums nav mazāks kā: 350 mm M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem un 500 mm visu pārējo kategoriju transportlīdzekļiem, to abos gadījumos mērot no zemākā punkta; un lielāks kā: 1 500 mm, mērot no augstākā punkta.
- 6.5.4.2.2. Virzienrādītāju lukturu (1., 1.a, 1.b, 2.a un 2.b kategorija) augstums, kas izmērīts saskaņā ar 5.8. punktu, nav mazāks kā 350 mm un nav lielāks kā 1 500 mm.
- 6.5.4.2.3. Ja transportlīdzekļa konstrukcijas dēļ šīs augšējās robežas, ko mēra, kā noteikts iepriekš, nav iespējams ievērot, un ja nav uzstādīti neobligātie aizmugurējie lukturi, tās drīkst palielināt līdz 2 300 mm 5. un 6. kategorijas sānu virzienrādītāju lukturiem un līdz 2 100 mm 1., 1.a, 1.b, 2.a un 2.b kategorijas virzienrādītāju lukturiem.
- 6.5.4.2.4. Ja uzstāda neobligātos aizmugurējos lukturus, tos novieto augstumā, kas atbilst piemērojamajām 6.5.4.1. punkta prasībām un lukturu simetriskumam, ievērojot tādu vertikālu attālumu, kādu pieļauj virsbūves forma, bet ne vairāk kā 600 mm virs obligātajiem lukturiem.
- 6.5.4.3. Garumā (sk. attēlu)
- Attālums starp sānu virzienrādītāja luktura (5. un 6. kategorija) gaismu izstarojošo virsmu un šķērsplakni, kas sakrīt ar transportlīdzekļa gabarītgaruma priekšējo robežu, nepārsniedz 1 800 mm.
- Tomēr šis attālums nepārsniedz 2 500 mm:
- M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem;
 - visu pārējo kategoriju transportlīdzekļiem, ja transportlīdzekļa konstrukcijas dēļ nav iespējams nodrošināt minimālos redzamības leņķus.
5. kategorijas neobligātos sānu virzienrādītāju lukturus uzstāda vienādā atstatumā visā transportlīdzekļa garumā.
6. kategorijas neobligātos sānu virzienrādītāju lukturus uzstāda zonā starp piekabes garuma pirmo un pēdējo kvartili.
- 6.5.5. Ģeometriskā redzamība
- 6.5.5.1. Horizontālie leņķi: (sk. attēlu)
- Vertikālie leņķi: 15° virs un zem horizontāles 1., 1.a, 1.b, 2.a, 2.b un 5. kategorijas virzienrādītāju lukturi.

Tomēr:

- ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), leņķi var samazināt līdz 5°;
- ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 2 100 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), leņķi var samazināt līdz 5°;

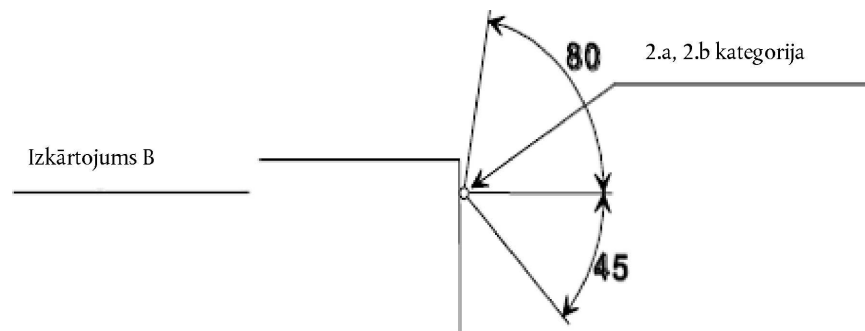
30° virs un 5° zem horizontāles 6. kategorijas virzienrādītāju lukturiem.

Attēls (sk. 6.5. punktu)



(*) Aklās zonas leņķa vērtība 5° uz aizmuguri no sānu virzienrādītāja luktura ir augšējā robeža $d \leq 1,80$ m (M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem $d \leq 2,50$ m).

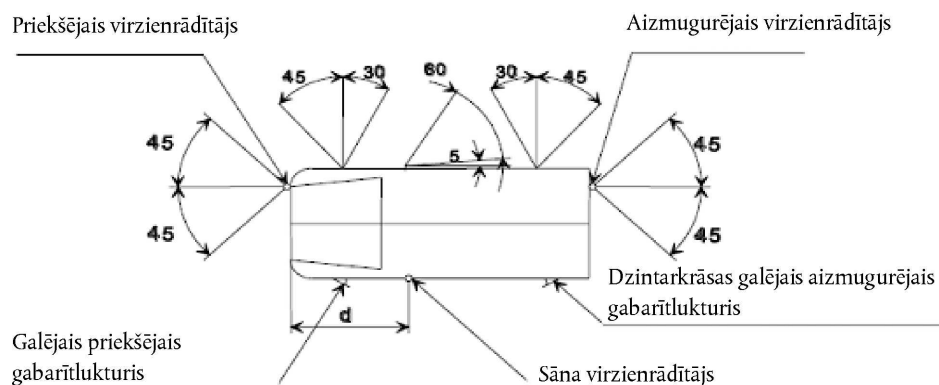
1., 1.a, 1.b, 2.a un 2.b kategorijas virzienrādītāju lukturiem, kas uzstādīti zemāk nekā 750 mm (mērījumus veicot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), uz iekšu vērsto 45° leņķi drīkst samazināt līdz 20° zem H plaknes.



6.5.5.2.

Vai pēc ražotāja izvēles – M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem: priekšējie un aizmugurējie virzienrādītāju lukturi, kā arī sānu gabarītlukturi (**).

Horizontālie leņķi: (sk. attēlu)



(**) Aklās zonas leņķa vērtība 5° uz aizmuguri no sānu virzienrādītāja luktura ir augšējā robeža. $d \leq 2,50$ m.

Tomēr 1., 1.a, 1.b, 2.a un 2.b kategorijas virzienrādītāju lukturiem, kas uzstādīti zemāk nekā 750 mm (mērījumus veicot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), uz iekšu vērsto 45° leņķi drīkst samazināt līdz 20° zem H plaknes.

Vertikālie leņķi: 15° virs un zem horizontāles Tomēr, ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 15° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.

Lai virzienrādītāja lukturi uzskatītu par redzamu, neaizsegtiem jābūt vismaz 12,5 kvadrātcentimetriem tā redzamās virsmas, izņemot 5. un 6. kategorijas sānu virzienrādītāju lukturus. Šajā laukumā neietilpst gaismu neraidošu atstarotāju apgaismojošās virsmas laukums.

6.5.6. Orientācija

Saskaņā ar ražotāja noteiktām uzstādīšanas specifiskajām, ja tādas ir.

6.5.7. Elektriskie slēgumi

Virzienrādītāj lukturi ir ieslēdzami neatkarīgi no citiem lukturiem. Visi virzienrādītāju lukturi, kas atrodas transportlīdzekļa vienā pusē, tiek ieslēgti un izslēgti ar vienu vadības ierīci, un tie mirgo sinhroni.

Ja M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru garums nepārsniedz 6 metrus un kuros virzienrādītāju lukturi ir izvietoti saskaņā 6.5.5.2. punkta prasībām, ir uzstādīti dzintarkrāsas sānu gabarītgaismas lukturi, arī šie lukturi mirgo ar tādu pašu biežumu kā virzienrādītāju lukturi (un sinhroni ar tiem).

Virzienrādītājs, kuru ir iespējams aktivēt dažādos režīmos (statisks vai sekvenciāls), pēc aktivēšanas nepārslēdzas starp šiem abiem režīmiem.

Ja M_2 , M_3 , N_2 , N_3 kategorijas transportlīdzekļiem ir uzstādīti divi neobligātie lukturi (2.a vai 2.b kategorija), tos darbina tādā pašā režīmā kā pārējos obligātos virzienrādītāju lukturus (2.a vai 2.b kategorija); t. i., statiska vai sekvenciāla.

6.5.8. Signalizators

Signalizators ir obligāts 1., 1.a, 1.b, 2.a un 2.b kategorijas virzienrādītāju lukturiem. Tas var būt vizuāls vai akustisks signāls, vai abi kopā. Ja tas ir vizuāls, tas ir ar mirgojošu gaismu un vismaz gadījumā, ja kāds no virzienrādītāju lukturiem nedarbojas, neieslēdzas vai paliek ieslēgts un nemirgo, vai ievērojami mainās tā darbības frekvence. Ja tas ir tikai akustisks, tas ir skaidri dzirdams un vismaz gadījumā, ja kāds no virzienrādītāju lukturiem nedarbojas, ievērojami mainās tā darbības frekvence.

Tas tiek aktivēts ar signālu, ko rada, kā noteikts Noteikumu Nr. 6 6.2.2. punktā, vai citā piemērotā veidā ⁽¹⁸⁾.

Ja mehānisks transportlīdzeklis ir aprīkots piekabes vilkšanai, tajā uzstāda īpašu piekabes virzienrādītāju lukturiem paredzētu vizuālu darbības signalizatoru, izņemot, ja velkošā transportlīdzekļa signalizators ļauj konstatēt velkošā transportlīdzekļa un piekabes kombinācijas jebkura virzienrādītāja luktura atteici.

Mehāniskajos transportlīdzekļos un piekabēs uzstādāmajiem neobligātajiem virzienrādītāju lukturiem darbības signalizators nav obligāts.

6.5.9. Citas prasības

Gaisma ir mirgojoša gaisma ar mirgošanas biežumu 90 ± 30 reizes minūtē.

Ne vēlāk kā vienu sekundi pēc gaismas signāla vadības ierīces iedarbināšanas sākas gaismas izstarošana un ne vēlāk kā pusotru sekundi pēc gaismas signāla vadības ierīces iedarbināšanas gaisma pirmoreiz izdziest. Ja mehāniskais transportlīdzeklis ir aprīkots piekabes vilkšanai, velkošā transportlīdzekļa virzienrādītāju lukturu vadības ierīce darbina arī piekabes virzienrādītāju lukturus. Ja notiek viena virzienrādītāja luktura atteice (izņemot īssavienojumu), pārējie virzienrādītāju lukturi turpina mirgot, bet mirgošanas frekvence šādos apstākļos drīkst atšķirties no noteiktās.

⁽¹⁸⁾ Jaunus transportlīdzekļu tipus, kas neatbilst šim noteikumam, drīkst turpināt apstiprināt 18 mēnešus pēc 03. sērijas grozījumu 4. papildinājuma spēkā stāšanās datuma.

- 6.6. Avārijas brīdinājuma signāls
- 6.6.1. Esība
- Obligāts.
- Avārijas signāls ir transportlīdzekļa virzienrādītāju lukturu vienlaicīga darbība saskaņā ar 6.5. punkta prasībām.
- Visi 1. kategorijas (1., 1.a, 1.b) virzienrādītāji, kas tiek aktivēti vienlaicīgi, darbojas tajā pašā režīmā, t. i., statiskā vai sekvenciālā.
- Visi 2. kategorijas (2.a, 2.b) virzienrādītāji, kas tiek aktivēti vienlaicīgi, darbojas tajā pašā režīmā, t. i., statiskā vai sekvenciālā.
- 6.6.2. Skaits
- Kā noteikts 6.5.2. punktā.
- 6.6.3. Izkārtojums
- Kā noteikts 6.5.3. punktā.
- 6.6.4. Novietojums
- 6.6.4.1. Platumā: kā noteikts 6.5.4.1. punktā.
- 6.6.4.2. Augstumā: kā noteikts 6.5.4.2. punktā.
- 6.6.4.3. Garumā: kā noteikts 6.5.4.3. punktā.
- 6.6.5. Ģeometriskā redzamība
- Kā noteikts 6.5.5. punktā.
- 6.6.6. Orientācija
- Kā noteikts 6.5.6. punktā.
- 6.6.7. Elektriskie slēgumi
- 6.6.7.1. Šo signālu iedarbina ar atsevišķu manuālu vadības ierīci, kas nodrošina visu virzienrādītāju lukturu sinhronu mirgošanu.
- 6.6.7.2. Avārijas brīdinājuma signāls drīkst tikt aktivēts automātiski, ja transportlīdzeklis ir iesaistīts sadursmē vai pēc avārijas bremsēšanas signāla deaktivēšanas, kā noteikts 6.23. punktā. Šādos gadījumos to var izslēgt manuāli.
- Turklāt avārijas brīdinājuma signāls drīkst tikt ieslēgts automātiski, lai pārējos ceļu satiksmes dalībniekus informētu par draudošu briesmu risku, kā noteikts noteikumos; šādā gadījumā signāls paliek ieslēgts, līdz tas manuāli vai automātiski tiek izslēgts.
- 6.6.7.3. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru garums nepārsniedz 6 metrus un kuru lukturu izkārtojums atbilst 6.5.5.2. punktam, uzstādītie dzintarkrāsas sānu gabarītlukturi mirgo ar tādu pašu frekvenci kā virzienrādītāju lukturi (sinhroni ar tiem).
- 6.6.8. Signalizators
- Noslēgta kontūra signalizators ir obligāts.
- 6.6.9. Citas prasības
- Kā norādīts 6.5.9. punktā, ja mehāniskais transportlīdzeklis ir aprīkots piekabes vilkšanai, avārijas brīdinājuma signāla vadības ierīce spēj iedarbināt arī piekabes virzienrādītāju lukturus. Avārijas brīdinājuma signāls spēj darboties arī tad, ja ierīce, kas iedarbina vai apstādina motoru, ir tādā stāvoklī, ka motoru nav iespējams iedarbināt.

- 6.7. Bremžu lukturis (Noteikumi Nr. 7)
- 6.7.1. Esība
- S1 vai S2 kategorijas ierīces: obligātas visu kategoriju transportlīdzekļiem.
- S3 vai S4 kategorijas ierīces: obligātas M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, izņemot šasijas ar kabīni un N_1 kategorijas transportlīdzekļus ar atvērtu kravas nodalījumu; uzstādīšana pārējo kategoriju transportlīdzekļiem nav obligāta.
- 6.7.2. Skaits
- Visu kategoriju transportlīdzekļos uzstāda divas S1 vai S2 kategorijas ierīces un vienu S3 vai S4 kategorijas ierīci.
- 6.7.2.1. Izņemot gadījumus, kad ir uzstādīta S3 vai S4 kategorijas ierīce, visos M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_2 , O_3 , un O_4 kategorijas transportlīdzekļos drīkst uzstādīt divas S1 vai S2 kategorijas neobligātas ierīces.
- 6.7.2.2. Tikai tad, ja transportlīdzekļa vidējā garenplakne neatrodas uz fiksēta korpusa paneļa, bet atdala vienu vai divas kustīgas transportlīdzekļa daļas (piemēram, durvis), un nepietiek vietas, lai uz vidējās garenplaknes virs šādām kustīgām daļām uzstādītu vienu S3 vai S4 kategorijas ierīci, ir atļauts:
- uzstādīt divas "D" tipa S3 vai S4 kategorijas ierīces vai
- attiecībā pret vidējo garenplakni asimetriski uzstādīt vienu S3 vai S4 kategorijas ierīci pa labi vai pa kreisi no šīs plaknes, vai
- uzstādīt S3 vai S4 kategorijas savstarpēji atkarīgu lukturu sistēmu.
- 6.7.3. Izkārtojums
- Īpašu prasību nav.
- 6.7.4. Novietojums
- 6.7.4.1. Platumā:
- M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem:
- S1 vai S2 kategorijas ierīcēm tas punkts uz redzamās virsmas atskaites ass virzienā, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav tālāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmalas.
- Nav atsevišķu norādījumu attiecībā uz attālumu starp redzamās virsmas iekšējām malām atskaites asu virzienā.
- Visu pārējo kategoriju transportlīdzekļiem:
- S1 vai S2 kategorijas ierīču gadījumā attālums starp redzamās virsmas iekšējām malām atskaites asu virzienā nav mazāks par 600 mm. Šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa gabarītplatums ir mazāks nekā 1 300 mm.
- S3 vai S4 kategorijas ierīcēm: atskaites centrs atrodas transportlīdzekļa vidējā garenplaknē. Tomēr, ja ir uzstādītas divas S3 vai S4 kategorijas ierīces saskaņā ar 6.7.2. punktu, tās novieto pēc iespējas tuvu vidējai garenplaknei, pa vienai katrā šīs plaknes pusē.
- Gadījumā, ja saskaņā ar 6.7.2. punktu ir atļauts uzstādīt vienu S3 vai S4 kategorijas lukturu, kas nobīdīts no vidējās garenplaknes, šī nobīde no vidējās garenplaknes līdz luktura atskaites centram nepārsniedz 150 mm.
- 6.7.4.2. Augstumā:
- 6.7.4.2.1. S1 vai S2 kategorijas ierīcēm:
- ne zemāk kā 350 mm un ne augstāk kā 1 500 mm virs zemes (2 100 mm, ja virsbūves formas dēļ nav iespējams iekļauties 1 500 mm un ja nav uzstādīti neobligātie lukturi).
- Ja ir uzstādīti neobligātie lukturi, tie ir novietoti augstumā, kas atbilst lukturu platuma un simetriskuma prasībām, un tādā vertikālajā attālumā, kādu pieļauj virsbūves forma, bet ne mazāk kā 600 mm virs obligātajiem lukturiem.

- 6.7.4.2.2. S3 vai S4 kategorijas ierīcēm:
horizontālā plakne, kas ir tangenciāla redzamās virsmas apakšējai malai: atrodas ne vairāk kā 150 mm zem horizontālās plaknes, kas ir tangenciāla aizmugurējā loga stikla vai stiklojuma ārējai virsmai, vai ne zemāk kā 850 mm virs zemes.
Tomēr horizontālā plakne, kas ir tangenciāla S3 vai S4 kategorijas ierīces redzamās virsmas apakšējai malai, atrodas virs horizontālās plaknes, kas ir tangenciāla S1 vai S2 kategorijas ierīces redzamās virsmas augšējai malai.
- 6.7.4.3. Garumā:
- 6.7.4.4. S1 vai S2 kategorijas ierīcēm: transportlīdzekļa aizmugurē.
- 6.7.4.5. S3 vai S4 kategorijas ierīcēm: īpašu prasību nav.
- 6.7.5. Ģeometriskā redzamība
- Horizontālais leņķis:
S1 vai S2 kategorijas ierīcēm: 45° pa kreisi un pa labi no transportlīdzekļa garenvirziena ass.
Tomēr S1 un S2 kategorijas bremžu lukturiem, kas uzstādīti zemāk nekā 750 mm (mērījumus veicot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), uz iekšu vērsto 45° leņķi drīkst samazināt līdz 20° zem H plaknes.
S3 vai S4 kategorijas ierīcēm: 10° pa kreisi un pa labi no transportlīdzekļa garenvirziena ass.
- Vertikālais leņķis:
S1 vai S2 kategorijas ierīcēm: 15° virs un zem horizontāles.
Tomēr:
a) ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 15° leņķi drīkst samazināt līdz 5°;
b) ja neobligāts lukturis ir uzstādīts augstāk nekā 2 100 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), augšupvērsto 15° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.
S3 vai S4 kategorijas ierīcēm: 10° virs un 5° zem horizontāles.
- 6.7.6. Orientācija
Uz transportlīdzekļa aizmuguri.
- 6.7.7. Elektriskie slēgumi
- 6.7.7.1. Visi bremžu lukturi iedegas vienlaicīgi, kad bremžu sistēma rada attiecīgo signālu, kas paredzēts Noteikumos Nr. 13 un Nr. 13-H.
- 6.7.7.2. Bremžu lukturiem nav jādarbojas, ja ierīce, ar ko iedarbina un/vai apstādina motoru, ir stāvoklī, kurā motoru nav iespējams darbināt.
- 6.7.8. Signalizators
Signalizators nav obligāts, bet par atteici ziņojošs signalizators ir obligāts, ja tas paredzēts sastāvdaļas noteikumos.
Ja iepriekš minētais signalizators ir uzstādīts, tas ir darbības signalizators ar nemirgojošu brīdinājuma gaismu, kas iedegas bremžu lukturu darbības traucējumu gadījumā.
- 6.7.9. Citas prasības
- 6.7.9.1. S3 vai S4 kategorijas ierīce nedrīkst būt savstarpēji savietota ar citiem lukturiem.

- 6.7.9.2. S3 vai S4 kategorijas ierīci drīkst uzstādīt gan transportlīdzekļa ārpusē, gan iekšpusē.
- 6.7.9.2.1. Ja šī ierīce ir uzstādīta transportlīdzekļa iekšpusē:
tās izstarotā gaisma nedrīkst radīt neērtības vadītājam kā atspulgs netiešas redzamības ierīcēs un/vai uz citām transportlīdzekļa virsmām (t. i., aizmugurējiem logiem).
- 6.8. Aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes apgaismojuma lukturis (Noteikumi Nr. 4)
- 6.8.1. Esība
Obligāts.
- 6.8.2. Skaits
Tāds, lai ierīce apgaismotu reģistrācijas numura zīmei paredzēto vietu.
- 6.8.3. Izkārtojums
Tāds, lai ierīce apgaismotu reģistrācijas numura zīmei paredzēto vietu.
- 6.8.4. Novietojums
- 6.8.4.1. Platumā: tāds, lai ierīce apgaismotu reģistrācijas numura zīmei paredzēto vietu.
- 6.8.4.2. Augstumā: tāds, lai ierīce apgaismotu reģistrācijas numura zīmei paredzēto vietu.
- 6.8.4.3. Garumā: tāds, lai ierīce apgaismotu reģistrācijas numura zīmei paredzēto vietu.
- 6.8.5. Ģeometriskā redzamība
Tāda, lai ierīce apgaismotu reģistrācijas numura zīmei paredzēto vietu.
- 6.8.6. Orientācija
Tāda, lai ierīce apgaismotu reģistrācijas numura zīmei paredzēto vietu.
- 6.8.7. Elektriskie slēgumi
Kā noteikts 5.11. punktā.
- 6.8.8. Signalizators
Signalizators nav obligāts. Ja tāds ir, tā funkciju veic priekšējo un aizmugurējo gabarītlukturu signalizators.
- 6.8.9. Citas prasības
Ja aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes lukturis ir kombinēts ar aizmugurējo gabarītlukturu, kas ir savstarpēji savietots ar bremžu lukturu vai aizmugurējo miglas lukturu, aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes luktura fotometriskos raksturlielumi drīkst tikt modificēti laikā, kad ir iedegts bremžu lukturis vai aizmugurējais miglas lukturis.
- 6.9. Priekšējais gabarītlukturis (Noteikumi Nr. 7)
- 6.9.1. Esība
Obligāti visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem.
Obligāti uzstādāmi piekabēm, kuru platums pārsniedz 1 600 mm.
Pēc izvēles uzstādāmi piekabēm, kuru platums nepārsniedz 1 600 mm.
- 6.9.2. Skaits
Divi.
- 6.9.3. Izkārtojums
Īpašu prasību nav.

- 6.9.4. Novietojums
- 6.9.4.1. Platumā: tas punkts uz redzamās virsmas atskaites ass virzienā, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav tālāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmas.
- Piekabēm tas punkts uz redzamās virsmas atskaites ass virzienā, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav tālāk kā 150 mm no transportlīdzekļa galējās ārmas.
- Attālums starp abu redzamo virsmu iekšējām malām atskaites asu virzienā ir šāds:
- M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem: īpašu prasību nav;
- Visu pārējo kategoriju transportlīdzekļiem: ne mazāks par 600 mm. Šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa kopējais platums ir mazāks nekā 1 300 mm.
- 6.9.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 250 mm un ne augstāk kā 1 500 mm virs zemes (2 100 mm O_1 un O_2 kategorijas transportlīdzekļiem un pārējo kategoriju transportlīdzekļiem, ja virsbūves formas dēļ nav iespējams ievērot 1 500 mm robežu).
- 6.9.4.3. Garumā: īpašu specifikāciju nav.
- 6.9.4.4. Ja priekšējais gabarītlukturis ir savstarpēji savietots ar citu lukturi, lai verificētu atbilstību novietojuma prasībām (6.9.4.1. līdz 6.9.4.3. punkts), izmanto otra luktura redzamo virsmu atskaites ass virzienā.
- 6.9.5. Ģeometriskā redzamība
- 6.9.5.1. Horizontālais leņķis: 45° uz iekšu un 80° uz āru.
- Tomēr, ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), uz iekšu vērsto 45° leņķi drīkst samazināt līdz 20° zem H plaknes.
- Piekabēm uz iekšu vērsto leņķi drīkst samazināt līdz 5°.
- Vertikālais leņķis: 15° virs un zem horizontāles. Tomēr, ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 15° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.
- 6.9.5.2. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem kā alternatīva 6.9.5.1. punkta prasībām pēc ražotāja vai attiecīgi pilnvarota ražotāja pārstāvja ieskatiem un tikai tad, ja transportlīdzeklī ir uzstādīts priekšējais sānu gabarītlukturis, var būt šādi ģeometriskās redzamības leņķi.
- Horizontālais leņķis: 45° uz āru un 45° uz iekšu.
- Tomēr, ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), uz iekšu vērsto 45° leņķi drīkst samazināt līdz 20° zem H plaknes.
- Vertikālais leņķis: 15° virs un zem horizontāles.
- Tomēr, ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 15° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.
- Lai lukturi varētu uzskatīt par redzamu, neaizsegtiem jābūt vismaz 12,5 cm² tā redzamās virsmas. Šajā laukumā neietilpst gaismu izstarojošu atstarotāju apgaismojošās virsmas laukums.
- 6.9.6. Orientācija
- Virzienā uz priekšu.
- 6.9.7. Elektriskie slēgumi
- Kā noteikts 5.11. punktā.
- Tomēr, ja priekšējais gabarītlukturis ir savstarpēji savietots ar virzienrādītāju, priekšējā gabarītluktura elektriskais savienojums atbilstošajā transportlīdzekļa pusē vai gabarītluktura savietotā daļa drīkst būt tāda, ka tas ir izslēgts visu virzienrādītāja luktura aktivācijas laiku (gan cikla IESLĒGTS, gan IZSLĒGTS daļā).

- 6.9.8. Signalizators
- Noslēgta kontūra signalizators jāuzstāda obligāti.
- Šāda signalizators ir nemirgojošs, un tas nav vajadzīgs, ja kontrolmērinstrumentu paneļa apgaismojumu var IESLĒGT tikai vienlaicīgi ar priekšējiem gabarītgaismas lukturiem.
- Tomēr par atteici ziņojošs signalizators ir obligāts, ja tas paredzēts sastāvdaļas noteikumos.
- 6.9.9. Citas prasības
- 6.9.9.1. Ja priekšējā gabarītlukturī ir uzstādīts viens vai vairāki infrasarkanā starojuma ģeneratori, tas (tie) drīkst aktivēt tikai tad, ja ir ieslēgts galvenais lukturis tajā pašā transportlīdzekļa pusē un transportlīdzeklis virzās uz priekšu. Ja priekšējais gabarītlukturis vai galvenais lukturis tajā pašā pusē pārstāj darboties, infrasarkanā starojuma ģenerators(-i) automātiski izslēdzas.
- 6.9.9.2. Ja ir uzstādīta AFS, kas nodrošina līkuma režīmu, priekšējais gabarītlukturis drīkst tikt pagriezts kopā ar apgaismes vienību, ar kuru tas ir savstarpēji savietots.
- 6.10. Aizmugurējie gabarītlukturi (Noteikumi Nr. 7)
- 6.10.1. Esība
- R, R1 vai R2 kategorijas ierīces: obligātas
- 6.10.2. Skaits
- Divi.
- 6.10.2.1. Izņemot gadījumu, kad ir uzstādīti kontūrlukturi, visiem M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļiem drīkst uzstādīt divus neobligātus gabarītlukturus.
- 6.10.3. Izkārtojums
- Īpašu prasību nav.
- 6.10.4. Novietojums
- 6.10.4.1. Platumā: tas punkts uz redzamās virsmas atskaites ass virzienā, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav tālāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmalas. Šis nosacījums neattiecas uz neobligātajiem aizmugurējiem lukturiem.
- Attālums starp abu redzamo virsmu iekšējām malām atskaites asu virzienā ir šāds:
- M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem: īpašu prasību nav;
- Visu pārējo kategoriju transportlīdzekļiem: ne mazāks kā 600 mm. Šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa kopējais platums ir mazāks nekā 1 300 mm.
- 6.10.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 350 mm un ne augstāk kā 1 500 mm virs zemes (2 100 mm, ja virsbūves formas dēļ nav iespējams iekļauties 1 500 mm un ja nav uzstādīti neobligātie lukturi). Ja ir uzstādīti neobligātie lukturi, tie ir novietoti augstumā, kas atbilst piemērojamajām 6.10.4.1. punkta prasībām un lukturu simetriskumam, turklāt ievērojot tādu vertikālu attālumu, kādu atļauj virsbūves forma, bet ne mazāk kā 600 mm virs obligātajiem lukturiem.
- 6.10.4.3. Garumā: transportlīdzekļa aizmugurē.
- 6.10.5. Ģeometriskā redzamība
- 6.10.5.1. Horizontālais leņķis: 45° uz iekšu un 80° uz āru.
- Tomēr, ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), uz iekšu vērsto 45° leņķi drīkst samazināt līdz 20° zem H plaknes.
- Vertikālais leņķis: 15° virs un zem horizontāles.

Tomēr:

- a) ja lukturnis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), leņķi drīkst samazināt līdz 5°;
- b) ja neobligāts lukturnis ir uzstādīts augstāk nekā 2 100 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), augšpārsto 15° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.

6.10.5.2. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem kā alternatīva 6.10.5.1. punkta prasībām pēc ražotāja vai attiecīgi pilnvarota ražotāja pārstāvja ieskatiem un tikai tad, ja transportlīdzeklim ir uzstādīts aizmugurējais sānu gabarītlukturnis, var būt šādi ģeometriskās redzamības leņķi.

Horizontālais leņķis: 45° uz āru un 45° uz iekšu. Tomēr, ja lukturnis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), uz iekšu pārsto 45° leņķi drīkst samazināt līdz 20° zem H plaknes.

