

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 137