Vertikālais leņķis: 15° virs un zem horizontāles.

Tomēr, ja lukturnis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), leņķi drīkst samazināt līdz 5°.

Lai lukturni varētu uzskatīt par redzamu, neaizsegtiem jābūt vismaz 12,5 cm² tā redzamās virsmas. Šajā laukumā neietilpst gaismu neraidošu atstarotāju apgaismojošās virsmas laukums.

6.10.6. Orientācija

Uz aizmuguri.

6.10.7. Elektriskie slēgumi

Kā noteikts 5.11. punktā.

Tomēr, ja aizmugurējais gabarītlukturnis ir savstarpēji savietots ar virzienrādītāju, aizmugurējā gabarītluktura elektriskais savienojums atbilstošajā transportlīdzekļa pusē vai gabarītluktura savstarpēji savietotā daļa drīkst būt tāda, ka tas ir izslēgts visu virzienrādītāja luktura darbības laiku (gan cikla "IESLĒGTS", gan "IZSLĒGTS" laikā).

6.10.8. Signalizators

Noslēgta kontūra signalizators jāuzstāda obligāti. Tas ir apvienots ar priekšējo gabarītlukturu signalizatoru.

Tomēr par atteici ziņojošs signalizators ir obligāts, ja tas paredzēts sastāvdaļas noteikumos.

6.10.9. Citas prasības

Nav.

6.11. Aizmugurējais miglas lukturnis (Noteikumi Nr. 38)

6.11.1. Esība

F, F1 vai F2 kategorijas ierīces: obligātas.

6.11.2. Skaitis

Viens vai divi.

6.11.3. Izkārtojums

Īpašu prasību nav.

6.11.4. Novietojums

6.11.4.1. Platumā: ja ir tikai viens miglas lukturnis, tas atrodas tajā transportlīdzekļa vidējās garenplaknes pusē, kas ir pretēja satiksmes virzienam, kurš noteikts reģistrācijas valstī; arī atskaites centrs drīkst atrasties uz transportlīdzekļa vidējās garenplaknes.

- 6.11.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 250 mm un ne augstāk kā 1 000 mm virs zemes. Maksimālo augstumu tādiem aizmugurējiem miglas lukturiem, kuri grupēti ar jebkādu aizmugurējo lukturi vai uzstādīti N₃G kategorijas (paaugstinātas pārgājības) transportlīdzekļiem, drīkst palielināt līdz 1 200 mm.
- 6.11.4.3. Garumā: transportlīdzekļa aizmugurē.
- 6.11.5. Ģeometriskā redzamība
- To nosaka leņķis α un β , kā noteikts 2.13. punktā:
 $\alpha = 5^\circ$ uz augšu un 5° uz leju;
 $\beta = 25^\circ$ pa labi un pa kreisi.
- 6.11.6. Orientācija
- Uz aizmuguri.
- 6.11.7. Elektriskie slēgumi
- Tie ir tādi, lai:
- 6.11.7.1. aizmugurējais(-ie) miglas lukturis(-i) varētu ieslēgties tikai tad, ja ir ieslēgti galvenie tālās gaismas lukturi, galvenie tuvās gaismas lukturi vai priekšējie miglas lukturi;
- 6.11.7.2. aizmugurējo(-os) miglas lukturi(-us) varētu izslēgt neatkarīgi no jebkura cita luktura.
- 6.11.7.3. Piemēro vienu no šādiem nosacījumiem:
- 6.11.7.3.1. aizmugurējais(-ie) miglas lukturis(-i) drīkst turpināt darboties, līdz tiek izslēgti gabarītlukturi, un pēc tam aizmugurējais(-ie) miglas lukturis(-i) paliek izslēgts, līdz to (tos) no jauna apzināti ieslēdz.
- 6.11.7.3.2. Aizdedzes izslēgšanas gadījumā vai izņemot aizdedzes atslēgu un atverot vadītāja durvis, papildus obligātajam signalizatoram (6.11.8. punkts) ieslēdzas vismaz akustisks brīdinājuma signāls, ja aizmugurējā miglas luktura slēdzis atrodas stāvoklī "ieslēgts", neatkarīgi no tā, vai 6.11.7.1. punktā minētie lukturi ir ieslēgti vai izslēgti.
- 6.11.7.4. Izņemot 6.11.7.1., 6.11.7.3. un 6.11.7.5. punkta noteikumus, citu lukturu ieslēgšana vai izslēgšana neietekmē aizmugurējā(-o) miglas luktura(-u) darbību.
- 6.11.7.5. Velkošā mehāniskā transportlīdzekļa aizmugurējais(-ie) miglas lukturis(-i) var tikt automātiski izslēgts(-i), ja ir pievienota piekabe un ir ieslēgts(-i) tās aizmugurējais(-ie) miglas lukturis(-i).
- 6.11.8. Signalizators
- Noslēgta kontūra signalizators jāuzstāda obligāti. Neatkarīgs nemirgojošs brīdinājuma gaisma.
- 6.11.9. Citas prasības
- Attālums starp aizmugurējo miglas lukturi un katru bremžu lukturi vienmēr ir lielāks nekā 100 mm.
- 6.12. Stāvgaismas lukturis (Noteikumi Nr. 77 vai Nr. 7)
- 6.12.1. Esība
- Nav obligāts mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru garums nepārsniedz 6 m un platums nepārsniedz 2 m.
- Visos pārējos transportlīdzekļos uzstādīt aizliegts.
- 6.12.2. Skaits
- Atbilstīgi izkārtojumam.
- 6.12.3. Izkārtojums
- Vai nu divi priekšējie lukturi un divi aizmugurējie lukturi, vai pa vienam lukturim katrā pusē.

- 6.12.4. Novietojums
- 6.12.4.1. Platumā: tas punkts uz redzamās virsmas atskaites ass virzienā, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav tālāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmalas.
- Turklāt divu lukturu gadījumā lukturiem jābūt transportlīdzekļa sānos.
- 6.12.4.2. Augstumā:
- M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem: īpašu prasību nav;
- Visu pārējo kategoriju transportlīdzekļiem: ne zemāk kā 350 mm un ne augstāk kā 1 500 mm virs zemes (2 100 mm, ja virsbūves formas dēļ nav iespējams iekļauties 1 500 mm).
- 6.12.4.3. Garumā: īpašu prasību nav.
- 6.12.5. Ģeometriskā redzamība
- Horizontālais leņķis: 45° uz āru, uz priekšu un uz aizmuguri.
- Tomēr, ja priekšējais vai aizmugurējais stāvgaismas lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), uz iekšu vērsto 45° leņķi drīkst samazināt līdz 20° zem H plaknes.
- Vertikālais leņķis: 15° virs un zem horizontāles.
- Tomēr, ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 15° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.
- 6.12.6. Orientācija
- Tāda, lai lukturi atbilstu noteiktajām prasībām attiecībā uz redzamību virzienā uz priekšu un uz aizmuguri.
- 6.12.7. Elektriskie slēgumi
- Elektriskie slēgumi ir tādi, lai transportlīdzekļa vienas puses stāvgaismas lukturis(-us) varētu ieslēgt neatkarīgi no jebkuriem citiem lukturiem.
- Stāvgaismas lukturis(-i) un, attiecīgā gadījumā – priekšējie un aizmugurējie gabarītlukturi, kā paredzēts 6.12.9. punktā, spēj darboties arī tad, ja ierīce, kas iedarbina motoru, ir tādā stāvoklī, ka motors nespēj darboties. Ir aizliegtas ierīces, kas pēc noteikta laika automātiski izslēdz šos lukturus.
- 6.12.8. Signalizators
- Noslēgta kontūra signalizators nav obligāts. Ja tāds ir uzstādīts, tas ir tāds, lai to nevarētu sajaukt ar priekšējo un aizmugurējo gabarītlukturu signalizatoru.
- 6.12.9. Citas prasības
- Šā luktura funkciju drīkst pildīt arī vienā transportlīdzekļa pusē vienlaicīgi ieslēgti priekšējie un aizmugurējie gabarītlukturi. Šādā gadījumā uzskata, ka lukturis, kas atbilst priekšējo vai aizmugurējo gabarītlukturu prasībām, atbilst stāvgaismas lukturu prasībām.
- 6.13. Kontūrlukturi (Noteikumi Nr. 7)
- 6.13.1. Esība
- A vai AM kategorijas ierīces (redzamas no priekšpusēs) un R, R₁, R₂, RM₁ vai RM₂ kategorijas ierīces (redzamas no aizmugures):
- obligātas transportlīdzekļiem, kuru platums pārsniedz 2,10 m; nav obligātas transportlīdzekļiem, kuru platums ir no 1,80 m līdz 2,10 m; šasijām ar kabīni aizmugurējie kontūrlukturi nav obligāti.
- 6.13.2. Skaits
- Divi no priekšpusēs un divi no aizmugures redzami lukturi.
- Papildu lukturus drīkst uzstādīt šādi:
- divus, kas redzami no priekšpusēs;
 - divus, kas redzami no aizmugures.

- 6.13.3. Izkārtojums
Īpašu prasību nav.
- 6.13.4. Novietojums
- 6.13.4.1. Platumā:
Priekšpusē un aizmugurē: pēc iespējas tuvāk transportlīdzekļa galējai ārmalai. Šo nosacījumu uzskata par izpildītu, ja tas redzamās virsmas punkts atskaites ass virzienā, kas ir vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav tālāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmalas.
- 6.13.4.2. Augstumā:
Priekšpusē: mehāniskajiem transportlīdzekļiem – horizontālā plakne, kas ir tangenciāla ierīces redzamās virsmas augšējai malai atskaites ass virzienā, neatrodas zemāk par horizontālo plakni, kas ir tangenciāla vējstikla caurspīdīgās zonas augšējai malai;
piekabēm un puspiekabēm – maksimāli augstu, ievērojot prasības attiecībā uz transportlīdzekļa platumu, konstrukciju un ekspluatācijas prasībām, kā arī lukturu simetriskumu.
Aizmugurē: maksimāli augstu, ievērojot prasības attiecībā uz transportlīdzekļa platumu, konstrukciju un ekspluatācijas prasībām, kā arī lukturu simetriskumu.
Papildu lukturus, kā noteikts 6.13.2. punkta b) apakšpunktā, uzstāda tā, lai augstumā tie atrastos pēc iespējas tālāk no obligātajiem lukturiem ar nosacījumu, ka to novietojums ir saderīgs ar transportlīdzekļa konstrukcijas/ekspluatācijas prasībām, kā arī lukturu simetriskumu.
- 6.13.4.3. Garumā: īpašu prasību nav.
Papildu lukturus, kā noteikts 6.13.2. punkta a) apakšpunktā, uzstāda, cik vien praktiski iespējams tuvu aizmugurei; šo prasību uzskata par izpildītu, ja attālums starp papildu lukturiem un transportlīdzekļa aizmuguri nepārsniedz 400 mm.
- 6.13.5. Ģeometriskā redzamība
Horizontālais leņķis: 80° uz āru.
Vertikālais leņķis: 5° virs un 20° zem horizontāles.
- 6.13.6. Orientācija
Tāda, lai lukturi atbilstu noteiktajām prasībām attiecībā uz redzamību virzienā uz priekšu un uz aizmuguri.
- 6.13.7. Elektriskie slēgumi
Kā noteikts 5.11. punktā.
- 6.13.8. Signalizators
Signalizators nav obligāts. Ja tāds ir, tā funkciju veic priekšējo un aizmugurējo gabarītlukturu signalizators.
Tomēr par atteici ziņojošs signalizators ir obligāts, ja tas paredzēts sastāvdaļas noteikumos.
- 6.13.9. Citas prasības
Ja ir izpildīti visi pārējie noteikumi, obligātie vai neobligātie lukturi, kas redzami no priekšpusē, un obligātie vai neobligātie lukturi, kas redzami no aizmugures, tajā pašā transportlīdzekļa pusē drīkst būt kombinēti vienā ierīcē.
Divi no aizmugures redzamie lukturi drīkst būt grupēti, kombinēti vai savstarpēji savietoti saskaņā ar 5.7. punktu.

Kontūrluktura novietojums attiecībā pret attiecīgo gabarītlukturi ir tāds, lai attālums starp to punktu projekcijām vertikālā šķērsplaknē, kuri uz abu aplūkojamo lukturu redzamajām virsmām attiecīgo atskaites asu virzienā atrodas vistuvāk viens otram, nebūtu mazāks kā 200 mm.

6.13.2. punkta a) apakšpunktā norādītos papildu lukturus, ko izmanto transportlīdzekļa, piekabes vai puspiekabes aizmugurējās kontūras marķēšanai, uzstāda tā, lai tie būtu redzami apstiprināto galveno netiešās redzamības atpakaļskata ierīču skata laukā.

6.14. Aizmugurējie atstarotāji, kam nav trīsstūra formas (Noteikumi Nr. 3)

6.14.1. Esība

Obligāti mehāniskajiem transportlīdzekļiem.

Piekabēm uzstāda pēc izvēles ar noteikumu, ka tie ir grupēti ar pārējām aizmugurējām gaismas signālierīcēm.

6.14.2. Skaits

Divi, kuru veikspēja atbilst tām Noteikumu Nr. 3 prasībām, kas attiecas uz IA vai IB klases atstarotājiem. Ir atļautas papildu atstarojošas ierīces un materiāli (tostarp divi atstarotāji, kas neatbilst 6.14.4. punkta prasībām) ar noteikumu, ka tie nevājina obligāto apgaismes ierīču un gaismas signālierīču efektivitāti.

6.14.3. Izkārtojums

Īpašu prasību nav.

6.14.4. Novietojums

6.14.4.1. Platumā: tas apgaismojošās virsmas punkts, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav vairāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmas.

Attālums starp abu redzamo virsmu iekšējām malām atskaites asu virzienā ir šāds:

M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem: īpašu prasību nav;

Visu pārējo kategoriju transportlīdzekļiem: ne mazāks kā 600 mm. Šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa kopējais platums ir mazāks nekā 1 300 mm.

6.14.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 250 mm un ne augstāk kā 900 mm (1 200 mm, ja grupēts ar jebkuru(-iem) aizmugurējo(-iem) lukturi(-iem), 1 500 mm, ja virsbūves formas dēļ nav iespējams iekļauties attiecīgi 900 mm vai 1 200 mm) virs zemes.

6.14.4.3. Garumā: transportlīdzekļa aizmugurē.

6.14.5. Ģeometriskā redzamība

Horizontālais leņķis: 30° uz iekšu un uz āru.

Vertikālais leņķis: 10° virs un zem horizontāles.

Tomēr, ja atstarotājs ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 10° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.

6.14.6. Orientācija

Uz aizmuguri.

6.14.7. Citas prasības

Atstarotāja apgaismojošajai virsmai drīkst būt daļas, kas ir kopējas ar kāda cita aizmugurējā luktura redzamo virsmu.

- 6.15. Aizmugurējie atstarotāji, kam ir trīsstūra forma (Noteikumi Nr. 3)
- 6.15.1. Esība
- Obligāti piekabēm.
- Aizliegti mehāniskajiem transportlīdzekļiem.
- 6.15.2. Skaits
- Divi, kuru veikspēja atbilst tām Noteikumu Nr. 3 prasībām, kas attiecas uz IIIA vai IIIB klases atstarotājiem. Ir atļautas papildu atstarojošas ierīces un materiāli (tostarp divi atstarotāji, kas neatbilst 6.15.4. punkta prasībām) ar noteikumu, ka tie nevājina obligāto apgaismes ierīču un gaismas signālierīču efektivitāti.
- 6.15.3. Izkārtojums
- Trīsstūra virsotne ir vērsta uz augšu.
- 6.15.4. Novietojums
- 6.15.4.1. Platumā: tas apgaismojošās virsmas punkts, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav vairāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmas.
- Attālums starp atstarotāju iekšējām malām nav mazāks kā 600 mm. Šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa kopējais platums ir mazāks nekā 1 300 mm.
- 6.15.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 250 mm un ne augstāk kā 900 mm (ne vairāk kā 1 200 mm, ja grupēts ar jebkuru(-iem) aizmugurējo(-iem) lukturi(-iem), 1 500 mm, ja virsbūves formas dēļ nav iespējams iekļauties attiecīgi 900 mm vai 1 200 mm) virs zemes.
- 6.15.4.3. Garumā: transportlīdzekļa aizmugurē.
- 6.15.5. Ģeometriskā redzamība
- Horizontālais leņķis: 30° uz iekšu un uz āru.
- Vertikālais leņķis: 15° virs un zem horizontāles. Tomēr, ja atstarotājs ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 15° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.
- 6.15.6. Orientācija
- Uz aizmuguri.
- 6.15.7. Citas prasības
- Atstarotāja apgaismojošajai virsmai drīkst būt daļas, kas ir kopējas ar kāda cita aizmugurējā luktura redzamo virsmu.
- 6.16. Priekšējie atstarotāji, kam nav trīsstūra formas (Noteikumi Nr. 3)
- 6.16.1. Esība
- Obligāti piekabēm.
- Obligāti mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kam visi uz priekšu vēršie lukturi ar atstarotājiem ir ieslēpjami.
- Citiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem nav obligāti.
- 6.16.2. Skaits
- Divi, kuru veikspēja atbilst tām Noteikumu Nr. 3 prasībām, kas attiecas uz IA vai IB klases atstarotājiem. Ir atļautas papildu atstarojošas ierīces un materiāli (tostarp divi atstarotāji, kas neatbilst 6.16.4. punkta prasībām) ar noteikumu, ka tie nevājina obligāto apgaismes ierīču un gaismas signālierīču efektivitāti.

- 6.16.3. Izkārtojums
Īpašu prasību nav.
- 6.16.4. Novietojums
- 6.16.4.1. Platumā: tas apgaismojošās virsmas punkts, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, nav vairāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmas.

Piekabēm apgaismojošās virsmas punkts, kas atrodas vistālāk no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes, ir ne vairāk kā 150 mm no transportlīdzekļa galējās ārmas.

Attālums starp abu redzamo virsmu iekšējām malām atskaites asu virzienā ir šāds:

 M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem: īpašu prasību nav;

Visu pārējo kategoriju transportlīdzekļiem: ne mazāks kā 600 mm. Šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa kopējais platums ir mazāks nekā 1 300 mm.
- 6.16.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 250 mm un ne augstāk kā 900 mm virs zemes (1 500 mm, ja virsbūves formas dēļ nav iespējams iekļauties 900 mm).
- 6.16.4.3. Garumā: transportlīdzekļa priekšpusē.
- 6.16.5. Ģeometriskā redzamība

Horizontālais leņķis: 30° uz iekšu un uz āru. Piekabēm uz iekšu vērsto leņķi drīkst samazināt līdz 10°. Ja piekabes konstrukcijas dēļ ar obligātajiem atstarotājiem šo leņķi nevar nodrošināt, uzstāda papildu atstarotājus, uz kuriem neattiecas platuma ierobežojumi (6.16.4.1. punkts) un kuri kopā ar obligātajiem atstarotājiem nodrošina vajadzīgo redzamības leņķi.

Vertikālais leņķis: 10° virs un zem horizontāles. Tomēr, ja atstarotājs ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 10° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.
- 6.16.6. Orientācija

Virzienā uz priekšu.
- 6.16.7. Citas prasības

Atstarotāja apgaismojošajai virsmai drīkst būt daļas, kas ir kopējas ar kāda cita priekšējā luktura redzamo virsmu.
- 6.17. Sānu atstarotāji, kam nav trīsstūra formas (Noteikumi Nr. 3)
- 6.17.1. Esība

Obligāti: visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru garums pārsniedz 6 m;

visām piekabēm.

Neobligāti: mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru garums nepārsniedz 6 m.
- 6.17.2. Skaits

Tāds, lai tiktu izpildītas prasības par novietojumu garenvirzienā. Šo ierīču veikspēja atbilst tām Noteikumu Nr. 3 prasībām, kas attiecas uz IA vai IB klases atstarotājiem. Ir atļautas papildu atstarojošas ierīces un materiāli (tostarp divi atstarotāji, kas neatbilst 6.17.4. punkta prasībām) ar noteikumu, ka tie nevājina obligāto apgaismes ierīču un gaismas signālierīču efektivitāti.
- 6.17.3. Izkārtojums
Īpašu prasību nav.

- 6.17.4. Novietojums
- 6.17.4.1. Platumā: īpašu prasību nav.
- 6.17.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 250 mm un ne augstāk kā 900 mm (1 200 mm, ja grupēts kopā ar jebkuru (-iem) lukturi(-iem), 1 500 mm, ja virsbūves formas dēļ nav iespējams iekļauties attiecīgi 900 mm vai 1 200 mm vai ja ierīce nav obligāta saskaņā ar 6.17.1. punktu) virs zemes.
- 6.17.4.3. Garumā: vismaz vienu sānu atstarotāju uzstāda transportlīdzekļa vidējā trešdaļā, un galējais priekšējais sānu atstarotājs nedrīkst atrasties tālāk nekā 3 m no transportlīdzekļa priekšpuses;
- attālums starp diviem blakusesošiem sānu atstarotājiem nepārsniedz 3 m. Šī prasība tomēr neattiecas uz M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem.
- Ja transportlīdzekļa uzbūves, konstrukcijas vai ekspluatācijas dēļ šādu prasību nav iespējams izpildīt, šo attālumu drīkst palielināt līdz 4 m. Galējais aizmugurējais sānu atstarotājs neatrodas tālāk kā 1 m no transportlīdzekļa aizmugures. Tomēr ir pietiekami, ja transportlīdzekļos, kuru garums nepārsniedz 6 m, uzstāda vienu sānu atstarotāju, kas atrodas transportlīdzekļa garuma pirmajā trešdaļā un/vai vienu sānu atpakaļatstarotāju, kas atrodas transportlīdzekļa garuma pēdējā trešdaļā.
- Attiecībā uz M_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru garums pārsniedz 6 m, bet nepārsniedz 7 m, ir pietiekami, ja ir viens sānu atstarotājs, kas uzstādīts ne tālāk kā 3 m no priekšpuses, un viens – transportlīdzekļa garuma pēdējā trešdaļā.
- 6.17.5. Ģeometriskā redzamība
- Horizontālais leņķis: 45° uz priekšu un aizmuguri.
- Vertikālais leņķis: 10° virs un zem horizontāles. Tomēr, ja atstarotājs ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 10° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.
- 6.17.6. Orientācija
- Virzienā uz sāniem.
- 6.17.7. Citas prasības
- Atstarotāja apgaismojošajai virsmai drīkst būt daļas, kas ir kopējas ar kāda cita sānu luktura redzamo virsmu.
- 6.18. Sānu gabarītlukturi (Noteikumi Nr. 91)
- 6.18.1. Esība
- Obligāti: visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru garums pārsniedz 6 m, izņemot šasijas ar kabīni.
- Visu kategoriju transportlīdzekļiem izmanto SM1 tipa sānu gabarītlukturus; tomēr M_1 kategorijas transportlīdzekļos drīkst izmantot SM2 tipa sānu gabarītlukturus.
- Turklāt M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru garums nepārsniedz 6 m, sānu gabarītlukturus izmanto, ja tie papildina 6.9.5.2. panta prasībām atbilstīgos priekšējos gabarītlukturus un 6.10.5.2. panta prasībām atbilstīgos aizmugurējos gabarītlukturus ar samazinātu ģeometrisko redzamību.
- Neobligāti: visiem pārējiem transportlīdzekļiem.
- Drīkst izmantot SM1 vai SM2 tipa sānu gabarītlukturus.
- 6.18.2. Minimālais skaits vienā pusē
- Tāds, lai tiktu ievēroti noteikumi par novietojumu garenvirzienā.
- 6.18.3. Izkārtojums
- īpašu specifikāciju nav.

- 6.18.4. Novietojums
- 6.18.4.1. Platumā: īpašu specifikāciju nav.
- 6.18.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 250 mm un ne augstāk kā 1 500 mm virs zemes (2 100 mm, ja virsbūves formas dēļ nav iespējams iekļauties 1 500 mm).
- 6.18.4.3. Garumā: vismaz vienu sānu gabarītlukturi uzstāda transportlīdzekļa vidējā trešdaļā, un galējais priekšējais sānu gabarītlukturis neatrodas tālāk kā 3 m no transportlīdzekļa priekšpusē. Attālums starp diviem blakusesošiem sānu gabarītlukturiem nepārsniedz 3 m. Ja transportlīdzekļa uzbūves, konstrukcijas vai ekspluatācijas prasību dēļ šādu prasību nav iespējams izpildīt, šo attālumu drīkst palielināt līdz 4 m.
- Galējais aizmugurējais sānu gabarītlukturis neatrodas tālāk kā 1 m no transportlīdzekļa aizmugures.
- Tomēr ir pietiekami, ja transportlīdzekļos, kuru garums nepārsniedz 6 m, uzstāda vienu sānu gabarītlukturi, kas atrodas transportlīdzekļa garuma pirmajā trešdaļā un/vai vienu sānu gabarītlukturi, kas atrodas transportlīdzekļa garuma pēdējā trešdaļā. M_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru garums pārsniedz 6 m, bet nepārsniedz 7 m, ir pietiekami, ja ir viens sānu gabarītlukturis, kas uzstādīts ne tālāk kā 3 m no priekšpusē, un viens – transportlīdzekļa garuma pēdējā trešdaļā.
- 6.18.5. Ģeometriskā redzamība
- Horizontālais leņķis: 45° uz priekšu un aizmuguri; tomēr transportlīdzekļiem, kuriem sānu gabarītlukturi nav obligāti, šo vērtību drīkst samazināt līdz 30°.
- Ja sānu gabarītlukturus transportlīdzeklī uzstāda, lai tie papildinātu 6.5.5.2. punktam atbilstīgos priekšējos un aizmugurējos gabarītlukturus ar samazinātu ģeometrisko redzamību un/vai 6.9.5.2. un 6.10.5.2. pantam atbilstīgos gabarītlukturus, leņķiem jābūt šādiem: 45° uz transportlīdzekļa priekšu un aizmuguri, un 30° virzienā uz transportlīdzekļa centru (skatīt attēlu 6.5.5.2. punktā).
- Vertikālais leņķis: 10° virs un zem horizontāles. Tomēr, ja lukturis ir uzstādīts zemāk nekā 750 mm (to mērot saskaņā ar 5.8.1. punkta noteikumiem), lejupvērsto 10° leņķi drīkst samazināt līdz 5°.
- 6.18.6. Orientācija
- Virzienā uz sāniem.
- 6.18.7. Elektriskie slēgumi
- M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru garums nepārsniedz 6 m, dzintarkrāsas sānu gabarītlukturu elektriskais slēgums drīkst būt tāds, ka tie mirgo sinhroni ar virzienrādītāju lukturiem tajā pašā transportlīdzekļa pusē.
- M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 un O_4 kategorijas transportlīdzekļiem obligātie dzintarkrāsas sānu gabarītlukturi drīkst mirgot vienlaikus ar virzienrādītāju lukturiem tajā pašā transportlīdzekļa pusē. Tomēr, ja transportlīdzekļa sānos saskaņā ar 6.5.3.1. punktu ir uzstādīti 5. kategorijas virzienrādītāju lukturi, šie dzintarkrāsas sānu gabarītlukturi nemirgo.
- 6.18.8. Signalizators
- Signalizators nav obligāts. Ja tāds ir, tā funkciju veic priekšējo un aizmugurējo gabarītlukturu signalizators.
- 6.18.9. Citas prasības
- Ja galējais aizmugurējais sānu gabarītlukturis ir kombinēts ar aizmugurējo gabarītlukturi, kas ir savstarpēji savietots ar aizmugurējo miglas lukturi vai bremžu lukturi, sānu gabarītluktura fotometriskie parametri drīkst tikt modificēti laikā, kad deg aizmugurējais miglas lukturis vai bremžu lukturis.
- Ja aizmugurējie sānu gabarītlukturi mirgo kopā ar aizmugurējiem virzienrādītāju lukturiem, tie ir dzintarkrāsas.

- 6.19. Dienas gaitas lukturi (Noteikumi Nr. 87)
- 6.19.1. Esība
- Obligāti mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Aizliegts uzstādīt piekabēm.
- 6.19.2. Skaits
- Divi.
- 6.19.3. Izkārtojums
- Īpašu prasību nav.
- 6.19.4. Novietojums
- 6.19.4.1. Platumā: Attālums starp redzamās virsmas iekšējām malām atskaites asu virzienā nav mazāks kā 600 mm.
- Šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa kopējais platums ir mazāks nekā 1 300 mm.
- 6.19.4.2. Augstumā: ne zemāk kā 250 mm un ne augstāk kā 1 500 mm virs zemes.
- 6.19.4.3. Garumā: transportlīdzekļa priekšpusē. Šo prasību uzskata par izpildītu, ja izstarotā gaisma ne tieši, ne netieši nerada neērtības vadītājam kā atspulgs netiešas redzamības ierīcēs un/vai uz citām transportlīdzekļa gaismu atstarojošām virsmām.
- 6.19.5. Ģeometriskā redzamība
- Horizontāli: 20° uz āru un 20° uz iekšu.
- Vertikāli: 10° uz augšu un 10° uz leju.
- 6.19.6. Orientācija
- Virzienā uz priekšu.
- 6.19.7. Elektriskie slēgumi
- 6.19.7.1. Dienas gaitas lukturi ieslēdzas automātiski, kad ierīce, ar ko iedarbina un/vai apstādina motoru (spēkiekārtas sistēmu), ir stāvoklī, kurā motoru (spēkiekārtas sistēmu) var darbināt. Tomēr dienas gaitas lukturi drīkst palikt izslēgti, kamēr pastāv šādi apstākļi:
- 6.19.7.1.1. automātiskās pārnenumkārbas vadības ierīce atrodas stāvēšanas pozīcijā; vai
- 6.19.7.1.2. ir iedarbināta stāvbremze; vai
- 6.19.7.1.3. pirms transportlīdzekļa uzsāk kustību pirmo reizi pēc spēkiekārtas sistēmas katras manuālās aktivēšanas.
- 6.19.7.2. Dienas gaitas lukturus drīkst IZSLĒGT manuāli, ja transportlīdzekļa ātrums nepārsniedz 10 km/h, ar nosacījumu, ka tie IESLĒDZAS automātiski, kad transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 10 km/h vai kad transportlīdzeklis ir nobraucis vairāk nekā 100 m, un lukturi paliek IESLĒGTI, līdz tie atkal tiek apzināti izslēgti.
- 6.19.7.3. Dienas gaitas lukturi automātiski IZSLĒDZAS, kad ierīce, kas iedarbina un/vai apstādina motoru (spēkiekārtas sistēmu), tiek pārslēgta stāvoklī, kurā motors (spēkiekārtas sistēma) nevar darboties, vai kad tiek IESLĒGTI priekšējie miglas lukturi vai galvenie lukturi, izņemot gadījumus, kad galvenos lukturus izmanto gaismas brīdinājuma signāliem, tos ieslēdzot un izslēdzot ar īsiem intervāliem ⁽¹⁹⁾.
- 6.19.7.4. Turklāt 5.11. punktā minētos lukturus drīkst IESLĒGT, ja dienas gaitas lukturi ir IESLĒGTI.

⁽¹⁹⁾ Jaunus transportlīdzekļu tipus, kas neatbilst šim noteikumam, drīkst turpināt apstiprināt 18 mēnešus pēc 03. sērijas grozījumu 4. papildinājuma spēkā stāšanās datuma.

- 6.19.7.5. Ja attālums starp priekšējo virzienrādītāja lukturi un dienas gaitas lukturi ir 40 mm vai mazāks, dienas gaitas luktura elektriskie slēgumi attiecīgajā transportlīdzekļa pusē var būt tādi, ka vai nu:
- tas ir IZSLĒGTS; vai
 - tā gaismas stiprums tiek samazināta visā priekšējā virzienrādītāja luktura aktivācijas laikposmā (gan cikla ieslēgšanās, gan izslēgšanas fāzē).
- 6.19.7.6. Ja virzienrādītāja lukturis ir savstarpēji savietots ar dienas gaitas lukturi, dienas gaitas luktura elektriskie slēgumi attiecīgajā transportlīdzekļa pusē ir tādi, ka dienas gaitas lukturis ir IZSLĒGTS visā virzienrādītāja luktura aktivācijas periodā (gan cikla IESLĒGŠANĀS, gan IZSLĒGŠANAS fāzē).
- 6.19.8. Signalizators
- Noslēgta kontūra signalizators nav obligāts, bet par atteici ziņojošs signalizators ir obligāts, ja tas paredzēts sastāvdaļas noteikumos.
- 6.19.9. Citas prasības
- Prasību nav.
- 6.20. Pagriešanās lukturis (Noteikumi Nr. 119)
- 6.20.1. Esība
- Mehāniskajiem transportlīdzekļiem nav obligāti.
- 6.20.2. Skaits
- Divi.
- 6.20.3. Izkārtojums
- Īpašu prasību nav.
- 6.20.4. Novietojums
- 6.20.4.1. Platumā: viens pagriešanās lukturis transportlīdzekļa vidējās garenplaknes katrā pusē.
- 6.20.4.2. Garumā: ne tālāk kā 1 000 mm no priekšpuses.
- 6.20.4.3. Augstumā: minimālais augstums: ne zemāk kā 250 mm virs zemes;
maksimālais augstums: ne augstāk kā 900 mm virs zemes.
- Tomēr neviens redzamās virsmas punkts atskaites ass virzienā neatrodas augstāk par tuvās gaismas luktura redzamās virsmas augstāko punktu atskaites ass virzienā.
- 6.20.5. Ģeometriskā redzamība
- To nosaka leņķis α un β , kā noteikts 2.13. punktā:
- $\alpha = 10^\circ$ uz augšu un leju,
 $\beta = 30^\circ$ līdz 60° uz āru.
- 6.20.6. Orientācija
- Tā, lai lukturi atbilstu ģeometriskās redzamības prasībām.
- 6.20.7. Elektriskie slēgumi
- Pagriešanās lukturi ir saslēgti tā, lai tos nevarētu ieslēgt, ja vienlaikus nav IESLĒGTI tālās gaismas lukturi vai tuvās gaismas lukturi.

- 6.20.7.1. Pagriešanās lukturis transportlīdzekļa vienā pusē drīkst automātiski IESLĒGTIES tikai tad, ja ir IESLĒGTI tajā pašā transportlīdzekļa pusē uzstādītie virzienrādītāji un/vai ja stūres rats no stāvokļa "taisni uz priekšu" tiek pagriezts uz to pašu transportlīdzekļa pusi.
- Pagriešanās lukturis automātiski IZSLĒDZAS, kad tiek IZSLĒGTS virzienrādītājs un/vai stūres rats atgriežas stāvoklī "taisni uz priekšu".
- 6.20.7.2. Ja IESLĒDZAS atpakaļgaitas lukturis, vienlaikus drīkst ieslēgties abi pagriešanās lukturi neatkarīgi no stūres rata vai virzienrādītāja stāvokļa. Ja pagriešanās lukturi ir aktivēti šādā veidā, tie IZSLĒDZAS:
- kad IZSLĒDZAS atpakaļgaitas lukturis; vai
 - kad transportlīdzekļa ātrums virzienā uz priekšu pārsniedz 10 km/h.
- 6.20.8. Signalizators
- Nav.
- 6.20.9. Citas prasības
- Pagriešanās lukturi neaktivējas, ja transportlīdzekļa ātrums ir lielāks nekā 40 km/h.
- 6.21. Pamanāmības marķējumi (Noteikumi Nr. 104)
- 6.21.1. Esība
- 6.21.1.1. Aizliegtas: M_1 un O_1 kategorijas transportlīdzekļiem.
- 6.21.1.2. Obligāti:
- 6.21.1.2.1. aizmugurē:
- pilns kontūru marķējums šādu kategoriju transportlīdzekļiem, kuru platums pārsniedz 2 100 mm:
- N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru maksimālā masa pārsniedz 7,5 tonnas, un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem (izņemot šasijas ar kabīni, nepabeigtus transportlīdzekļus un puspiekabju vilcējus);
 - O_3 un O_4 kategorijas transportlīdzekļiem (izņemot nepabeigtus transportlīdzekļus).
- 6.21.1.2.2. sānos:
- 6.21.1.2.2.1. daļēji kontūru marķējumi šādu kategoriju transportlīdzekļiem, kuru garums pārsniedz 6 000 mm (ieskaitot piekabju jūgstieni):
- N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru maksimālā masa pārsniedz 7,5 tonnas, un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem (izņemot šasijas ar kabīni, nepabeigtus transportlīdzekļus un puspiekabju vilcējus);
 - O_3 un O_4 kategorijas transportlīdzekļiem (izņemot nepabeigtus transportlīdzekļus).
- 6.21.1.2.3. Tomēr, ja transportlīdzekļa forma, uzbūve, konstrukcija vai ekspluatācijas prasības neļauj uzstādīt obligātās kontūru marķējumus, to vietā drīkst uzstādīt līnijas marķējumus.
- 6.21.1.2.4. Ja virsbūves ārējās virsmas ir daļēji izgatavotas no elastīga materiāla, šādas līnijas marķējumus uzstāda uz transportlīdzekļa stingrās(-ajām) daļas(-ām). Pamanāmības marķējumu pārējo daļu drīkst uzstādīt uz elastīgā materiāla. Ja virsbūves ārējās virsmas ir pilnībā izgatavotas no elastīga materiāla, līnijas marķējumu uzstāda uz elastīgā materiāla.
- 6.21.1.2.5. Ja ražotājs pēc tehniskā dienesta veiktas pārbaudes var pierādīt tipa apstiprinātājai iestādei, ka tādu ekspluatācijas prasību dēļ, kuru dēļ transportlīdzeklim var vajadzēt īpašu formu, konstrukciju vai uzbūvi, ir neiespējami izpildīt 6.21.2.–6.21.7.5. punktā noteiktās prasības, ir pieņemami dažas no šīm prasībām izpildīt tikai daļēji. Tas ir atļauts ar nosacījumu, ka prasību kopums tiek izpildīts, kad vien tas ir iespējams, un ka transportlīdzekļa konstrukcijā maksimāli tiek izmantotas prasībām daļēji atbilstošas pamanāmības marķējumi. Tas var ietvert tādu papildu skavu vai plāksņu uzstādīšanu, kuru sastāvā ir materiāls, kas atbilst Noteikumiem Nr. 104, ja ir pieejama konstrukcija, lai nodrošinātu nepārprotamu un vienotu marķējumu, kas atbilst pamanāmības mērķim.

Ja prasību daļēju ievērošanu uzskata par pieņemamu, daļu no prasītajiem pamanāmības marķējumiem var aizstāt ar atstarojošām ierīcēm, piemēram, Noteikumos Nr. 3 paredzētiem IVA klases atstarotājiem vai kronšteinu, kuru konstrukcijā ir Noteikumos Nr. 104 noteiktās C klases fotometriskajām prasībām atbilstošs atstarojošs materiāls. Šādā gadījumā uzstāda vismaz vienu šādu atstarojošo ierīci uz katrām 1 500 mm.

Vajadzīgo informāciju norāda paziņojuma veidlapā.

6.21.1.3. Neobligāti:

6.21.1.3.1. aizmugurē un sānos:

visu pārējo kategoriju transportlīdzekļiem, kas nav atsevišķi minēti 6.21.1.1. un 6.21.1.2. punktā, tostarp puspiekabju vilcēju kabīnes un šasiju ar kabīni kabīnes.

Obligāto līnijas marķējumu vietā drīkst uzstādīt daļēju vai pilnu kontūru marķējumu, un obligāto daļējo kontūru marķējumu vietā drīkst uzstādīt pilnu kontūru marķējumu.

6.21.1.3.2. priekšā:

līnijas marķējumi O₂, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļiem.

Priekšā nedrīkst uzstādīt daļēju vai pilnu kontūru marķējumu.

6.21.2. Skaits

Atkarībā no esības.

6.21.3. Izkārtojums

Pamanāmības marķējumi atrodas pēc iespējas tuvu horizontālei un vertikālei, ievērojot transportlīdzekļa formu, uzbūvi, konstrukciju un ekspluatācijas prasības; ja tas nav iespējams, daļējus vai pilnus kontūru marķējumus, ja tādi ir uzstādīti, atrodas pēc iespējas tuvāk transportlīdzekļa ārējās formas kontūrai.

Turklāt pamanāmības marķējumus izvieto pēc iespējas vienmērīgāk pa visu transportlīdzekļa horizontālo garumu tā, lai varētu identificēt transportlīdzekļa kopējo garumu un/vai platumu.

6.21.4. Novietojums

6.21.4.1. Platumā

6.21.4.1.1. Pamanāmības marķējumi atrodas pēc iespējas tuvu transportlīdzekļa malai.

6.21.4.1.2. Transportlīdzeklī uzstādīto pamanāmības marķējumu elementu kopējais horizontālais garums, izņemot atsevišķu elementu horizontālus pārklājumus, ir vienāds ar vismaz 70 % no transportlīdzekļa kopējā platumā.

6.21.4.2. Garumā

6.21.4.2.1. Pamanāmības marķējumi atrodas pēc iespējas tuvu transportlīdzekļa galiem un sniedzas līdz 600 mm no transportlīdzekļa katra gala.

6.21.4.2.1.1. mehāniskajiem transportlīdzekļiem – katrā transportlīdzekļa galā, bet puspiekabju vilcējiem – katrā kabīnes galā.

Tomēr ir atļauts alternatīvs marķēšanas režīms, proti, 2 400 mm attālumā no mehāniskā transportlīdzekļa priekšgala, ja ir uzstādīti vairāki Noteikumos Nr. 3 noteikti IVA klases atstarotāji vai Noteikumos Nr. 104 noteikti C klases atstarotāji, kuras papildina šāds nepieciešamais pamanāmības marķējums:

a) atstarotāja izmērs – vismaz 25 cm²;

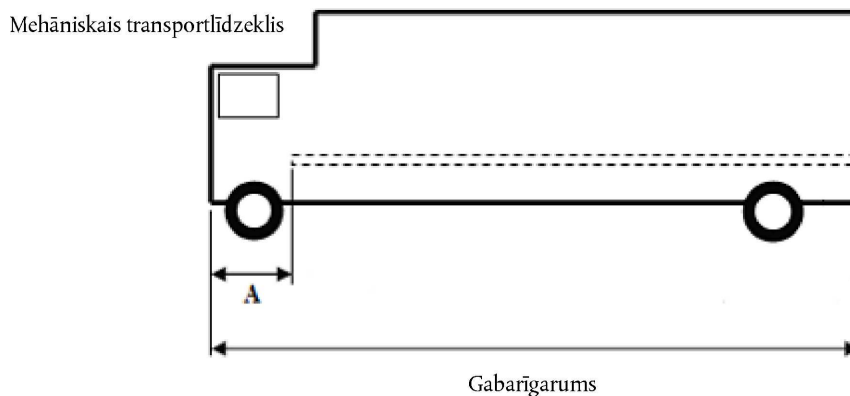
b) viens atstarotājs uzstādīts ne tālāk kā 600 mm no transportlīdzekļa priekšgala;

c) attālums starp papildu atstarotājiem nepārsniedz 600 mm;

d) attālums starp pēdējo atstarotāju un pamanāmības marķējuma sākumu nepārsniedz 600 mm;

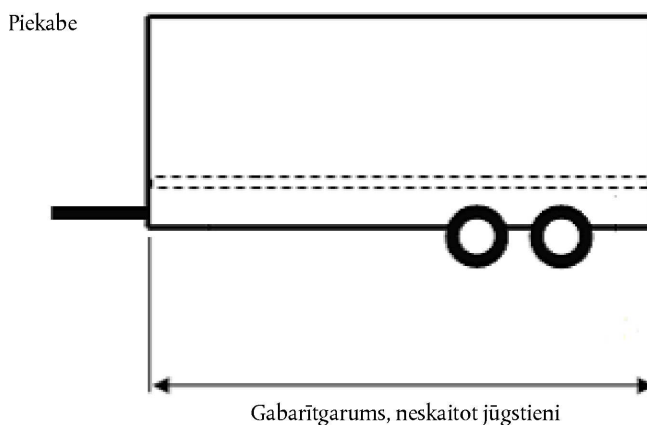
6.21.4.2.1.2. piekabes gadījumā –katrā transportlīdzekļa galā (izņemot jūgstieni).

- 6.21.4.2.2. Transportlīdzeklim uzstādīto pamanāmības marķējumu elementu kopējais horizontālais garums, izņemot atsevišķu elementu jebkādu pārklāšanos, ir vismaz 70 % no:
- 6.21.4.2.2.1. mehāniskajiem transportlīdzekļiem – transportlīdzekļa garuma vai puspiekabju vilcēju gadījumā – kabīnes garuma, ja tāda uzstādīta; tomēr, izmantojot alternatīvo marķēšanas režīmu, kā noteikts 6.21.4.2.1.1. punktā, no attāluma, kas sākas 2 400 mm robežās no transportlīdzekļa priekšgala uz tās aizmuguri.



A ir attālums starp priekšējo pamanāmības marķējumu un transportlīdzekļa priekšgalu. A maksimālā vērtība ir 2 400 mm (sk. 6.21.4.2.1.1. punktu).

- 6.21.4.2.2.2. piekabēm – no transportlīdzekļa gabarītgaruma (izņemot jūgstieni).



- 6.21.4.3. Augstums

- 6.21.4.3.1. līnijas marķējumi un kontūru marķējumu apakšējais(-ie) elements(-i)

pēc iespējas zemāk šādā diapazonā:

minimālais augstums: ne zemāk kā 250 mm virs zemes;

maksimālais augstums: ne vairāk kā 1 500 mm virs zemes.

Tomēr gadījumos, kad transportlīdzekļa formas, konstrukcijas, uzbūves vai ekspluatācijas prasību dēļ nav iespējams ievērot maksimālo 1 500 mm augstumu, vai, ja tas vajadzīgs, lai izpildītu 6.21.4.1.2. un 6.21.4.2.2. punkta noteikumus vai līnijas marķējuma horizontālā stāvokļa vai kontūru marķējuma apakšējā(-o) elementa(-u) novietojuma prasības, maksimālais pieļaujamais montēšanas augstums drīkst būt 2 500 mm.

Vajadzīgo pamatojumu, kāpēc pamanāmības materiāls jāuzstāda augstāk nekā 1 500 mm, norāda paziņojuma veidlapā.

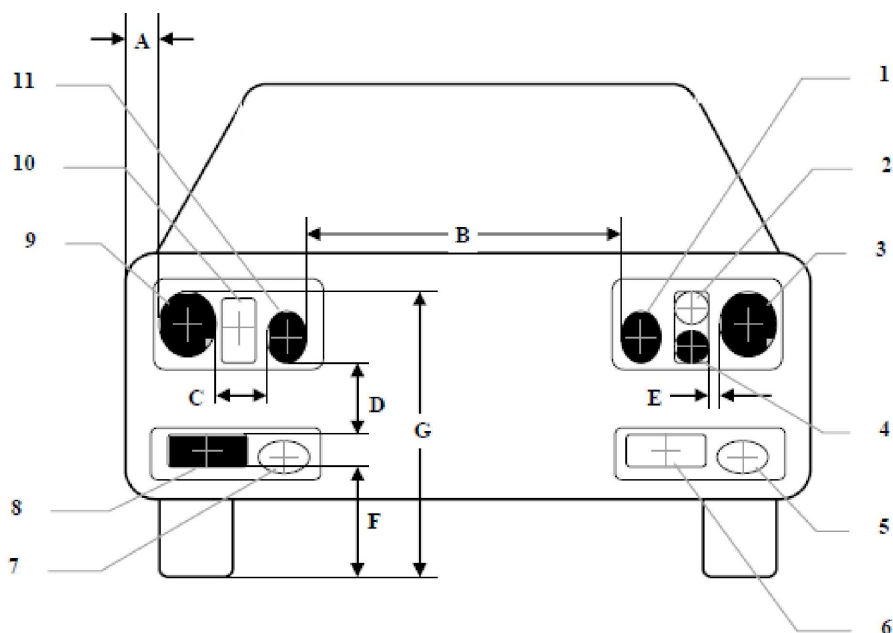
- 6.21.4.3.2. Kontūru marķējumu augšējais(-ie) elements(-i):

pēc iespējas augstāk, bet 400 mm robežās no transportlīdzekļa pašas augšas.

- 6.21.5. Redzamība
- Pamanāmības marķējumus uzskata par redzamiem, ja vismaz 70 % no uzstādīto pamanāmības marķējumu apgaismojošās virsmas var redzēt novērotājs, kas atrodas jebkurā tādas telpas punktā, ko ierobežo šādas novērošanas plaknes:
- 6.21.5.1. aizmugurējo un priekšējo pamanāmības marķējumu (sk. 11. pielikuma 1.a un 1.b attēlu) novērošanas plakne ir perpendikulāra transportlīdzekļa gareniskajai asij, atrodas 25 m attālumā no transportlīdzekļa paša gala, un to ierobežo:
- 6.21.5.1.1. augstumā – divas horizontālas plaknes, kas atrodas attiecīgi 1 m un 3,0 m virs zemes;
- 6.21.5.1.2. platumā – divas vertikālas plaknes, kas veido 4° leņķi uz āru no transportlīdzekļa vidējās garenplaknes un šķērso transportlīdzekļa kopējo platumu norobežojošo, vidējai garenplaknei paralēlo vertikālo plakņu un transportlīdzekļa galu norobežojošās, transportlīdzekļa gareniskajai asij perpendikulārās plaknes krustpunktā.
- 6.21.5.2. Sānu pamanāmības marķējumu (sk. 11. pielikuma 2. attēlu) novērošanas plakne ir paralēla transportlīdzekļa centrālajai garenplaknei, atrodas 25 m attālumā no transportlīdzekļa pašas ārējās malas, un to ierobežo:
- 6.21.5.2.1. augstumā – divas horizontālas plaknes, kas atrodas attiecīgi 1,0 m un 1,5 m virs zemes;
- 6.21.5.2.2. platumā – divas vertikālas plaknes, kas veido 4° leņķi uz āru no transportlīdzekļa gareniskajai asij perpendikulārās plaknes un šķērso transportlīdzekļa gareniskajai asij perpendikulāro, transportlīdzekļa gabarītarumu norobežojošo vertikālo plakņu un transportlīdzekļa pašas ārējās malas krustpunktā.
- 6.21.6. Orientācija
- 6.21.6.1. sānos:
- pēc iespējas paralēli transportlīdzekļa vidējai garenplaknei, ievērojot transportlīdzekļa formu, uzbūvi, konstrukciju un ekspluatācijas prasības; ja tas nav iespējams, pēc iespējas tuvāk transportlīdzekļa ārējās formas kontūrai.
- 6.21.6.2. aizmugurē un priekšā:
- pēc iespējas paralēli transportlīdzekļa šķērsplaknei, ievērojot transportlīdzekļa formu, uzbūvi, konstrukciju un ekspluatācijas prasības; ja tas nav iespējams, pēc iespējas tuvāk transportlīdzekļa ārējās formas kontūrai.
- 6.21.7. Citas prasības
- 6.21.7.1. Pamanāmības marķējumus uzskata par nepārtrauktiem, ja attālums starp blakusesošiem elementiem ir pēc iespējas mazāks un nepārsniedz 50 % no visīsākā blakusesošā elementa garuma. Tomēr, ja ražotājs var pierādīt tipa apstiprinātājai iestādei, ka ir neiespējami ievērot 50 % vērtību, attālums starp blakusesošiem elementiem drīkst būt lielāks nekā 50 % no visīsākā blakusesošā elementa, un tas ir pēc iespējas mazāks un nepārsniedz 1 000 mm.
- 6.21.7.2. Daļēju kontūru marķējumu gadījumā katru augšējo stūri iezīmē divas līnijas, kas viena pret otru veido 90° leņķi un no kurām katra ir vismaz 250 mm gara, ja tas nav iespējams, pēc iespējas tuvāk transportlīdzekļa ārējās formas kontūrai.
- 6.21.7.3. Attālumam starp pamanāmības marķējumiem, kas ir uzstādīti transportlīdzekļa aizmugurē, un katru obligāto bremžu lukturi vajadzētu būt lielākam nekā 200 mm.
- 6.21.7.4. Ja saskaņā ar Noteikumu Nr. 70 01. sērijas grozījumiem ir uzstādītas aizmugurējās atstarojošās zīmes, aprēķinot pamanāmības marķējumu garumu un to attālumu līdz transportlīdzekļa sāniem, šīs atstarojošās zīmes pēc ražotāja ieskatiem var uzskatīt par aizmugurējā pamanāmības marķējuma daļu.
- 6.21.7.5. Vietām, kur transportlīdzeklī paredzēts uzstādīt pamanāmības marķējumu, pēc izmēriem jābūt tādām, lai varētu uzstādīt vismaz 60 mm platu marķējumu.

- 6.22. Adaptīvā priekšējā apgaismojuma sistēma (AFS) (Noteikumi Nr. 123)
- Ja turpmāk nav noteikts citādi, šo noteikumu prasības tālās gaismas lukturiem (6.1. punkts) un tuvās gaismas lukturiem (6.2. punkts) piemēro AFS attiecīgajai daļai.
- 6.22.1. Esība
- Mehāniskajiem transportlīdzekļiem nav obligāti. Aizliegts uzstādīt piekabēm.
- 6.22.2. Skaits
- Viena.
- 6.22.3. Izkārtojums
- Īpašu prasību nav.
- 6.22.4. Novietojums
- Pirms testēšanas procedūrām AFS ieregulē neitrālā stāvoklī.
- 6.22.4.1. Platumā un augstumā:
- prasības, kas norādītas 6.22.4.1.1. līdz 6.22.4.1.4. punktā, attiecībā uz konkrēto apgaismes funkciju vai režīmu, izpilda ar tām apgaismes vienībām, kurām vienlaicīgi pieslēdz elektrisko strāvu minētajai apgaismes funkcijai vai funkcijas režīmam saskaņā ar pieteikuma iesniedzēja aprakstu.
- Visi izmēri attiecas uz redzamās virsmas(-u) tuvāko malu, ko novēro apgaismes vienības(-u) atskaites ass virzienā.
- 6.22.4.1.1. Divas simetriski novietotas apgaismes vienības atrodas augstumā, kas atbilst attiecīgi 6.1.4. un 6.2.4. punkta prasībām, kurās ar “Divām simetriski novietotām apgaismes vienībām” saprot divas apgaismes vienības, kas novietotas abās transportlīdzekļa pusēs un tā, lai to redzamo virsmu (ģeometriskais) smaguma centrs būtu vienādā augstumā un vienādā attālumā no transportlīdzekļa centrālās garenplaknes ar pielaidi 50 mm katrai; tomēr to gaismu izstarojošās virsmas, apgaismojošās virsmas un izstarotā gaisma drīkst atšķirties.
- 6.22.4.1.2. Ja ir papildu apgaismes vienības, tās ir novietotas transportlīdzekļa abos sānos tādā attālumā, kas nepārsniedz 140 mm ⁽²⁰⁾ horizontālā virzienā (attēlā apzīmēts ar E) un 400 mm vertikālā virzienā virs vai zem tuvākās apgaismes ierīces (attēlā apzīmēts ar D).
- 6.22.4.1.3. Nevienu no 6.22.4.1.2. punktā aprakstītajām papildu apgaismes vienībām nedrīkst novietot zemāk kā 250 mm virs zemes (attēlā apzīmēts ar F) un ne augstāk virs zemes kā noteikts šo noteikumu 6.2.4.2. punktā (attēlā apzīmēts ar G).
- 6.22.4.1.4. Turklāt platumā:
- katram tuvās gaismas apgaismojuma režīmam –
- vismaz viena no abās transportlīdzekļa pusēs novietotajām apgaismes vienībām redzamās virsmas ārmala atrodas ne vairāk kā 400 mm no transportlīdzekļa galējās ārmalas (attēlā apzīmēts ar A); kā arī
- attālums starp redzamo virsmu iekšējām malām atskaites asu virzienā nav mazāks kā 600 mm. Tomēr tas neattiecas uz M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem; visu pārējo kategoriju mehāniskajiem transportlīdzekļiem šo attālumu drīkst samazināt līdz 400 mm, ja transportlīdzekļa kopējais platums nepārsniedz 1 300 mm.
- AFS 1. līdz 11. apgaismes vienības redzamās virsmas (piemērs)

⁽²⁰⁾ Ja ir uzstādītas papildu “divas simetriski novietotas apgaismes vienības”, horizontālais attālums drīkst būt 200 mm (attēlā apzīmēts ar C).



Apgaismes vienības, kurām vienlaicīgi pieslēdz elektrisko strāvu attiecīgam apgaismes režīmam:

Nr. 3 un 9: (divas simetriski novietotas apgaismes vienības)

Nr. 1 un 11: (divas simetriski novietotas apgaismes vienības)

Nr. 4 un 8: (divas papildu apgaismes vienības)

Apgaismes vienības, kurām nepieslēdz elektrisko strāvu attiecīgam apgaismes režīmam:

Nr. 2 un 10: (divas simetriski novietotas apgaismes vienības)

Nr. 5: (papildu apgaismes vienība)

Nr. 6 un 7: (divas simetriski novietotas apgaismes vienības)

Horizontālie izmēri, mm:

$A \leq 400$

$B \geq 600$ vai ≥ 400 , ja transportlīdzekļa kopējais platums ir $< 1\,300$ mm, tomēr nav prasību attiecībā uz M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem

$C \leq 200$

$E \leq 140$

Vertikālie izmēri, mm:

$D \leq 400$

$F \geq 250$

$G \leq 1\,200$

6.22.4.2. Garumā:

visas AFS apgaismes vienības uzstāda transportlīdzekļa priekšpusē. Šo prasību uzskata par izpildītu, ja izstarotā gaisma ne tieši, ne netieši nerada neērtības vadītājam kā atspulgs netiešas redzamības ierīcēs un/vai uz citām transportlīdzekļa gaismu atstarojošām virsmām.

6.22.5. Ģeometriskā redzamība

Abos transportlīdzekļa sānos katrai paredzētajai apgaismes funkcijai un režīmam:

ģeometriskās redzamības leņķi, kas saskaņā ar šo noteikumu 6.1.5. un 6.2.5. punktu paredzēti attiecīgajām apgaismes funkcijām, ir ievēroti vismaz vienai no apgaismes vienībām, kurām vienlaicīgi pieslēdz elektrisko strāvu, lai izpildītu minēto funkciju un režīmu(-us) saskaņā ar pieteikuma iesniedzēja aprakstu. Lai izpildītu prasību attiecībā uz dažādiem leņķiem, drīkst izmantot atsevišķas apgaismes vienības.

6.22.6. Orientācija

Virzienā uz priekšu.

Pirms testēšanas procedūrām AFS ieregulē neitrālā stāvoklī, kurā tiek izstarota tuvās gaismas pamatkūlis.

6.22.6.1. Vertikālā orientācija

6.22.6.1.1. Pamata tuvās gaismas kūļa robežas sākotnējo noliekumu uz leju, kas jāiestata nenoslogotam transportlīdzeklim ar vienu cilvēku vadītāja vietā, transportlīdzekļa ražotājs norāda ar precizitāti līdz 0,1 %, un tas ar 7. pielikumā norādīto simbolu skaidri salasāmi un neizdzēšami jānorāda uz katra transportlīdzekļa vai nu tuvu pie priekšējās apgaismes sistēmas, vai ražotāja plāksnītes.

Ja ražotājs norādījis atšķirīgus sākotnējos leļupvērstos noliekumus dažādām apgaismes vienībām, kas rada tuvās gaismas robežu vai piedalās tās radišanā, šis leļupvērstā noliekuma vērtības transportlīdzekļa ražotājs norāda ar precizitāti līdz 0,1 %, un to skaidri salasāmi un neizdzēšami norāda uz katra transportlīdzekļa vai nu tuvu pie katras attiecīgās apgaismes vienības, vai ražotāja plāksnītes tādā veidā, lai visas attiecīgās apgaismes vienības varētu viennozīmīgi identificēt.

6.22.6.1.2. Leļupvērstais pamata tuvās gaismas "robežas" horizontālās daļas noliekums saglabājas šo noteikumu 6.2.6.1.2. punktā norādītajās robežās pie visiem transportlīdzekļa statiskās slogošanas nosacījumiem, kuri noteikti šo noteikumu 5. pielikumā; un sākotnējais vērsums atbilst norādītajām vērtībām.

6.22.6.1.2.1. Ja tuvās gaismas kūli veido vairāki kūļi no dažādām apgaismes vienībām, noteikumus saskaņā ar 6.22.6.1.2. punktu piemēro katrai minētā kūļa "robežai" (ja tāda ir), kas konstruēta, lai projicētos leņķiskajā zonā, kā norādīts 9.4. punktā paziņojuma veidlapā, kas atbilst paraugam Noteikumu Nr. 123. 1. pielikumā.

6.22.6.2. Galveno lukturu līmeņošanas ierīce

6.22.6.2.1. Ja ir nepieciešama galveno lukturu līmeņošanas ierīce, lai ievērotu 6.22.6.1.2. punkta prasības, šī ierīce ir automātiska.

6.22.6.2.2. Ja notiek šīs ierīces atteice, tuvās gaismas kūlis neieņem pozīciju, kurā noliekums uz leju ir mazāks nekā tad, kad ierīce pārstāja darboties.

6.22.6.3. Horizontālā orientācija

Katras apgaismes vienības robežas izliekuma lūzumpunkts (ja tāds ir), to projicējot uz ekrāna, sakrīt ar vertikālo līniju caur minētās apgaismes vienības atskaites asi. Ir pieļaujama 0,5 grādu pielaiide uz to transportlīdzekļa pusi, kas ir satiksmes virziena puse. Pārējās apgaismes vienības regulē saskaņā ar pieteikuma iesniedzēja specifikāciju saskaņā ar Noteikumu Nr. 123 10. pielikuma noteikumiem.

6.22.6.4. Mērīšanas procedūra

Pēc gaismas kūļa orientācijas sākotnējā iestatījuma noregulēšanas visiem transportlīdzekļa slogošanas nosacījumiem saskaņā ar specifikācijām šo noteikumu 6.2.6.3.1. un 6.2.6.3.2. punktā verificē tuvās gaismas kūļa vertikālo noliekumu vai, attiecīgos gadījumos, visu to dažādo apgaismes ierīču vertikālo noliekumu, kuras nodrošina vai daļēji veido pamata tuvās gaismas kūļa robežu(-as) saskaņā ar 6.22.6.1.2.1. punktu.

6.22.7. Elektriskie slēgumi

6.22.7.1. Tālo gaismu apgaismojums (ja to nodrošina AFS)

6.22.7.1.1. Tālās gaismas kūļa apgaismes vienības var tikt aktivētas vai nu vienlaicīgi, vai pa pāriem. Pārslēdzot apgaismojumu no tuvās gaismas uz tālo gaismu, ieslēdzas vismaz viens tālās gaismas apgaismes vienību pāris. Pārslēdzot apgaismojumu no tālās gaismas uz tuvo gaismu, vienlaicīgi izslēdzas visas tālās gaismas apgaismes vienības.

6.22.7.1.2. Ja tiek ievēroti 6.22.9.3. punkta noteikumi, tālo gaismu konstrukcija drīkst būt tāda, ka tās ir adaptīvas, vadības signālus radot sensorsistēmai, kas spēj konstatēt šādus apstākļus un reaģēt uz katru no tiem:

a) apkārtējais apgaismojums;

- b) priekšējo apgaismes ierīču un pretimbraucošo transportlīdzekļu priekšējo gaismas signālierīču izstarotā gaisma;
- c) priekšā braucošo transportlīdzekļu aizmugurējo gaismas signālierīču izstarotā gaisma.

Ir atļautas sensoru papildfunkcijas veiktspējas uzlabošanai.

Šajā punktā "transportlīdzekļi" ir tādi L, M, N, O un T kategorijas transportlīdzekļi, kā arī velosipēdi, kas aprīkoti ar atstarotājiem, ar apgaismes ierīcēm un gaismas signālierīcēm, kuras ir IESLĒGTAS.

- 6.22.7.1.3. Tālās gaismas lukturus neatkarīgi no tā, vai tie ir adaptīvi vai nav, vienmēr ir iespējams IESLĒGT un IZSLĒGT manuāli, kā arī manuāli IZSLĒGT to automātisko vadību.

Turklāt tālās gaismas lukturu un to automātiskās vadības izslēgšana notiek ar vienkāršu un tūlītējas iedarbības manuālu darbību; apakšizvēlņu izmantošana nav atļauta.

- 6.22.7.1.4. Tuvās gaismas lukturi drīkst palikt IESLĒGTI vienlaicīgi ar tālās gaismas lukturiem.

- 6.22.7.1.5. Ja ir uzstādītas četras ieslēpjamas apgaismes vienības, tad, tām atrodoties paceltā stāvoklī, vienlaikus nav iespējams darbināt nekādu citus uzstādītus papildu galvenos lukturus, ja tie paredzēti tādu gaismas signālu nodrošināšanai, kas sastāv no ieslēgšanās/izslēgšanās ar īsiem intervāliem (sk. 5.12. punktu) diennakts gaišajā laikā.

- 6.22.7.2. Tuvās gaismas apgaismojums:

- a) vadības ierīce, ar ko pārslēdz uz tuvo gaismu, vienlaicīgi izslēdz visus tālās gaismas lukturus vai vienlaicīgi deaktivē visas AFS tālās gaismas apgaismes vienības;
- b) tuvās gaismas lukturi drīkst palikt ieslēgti vienlaicīgi ar tālās gaismas lukturiem;
- c) ja tuvās gaismas apgaismes vienības ir aprīkotas ar lokizlādes gaismas avotiem, šie lokizlādes gaismas avoti tālo gaismu darbības laikā paliek ieslēgti.

- 6.22.7.3. Tuvo gaismu IESLĒGŠANĀS un IZSLĒGŠANĀS drīkst notikt automātiski, tomēr tam jāatbilst šo noteikumu 5.12. punktā minētajām elektrisko slēgumu prasībām.

- 6.22.7.4. AFS automātiska darbība

Pārejas starp AFS nodrošināto apgaismes funkciju klasēm un to režīmiem, kā norādīts turpmāk, notiek automātiski un tā, lai neradītu neērtības, netraucētu un neapzīlbinātu ne vadītāju, ne citus ceļu satiksmes dalībniekus.

Attiecībā uz tuvās gaismas un, attiecīgos gadījumos, tālās gaismas klašu un to režīmu aktivēšanu un/vai tālās gaismas kūļa adaptāciju ir spēkā šādi nosacījumi.

- 6.22.7.4.1. Tuvās gaismas C klases režīms(-i) tiek aktivēts(-i), ja nav aktivēts neviens cits tuvās gaismas klases režīms.

- 6.22.7.4.2. Tuvās gaismas V klases režīms(-i) darbojas tikai tad, ja automātiski ir konstatēts viens vai vairāki šādi nosacījumi (V signāls):

- a) ceļš atrodas apdzīvotā vietā, un transportlīdzekļa ātrums nepārsniedz 60 km/h;
- b) ceļš ir aprīkots ar stacionāru apgaismes infrastruktūru, un transportlīdzekļa ātrums nepārsniedz 60 km/h;
- c) ceļa virsmas spilgtums pastāvīgi pārsniedz 1 cd/m² un/vai ceļa horizontālais apgaismojums pastāvīgi pārsniedz 10 lx;
- d) transportlīdzekļa ātrums nepārsniedz 50 km/h.

- 6.22.7.4.3. Tuvās gaismas E klases režīms(-i) darbojas tikai tad, ja transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 60 km/h un tiek automātiski konstatēts viens vai vairāki šādi nosacījumi:

- a) ceļa raksturlielumi atbilst automaģistrāles apstākļiem ⁽²¹⁾, vai transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 110 km/h (E signāls);
- b) tikai tādas tuvās gaismas E klases režīma gadījumā, kas saskaņā ar sistēmas apstiprinājuma dokumentiem/paziņojuma veidlapu atbilst "datu kopai" Noteikumu Nr. 123 3. pielikuma 6. tabulā.

⁽²¹⁾ Ceļu satiksmes virzieni ir nodalīti ar ceļubūves konstrukciju vai tiek konstatēts attiecīgs intervāls līdz pretējā kustības virziena satiksmei. Tas nozīmē, ka pretējā virzienā braucošu transportlīdzekļu galvenie lukturi rada mazāku nevēlamo apzīlbinājumu.

Datu kopa E1: transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 100 km/h (E1 signāls);

datu kopa E2: transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 90 km/h (E2 signāls);

datu kopa E3: transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 80 km/h (E3 signāls).

6.22.7.4.4. Tuvās gaismas W klases režīms(-i) darbojas tikai tad, ja ir izslēgti priekšējie miglas lukturi (ja tādi ir) un ir automātiski konstatēts viens vai vairāki šādi nosacījumi (W signāls):

- a) automātiski ir konstatēts, ka ceļš ir slapjš;
- b) ir ieslēgts vējstikla tīrītājs, un tas ir nepārtraukti vai automātiskās vadības režīmā darbojies vismaz divas minūtes.

6.22.7.4.5. Tuvās gaismas C, V, E vai W klases režīms nedrīkst tikt modificēts tā, lai tas kļūtu par attiecīgās klases līkuma režīmu (T signāls kopā ar minētās tuvās gaismas klases signālu saskaņā ar noteikumiem 6.22.7.4.1.–6.22.7.4.4. punktā), ja vien nav izvērtēts vismaz viens no šādiem raksturlielumiem (vai līdzvērtīgām indikācijām):

- a) stūres mehānisma pagrieziena leņķis;
- b) transportlīdzekļa smaguma centra trajektorija.

Papildus ir spēkā šādi nosacījumi:

- i) asimetriskās robežas horizontāla pārvietošanās uz sāniem no transportlīdzekļa gareniskās ass, ja tāda ir, ir atļauta tikai, kad transportlīdzeklis kustas uz priekšu ⁽²²⁾, un tā ir tāda, ka gareniskā vertikālā plakne caur robežas lūzumpunktu nekrustojas ar transportlīdzekļa smaguma centra trajektorijas līniju attālumos no transportlīdzekļa priekšas, kas vairāk nekā 100 reizes pārsniedz attiecīgās apgaismes vienības montāžas augstumu;
- ii) vienai vai vairākām apgaismes vienībām papildus var pieslēgt elektrisko strāvu tikai tad, ja transportlīdzekļa smaguma centra trajektorijas liekuma horizontālais rādiuss ir 500 m vai mazāks.

6.22.7.5. Vadītājam vienmēr ir iespējams ieslēgt AFS neitrālajā stāvoklī un pārslēgt atpakaļ automātiskajā režīmā.

6.22.8. Signalizators

6.22.8.1. Uz attiecīgajām AFS daļām attiecas šo noteikumu 6.1.8. punkta nosacījumi (tālās gaismas lukturi) un 6.2.8. punkta nosacījumi (tuvās gaismas lukturi).

6.22.8.2. AFS atteices vizuāls signalizators ir obligāts. Tas ir nemirgojošs. Tas ieslēdzas vienmēr, kad tiek konstatēta atteice saistībā ar AFS vadības signāliem vai kad tiek saņemts signāls par atteici saskaņā ar Noteikumu Nr. 123 5.9. punktu. Tas paliek ieslēgts, kamēr saglabājas atteice. To uz laiku var atcelt, bet tas ieslēdzas ik reizi, kad tiek ieslēgta un izslēgta ierīce, ar ko iedarbina un apstādina motoru.

6.22.8.3. Ja tālā gaisma ir adaptīva, ir vizuāls signalizators, kas vadītāju informē par tālās gaismas adaptācija aktivēšanos. Šī informācija tiek rādīta vienmēr, kad adaptācija ir aktivēta.

6.22.8.4. Signalizators, kas norāda, ka vadītājs ir ieslēdzis sistēmu režīmā saskaņā ar Noteikumu Nr. 123 5.8. punktu, nav obligāts.

6.22.9. Citas prasības

6.22.9.1. AFS drīkst uzstādīt tikai kopā ar galveno lukturu tīrīšanas ierīci(-ēm) saskaņā ar Noteikumiem Nr. 45 ⁽²³⁾ vismaz tām apgaismes vienībām, kuras norādītas 9.3. punktā paziņojuma veidlapā, kas atbilst paraugam Noteikumu Nr. 123 1. pielikumā, ja šo apgaismes vienību gaismas avotu kopējā nominālā gaismas plūsuma pārsniedz 2 000 lm katrā pusē, un kuras piedalās C klases (pamata) tuvās gaismas kūļa veidošanā.

⁽²²⁾ Šo prasību nepiemēro tuvās gaismas apgaismojumam, ja līkuma izgaismošanu ieslēdz, lai nogrieztos pa labi labās puses satiksmē (pa kreisi kreisās puses satiksmē).

⁽²³⁾ Tomēr attiecīgo noteikumu Līgumslēdzējas puses var aizliegt mehānisku tīrīšanas sistēmu izmantošanu, ja ir uzstādīti galvenie lukturi ar plastmasas lēcām un marķējumu "PL".

- 6.22.9.2. Atbilstības AFS automātiskās darbības prasībām verifikācija
- 6.22.9.2.1. Pieteikuma iesniedzējs ar īsu aprakstu vai citā pieņemamā veidā tipa apstiprinātājai iestādei pierāda:
- a) AFS vadības signālu atbilstību:
- i) šo noteikumu 3.2.6. punktā prasītajam; un
- ii) attiecīgajiem AFS vadības signāliem, kas noteikti AFS tipa apstiprinājuma dokumentos; un
- b) atbilstību automātiskās darbības prasībām saskaņā ar 6.22.7.4.1.–6.22.7.4.5. punkta noteikumiem.
- 6.22.9.2.2. Lai verificētu to, vai saskaņā ar 6.22.7.4. punktu AFS automātiskā tuvās gaismas kūļa darbināšana nerada neērtības, tehniskais dienests veic testa braucieni, kurā ietver visas situācijas, kas attiecas uz sistēmas vadību, pamatojoties uz pieteikuma iesniedzēja aprakstu; reģistrē, vai tiek aktivēti visi režīmi, vai tie darbojas un tiek deaktivēti saskaņā ar pieteikuma iesniedzēja aprakstu; norāda acīmredzami nepareizu darbību, ja tāda ir (piem., pārlika leņķiskā pārvietošanās vai mirgošana).
- 6.22.9.2.3. Automātiskās vadības vispārējo veiktspēju pieteikuma iesniedzējs pierāda ar dokumentāciju vai citiem līdzekļiem, ko pieņem tipa apstiprinātāja iestāde. Turklāt ražotājs iesniedz dokumentācijas paketi, kura sniedz piekļuvi sistēmas “drošības koncepcijas” konstrukcijai. Šī “drošības koncepcija” ir to sistēmā, piemēram, elektroniskajos mezglos, iestrādāto pasākumu apraksts, kuri paredzēti, lai nodrošinātu sistēmas integritāti un tādējādi arī drošu darbību mehāniskas vai elektriskas atteices gadījumā, kas varētu radīt neērtības, traucējumus vai apzīlbinājumu vadītājam vai pretimbraucošo un pa priekšu braucošo transportlīdzekļu vadītājiem. Šajā aprakstā ir iekļauts arī vienkāršs paskaidrojums par visām “sistēmas” vadības funkcijām un metodēm, kas izmantotas, lai sasniegtu attiecīgos mērķus, tostarp norādot mehānismu(-us), ar kuriem īsteno vadību.
- Norāda visus ievades un ar devējiem nosakāmos mainīgos un definē šo mainīgo darba diapazonu. Daļa no drošības koncepcijas ir iespēja atgriezties pie pamata tuvās gaismas (C klase) funkcijas.
- Ražotāja norādītās sistēmas funkcijas un drošības koncepcija ir jāizskaidro. Dokumentācija ir īsa, tomēr tā sniedz pierādījumus, ka sistēmas projektēšana un izstrāde pamatojas uz zinātību visās sistēmas jomās.
- Dokumentācijā ir aprakstīts, kā regulārajās tehniskajās apskatēs var pārbaudīt “sistēmas” pašreizējo darba stāvokli.
- Tipa apstiprināšanas nolūkā šo dokumentāciju izmanto kā galveno atsauces materiālu verifikācijas procesā.
- 6.22.9.2.4. Lai pārliecinātos, ka tālās gaismas adaptācija ne vadītājam, ne arī pretimbraucošu vai pa priekšu braucošu transportlīdzekļu vadītājiem nerada neērtības, traucējumus vai apzīlbinājumu, tehniskais dienests veic testa braucieni atbilstoši 12. pielikuma 2. punktam. Tas ietver visas situācijas, kas attiecas uz sistēmas vadību, pamatojoties uz pieteikuma iesniedzēja aprakstu. Tālās gaismas adaptācijas veiktspēju dokumentē un salīdzina ar to, ko aprakstā norādījis pieteikuma iesniedzējs. Norāda acīmredzami nepareizu darbību, ja tāda ir (piemēram, pārlika leņķiskā pārvietošanās vai mirgošana).
- 6.22.9.3. Tālās gaismas adaptācija
- 6.22.9.3.1. Sensorsistēma, ko izmanto tālās gaismas adaptācijas vadībai, kā aprakstīts 6.22.7.1.2. punktā, atbilst šādām prasībām:
- 6.22.9.3.1.1. to minimālo lauku robežas, kuros sensors spēj uztvert no citiem 6.22.7.1.2. punktā definētajiem transportlīdzekļiem izstaroto gaismu, nosaka šo noteikumu 6.1.9.3.1.1. punktā norādītie leņķi;
- 6.22.9.3.1.2. sensorsistēmas jutīgums atbilst prasībām šo noteikumu 6.1.9.3.1.2. punktā;

- 6.22.9.3.1.3. adaptīvā tālā gaisma tiek izslēgta, ja dabiskā apgaismojuma apstākļi ir tādi, ka apgaismojums pārsniedz 7 000 lx.
- Pieteikuma iesniedzējs pierāda atbilstību šai prasībai, izmantojot simulāciju vai citus verifikācijas līdzekļus, ko pieņem tipa apstiprinātāja iestāde. Ja nepieciešams, apgaismojumu mēra uz horizontālas virsmas ar kosinūsā koriģētu sensoru, kas uzstādīts tādā pašā augstumā kā transportlīdzeklī. To ražotājs var pierādīt, iesniedzot pietiekamu dokumentāciju vai izmantojot citus līdzekļus, ko pieņem tipa apstiprinātāja iestāde.
- 6.22.9.4. Kopējais maksimālais gaismas stiprums apgaismes vienībām, ko var ieslēgt vienlaicīgi, lai nodrošinātu tālo gaismu apgaismojumu vai tā režīmus, nepārsniedz 430 000 cd, kas atbilst atsauces vērtībai 100.
- Šo maksimālo stiprumu iegūst, saskaitot atsevišķos kontrolskaitļus, kas norādīti uz katras uzstādīšanas vienības, kuras vienlaicīgi izmanto, lai nodrošinātu tālo gaismu.
- 6.22.9.5. Lietotāja rokasgrāmatā sīki paskaidro veidu, kas saskaņā ar Noteikumu Nr. 123 5.8. punkta nosacījumiem uz laiku ļauj lietot transportlīdzekli teritorijā ar braukšanas virzienu, kas pretējs tam, ko izmanto apstiprinājuma pieprasīšanas valstī.
- 6.23. Avārijas bremzēšanas signāls
- 6.23.1. Esība
- Neobligāts
- Avārijas bremzēšanas signāls ir vienlaicīga visu to bremžu lukturu vai virzienrādītāju darbība, kas uzstādīti, kā aprakstīts 6.23.7. punktā.
- 6.23.2. Skaits
- Kā noteikts 6.5.2. vai 6.7.2. punktā.
- 6.23.3. Izkārtojums
- Kā noteikts 6.5.3. vai 6.7.3. punktā.
- 6.23.4. Novietojums
- Kā noteikts 6.5.4. vai 6.7.4. punktā.
- 6.23.5. Ģeometriskā redzamība
- Kā noteikts 6.5.5. vai 6.7.5. punktā.
- 6.23.6. Orientācija
- Kā noteikts 6.5.6. vai 6.7.6. punktā.
- 6.23.7. Elektriskie slēgumi
- 6.23.7.1. Visi avārijas bremzēšanas signāla lukturi mirgo sinhroni ar $4,0 \pm 1,0$ Hz frekvenci.
- 6.23.7.1.1. Tomēr ja kādā no avārijas bremzēšanas signāla lukturiem transportlīdzekļa aizmugurē ir izmantoti kvēldiega gaismas avoti, frekvence ir $4,0 + 0,0/- 1,0$ Hz.
- 6.23.7.2. Avārijas bremzēšanas signāls darbojas neatkarīgi no citiem lukturiem.
- 6.23.7.3. Avārijas bremzēšanas signāls tiek aktivēts un deaktivēts automātiski.
- 6.23.7.3.1. Avārijas bremzēšanas signāls tiek aktivēts tikai tad, ja transportlīdzekļa ātrums pārsniedz 50 km/h un bremžu sistēma ģenerē avārijas bremzēšanas loģikas signālu, kas definēts Noteikumos Nr. 13 un Nr. 13-H.
- 6.23.7.3.2. Avārijas bremzēšanas signāls tiek automātiski deaktivēts, ja vairs netiek ģenerēts avārijas bremzēšanas loģikas signāls, kā noteikts Noteikumos Nr. 13 un Nr. 13-H, vai ja ir aktivēts avārijas signāls.

- 6.23.8. Signalizators
Neobligāts
- 6.23.9. Citas prasības
- 6.23.9.1. Izņemot, kā paredzēts 6.23.9.2. punktā, ja mehāniskais transportlīdzeklis ir aprīkots piekabes vilkšanai, mehāniskā transportlīdzekļa avārijas bremzēšanas signāla vadības ierīce spēj iedarbināt arī piekabes avārijas bremzēšanas signālu.
- Ja mehāniskais transportlīdzeklis ir elektriski savienots ar piekabi, abu avārijas bremzēšanas signālu darbības frekvence atbilst 6.23.7.1.1. punktā noteiktajai frekvencei. Tomēr, ja mehāniskais transportlīdzeklis spēj konstatēt, ka piekabes avārijas bremzēšanas signālam netiek lietoti kvēldiega gaismas avoti, frekvence drīkst atbilst 6.23.7.1. punktā minētajai.
- 6.23.9.2. Ja mehāniskais transportlīdzeklis ir aprīkots tādas piekabes vilkšanai, kas ir aprīkota ar nepārtrauktas vai daļēji pārtrauktas bremzēšanas tipa darba bremžu sistēmu, kā definēts Noteikumos Nr. 13, jānodrošina, ka caur šādu piekabju bremžu signāllukturu elektrosavienotāju tiek nodrošināta nepārtraukta enerģijas padeve, kamēr tiek darbinātas darba bremzes.
- Avārijas bremzēšanas signāls visām šādām piekabēm drīkst darboties neatkarīgi no velkošā transportlīdzekļa un tam nav jādarbojas vai nu ar tādu pašu frekvenci kā velkošā transportlīdzekļa avārijas bremzēšanas signālam, vai sinhroni ar to.
- 6.24. Ārējais palīgapgaismojuma lukturis
- 6.24.1. Esība
Mehāniskajiem transportlīdzekļiem nav obligāts
- 6.24.2. skaits
Divi, tomēr ir atļauti papildu ārējie palīgapgaismojuma lukturi pakāpienu un/vai durvju rokturu apgaismošanai. Katru durvju rokturi vai pakāpienu apgaismo ne vairāk kā viens lukturis.
- 6.24.3. Izkārtojums
Īpašu prasību nav, tomēr ir spēkā 6.24.9.3. punkta prasības.
- 6.24.4. Novietojums
Īpašu prasību nav.
- 6.24.5. Ģeometriskā redzamība
Īpašu prasību nav.
- 6.24.6. Orientācija
Īpašu prasību nav.
- 6.24.7. Elektriskie slēgumi
Īpašu prasību nav.
- 6.24.8. Signalizators
Īpašu prasību nav.
- 6.24.9. Citas prasības
- 6.24.9.1. Ārējais palīgapgaismojuma lukturis tiek aktivēts tikai tad, ja transportlīdzeklis ir stacionārs un ir spēkā viens vai vairāki šādi nosacījumi:
- a) motors nedarbojas; vai

- b) vadītāja vai pasažiera durvis ir atvērtas; vai
- c) kravas nodalījuma durvis ir atvērtas.

5.10. punkta nosacījumiem jābūt ievērotiem visos fiksētajos izmantošanas stāvokļos.

6.24.9.2. Palīgapgaismojuma luktura vajadzībām drīkst aktivēt apstiprinātus lukturi, kas izstaro baltu gaismu, izņemot galvenos tālās gaismas lukturus, dienas gaitas lukturus un atpakaļgaitas lukturus. Tos drīkst arī aktivēt kopā ar ārējiem palīgapgaismojuma lukturiem, un 5.11. un 5.12. punkta nosacījumus drīkst nepiemērot.

6.24.9.3. Tehniskais dienests veic vizuālu testu, lai atbilstoši tipa apstiprinātās iestādes prasībām verificētu, ka ārējo palīgapgaismojuma lukturu redzamās virsmas nav tieši redzamas novērotājam, kas pārvietojas pa tādas zonas robežu, ko veido šķērsplakne 10 m uz priekšu no transportlīdzekļa, šķērsplakne 10 m uz aizmuguri no transportlīdzekļa un divas garenplaknes 10 m katrā transportlīdzekļa pusē; šīs četras plaknes stiepjas no 1 m līdz 3 m virs zemes un perpendikulāras tai, kā parādīts 14. pielikumā.

Pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma un ar tehniskā dienesta piekrišanu šo prasību var verificēt, izmantojot rasējumu vai simulāciju.

6.25. Aizmugurējās sadursmes brīdinājuma signāls

6.25.1. Esība

Neobligāts

Aizmugurējās sadursmes brīdinājuma signāls ir vienlaicīga visu to virzienrādītāju lukturu darbība, kas uzstādīti, kā aprakstīts 6.25.7. punktā.

6.25.2. Skaitis

Kā noteikts 6.5.2. punktā.

6.25.3. Izkārtojums

Kā noteikts 6.5.3. punktā.

6.25.4. Novietojums

Kā noteikts 6.5.4. punktā.

6.25.5. Ģeometriskā redzamība

Kā noteikts 6.5.5. punktā.

6.25.6. Orientācija

Kā noteikts 6.5.6. punktā.

6.25.7. Elektriskie slēgumi. Pieteikuma iesniedzējs pierāda atbilstību šīm prasībām, veicot simulāciju vai izmantojot citus verifikācijas līdzekļus, kas ir pieņemami tehniskajam dienestam, kas atbildīgs par tipa apstiprināšanu.

6.25.7.1. Visi aizmugurējās sadursmes brīdinājuma signāla lukturi mirgo sinhroni ar frekvenci $4,0 \pm 1,0$ Hz.

6.25.7.1.1. Tomēr, ja kādam no aizmugurējās sadursmes brīdinājuma signāla lukturiem transportlīdzekļa aizmugurē tiek izmantots kvēldiega gaismas avots, frekvence ir $4,0 + 0,0/- 1,0$ Hz.

6.25.7.2. Aizmugurējās sadursmes brīdinājuma signāls darbojas neatkarīgi no citiem lukturiem.

6.25.7.3. Aizmugurējās sadursmes brīdinājuma signāls tiek aktivēts un deaktivēts automātiski.

6.25.7.4. Aizmugurējās sadursmes brīdinājuma signāls netiek aktivēts, ja ir aktivēti virzienrādītāju lukturi, avārijas brīdinājuma signāls vai avārijas bremzēšanas signāls.

6.25.7.5. Aizmugurējas sadursmes brīdinājuma signāls drīkst tikt aktivēts tikai šādos apstākļos:

Vr	aktivēšana
$V_r > 30 \text{ km/h}$	$TTC \leq 1,4$
$V_r \leq 30 \text{ km/h}$	$TTC \leq 1,4/30 \times V_r$

“Vr (relatīvais ātrums)”: ātruma starpība starp transportlīdzekli ar aizmugurējas sadursmes brīdinājuma signālu un tajā pašā joslā sekojošu transportlīdzekli.

“TTC (laiks līdz sadursmei)”: aprēķinātais laiks līdz transportlīdzekļa ar aizmugurējas sadursmes brīdinājuma signālu un sekojoša transportlīdzekļa sadursmei, pieņemot, ka relatīvais ātrums saglabājas tāds pats kā aprēķina veikšanas brīdī.

6.25.7.6. Aizmugurējas sadursmes brīdinājuma signāla aktivēšanas laiks nepārsniedz trīs sekundes.

6.25.8. Signalizators

Neobligāts

6.26. Manevrēšanas lukturi (Noteikumi Nr. 23)

6.26.1. Esība

Mehāniskajiem transportlīdzekļiem nav obligāti.

6.26.2. Skaitis

Viens vai divi (viens katrā pusē)

6.26.3. Izkārtojums

Īpašu prasību nav, tomēr ir spēkā 6.26.9. punkta prasības.

6.26.4. Novietojums

Īpašu prasību nav.

6.26.5. Ģeometriskā redzamība

Īpašu prasību nav.

6.26.6. Orientācija

Uz leju, tomēr ir spēkā 6.26.9. punkta prasības.

6.26.7. Elektriskie slēgumi

Manevrēšanas lukturi ir saslēgti tā, ka tos var aktivēt tikai tad, ja vienlaikus ir ieslēgti tālās gaismas lukturi vai tuvās gaismas lukturi.

Manevrēšanas lukturis(-i) tiek aktivēts(-i) automātiski manevrēšanas līdz 10 km/h laikā, ja izpildās viens no šādiem nosacījumiem:

- pirms transportlīdzeklis uzsāk kustību pirmo reizi pēc spēkiekārtas sistēmas katras manuālās aktivēšanas; vai
- ir ieslēgts atpakaļgaitas pārnesums; vai
- ir aktivēta kameru izmantojoša sistēma, kas palīdz veikt manevrēšanu, lai transportlīdzekli novietotu stāvēšanai.

Manevrēšanas lukturi automātiski izslēdzas, ja transportlīdzekļa pārvietošanās ātrums uz priekšu pārsniedz 10 km/h, un tie paliek izslēgti, līdz no jauna izpildās to ieslēgšanas nosacījumi.

6.26.8. Signalizators

Īpašu prasību nav.

- 6.26.9. Citas prasības
- 6.26.9.1. Tehniskais dienests veic vizuālu testu, lai atbilstoši tipa apstiprinātājas iestādes prasībām verificētu, ka šo luksturu redzamās virsmas nav tieši redzamas novērotājam, kas pārvietojas pa tādas zonas robežu, ko veido šķērsplakne 10 m uz priekšu no transportlīdzekļa, šķērsplakne 10 m uz aizmuguri no transportlīdzekļa un divas garenplaknes 10 m katrā transportlīdzekļa pusē; šīs četras plaknes stiepjas no 1 m līdz 3 m virs zemes un paralēlas tai, kā parādīts 14. pielikumā.
- 6.26.9.2. Pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma un ar tehniskā dienesta piekrišanu 6.26.9.1. punkta prasību izpildi drīkst verificēt, izmantojot rasējumu vai simulāciju, vai drīkst uzskatīt, ka tās ir ievērotas, ja uzstādīšanas nosacījumi atbilst 6.2.3. punktam Noteikumos Nr. 23, kā norādīts 1. pielikuma 9. punkta paziņojuma dokumentā.
7. TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPA VAI TAJĀ UZSTĀDĪTO APGAISMES IERĪČU UN GAISMAS SIGNĀLIERĪČU PĀRVEIDOJUMI UN APSTIPRINĀJUMA PAPLAŠINĀJUMI
- 7.1. Par visiem transportlīdzekļa tipa vai apgaismes ierīču vai gaismas signālierīču uzstādījuma pārveidojumiem, vai 3.2.2. punktā minētā saraksta pārveidojumiem ziņo tipa apstiprinātājai iestādei, kas apstiprinājusi attiecīgo transportlīdzekļa tipu. Šī iestāde drīkst vai nu:
- 7.1.1. uzskatīt, ka veiktajiem pārveidojumiem nevarētu būt ievērojamas negatīvas sekas un ka transportlīdzeklis joprojām atbilst prasībām; vai
- 7.1.2. par testu veikšanu atbildīgajam tehniskajam dienestam pieprasīt papildu testa ziņojumu.
- 7.2. Noteikumu 4.3. punktā paredzētajā kārtībā par apstiprinājuma paplašinājumu vai atteikumu, norādot izmaiņas, paziņo Nolīguma pusēm, kuras piemēro šos noteikumus.
- 7.3. Tipa apstiprinātāja iestāde, kas izdod apstiprinājuma paplašinājumu, piešķir tam sērijas numuru un par to informē pārējās 1958. gada Nolīguma puses, kuras piemēro šos noteikumus, šajā nolūkā izmantojot paziņojuma veidlapu, kas atbilst paraugam šo noteikumu 1. pielikumā.
8. RAŽOŠANAS ATBILSTĪBA
- Ražošanas atbilstības nodrošināšanas procedūras atbilst Nolīguma 2. papildinājumā (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) izklāstītajām procedūrām, ievērojot šādas prasības:
- 8.1. ikviens transportlīdzeklis, kas apstiprināts saskaņā ar šiem noteikumiem, ir ražots atbilstīgi apstiprinātajam tipam, ievērojot 5. un 6. punktā noteiktās prasības.
- 8.2. Apstiprinājuma turētājs jo īpaši:
- 8.2.1. nodrošina, lai saistībā ar visiem aspektiem, kas attiecas uz 5. un 6. punktā noteikto prasību ievērošanu, pastāvētu efektīva transportlīdzekļu kvalitātes kontroles kārtība;
- 8.2.2. nodrošina, lai katram transportlīdzekļa tipam tiktu veiktas vismaz šo noteikumu 9. pielikumā noteiktie testi vai fiziskas pārbaudes, kas ļauj iegūt līdzvērtīgu informāciju.
- 8.3. Tipa apstiprinātāja iestāde drīkst veikt jebkuru šajos noteikumos paredzēto testu. Šos testus veic izlases kārtā ņemtiem paraugiem, netraucējot ražotājiem pildīt piegādes saistības.
- 8.4. Tipa apstiprinātājas iestādes mērķis ir veikt pārbaudes reizi gadā. Tomēr šajā jautājumā tipa apstiprinātāja iestāde drīkst rīkoties pēc saviem ieskatiem un atbilstīgi savai pārlicēbai par ražojumu atbilstības kontroles pasākumu efektīvu nodrošinājumu. Ja tipa apstiprinātāja iestāde konstatē neapmierinošus rezultātus, tā attiecīgi rīkojas, lai nodrošinātu visu to pasākumu īstenošanu, kas vajadzīgi pēc iespējas ātrākai ražošanas atbilstības atjaunošanai.

9. SANKCIJAS PAR RAŽOŠANAS NEATBILSTĪBU
- 9.1. Apstiprinājumu, kas saskaņā ar šiem noteikumiem piešķirts attiecībā uz transportlīdzekļa tipu, drīkst anulēt, ja nav ievērotas prasības vai ja transportlīdzeklis, uz kura ir apstiprinājuma marķējums, neatbilst apstiprinātajam tipam.
- 9.2. Ja Nolīguma puse, kura piemēro šos noteikumus, anulē apstiprinājumu, ko tā pirms tam piešķirusi, tā, izmantojot paziņojuma veidlapu, kas atbilst paraugam šo noteikumu 1. pielikumā, nekavējoties informē par to pārējās pusēm, kuras piemēro šos noteikumus.
10. PILNĪGA RAŽOŠANAS IZBEIGŠANA
- Ja apstiprinājuma turētājs pilnīgi izbeidz saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprināta transportlīdzekļa tipa ražošanu, viņš par to informē iestādi, kas piešķirusi apstiprinājumu. Pēc attiecīgā paziņojuma saņemšanas šī iestāde informē pārējās Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus, šajā nolūkā izmantojot paziņojuma veidlapu, kura atbilst paraugam šo noteikumu 1. pielikumā.
11. TO TEHNISKO DIENESTU NOSAUKUMS UN ADRESE, KURI ATBILDĪGI PAR APSTIPRINĀŠANAS TESTU VEIKŠANU, KĀ ARĪ TIPA APSTIPRINĀTĀJU IESTĀŽU NOSAUKUMS UN ADRESE
- Šos noteikumus piemērojošās 1958. gada Nolīguma puses paziņo Apvienoto Nāciju Organizācijas sekretariātam to tehnisko dienestu nosaukumus un adreses, kas atbildīgi par apstiprināšanas testu veikšanu, kā arī to tipa apstiprinātāju iestāžu nosaukumus un adreses, kuras piešķir apstiprinājumu un kurām jānosūta veidlapas, kas apliecina citās valstīs izdotu apstiprinājumu, tā paplašinājumu, atteikšanu vai anulēšanu.
12. PĀREJAS NOTEIKUMI
- 12.1. Vispārēja informācija
- 12.1.1. No dienas, kad oficiāli stājas spēkā jaunākā grozījumu sērija, neviena Nolīguma puse, kas piemēro šos noteikumus, neatsaka piešķirt apstiprinājumu saskaņā ar šiem noteikumiem, kas grozīti ar jaunāko grozījumu sēriju.
- 12.1.2. No dienas, kad oficiāli stājas spēkā jaunākā grozījumu sērija, neviena Nolīguma puse, kas piemēro šos noteikumus, neatsaka piešķirt valsts vai reģionālu tipa apstiprinājumu transportlīdzeklim, kura tips apstiprināts saskaņā ar šiem noteikumiem, kas grozīti ar jaunāko grozījumu sēriju.
- 12.1.3. Laikā no dienas, kad oficiāli stājas spēkā jaunākā grozījumu sērija, un līdz tās obligātai piemērošanai jauniem tipa apstiprinājumiem Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus, turpina piešķirt apstiprinājumus tiem transportlīdzekļu tipiem, kas atbilst šo noteikumu prasībām, kas grozīti ar visām piemērojamām iepriekšējām grozījumu sērijām.
- 12.1.4. Spēkā esošie apstiprinājumi, kas piešķirti līdz dienai, no kuras obligāti jāpiemēro jaunākā grozījumu sērija, paliek spēkā uz nenoteiktu laiku, un Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus, turpina tos atzīt un neatsakās piešķirt apstiprinājumu paplašinājumus (izņemot to, kas norādīts 12.1.6. punktā).
- 12.1.5. Ja atbilstīgi kādai no iepriekšējām grozījumu sērijām apstiprināts transportlīdzekļa tips atbilst prasībām, kas paredzētas šajos ar jaunāko grozījumu sēriju grozītajos noteikumos, Nolīguma puse, kas piešķirusi apstiprinājumu, par to paziņo citām Nolīguma pusēm, kas piemēro šos noteikumus.
- 12.1.6. Neatkarīgi no 12.1.4. punktā noteiktā Nolīguma pusēm, kas šos noteikumus sāk piemērot pēc jaunākās grozījumu sērijas stāšanās spēkā, nav pienākuma pieņemt apstiprinājumus, kas piešķirti saskaņā ar jebkuru no iepriekšējām šo noteikumu grozījumu sērijām.
- 12.1.7. Līdz turpmākam paziņojumam Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram Japāna pasludina, ka saistībā ar apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu uz Japānu attiecas tikai tās nolīguma, kam pievienoti šie noteikumi, prasības, kas skar M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļus.

12.2. Pārejas noteikumi, kas piemērojami 03. sērijas grozījumiem.

Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus:

- a) no 2007. gada 10. oktobra (12 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas) apstiprinājumus piešķir tikai tad, ja apstiprināmais transportlīdzekļa tips atbilst prasībām, ko paredz šie noteikumi, kuri grozīti ar 03. sērijas grozījumiem;
- b) līdz 2009. gada 9. oktobrim (36 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas) neatsaka valsts vai reģiona tipa apstiprinājumu transportlīdzekļiem, kam tipa apstiprinājums piešķirts saskaņā ar jebkuru no iepriekšējām šo noteikumu grozījumu sērijām;
- c) no 2009. gada 10. oktobra (36 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas) drīkst atteikt pirmo nacionālo vai reģionālo nodošanu ekspluatācijā N₂ kategorijas transportlīdzekļiem (kuru maksimālā masa pārsniedz 7,5 tonnas), N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru platums pārsniedz 2 100 mm (attiecībā uz aizmugurējo marķējumu) un garums pārsniedz 6 000 mm (attiecībā uz sānu marķējumu), izņemot puspiekabju vilcējus un nepabeigtus transportlīdzekļus, kas neatbilst šo noteikumu 03. sērijas grozījumu prasībām;
- d) neatkarīgi no 12.1.4. punktā noteiktā no 2011. gada 10. oktobra (60 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas) vairs neatzīst apstiprinājumus saskaņā ar šiem noteikumiem, kas N₂ kategorijas transportlīdzekļiem (kuru maksimālā masa pārsniedz 7,5 tonnas), N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru platums pārsniedz 2 100 mm (attiecībā uz aizmugurējo marķējumu) un garums pārsniedz 6 000 mm (attiecībā uz sānu marķējumu), izņemot puspiekabju vilcējus un nepabeigtus transportlīdzekļus, piešķirti saskaņā ar jebkuru iepriekšēju grozījumu sēriju, kas zaudē spēku;
- e) no 2010. gada 12. jūnija (36 mēneši pēc 03. sērijas grozījumu 3. papildinājuma spēkā stāšanās dienas) apstiprinājumus piešķir tikai, ja apstiprināmais transportlīdzekļa tips atbilst prasībām, ko paredz šie noteikumi, kuri grozīti ar 03. sērijas grozījumu 3. papildinājumu;
- f) līdz 2010. gada 11. janvārim (18 mēneši pēc dienas, kad oficiāli stājās spēkā 03. sērijas grozījumu 4. papildinājums) turpina piešķirt apstiprinājumus jauniem transportlīdzekļu tipiem, kas neatbilst prasībām par priekšējo miglas lukturu vertikālo orientāciju (6.3.6.1.1. punkts) un/vai par virzienrādītāju lukturu darbības signalizatoru (6.5.8. punkts), un/vai dienas gaitas lukturu izslēgšanas (6.19.7.3. punkts);
- g) līdz 2011. gada 10. oktobrim (60 mēneši pēc oficiālās spēkā stāšanās dienas) turpina piešķirt apstiprinājumus jauniem transportlīdzekļu tipiem, kas neatbilst prasībām par pamanāmības marķējumu kopējo garumu (6.21.4.1.3. punkts) ⁽²⁴⁾.

12.3. Pārejas noteikumi, kas piemērojami 04. sērijas grozījumiem.

Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus:

- a) no 2011. gada 7. februāra M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem un no 2012. gada 7. augusta pārējo kategoriju transportlīdzekļiem (attiecīgi 30 un 48 mēneši pēc oficiālās spēkā stāšanās dienas) piešķir apstiprinājumus tikai tad, ja apstiprināmais transportlīdzekļa tips atbilst prasībām, ko paredz šie noteikumi, kuri grozīti ar 04. sērijas grozījumiem;
- b) pēc 2009. gada 22. jūlija (04. sērijas grozījumu 2. papildinājuma spēkā stāšanās diena) turpina piešķirt apstiprinājumus transportlīdzekļu tipiem, kuri neatbilst ar 04. sērijas grozījumu 2. papildinājumu grozītajām 5.2.1. punkta prasībām, ja tie ir aprīkoti ar galvenajiem lukturiem, kas apstiprināti atbilstoši Noteikumiem Nr. 98 (pirms 9. papildinājuma) vai Noteikumiem Nr. 112 (pirms 8. papildinājuma);
- c) no 2012. gada 24. oktobra (36 mēneši pēc 04. sērijas grozījumu 3. papildinājuma spēkā stāšanās dienas) piešķir apstiprinājumus tikai, ja apstiprināmais transportlīdzekļa tips atbilst prasībām par sprieguma ierobežojumu, kuras noteiktas 3.2.7. un 5.27. līdz 5.27.4. punktā šajos noteikumos, kas grozīti ar 04. sērijas grozījumu 3. papildinājumu;
- d) līdz 2011. gada 7. februārim M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem un līdz 2012. gada 7. augustam citu kategoriju transportlīdzekļiem (attiecīgi 30 un 48 mēneši pēc dienas, kad oficiāli stājās spēkā 04. sērijas grozījumu 2. papildinājums) turpina piešķirt apstiprinājumus jauniem transportlīdzekļu tipiem, kas neatbilst prasībām par tādu dienas gaitas lukturu izslēgšanas, kas ir savstarpēji savietoti ar priekšējiem virzienrādītāju lukturiem (6.19.7.6. punkts).

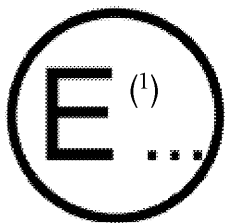
⁽²⁴⁾ Sekretariāta piezīme. Attiecībā uz 6.21.4.1.3. punktu, lūdzu, skatīt 03. sērijas grozījumus, kas ietverti dokumentā E/ECE/324/Rev.1/Add.47/Rev.6 – E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.47/Rev.6.

- 12.3.1. Neraugoties uz iepriekš izklāstītajiem pārejas noteikumiem, tām Nolīguma pusēm, kuras Noteikums Nr. 112 sāk piemērot pēc 2008. gada 7. augusta (dienu, kad stājās spēkā šis noteikums 04. sērijas grozījumi), nav pienākuma pieņemt apstiprinājumus, ja apstiprināmais transportlīdzekļa tips neatbilst prasībām, kas noteiktas 6.1.2. un 6.2.2. punktā šajos noteikumos, kuri grozīti ar šo noteikumu 04. grozījumu sēriju attiecībā uz Noteikumiem Nr. 112.
- 12.4. Pārejas noteikumi, kas piemērojami 05. sērijas grozījumiem.
- Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus:
- a) no 2015. gada 30. janvāra (48 mēneši pēc oficiālās spēkā stāšanās dienas) piešķir apstiprinājumus tikai tad, ja apstiprināmais transportlīdzekļa tips atbilst prasībām, ko paredz šie noteikumi, kuri grozīti ar 05. sērijas grozījumiem;
 - b) līdz 2016. gada 30. jūlijam jauniem M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļu tipiem un līdz 2018. gada 30. janvārim jauniem citu kategoriju transportlīdzekļu tipiem (attiecīgi 66 un 84 mēneši pēc oficiālās spēkā stāšanās dienas) piešķir apstiprinājumus, ja jaunais apstiprināmais transportlīdzekļa tips atbilst prasībām, kas paredzētas vienā vai vairākos šādos šo noteikumu punktos: 6.2.7.6.2. vai 6.2.7.6.3. līdz 6.2.7.6.3.3., nevis prasībām, kas paredzētas šo noteikumu 6.2.7.6.1. punktā, kuri grozīti ar 05. sērijas grozījumiem.
- 12.5. Pārejas noteikumi, kas piemērojami 06. sērijas grozījumiem.
- Nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus:
- no 2017. gada 18. novembra (60 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas) piešķir apstiprinājumus tikai tad, ja apstiprināmais transportlīdzekļa tips atbilst prasībām, ko paredz šie noteikumi, kuri grozīti ar 06. sērijas grozījumiem.
-

1. PIELIKUMS

PAZIŅOJUMS

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



Izdevējs: iestādes nosaukums

.....

.....

.....

Par ⁽²⁾: apstiprinājuma piešķiršanu
 apstiprinājuma paplašinājumu
 apstiprinājuma atteikumu
 apstiprinājuma anulēšanu
 pilnīgu ražošanas izbeigšanu

transportlīdzekļa tipam attiecībā uz apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu saskaņā ar Noteikumiem Nr. 48.

Apstiprinājuma Nr.: Paplašinājuma Nr.:

1. Transportlīdzekļa tirdzniecības nosaukums vai preču zīme:
2. Ražotāja dotais transportlīdzekļa tipa nosaukums:
3. Ražotāja nosaukums un adrese:
4. Ražotāja pārstāvja nosaukums un adrese (attiecīgā gadījumā):
5. Iesniegts apstiprināšanai (datums):
6. Tehniskais dienests, kas ir atbildīgs par apstiprinājuma testu veikšanu:
7. Testa ziņojuma datums:
8. Testa ziņojuma numurs:
9. Īss apraksts:
 Transportlīdzeklī uzstādītās apgaismes ierīces un gaismas signālierīces:
 - 9.1. Tālās gaismas lukturi: jā/nē ⁽²⁾
 - 9.2. Tuvās gaismas lukturi: jā/nē ⁽²⁾
 - 9.3. Priekšējie miglas lukturi: jā/nē ⁽²⁾
 Piezīmes: savstarpēji savietoti galvenajā lukturī: jā/nē ⁽²⁾
 - 9.4. Atpakaļgaitas lukturi: jā/nē ⁽²⁾
 - 9.5. Priekšējie virzienrādītāji: jā/nē ⁽²⁾
 - 9.6. Aizmuģurējie virzienrādītāji: jā/nē ⁽²⁾
 - 9.7. Sānu virzienrādītāji: jā/nē ⁽²⁾
 - 9.8. Avārijas brīdinājuma signāls: jā/nē ⁽²⁾
 - 9.9. Bremžu lukturi: jā/nē ⁽²⁾
 - 9.9.1. Ir uzstādīts atteices signalizators, kā noteikts sastāvdaļas noteikumos:
 jā/nē ⁽²⁾

- 9.10. Aizmugurējās reģistrācijas numura zīmes
 apgaismojuma ierīce: jā/nē ⁽²⁾
- 9.11. Priekšējie gabarītlukturi: jā/nē ⁽²⁾
- 9.11.1. Ir uzstādīts atteices signalizators, kā noteikts sastāvdaļas noteikumos:
 jā/nē ⁽²⁾
- 9.12. Aizmugurējie gabarītlukturi: jā/nē ⁽²⁾
- 9.12.1. Ir uzstādīts atteices signalizators, kā noteikts sastāvdaļas noteikumos:
 jā/nē ⁽²⁾
- 9.13. Aizmugurējie miglas lukturi: jā/nē ⁽²⁾
- 9.14. Stāvgaismas lukturi: ir/nav ⁽²⁾
- 9.15. Kontūrlukturis: jā/nē ⁽²⁾
- 9.15.1. Ir uzstādīts atteices signalizators, kā noteikts sastāvdaļas noteikumos:
 jā/nē ⁽²⁾
- 9.16. Aizmugurējais atstarotājs,
 kam nav trīsstūra formas: jā/nē ⁽²⁾
- 9.17. Aizmugurējais atstarotājs, kam ir trīsstūra forma: jā/nē ⁽²⁾
- 9.18. Priekšējais atstarotājs,
 kam nav trīsstūra formas: jā/nē ⁽²⁾
- 9.19. Sānu atstarotājs,
 kam nav trīsstūra formas: jā/nē ⁽²⁾
- 9.20. Sānu gabarītlukturi: jā/nē ⁽²⁾
- 9.21. Dienas gaitas lukturi: jā/nē ⁽²⁾
- 9.21.1. Ir uzstādīts atteices signalizators, kā noteikts sastāvdaļas noteikumos:
 jā/nē ⁽²⁾
- 9.22. Adaptīvā priekšējā apgaismojuma sistēma (AFS): jā/nē ⁽²⁾
- 9.23. Pagriešanās lukturi: jā/nē ⁽²⁾
- 9.24. Pamanāmības marķējumi: aizmugurē sānos
- 9.24.1. Pilni kontūru marķējumi: jā/nē ⁽²⁾ jā/nē ⁽²⁾
- 9.24.2. Daļēji kontūru marķējumi: jā/nē ⁽²⁾ jā/nē ⁽²⁾
- 9.24.3. Līnijas marķējumi: jā/nē ⁽²⁾ jā/nē ⁽²⁾
- 9.24.4. Izņēmumi attiecībā uz pamanāmības marķējumiem saskaņā ar 6.21.1.2.5. punktu
 aizmugurē
 jā/nē ⁽²⁾
 Piezīmes:
 sānos
 jā/nē ⁽²⁾
 Piezīmes

- 9.25. Avārijas bremzēšanas signāls: jā/nē ⁽²⁾
- 9.26. Manevrēšanas lukturi: jā/nē ⁽²⁾
- 9.27. Ārējie palīgapgaismojuma lukturi: jā/nē ⁽²⁾
- 9.28. Ekvivalenti lukturi: jā/nē ⁽²⁾
- 9.29. Maksimāli pieļaujamā slodze bagāžniekā:
10. Piezīmes:
- 10.1. Piezīmes par kustīgajām sastāvdaļām:
- 10.2. Redzamās virsmas definēšanas metode:
- a) apgaismojošās virsmas robeža ⁽²⁾; vai
- b) gaismu izstarojošās virsma ⁽²⁾
- 10.3. Citas piezīmes (attiecas uz labās un kreisās puses satiksmes transportlīdzekļiem):
- 10.4. Piezīmes attiecībā uz AFS (saskaņā ar šo noteikumu 3.2.6. un 6.22.7.4. punktu):
- 10.5. Piezīmes attiecībā uz pamanāmības marķējumu garumu, ja tas ir mazāks nekā šo noteikumu 6.21.4.1.2. un 6.21.4.2.2. punktā noteiktā minimālā 70 % vērtība.
- 10.6. Attiecībā uz M un N kategorijas transportlīdzekļiem – piezīmes par elektroenerģijas padeves nosacījumiem (saskaņā ar šo noteikumu 3.2.7. un 5.27. punktu):
- 10.7. Piezīmes par pamanāmības marķējumu (saskaņā ar šo noteikumu 6.21.1.2.5. un 6.21.4.3.1. punktu):
- 10.8. Piezīmes par pamanāmības marķējumu (nepabeigts transportlīdzeklis vai pabeigti transportlīdzekļi saskaņā ar šo noteikumu 6.21.1.2.1. un 6.21.1.2.2.1. punktu):
- Nepabeigti transportlīdzekļi: jā/nē ⁽²⁾
- Pabeigti transportlīdzekļi: jā/nē ⁽²⁾
- Vairākos posmos pabeigti transportlīdzekļi: jā/nē ⁽²⁾
11. Apstiprinājuma marķējuma novietojums:
12. Apstiprinājuma paplašināšanas pamatojums (attiecīgā gadījumā):
13. Apstiprinājums piešķirts/paplašināts/atteikts/anulēts ⁽²⁾
14. Vieta:
15. Datums:
16. Paraksts:
17. Pēc pieprasījuma pieejami šādi dokumenti ar iepriekš norādīto apstiprinājuma numuru:

⁽¹⁾ Tās valsts pazišanas numurs, kura piešķirusi/atteikusi/anulējusi apstiprinājumu (sk. apstiprināšanas prasības šajos noteikumos).

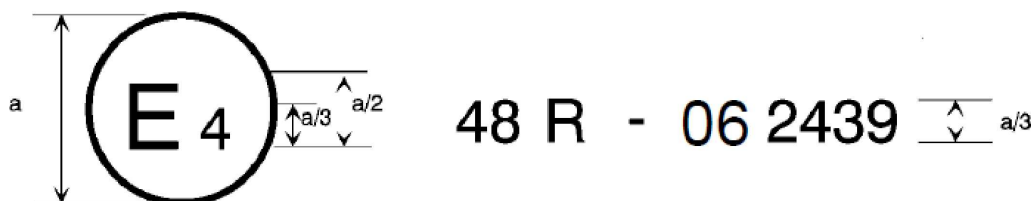
⁽²⁾ Lieko svītrot.

2. PIELIKUMS

APSTIPRINĀJUMA MARĶĒJUMA PARAUGI

A PARAUGS

(Sk. šo noteikumu 4.4. punktu)

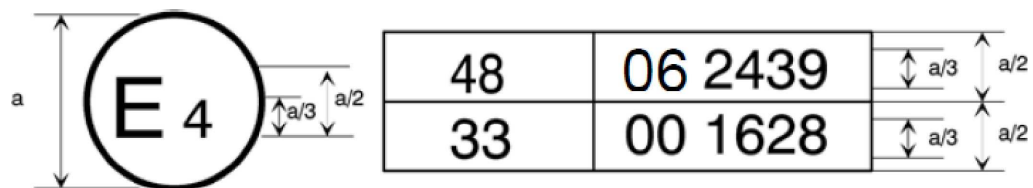


a = vismaz 8 mm

Šis transportlīdzeklim piestiprinātais apstiprinājuma marķējums rāda, ka attiecīgais transportlīdzekļa tips attiecībā uz apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu ir apstiprināts Nīderlandē (E 4) saskaņā ar Noteikumiem Nr. 48, kas grozīti ar 06. sērijas grozījumiem. Apstiprinājuma numurs norāda, ka apstiprinājums piešķirts saskaņā ar prasībām noteikumos Nr. 48, kuri grozīti ar 06. sērijas grozījumiem.

B PARAUGS

(Sk. šo noteikumu 4.5. punktu)



a = vismaz 8 mm

Šis transportlīdzeklim piestiprinātais marķējums norāda, ka attiecīgais transportlīdzekļa tips ir apstiprināts Nīderlandē (E 4) saskaņā ar Noteikumiem Nr. 48, kas grozīti ar 06. sērijas grozījumiem, un Noteikumiem Nr. 33 ⁽¹⁾. Apstiprinājuma numurs norāda, ka laikā, kad attiecīgie apstiprinājumi tika piešķirti, Noteikumi Nr. 48 jau bija grozīti ar 06. sērijas grozījumiem, bet Noteikumi Nr. 33 bija to sākotnējā redakcijā.

⁽¹⁾ Otrais numurs norādīts tikai kā piemērs.

3. PIELIKUMS

LUKTURU VIRSMU, ASU, ATSKAITES CENTRU UN ĢEOMETRISKĀS REDZAMĪBAS LEŅĶU PIEMĒRI

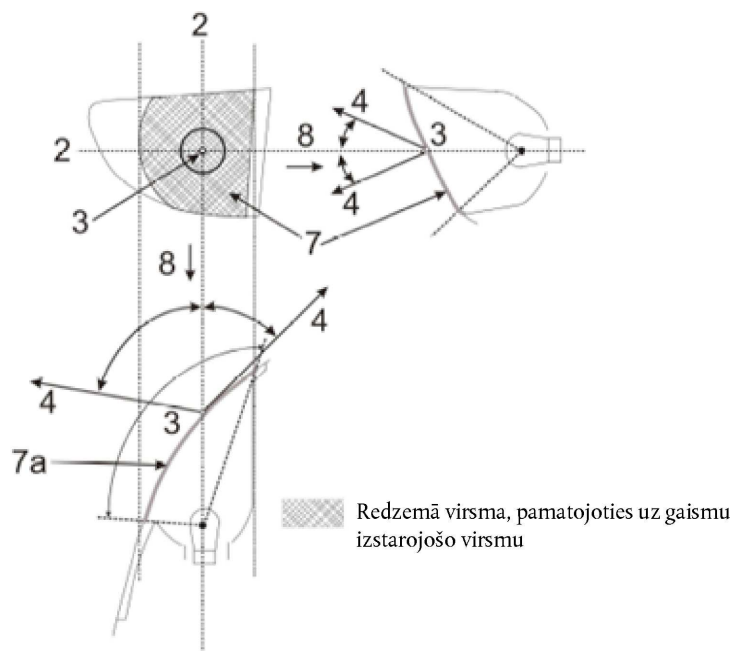
Šajos piemēros ir attēloti daži izkārtojumi, lai palīdzētu izprast noteikumus, un tie nav paredzēti kā konstrukciju ierobežojoši.

APZĪMĒJUMI visos šā pielikuma piemēros:

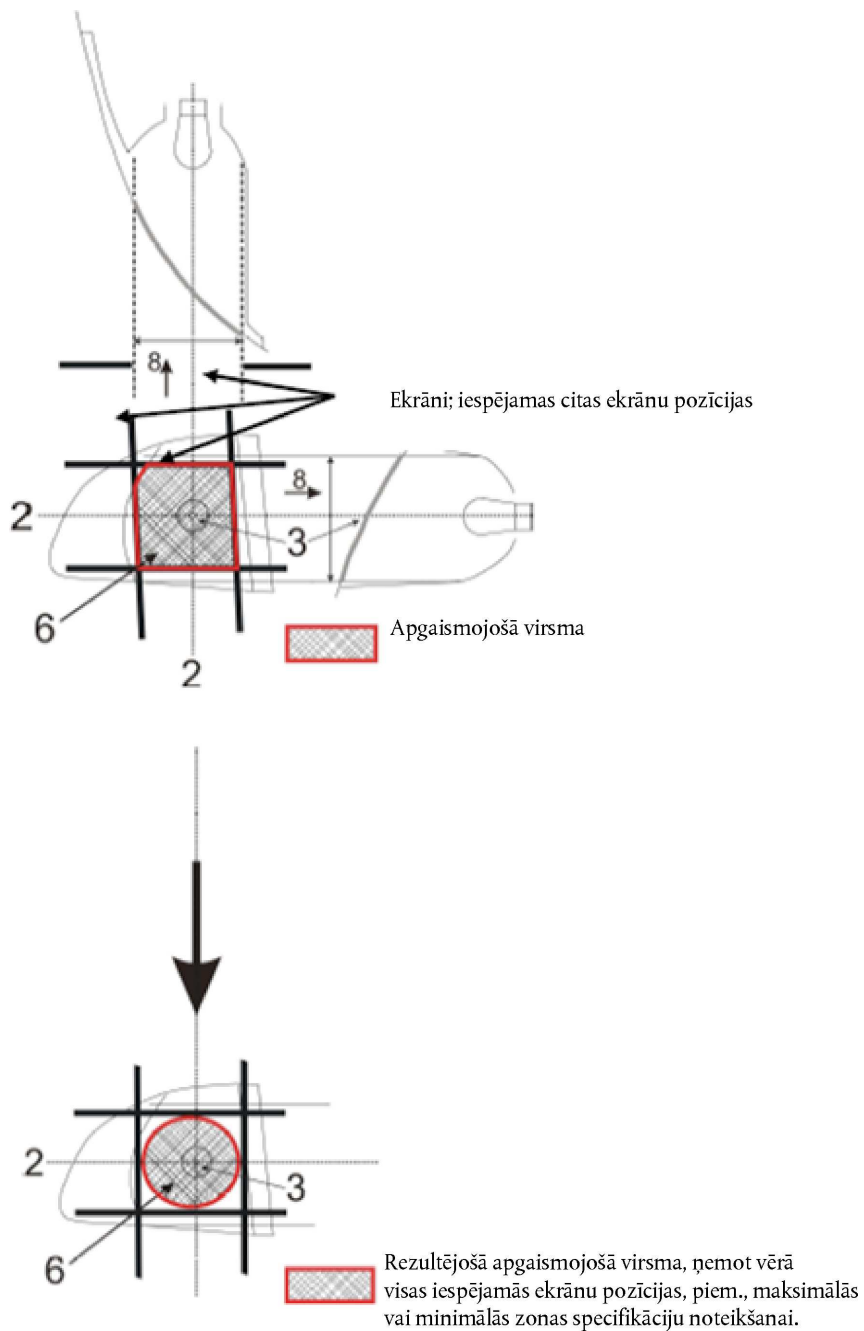
1. Apgaismojošā virsma	IO Iekšējā optiskā daļa
2. Atskaites ass	LG Gaismas vads
3. Atskaites centrs	L Ārējā lēca
4. Ģeometriskās redzamības leņķis	R Reflektors
5. Gaismu izstarojošā virsma	S Gaismas avots
6. Redzamā virsma, pamatojoties uz apgaismojošo virsmu	X Nav šīs funkcijas daļa
7.a Redzamā virsma, pamatojoties uz gaismu izstarojošo virsmu saskaņā ar 2.8. punkta a) apakšpunktu (ar ārējo lēcu)	F1 Pirmā funkcija
7.b Redzamā virsma, pamatojoties uz gaismu izstarojošo virsmu saskaņā ar 2.8. punkta b) apakšpunktu (bez ārējās lēcas)	F2 Otrā funkcija
8. Redzamības virziens	

1. DAĻA

Gaismas signālierices, kas nav atstarotājs, gaismu izstarojošā virsma

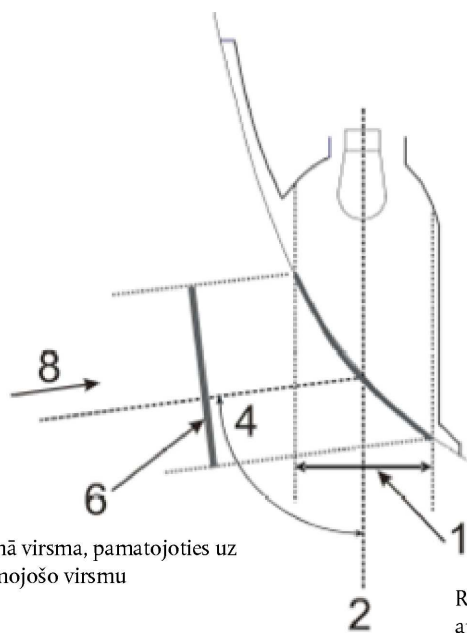


2. DAĻA

Gaismas signālierīces, kas nav atstarotājs, apgaismojošā virsma

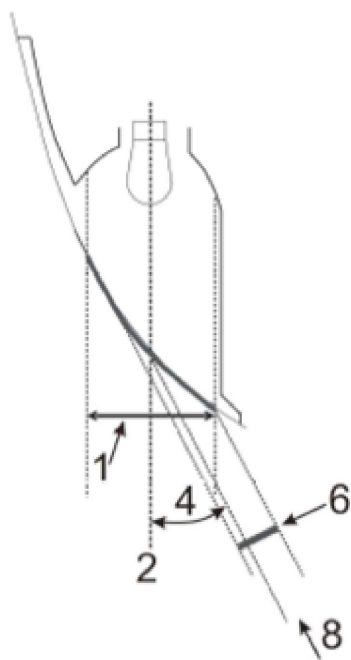
3. DAĻA

Redzamās virsmas piemēri, pamatojoties uz apgaismojošo virsmu, dažādos ģeometriskās redzamības virzienos



Redzamā virsma, pamatojoties uz apgaismojošo virsmu

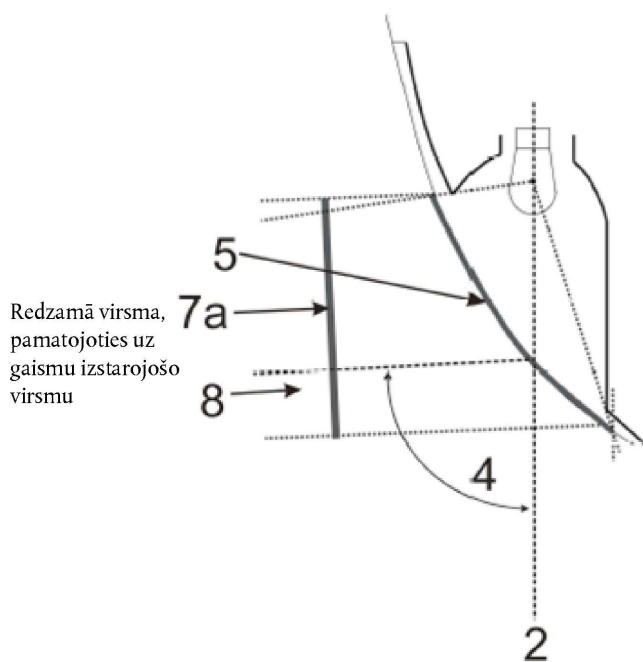
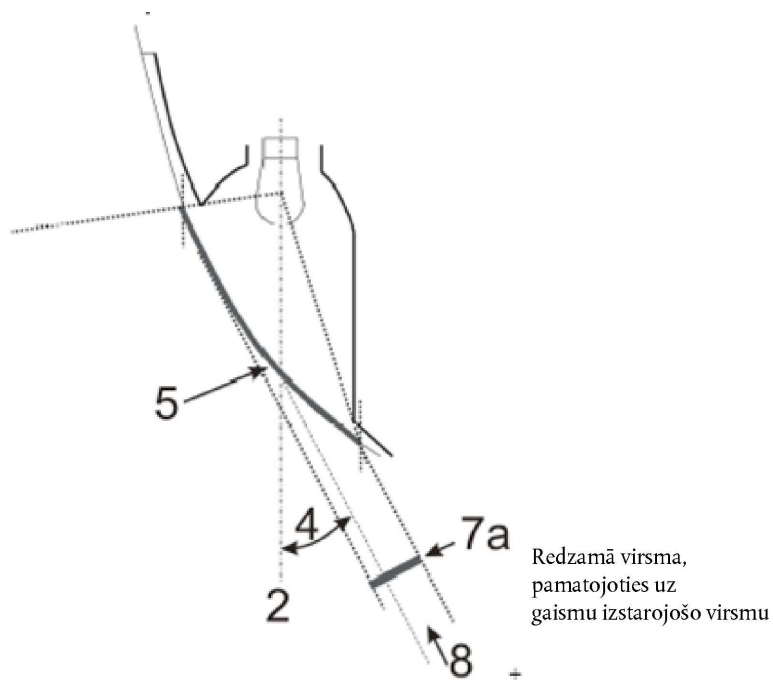
Redzamā virsma, pamatojoties uz apgaismojošo virsmu



Redzamā virsma, pamatojoties uz apgaismojošo virsmu

4. DAĻA

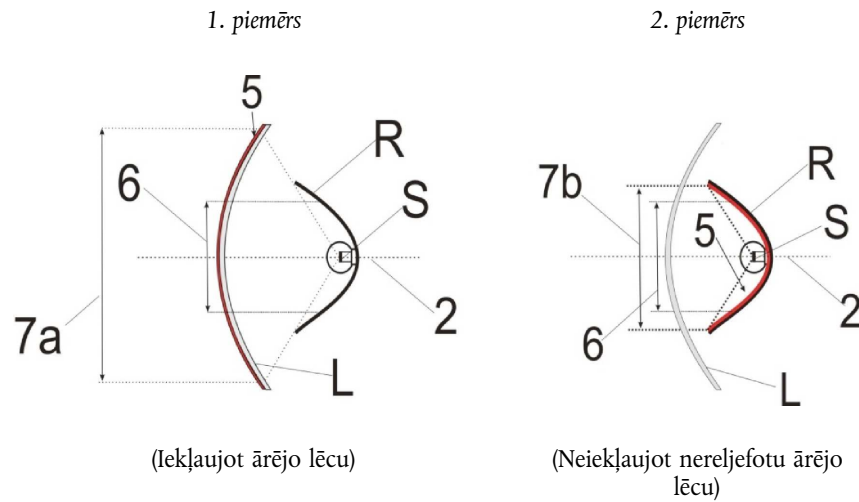
Redzamās virsmas piemēri, pamatojoties uz gaismu izstarojošo virsmu, dažādos ģeometriskās redzamības virzienos



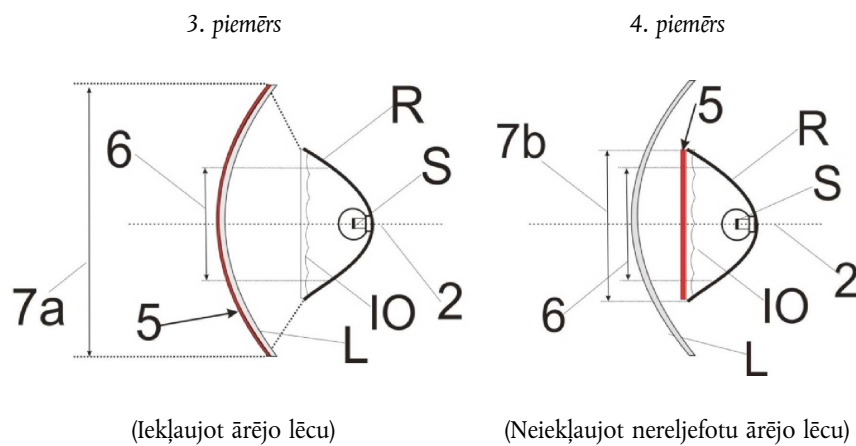
5. DAĻA

Piemērs, kurā attēlota apgaismojošā virsma salīdzinājumā ar gaismu izstarojošo virsmu “monofunkcionāla luktura” gadījumā (sk. šo noteikumu 2.8.–2.9. punktu)

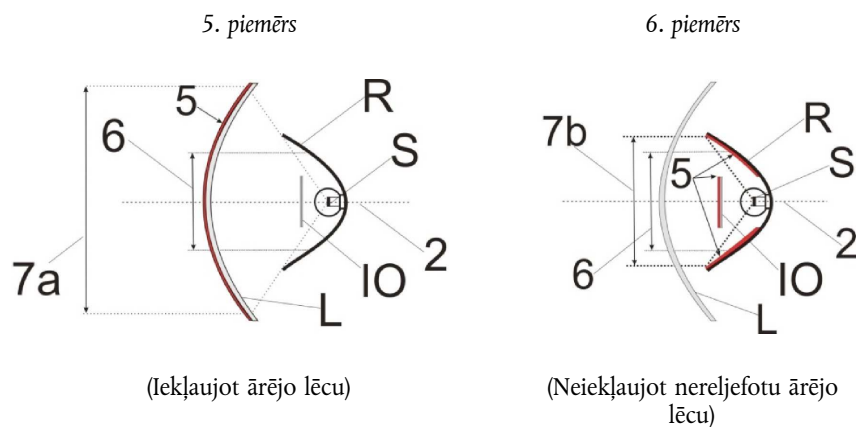
Piemēri, kuros attēlots gaismas avots ar reflektora optiku aiz ārējās lēcas:



Piemēri, kuros attēlots gaismas avots ar reflektora optiku ar iekšējo lēcu aiz ārējās lēcas:

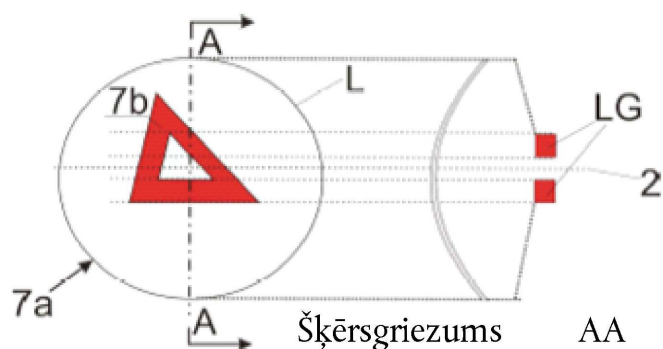



Piemēri, kuros attēlots gaismas avots ar reflektora optiku ar daļēju iekšējo lēcu aiz ārējās lēcas:



Piemērs, kurā attēlota gaismas vada optika aiz ārējās lēcas:

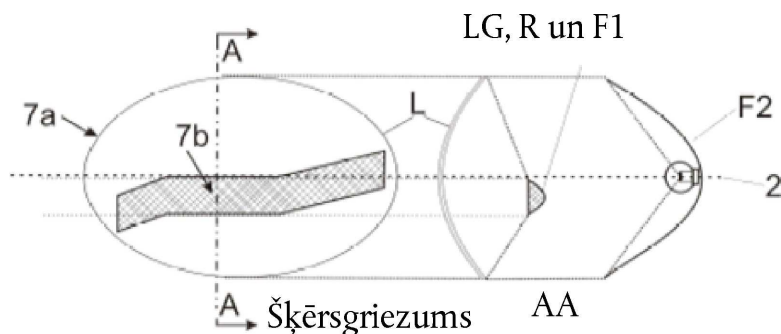
7. piemērs




 Ja nereljefotā ārējā lēca nav ietvarta, "7b" redzamā virsma saskaņā ar 2.8. punkta b) apakšpunktu.

Piemērs, kurā attēlota gaismas vada optika vai reflektora optika aiz ārējās lēcas:

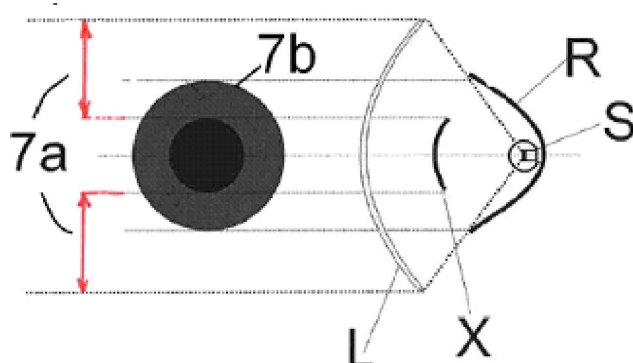
8. piemērs




 Ja nereljefotā ārējā lēca nav ietvarta, "7b" ir redzamā virsma saskaņā ar 2.8. punkta b) apakšpunktu, un F1 nav caurskatāms salīdzinājumā ar F2.

Piemērs, kurā attēlots gaismas avots ar reflektora optiku apvienojumā ar zonu, kas nav šīs funkcijas daļa, aiz ārējās lēcas:

9. piemērs



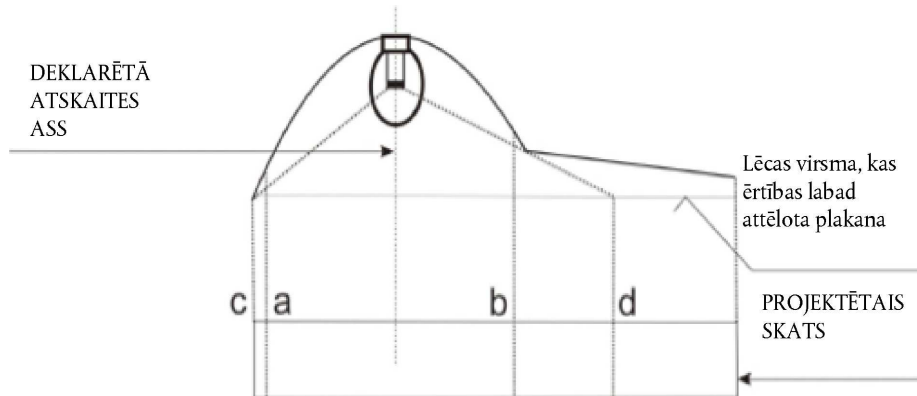
 Ja nereljefotā ārējā lēca nav ietvarta, "7b" redzamā virsma saskaņā ar 2.8. punkta b) apakšpunktu.

6. DAĻA

Piemēri, kuros attēlota gaismu izstarojošās virsmas noteikšana salīdzinājumā ar apgaismojošo virsmu (skatīt šo noteikumu 2.8. un 2.9. punktu)

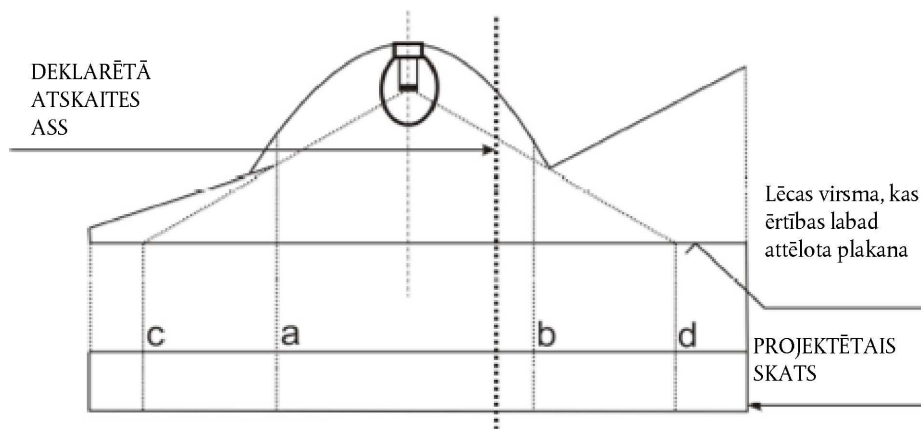
Piezīme. Atstarotā gaisma varētu/var ietekmēt gaismu izstarojošās virsmas noteikšanu

A piemērs



	Apgaismojošā virsma	Deklarētā gaismu izstarojošā virsma saskaņā ar 2.8. punkta a) apakšpunktu
Malas ir	a un b	c un d

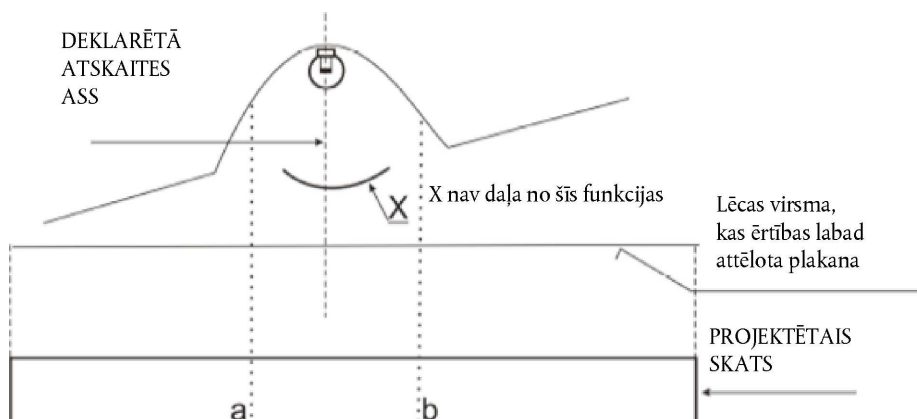
B piemērs



	Apgaismojošā virsma	Deklarētā gaismu izstarojošā virsma saskaņā ar 2.8. punkta a) apakšpunktu
Malas ir	a un b	c un d

C piemērs

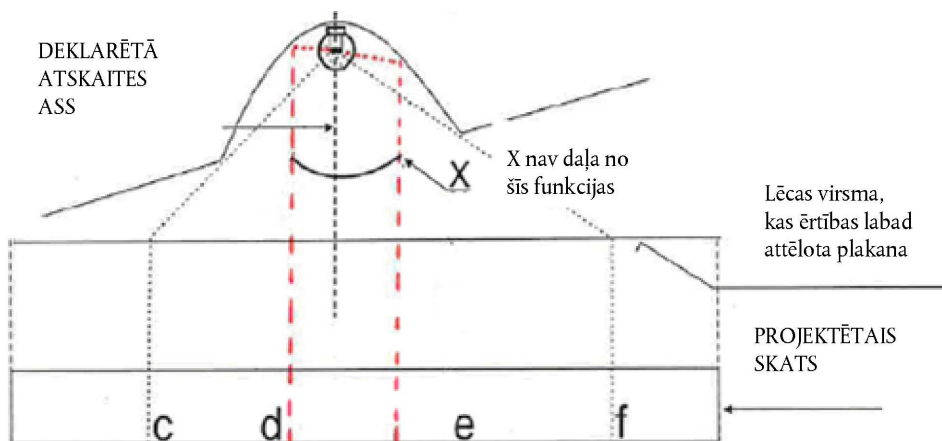
Piemērs, kā noteikt apgaismojošo virsmu apvienojumā ar zonu, kas nav daļa no šīs funkcijas:



	Apgaismojošā virsma
Malas ir	a un b

D piemērs

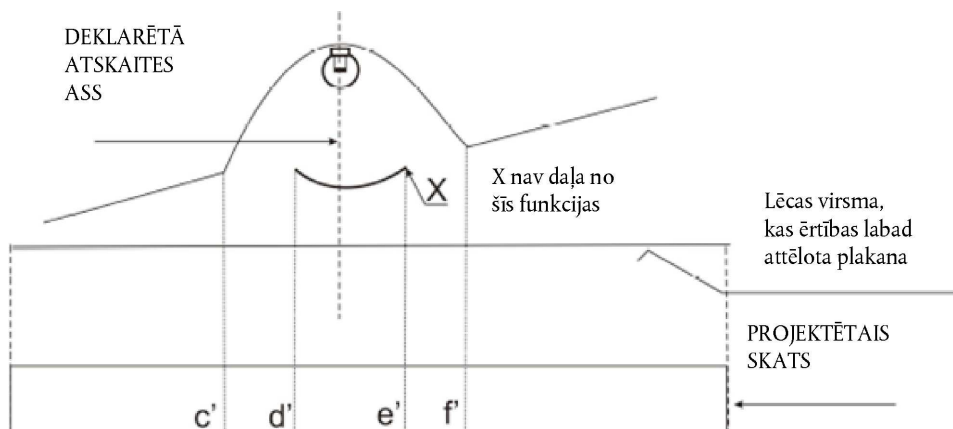
Piemērs, kā noteikt gaismu izstarojošo virsmu saskaņā ar 2.8. punkta a) apakšpunktu apvienojumā ar zonu, kas nav daļa no šīs funkcijas



	Deklarētā gaismu izstarojošā virsma saskaņā ar 2.8. punkta a) apakšpunktu
Malas ir	c-d un e-f

E piemērs

Piemērs, kā noteikt redzamo virsmu apvienojumā ar zonu, kas nav daļa no šīs funkcijas, un nereljefotu ārējo lēcu (saskaņā ar 2.8. punkta b) apakšpunktu)

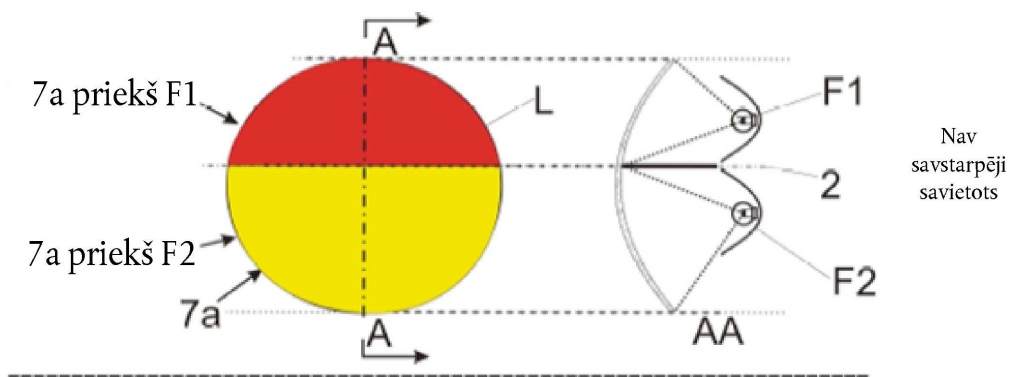


	Deklarētā gaismu izstarojošā virsma, piemēram, saskaņā ar 2.8. punkta b) apakšpunktu
Malas ir	c'-d' un e'-f'

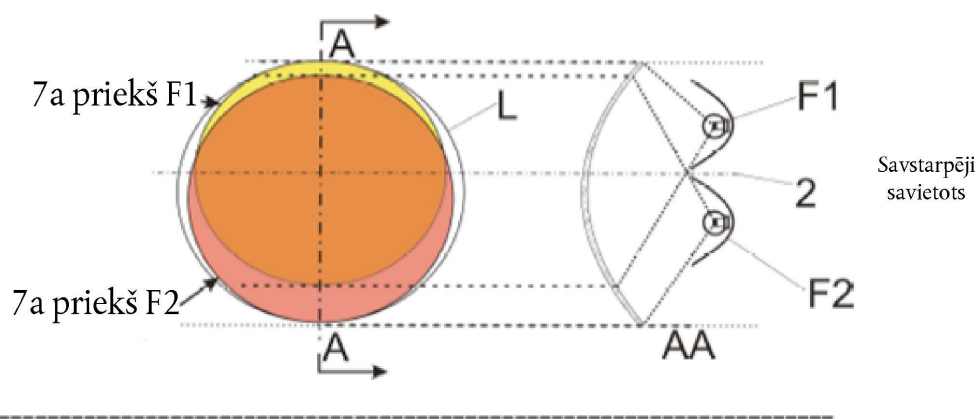
7. DAĻA

Piemēri lēmuma pieņemšanai par divu funkciju savstarpēju savietošānu

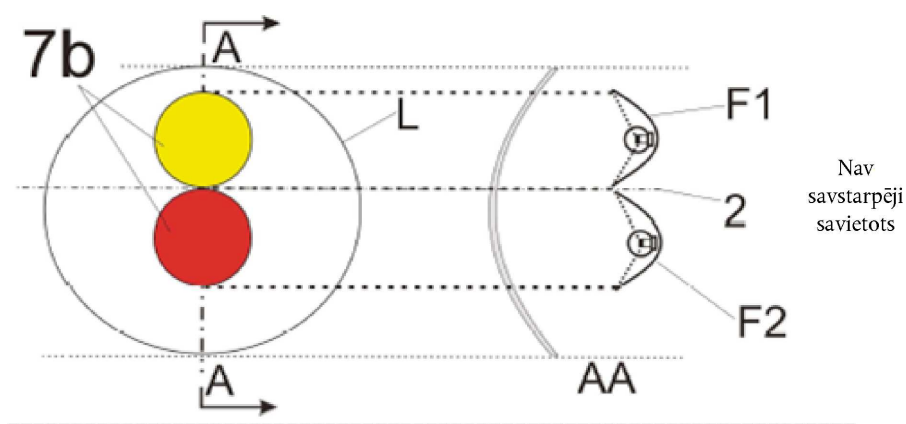
Ja ir reljefota ārējā lēca ar sienu pa vidu:



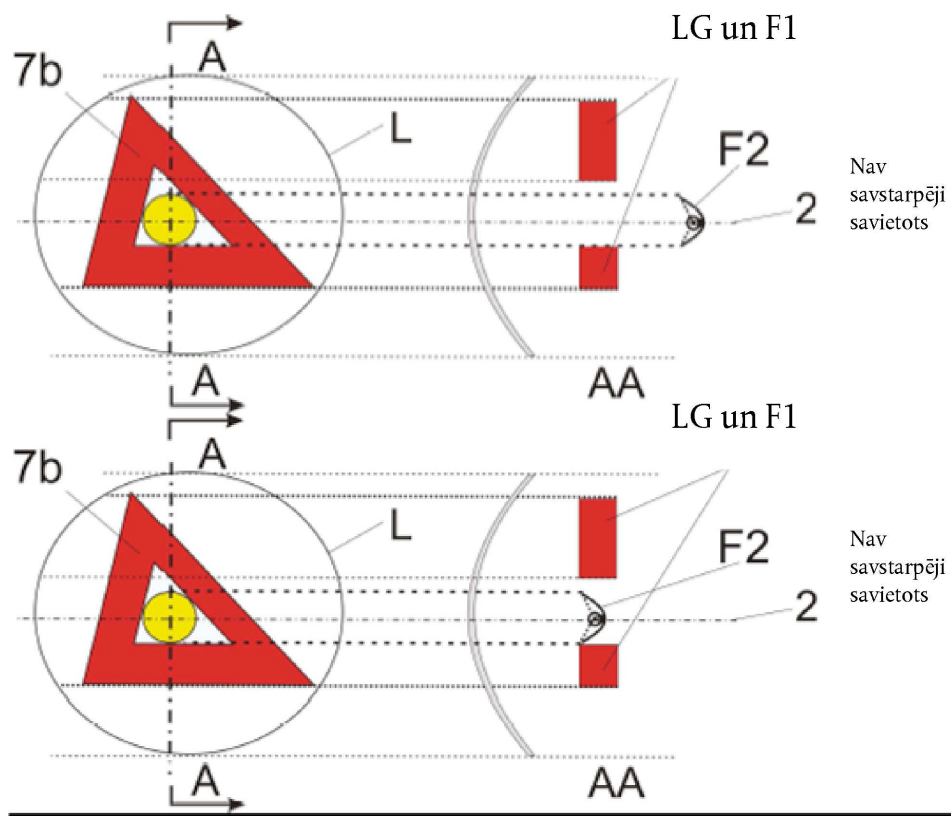
Ja ir reljefota ārējā lēca:



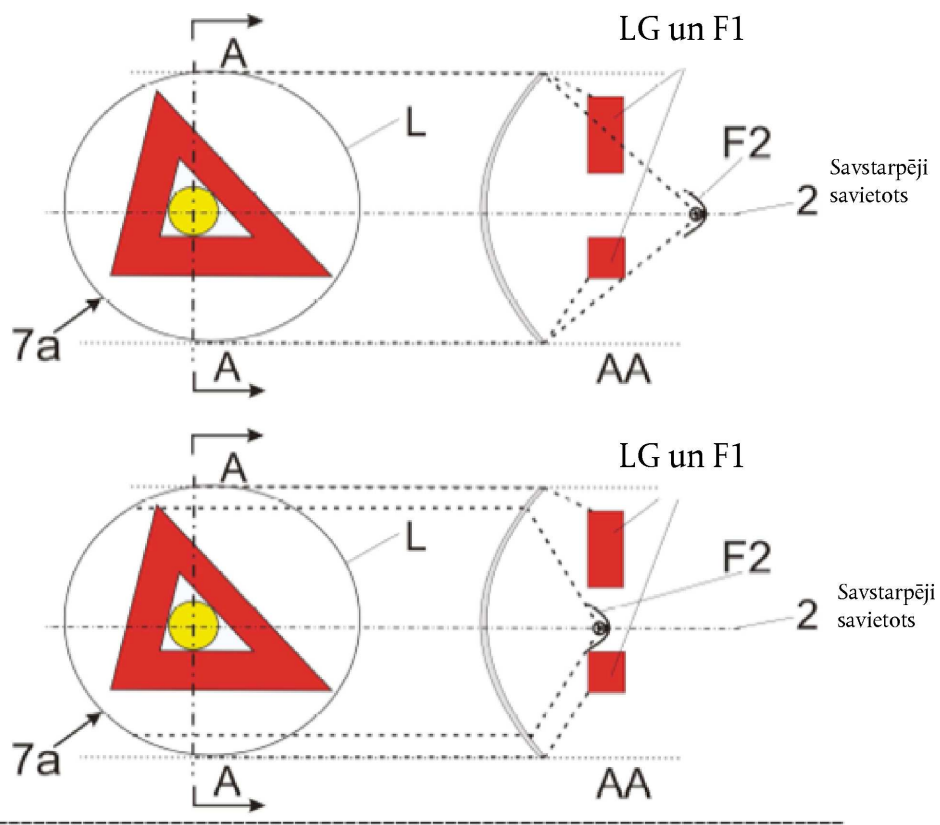
Ja nereljefotā ārējā lēca nav ietverta:



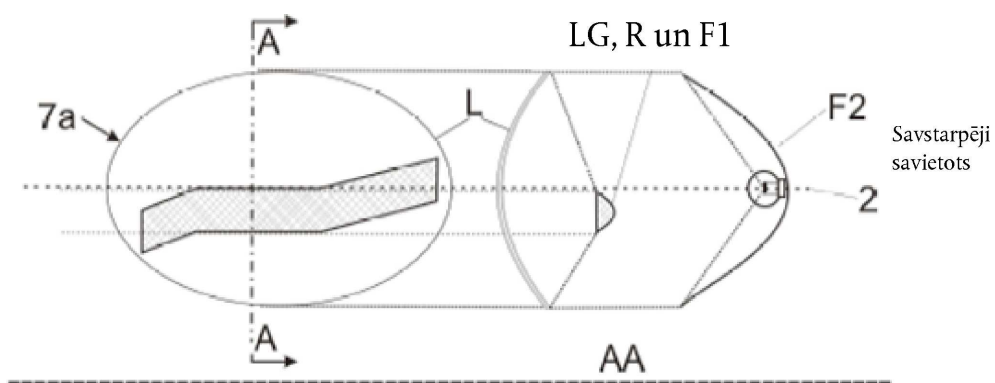
Ja nereljefotā ārējā lēca nav ietverta:



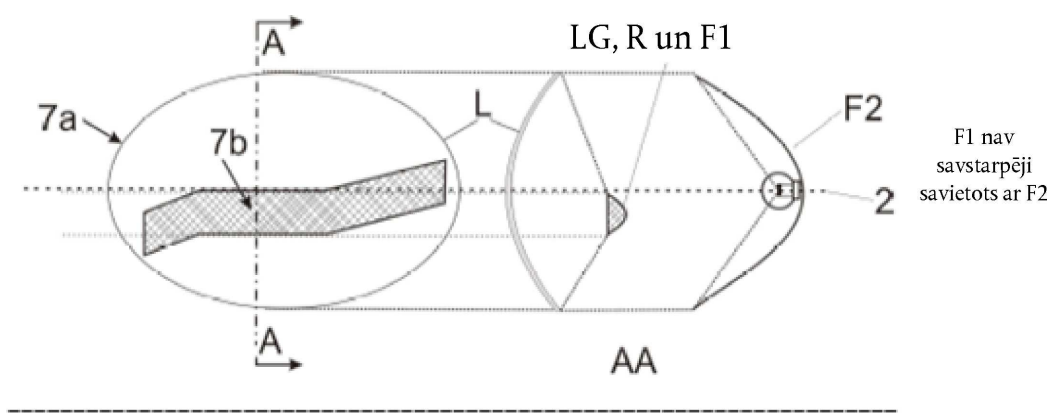
Ja ārējā lēca (reljefota vai nereljefota) ir ietverta:



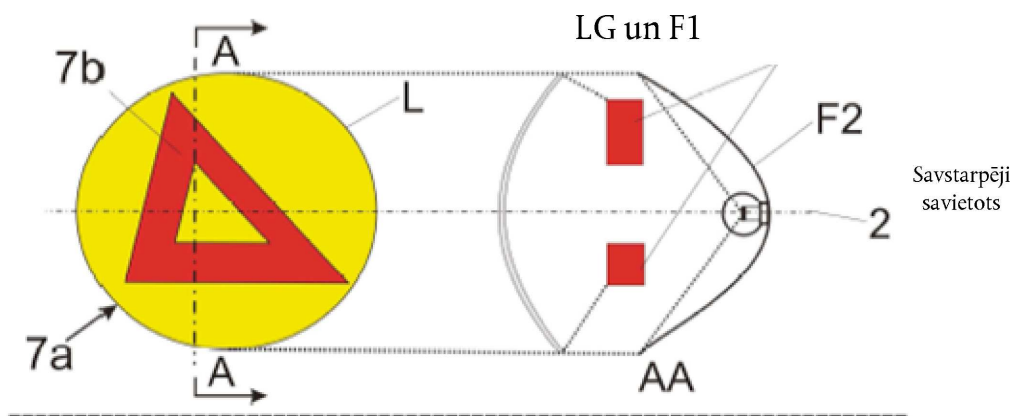
Ja ārējā lēca (reljefota vai nereljefota) ir ietverta:



Ja nereljefotā ārējā lēca nav ietverta, "7b" ir redzamā virsma saskaņā ar 2.8. punktu, un caur F1 nevar redzēt F2:



Ja nereljefotā ārējā lēca ir vai nav ietverta:

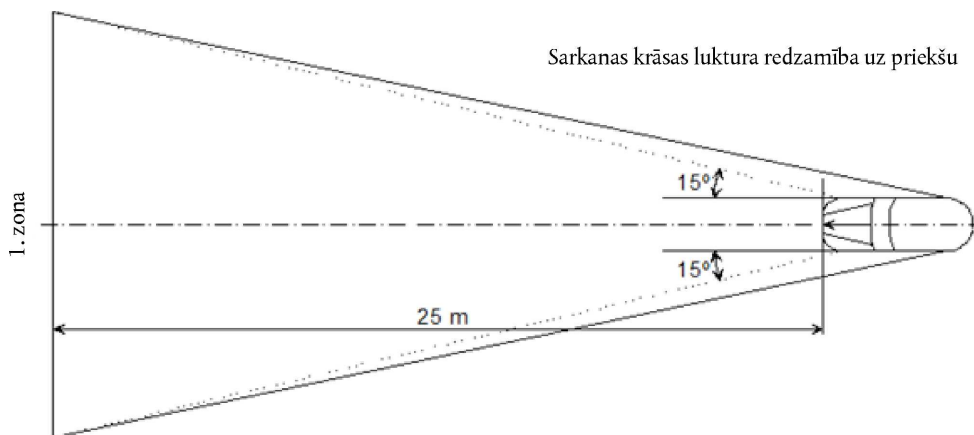


4. PIELIKUMS

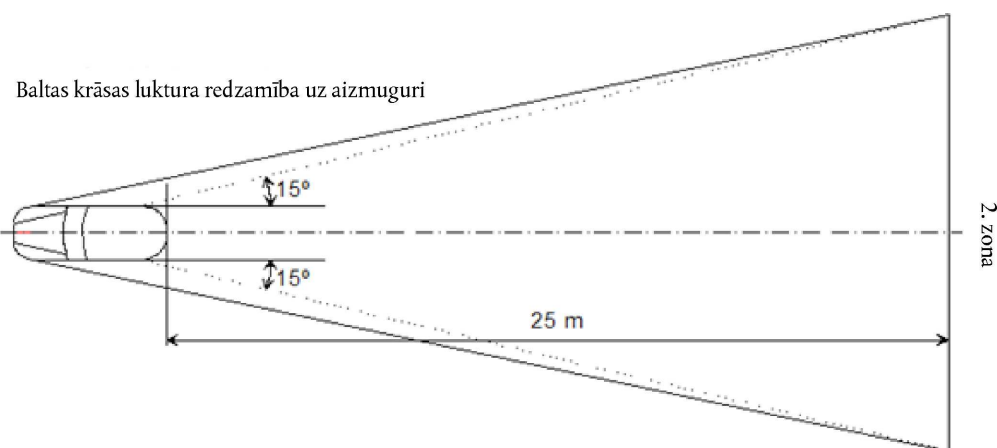
SARKANAS GAISMAS LUKTURA REDZAMĪBA UZ PRIEKŠU UN BALTAS GAISMAS LUKTURA REDZAMĪBA UZ AIZMUGURI

(sk. šo noteikumu 5.10.1. un 5.10.2. punktu)

1. attēls



2. attēls



5. PIELIKUMS

SLOGOŠANAS STĀVOKĻI, KAS JĀŅEM VĒRĀ, NOSAKOT TUVĀS GAISMAS LUKTURU VERTIKĀLĀS ORIENTĀCIJAS VARIĀCIJAS

Asu slogošanas nosacījumi, kas minēti 6.2.6.1. un 6.2.6.3.1. punktā.

1. Turpmāk aprakstītajiem testiem pasažieru masu aprēķina, pieņemot, ka viens cilvēks sver 75 kg.
2. Slogošanas nosacījumi dažādiem transportlīdzekļu tipiem:
 - 2.1. M_1 kategorijas transportlīdzekļi ⁽¹⁾:
 - 2.1.1. Tuvās gaismas lukturu gaismas kūļa leņķi nosaka pie šādiem slogošanas nosacījumiem:
 - 2.1.1.1. viens cilvēks vadītāja vietā;
 - 2.1.1.2. vadītājs un viens pasažieris priekšējā sēdekļī, kas atrodas vistālāk no vadītāja;
 - 2.1.1.3. vadītājs, viens pasažieris priekšējā sēdekļī, kas atrodas vistālāk no vadītāja, un pasažieri visos sēdekļos, kas ir vistālāk aizmugurē;
 - 2.1.1.4. cilvēki visos sēdekļos;
 - 2.1.1.5. cilvēki visos sēdekļos un vienmērīgi sadalīta slodze bagāžniekā, lai iegūtu pieļaujamo slodzi uz aizmugurējās ass vai uz priekšējās ass, ja bagāžnieks ir priekšā. Ja transportlīdzeklim ir priekšējais un aizmugurējais bagāžnieks, papildu slodzi attiecīgi sadala, lai iegūtu pieļaujamo slodzi uz asīm. Tomēr, ja maksimāli pieļaujamo pilno masu iegūst, pirms tiek sasniegta pieļaujamā slodze uz vienas no asīm, bagāžnieka(-u) slogošanu ierobežo līdz vērtībai, kura nodrošina minētās masas sasniegšanu;
 - 2.1.1.6. vadītājs un vienmērīgi sadalīta slodze bagāžniekā, lai iegūtu pieļaujamo slodzi uz attiecīgās ass.

Tomēr, ja maksimāli pieļaujamo pilno masu iegūst pirms tiek sasniegta pieļaujamā slodze uz ass, bagāžnieka(-u) slogošanu ierobežo līdz vērtībai, kura nodrošina minētās masas sasniegšanu.
 - 2.1.2. Nosakot minētos slogošanas nosacījumus, ņem vērā visus ražotāja noteiktos slogošanas ierobežojumus.
- 2.2. M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļi ⁽¹⁾

Tuvās gaismas lukturu gaismas kūļa leņķi nosaka pie šādiem slogošanas nosacījumiem:

 - 2.2.1. nenoslogots transportlīdzeklis ar vienu cilvēku vadītāja vietā;
 - 2.2.2. transportlīdzekļi slogoti tā, lai uz katras ass būtu maksimālā tehniski pieļaujamā slodze vai līdz sasniegta transportlīdzekļa maksimāli pieļaujamā masa, proporcionāli slogojot priekšējo un aizmugurējo asi līdz to maksimāli tehniski pieļaujamajai slodzei atkarībā no tā, kurš no šiem nosacījumiem izpildās pirmais.
- 2.3. N kategorijas transportlīdzekļi ar kravas virsmām:
 - 2.3.1. Tuvās gaismas lukturu gaismas kūļa leņķi nosaka pie šādiem slogošanas nosacījumiem:
 - 2.3.1.1. nenoslogots transportlīdzeklis ar vienu cilvēku vadītāja vietā;
 - 2.3.1.2. vadītājs un slodze, kas izvietota tā, lai uz aizmugurējās ass vai asīm būtu maksimālā tehniski pieļaujamā slodze vai lai būtu sasniegta transportlīdzekļa maksimāli pieļaujamā masa, atkarībā no tā, kurš no šiem nosacījumiem izpildās pirmais, nepārsniedzot priekšējās ass slodzi, ko aprēķina, nenoslogota transportlīdzekļa priekšējās ass slodzei pieskaitot 25 % no priekšējās ass maksimālās pieļaujamās slodzes. Ja kravas platforma atrodas priekšpusē, minētie nosacījumi attiecas uz priekšējo asi.

⁽¹⁾ Kā noteikts Konsolidētajā rezolūcijā par transportlīdzekļu konstrukciju (R.E.3), dokuments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, 2. punkts – www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 2.4. N kategorijas transportlīdzekļi bez kravas virsmas
 - 2.4.1. Puspiekabju vilcēji:
 - 2.4.1.1. nenoslogots transportlīdzeklis bez slodzes uz jūgierīci un ar vienu cilvēku vadītāja vietā;
 - 2.4.1.2. viens cilvēks vadītāja vietā: tehniski pieļaujamā slodze uz jūgierīces, kad ierīce ir tajā stāvoklī, kurš atbilst lielākajai slodzei uz aizmugurējās ass.
 - 2.4.2. Piekabju vilcēji:
 - 2.4.2.1. nenoslogots transportlīdzeklis ar vienu cilvēku vadītāja vietā;
 - 2.4.2.2. viens cilvēks vadītāja vietā, aizņemtas visas pārējās vietas vadītāja kabīnē.
-

6. PIELIKUMS

TUVĀS GAIŠMAS NOLIEKUMA VARIĀCIJAS MĒRĪŠANA ATKARĪBĀ NO SLODZES

1. DARBĪBAS JOMA

Šajā pielikumā ir noteikts paņēmieni, ar kuru mēra, kā atkarībā no složošanas izraisītas transportlīdzekļa sasveres mainās mehānisko transportlīdzekļu tuvās gaismas kūļa noliekums attiecībā pret tā sākotnējo noliekumu.

2. DEFINĪCIJAS

2.1. Sākotnējais noliekums

2.1.1. Deklarētais sākotnējais noliekums

Tuvās gaismas kūļa sākotnējais noliekums, ko norādījis mehāniskā transportlīdzekļa ražotājs un kas ir atskaites vērtība pieļaujamo variāciju aprēķināšanai.

2.1.2. Izmērītais sākotnējais noliekums

Tuvās gaismas kūļa noliekuma vai transportlīdzekļa savēruma vidējā vērtība, ko mēra, kad transportlīdzeklis ir stāvoklī Nr. 1, kurš attiecīgajam testējamās kategorijas transportlīdzeklī noteikts 5. pielikumā. Tā ir atskaites vērtība, ko izmanto, novērtējot gaismas kūļa noliekuma variācijas atkarībā no slodzes.

2.2. Tuvās gaismas kūļa noliekums

To var definēt šādi:

vai nu miliradiānos izteikts leņķis starp kūļa virzienu uz raksturīgu punktu galvenā luktura gaismas izplatības robežas horizontālajā daļā un horizontālo plakni,

vai arī minētā leņķa tangente, ko izsaka ar procentuālo noliekumu, jo leņķi ir mazi (šādiem maziem leņķiem 1 % ir vienāds ar 10 mrad).

Ja noliekumu izsaka ar procentuālo noliekumu, to var aprēķināt pēc šādas formulas:

$$\frac{(h_1 - h_2)}{L} \times 100$$

kur:

h_1 ir minētā raksturīgā punkta augstums virs zemes milimetros, ko mēra uz vertikāla ekrāna, kurš ir perpendikulārs transportlīdzekļa vidējai garenplaknei un atrodas horizontālā attālumā L ;

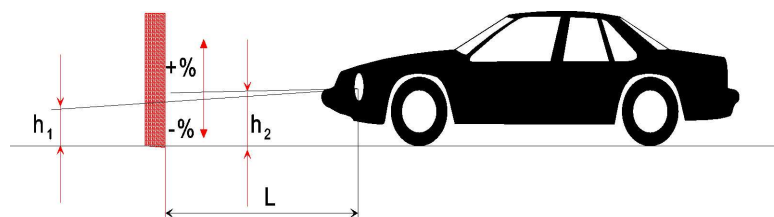
h_2 ir atskaites centra augstums virs zemes milimetros (šo punktu pieņem par h_1 nolūkā izraudzītā raksturīgā punkta nominālo sākotnējo punktu);

L ir attālums milimetros no ekrāna līdz atskaites centram.

Negatīvas vērtības norāda uz lejupvērstu noliekumu (sk. 1. attēlu).

Pozitīvas vērtības norāda uz augšupvērstu noliekumu.

1. attēls

M₁ kategorijas transportlīdzekļa tuvās gaismas kūļa lejupvērstis noliekums*Piezīmes*

1. Šajā attēlā ir attēlots M₁ kategorijas transportlīdzeklis, bet parādītais princips vienlīdz attiecas uz citu kategoriju transportlīdzekļiem.
 2. Ja transportlīdzeklim nav galveno lukturu līmeņošanas sistēmas, tuvās gaismas kūļa noliekuma variācija ir identiska paša transportlīdzekļa saskāvēruma izmaiņai.
3. MĒRĪŠANAS NOSACĪJUMI
 - 3.1. Ja tuvās gaismas kūli pārbauda vizuāli uz ekrāna vai izmanto fotometrisku metodi, mērījumus veic tumšā vidē (piemēram, tumšā telpā), kurā ir pietiekami daudz vietas, lai transportlīdzekli un ekrānu varētu novietot, kā norādīts 1. attēlā. Galveno lukturu atskaites centri no ekrāna atrodas vismaz 10 m attālumā.
 - 3.2. Zemei, uz kuras izdara mērījumus, jābūt pēc iespējas plakana un horizontālai, lai tuvās gaismas noliekuma mērījumu sakritību varētu apstiprināt ar $\pm 0,5$ mrad ($\pm 0,05$ procentu noliekuma) precizitāti.
 - 3.3. Ja lieto ekrānu, tā marķējumam, novietojumam un orientācijai pret zemi un transportlīdzekļa vidējo garenplakno jābūt tādām, lai tuvās gaismas noliekuma mērījuma sakritību varētu apstiprināt ar $\pm 0,5$ mrad ($\pm 0,05$ procentu noliekuma) precizitāti.
 - 3.4. Mērīšanas laikā apkārtējās vides temperatūra ir no 10 līdz 30 °C.
 4. TRANSPORTLĪDZEKĻA SAGATAVOŠANA
 - 4.1. Mērījumi jāizdara transportlīdzeklim, kas ir nobraucis 1 000–10 000 km, vēlams 5 000 km.
 - 4.2. Riepas piesūknē līdz transportlīdzekļa ražotāja norādītajam pilnas slodzes spiedienam. Ir uzpildītas visas transportlīdzekļa tvertnes (degvielas, ūdens, eļļas), un transportlīdzekli atrodas visas ražotāja noteiktie piederumi un darbarīki. Transportlīdzekļa degvielas tvertni uzskata par uzpildītu, ja tā piepildīta vismaz līdz 90 % no ietilpības.
 - 4.3. Transportlīdzekļa stāvbremze ir atlaista, un pārnēsūmkārba ir pārslēgta neitrālā stāvoklī.
 - 4.4. Transportlīdzeklis vismaz 8 stundas atrodas 3.4. punktā norādītajā temperatūrā.
 - 4.5. Ja izmanto fotometrisku vai vizuālu paņēmienu, testējamajam transportlīdzeklim ieteicams uzstādīt galvenos lukturus ar izteiktu tuvās gaismas kūļa robežu. Lai iegūtu precīzāku nolāsījumu, ir atļauta citu līdzekļu izmantošana (piemēram, var noņemt galvenā lukturu lēcu).
 5. TESTA PROCEDŪRA
 - 5.1. Vispārēja informācija

Tuvās gaismas kūļa vai transportlīdzekļa saskāvēruma variācijas atkarībā no izraudzītā paņēmienu mēra katrā transportlīdzekļa pusē atsevišķi. Rezultāti, ko iegūst pie visiem 5. pielikuma slogošanas nosacījumiem, veicot mērījumus gan kreisajam, gan labajam galvenajam lukturim, ir 5.5. punktā noteiktajās robežās. Transportlīdzekli slogo pakāpeniski, nepakļaujot to pārmērīgām straujām slodzes izmaiņām.

 - 5.1.1. Ja ir uzstādīta AFS, mērījumus veic ar AFS neitrālā stāvoklī.

5.2. Izmērītā sākotnējā noliekuma noteikšana

Transportlīdzekli sagatavo, kā noteikts 4. punktā, un sloģo, kā noteikts 5. pielikumā (attiecīgās kategorijas transportlīdzekļa pirmais sloģošanas nosacījums). Pirms katra mērījuma transportlīdzekli šūpo, kā noteikts 5.4. punktā. Mērījumus veic trīs reizes.

5.2.1. Ja neviens no trim mērīšanas rezultātiem neatšķiras no rezultātu vidējā aritmētiskā vairāk kā par 2 mrad (0,2 procentiem noliekuma), minētais vidējais ir galīgais rezultāts.

5.2.2. Ja kāds mērījums atšķiras no rezultātu vidējā aritmētiskā par vairāk nekā 2 mrad (0,2 procentiem noliekuma), veic vēl 10 mērījumus, kuru vidējais aritmētiskais ir galīgais rezultāts.

5.3. Mērījumu metodes

Noliekuma variācijas drīkst mērīt ar jebkuru metodi, ja nolasījumu precizitāte ir $\pm 0,2$ mrad ($\pm 0,02$ % noliekuma) robežās.

5.4. Darbības ar transportlīdzekli katrā sloģošanas stāvoklī

Saskaņā ar tālāk aprakstītajiem paņēmieniem aktivē transportlīdzekļa balstiekārtu un jebkuras citas daļas, kas varētu ietekmēt tuvās gaismas kūļa noliekumu.

Tomēr tehniskās iestādes un ražotāji var kopīgi ieteikt citus paņēmienus (eksperimentālus vai tādus, kas pamatojas uz aprēķiniem), jo īpaši, ja tests rada īpašas problēmas, ar nosacījumu, ka šādi aprēķini ir neapšaubāmi derīgi.

5.4.1. M_1 kategorijas transportlīdzekļi ar parastu balstiekārtu

Transportlīdzeklī atrodies mērīšanas laukumā un tā riteņiem, ja nepieciešams, balstoties uz svārstīgām platformām (kas jālieto, ja bez tām balstiekārtas kustība būtu ierobežota tā, ka tas ietekmētu mērījumus), transportlīdzekli bez pārtraukuma šūpo vismaz trīs pilnus ciklus, katrā ciklā vispirms spiežot uz leju transportlīdzekļa pakaļgalu un tad priekšgalu.

Šūpošanu beidz cikla beigās. Pirms mērīšanas transportlīdzeklī ļauj pašam beigt svārstības. Tā paša rezultāta sasniegšanai svārstīgās platformas var aizstāt ar transportlīdzekļa pārvietošanu atpakaļ un uz priekšu vismaz par pilnu riteņa apgriezieni.

5.4.2. M_2 , M_3 un N kategorijas transportlīdzekļi ar parastu balstiekārtu

5.4.2.1. Ja 5.4.1. punktā aprakstīto M_1 kategorijas transportlīdzekļu šūpošanas paņēmieni nevar izmantot, drīkst izmantot 5.4.2.2. vai 5.4.2.3. punktā aprakstīto paņēmieni.

5.4.2.2. Transportlīdzeklī atrodies mērīšanas laukumā ar riteņiem uz zemes, transportlīdzekli šūpo, īslaicīgi mainot slodzi.

5.4.2.3. Transportlīdzeklī atrodies mērīšanas laukumā un tā riteņiem atrodies uz zemes, izmantojot vibrācijas aprīkojumu, aktivizē transportlīdzekļa balstiekārtu un visas pārējās daļas, kas var ietekmēt tuvās gaismas kūļa noliekumu. Tā var būt vibrācijas platforma, uz kuras balstās riteņi.

5.4.3. Transportlīdzekļi ar balstiekārtu, kas nav parasta balstiekārta un kuras darbībai nepieciešams, lai darbotos motors.

Pirms veikt jebkādu mērījumu, nogaida, līdz transportlīdzeklis, motoram darbojoties, ir ieņēmis galīgo stāvokli.

5.5. Mērījumi

Tuvās gaismas kūļa noliekuma variācijas atbilstīgi katram no dažādajiem sloģošanas nosacījumiem novērtē attiecībā pret izmērīto sākotnējo noliekumu, kas noteikts saskaņā ar 5.2. punktu.

Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar galveno lukturu manuālu līmeņošanas sistēmu, to noregulē stāvokļos, ko attiecīgajiem sloģošanas nosacījumiem noteicis ražotājs (saskaņā ar 5. pielikumu).

5.5.1. Vispirms pie katra sloģošanas nosacījuma veic vienu mērījumu. Prasības ir izpildītas, ja pēc visiem sloģošanas nosacījumiem noliekuma novirzes ir aprēķinātajās robežās (piemēram, nepārsniedz starpību starp deklarēto sākotnējo noliekumu un apakšējo un augšējo robežu, kas noteikta apstiprināšanai) ar 4 mrad (0,4 procentu noliekuma) drošības pielaidi.

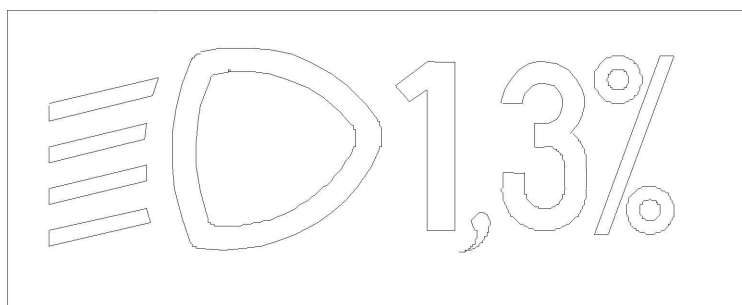
- 5.5.2. Ja kāda(-u) mērījuma(-u) rezultāts(-i) neiekļaujas 5.5.1. punktā minētajā drošības pielaidē vai pārsniedz robežvērtības, veic vēl trīs mērījumus pie slogošanas nosacījumiem, kas atbilst šim(-iem) rezultātam(-iem), kā noteikts 5.5.3. punktā.
- 5.5.3. Pie katra minētā slogošanas nosacījuma:
- 5.5.3.1. Ja neviens no trim mērīšanas rezultātiem neatšķiras no rezultātu vidējā aritmētiskā vairāk kā par 2 mrad (0,2 procentiem noliekuma), minētais vidējais ir galīgais rezultāts.
- 5.5.3.2. Ja kāds mērījums atšķiras no rezultātu vidējā aritmētiskā par vairāk nekā 2 mrad (0,2 procentiem noliekuma), veic vēl 10 mērījumus, kuru vidējais aritmētiskais ir galīgais rezultāts.
- 5.5.3.3. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar automātisku galveno lukturu līmeņošanas sistēmu, kurā ietverts histerēzes cikls, vidējos rezultātus histerēzes cikla augšā un apakšā pieņem par nozīmīgām vērtībām.
- Visus šos mērījumus veic saskaņā ar 5.5.3.1. un 5.5.3.2. punktu.
- 5.5.4. Prasības ir izpildītas, ja pie visiem slogošanas nosacījumiem variācija starp izmērīto sākotnējo slīpumu, kas noteikts saskaņā ar 5.2. punktu, un slīpumu, kas izmērīts pie katra slogošanas nosacījuma, ir mazāka nekā 5.5.1. punktā aprēķinātās vērtības (bez drošības pielaides).
- 5.5.5. Ja ir pārsniegta tikai viena no aprēķinātajām augšējām vai apakšējām noviržu robežām, ražotājam ļauj izraudzīties citu deklarētā sākotnējā noliekuma vērtību apstiprināšanai noteiktajās robežās.
-

7. PIELIKUMS

NORĀDE UZ TUVĀS GAISMAS LUKTURU LEJUPVĒRSTĀS ROBEŽAS NOLIEKUMU, KAS MINĒTS ŠO NOTEIKUMU 6.2.6.1.1. PUNKTĀ, UN PRIEKŠĒJO MIGLAS LUKTURU LEJUPVĒRSTĀS ROBEŽAS NOLIEKUMU, KAS MINĒTS ŠO NOTEIKUMU 6.3.6.1.2. PUNKTĀ.

1. piemērs

Simbola un zīmju izmēru izvēlas ražotājs.



↑

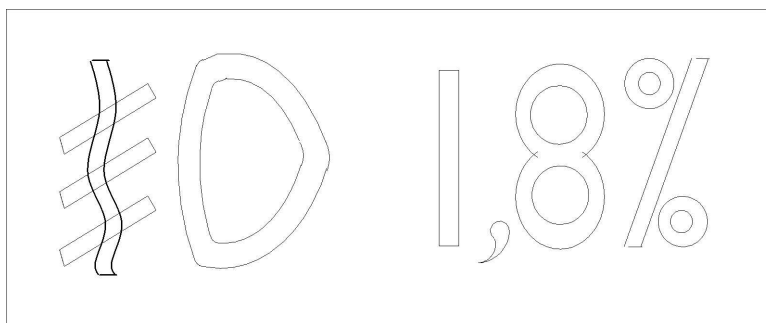
Standartsimbols tuvās gaismas lukturim

↑

Deklarētā sākotnējā regulējuma vērtība

2. piemērs

Simbola un zīmju izmēru izvēlas ražotājs.



↑

Priekšējā miglas luktura standartsimbols

↑

Lejupvērstā noliekuma vērtība

8. PIELIKUMS

GALVENO LUKTURU LĪMENOŠANAS IERĪČU VADĪBAS IERĪCES, KAS MINĒTAS ŠO NOTEIKUMU
6.2.6.2.2. PUNKTĀ

1. SPECIFIKĀCIJAS

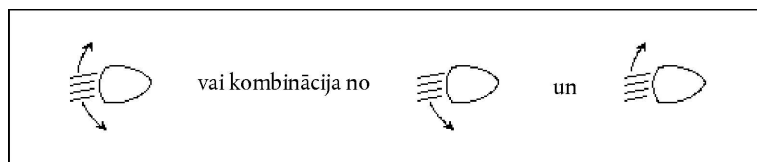
1.1. Tuvās gaismas leļupvērsto noliekumu vienmēr iegūst vienā no šādiem veidiem:

- pārvietojot vadības ierīci uz leju vai pa kreisi;
- pagriežot vadības ierīci pretēji pulksteņa rādītāju kustības virzienam;
- nospiežot pogu (piespiešanas-pavilkšanas vadības ierīci).

Ja gaismas kūli regulē ar vairākām pogām, poga, ar ko panāk lielāko leļupvērsto noliekumu, ir ierīkota pa kreisi no pogas(-ām), ar ko regulē citas tuvās gaismas pozīcijas, vai zem tās (tām).

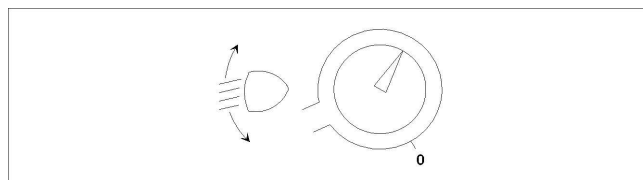
Ja pagriežama vadības ierīce uzstādīta tā, ka redzama no sāna, vai tā, ka redzama tikai tās mala, tā darbojas pēc a) vai c) tipa vadības ierīču darbības principa.

- 1.1.1. Uz šīs vadības ierīces ir simboli, ar ko skaidri norāda pārvietošanas virzienu, kas atbilst tuvās gaismas noliekuma maiņai uz leju un augšu.
- 1.2. "0" pozīcija atbilst sākotnējam noliekumam saskaņā ar šo noteikumu 6.2.6.1.1. punktu.
- 1.3. "0" pozīcija, kam saskaņā ar šo noteikumu 6.2.6.2.2. punktu jābūt "galējai pozīcijai", nav obligāti jābūt skalas galā.
- 1.4. Uz vadības ierīces esošie apzīmējumi ir izskaidroti lietotāja rokasgrāmatā.
- 1.5. Vadības ierīču apzīmēšanai drīkst izmantot tikai šādus simbolus:

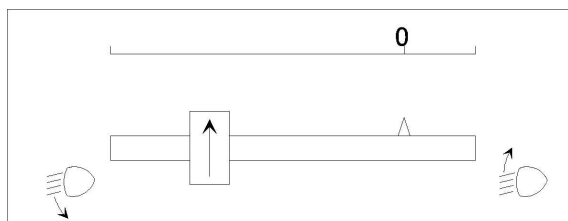


Drīkst izmantot arī simbolus, kuriem četru svītru vietā ir piecas svītras

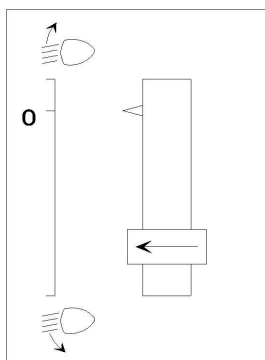
1. piemērs



2. piemērs



3. piemērs



9. PIELIKUMS

RAŽOŠANAS ATBILSTĪBAS KONTROLE

1. TESTI
- 1.1. Lukturu novietojums

Šo noteikumu 2.7. punktā definēto lukturu novietojumu platumā, augstumā un garumā pārbauda saskaņā ar šo noteikumu 2.8. līdz 2.10., 2.14. un 5.4. punktā izklāstītajiem vispārīgajām prasībām.

Izmērītajām attālumu vērtībām jābūt tādām, kas atbilst katram lukturim piemērojamajām atsevišķajām specifikācijām.
- 1.2. Lukturu redzamība
- 1.2.1. Ģeometriskās redzamības leņķus pārbauda saskaņā ar šo noteikumu 2.13. punktu.

Izmērītajām leņķu vērtībām jābūt tādām, kas atbilst katram lukturim piemērojamajām atsevišķajām specifikācijām, tomēr, uzstādot gaismas signālierīces, attiecībā uz leņķu robežām ir pieļaujama 5.3. punktā minētā $\pm 3^\circ$ novirze.
- 1.2.2. Sarkanās gaismas redzamību virzienā uz transportlīdzekļa priekšgalu un baltas gaismas redzamību virzienā uz aizmuguri pārbauda saskaņā ar šo noteikumu 5.10. punktu.
- 1.3. Tuvās gaismas lukturu un "F3" klases priekšējo miglas lukturu regulēšana virzienā uz priekšu
- 1.3.1. Sākotnējais lejuvērstais noliekums

Sākotnējo lejuvērsto tuvās gaismas lukturu un "F3" klases priekšējo miglas lukturu robežas noliekumu iestata atbilstoši uz plāksnītes norādītai vērtībai, kā noteikts un parādīts 7. pielikumā.

Alternatīvi ražotājs neregulē sākotnējo vērsumu, kura vērtība atšķiras no vērtības, kas norādīta uz plāksnītes, ja iespējams pierādīt, ka tā uzskatāma par reprezentatīvu apstiprinātajam tipam, to testējot saskaņā ar 6. pielikumā un jo īpaši 4.1. punktā ietvertajām procedūrām.
- 1.3.2. Noliekuma variācijas atkarībā no slodzes

Tuvās gaismas lejuvērstā noliekuma robežas variācijas atkarībā no šajā iedaļā minētajiem sloģošanas nosacījumiem nepārsniedz šādas robežas:

 - 0,2 % līdz 2,8 % ja galveno lukturu montēšanas augstums $h < 0,8$;
 - 0,2 % līdz 2,8 % ja galveno lukturu montēšanas augstums $0,8 \leq h \leq 1,0$; vai
 - 0,7 % līdz 3,3 % (saskaņā ar vērsuma robežām, ko ražotājs izvēlējies apstiprināšanai);
 - 0,7 % līdz 3,3 % ja galveno lukturu montēšanas augstums $1,0 < h \leq 1,2$ m;
 - 1,2 % līdz 3,8 % ja galveno lukturu montēšanas augstums $h > 1,2$ m.

Tādu "F3" klases priekšējo miglas lukturu gadījumā, kam ir gaismas avots(-i), kura kopējā nominālā gaismas plūsma pārsniedz 2 000 lūmenus, lejuvērstā noliekuma variācijas atkarībā no šajā sadaļā noteiktajiem sloģošanas nosacījumiem nepārsniedz šādas robežas:

 - 0,7 % līdz 3,3 % ja priekšējā miglas luktura montēšanas augstums $h \leq 0,8$ m;
 - 1,2 % līdz 3,8 % ja priekšējā miglas luktura montēšanas augstums $h > 0,8$ m.

Izmantojamie sloģošanas nosacījumi saskaņā ar šo noteikumu 5. pielikumu un attiecīgi pielāgoti katrai sistēmai, ir šādi:
- 1.3.2.1. M_1 kategorijas transportlīdzekļi:
 - 2.1.1.1. punkts.
 - 2.1.1.6. punkts, ievērojot
 - 2.1.2. punktu.

1.3.2.2. M₂ un M₃ kategorijas transportlīdzekļi:

2.2.1. punkts.

2.2.2. punkts.

1.3.2.3. N kategorijas transportlīdzekļi ar kravas virsmām:

2.3.1.1. punkts.

2.3.1.2. punkts.

1.3.2.4. N kategorijas transportlīdzekļi bez kravas virsmām:

1.3.2.4.1. Puspiekabju vilcēji:

2.4.1.1. punkts.

2.4.1.2. punkts.

1.3.2.4.2. Piekabju vilcēji:

2.4.2.1. punkts.

2.4.2.2. punkts.

1.4. Elektriskie slēgumi un signalizatori

Elektriskos slēgumus pārbauda, ieslēdzot katru transportlīdzekļa elektriskajā sistēmā ietilpstošo lukturi.

Lukturi un signalizatori darbojas saskaņā ar šo noteikumu 5.11.–5.14. punkta nosacījumiem un saskaņā ar katram lukturim piemērojamajām konkrētajām specifikācijām.

1.5. Gaismas stiprums

1.5.1. Tālās gaismas lukturi:

Tālās gaismas lukturu kopējo maksimālo gaismas stiprumu pārbauda saskaņā ar šo noteikumu 6.1.9.2. punktā aprakstīto procedūru. Iegūtajai vērtībai jāatbilst šo noteikumu 6.1.9.1. punktā minētajai prasībai.

1.6. Lukturu esību, skaitu, krāsu, izkārtojumu un, attiecīgos gadījumos, kategoriju pārbauda, vizuāli inspicējot lukturus un to marķējumu.

Rezultātiem jāatbilst 5.15. un 5.16. punktā minētajām prasībām, kā arī konkrētajām specifikācijām, kas piemērojamas katram lukturim.

10. PIELIKUMS

REZERVĒTS

—

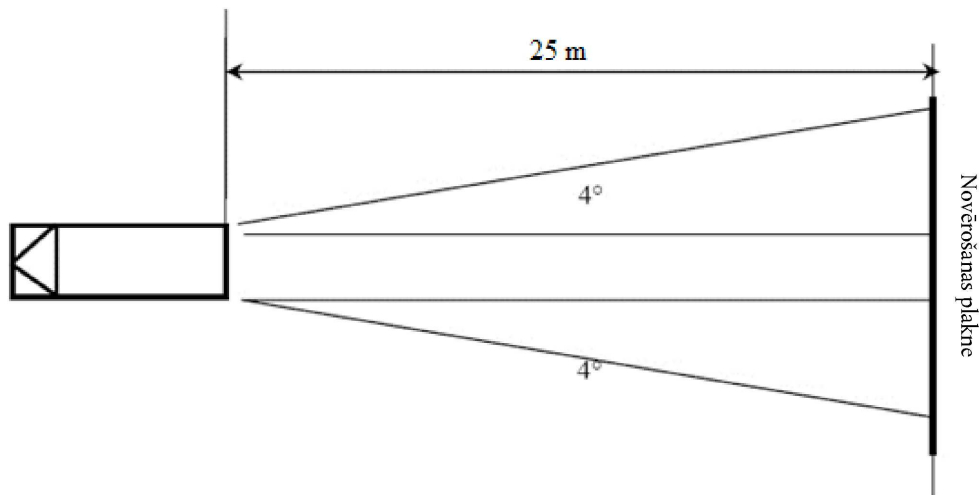
11. PIELIKUMS

TRANSPORTLĪDZEKĻA AIZMUGURĒJO, PRIEKŠĒJO UN SĀNU PAMANĀMĪBAS MARĶĒJUMU
REDZAMĪBA

(sk. šo noteikumu 6.21.5. punktu)

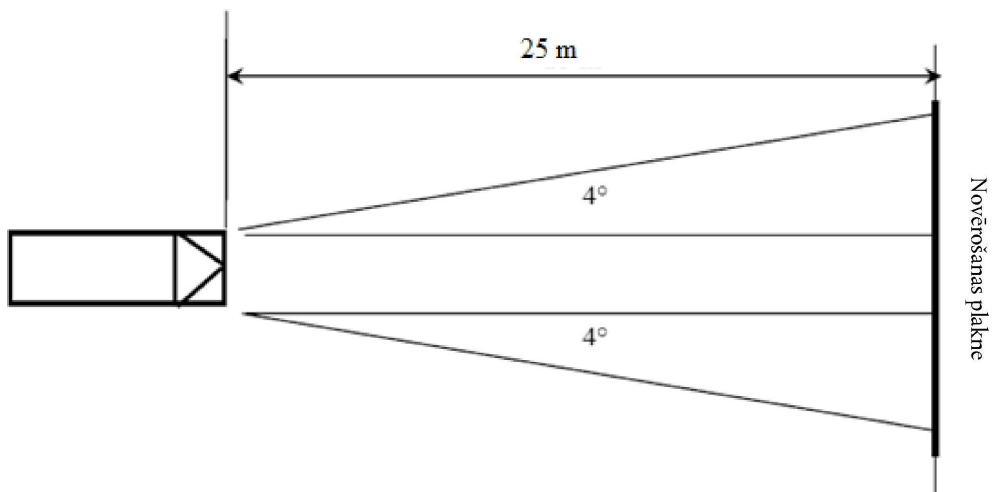
1.a attēls

Aizmugurē



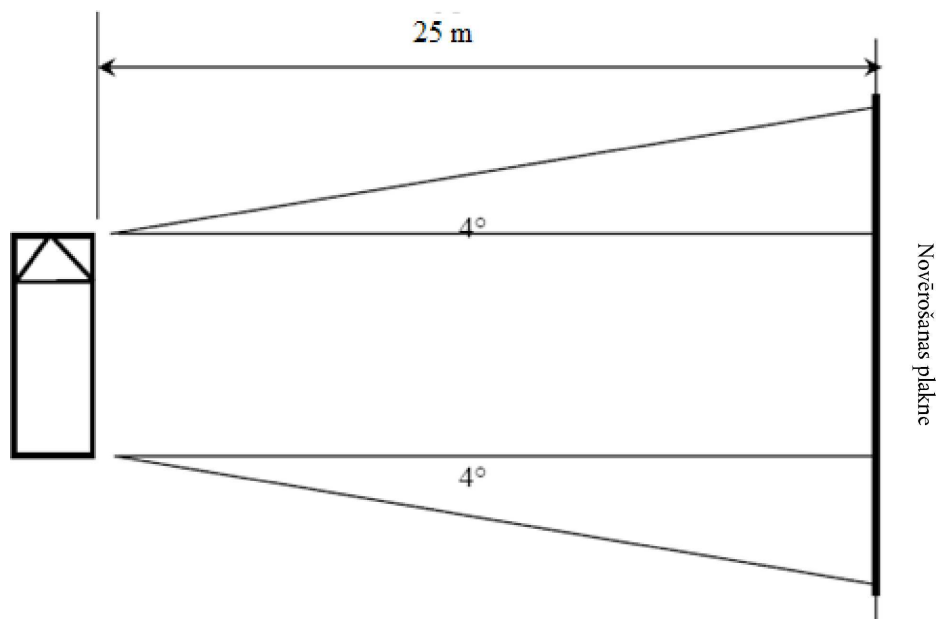
1.b attēls

Priekšpuse (tikai piekabes)



2. attēls

Sānos



—

12. PIELIKUMS

TESTA BRAUCIENS

1. Testa brauciena specifikācijas tālās gaismas lukturu automātiskai vadībai
 - 1.1. Testa braucienu veic skaidrā laikā ⁽¹⁾ un ar tīriem galvenajiem lukturiem.
 - 1.2. Testa brauciens ietver testa posmus ar satiksmes apstākļiem pie ātruma, kas atbilst attiecīgajiem ceļa tipiem, kā aprakstīts 1. tabulā.

1. tabula

Testa sadaļa	Satiksmes apstākļi	Ceļa tips		
		Apdzīvotas vietas	Vairākjoslu ceļš, piemēram, automaģistrāle	Lauku ceļš
		Ātrums	50 ± 10 km/h	100 ± 20 km/h
	Vidējā procentuālā vērtība no testa brauciena kopējā garuma	10 procenti	20 procenti	70 procenti
A	Viens pretimbraucošs transportlīdzeklis vai viens pa priekšu braucošs transportlīdzeklis ar tādu biežumu, lai tālā gaisma IESLĒGTOS un IZSLĒGTOS		X	X
B	Satiksmes situācijas ar pretimbraucošiem un pa priekšu braucošiem transportlīdzekļiem ar tādu biežumu, lai tālā gaisma IESLĒGTOS un IZSLĒGTOS.		X	X
C	Aktīvi un pasīvi apdzīšanas manevri ar tādu biežumu, lai tālā gaisma IESLĒGTOS un IZSLĒGTOS.		X	X
D	Pretimbraucošs velosipēds, kā aprakstīts 6.1.9.3.1.2. punktā.			X
E	Satiksmes situācijas ar pretimbraucošiem un pa priekšu braucošiem transportlīdzekļiem	X		

- 1.3. Apdzīvotas vietas ietver ceļus ar un bez apgaismojuma.
- 1.4. Lauku ceļi ietver posmus ar divām joslām un posmus ar četrām vai vairāk joslām, kā arī ietver krustojumus, pakalnus un/vai nogāzes, padziļinājumus un likumotus ceļus.
- 1.5. Vairākjoslu ceļi (piemēram, automaģistrāles) un lauku ceļi ietver līdzenus posmus, kuru garums pārsniedz 600 m. Turklāt tie ietver arī posmus ar likumiem uz kreiso un labo pusi.
- 1.6. Ņem vērā intensīvas satiksmes situācijas.

⁽¹⁾ Laba redzamība (meteoroloģiskais optiskais tālums MOR > 2 000 m, kas definēts atbilstīgi WMO, *Guide to Meteorological Instruments and Methods of Observation, Sixth Edition*, ISBN: 92-63-16008-2, 1.9.1./1.9.11. punkts, Ženēva, 1996).

2. Adaptīvu tālās gaismas lukturu testa brauciena specififikācijas
 - 2.1. Testa braucieni veic skaidrā laikā ⁽²⁾ un ar tūriem galvenajiem lukturiem.
 - 2.2. Testa brauciens ietver testa posmus ar satiksmes apstākļiem pie ātruma, kas atbilst attiecīgajiem ceļa tipiem, kā aprakstīts 2. tabulā.

2. tabula

Testa sadaļa	Satiksmes apstākļi	Ceļa tips		
		Apdzīvotas vietas	Vairākjoslu ceļš, piemēram, automaģistrāle	Lauku ceļš
	Ātrums	50 ± 10 km/h	100 ± 20 km/h	80 ± 20 km/h
	Vidējā procentuālā vērtība no testa brauciena kopējā garuma	10 procenti	20 procenti	70 procenti
A	Viens pretimbraucošs transportlīdzeklis vai viens pa priekšu braucošs transportlīdzeklis ar tādu biežumu, lai adaptīvā tālā gaisma reaģētu, demonstrējot adaptācijas procesu.		X	X
B	Satiksmes situācijas ar pretimbraucošiem un pa priekšu braucošiem transportlīdzekļiem ar tādu biežumu, lai adaptīvā tālā gaisma reaģētu, demonstrējot adaptācijas procesu.		X	X
C	Aktīvi un pasīvi apdzīšanas manevri ar tādu biežumu, lai adaptīvā tālā gaisma reaģētu, demonstrējot adaptācijas procesu.		X	X
D	Pretimbraucošs velosipēds, kā aprakstīts 6.22.9.3.1.2. punktā.			X
E	Satiksmes situācijas ar pretimbraucošiem un pa priekšu braucošiem transportlīdzekļiem	X		

- 2.3. Apdzīvotas vietas ietver ceļus ar un bez apgaismojuma.
- 2.4. Lauku ceļi ietver posmus ar divām joslām un posmus ar četrām vai vairāk joslām, kā arī ietver krustojumus, pakalnus un/vai nogāzes, padziļinājumus un likumotus ceļus.
- 2.5. Vairākjoslu ceļi (piemēram, automaģistrāles) un lauku ceļi ietver līdzenus posmus, kuru garums pārsniedz 600 m. Turklāt tie ietver arī posmus ar likumiem uz kreiso un labo pusi.
- 2.6. Ņem vērā intensīvas satiksmes situācijas.
- 2.7. Tabulā norādītajām testa sadaļām A un B inženieri, kas veic testus, novērtē un reģistrē adaptācijas procesa veikspējas pieņemamību attiecībā uz pretimbraucošajiem un pa priekšu braucošajiem ceļu satiksmes dalībniekiem. Tas nozīmē, ka testa inženieri atrodas testējamajā transportlīdzeklī, kā arī pretimbraucošajos un pa priekšu braucošajos transportlīdzekļos.

⁽²⁾ Laba redzamība (meteoroloģiskais optiskais tālums MOR > 2 000 m, kas definēts atbilstīgi WMO, *Guide to Meteorological Instruments and Methods of Observation, Sixth Edition*, ISBN: 92-63-16008-2, 1.9.1./1.9.11. punkts, Ženēva, 1996).

13. PIELIKUMS

TUVĀS GAISMAS LUKTURU AUTOMĀTISKĀS IESLĒGŠANĀS NOSACĪJUMI

Tuvās gaismas lukturu automātiskās ieslēgšanās nosacījumi ⁽¹⁾		
Apkārtējā gaisma ārpus transportlīdzekļa ⁽²⁾	Tuvās gaismas lukturi	Reakcijas laiks
mazāk nekā 1 000 lux	IESL.	ne ilgāks par 2 sekundēm
no 1 000 līdz 7 000 lux	pēc ražotāja ieskatiem	pēc ražotāja ieskatiem
vairāk nekā 7 000 lux	IZSL.	vairāk nekā 5 sekundes, bet ne vairāk par 300 sekundēm

⁽¹⁾ Pieteikuma iesniedzējs pierāda atbilstību šiem nosacījumiem, izmantojot simulāciju vai citus verifikācijas līdzekļus, ko pieņem tipa apstiprinātāja iestāde.

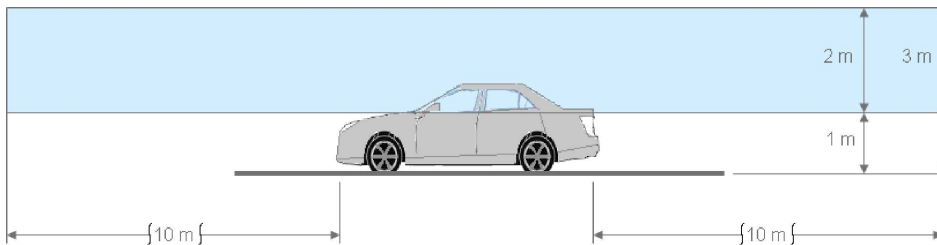
⁽²⁾ Apgaismojumu mēra uz horizontālas virsmas ar kosinusā koriģētu sensoru, kas uzstādīts tādā pašā augstumā kā transportlīdzeklī. To ražotājs var pierādīt, iesniedzot pietiekamu dokumentāciju vai izmantojot citus līdzekļus, ko pieņem tipa apstiprinātāja iestāde.

14. PIELIKUMS

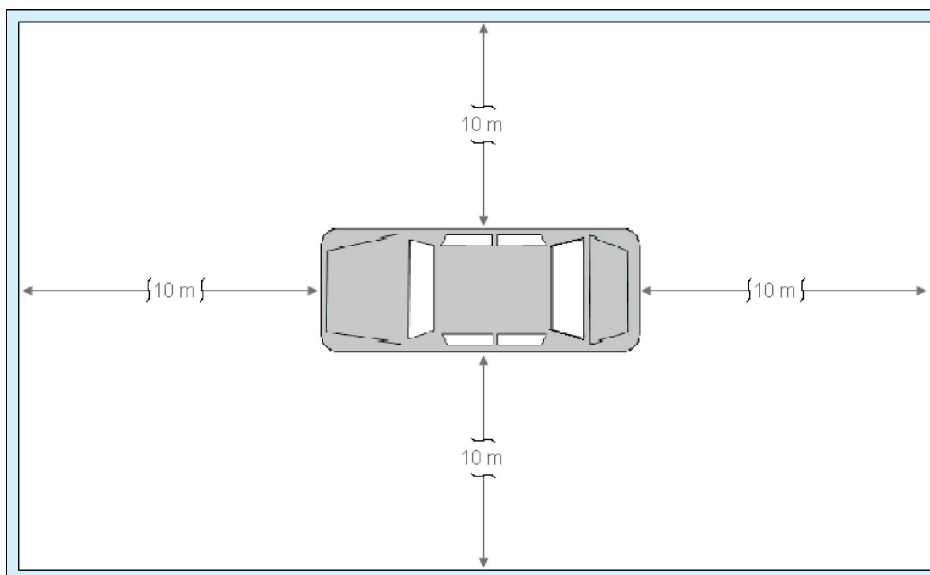
NOVĒROŠANAS ZONA VIRZIENĀ UZ MANEVREŠANAS LUKTURU UN PALĪGAPGAISMOJUMA LUKTURU
REDZAMO VIRSMU

Novērošanas zonas

Šajā attēlā zona parādīta no vienas puses, pārējās zonas ir no transportlīdzekļa priekšpusē, aizmugurē un otras puses.

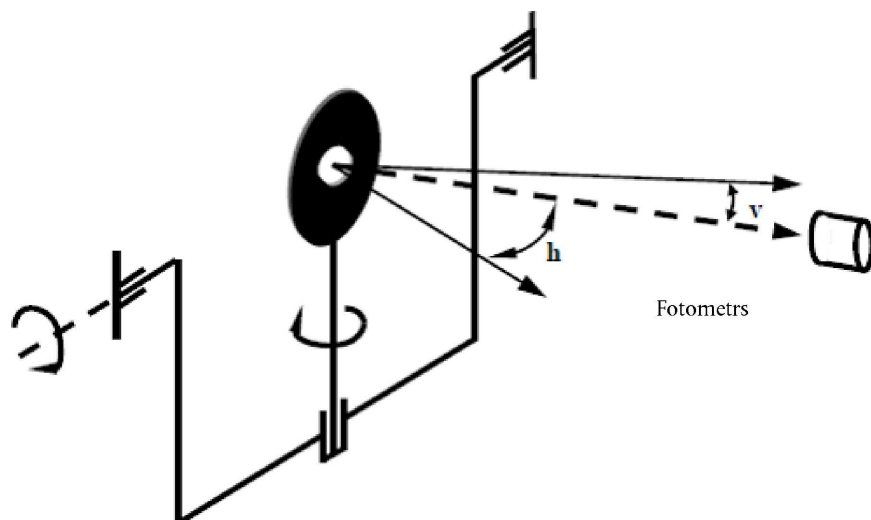


Zonu robežas



15. PIELIKUMS

GONIO(FOTO)METRA SISTĒMA, KO IZMANTO FOTOMETRISKAJIEM MĒRĪJUMIEM, KĀ NOTEIKTS ŠO NOTEIKUMU 2.34. PUNKTĀ



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



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV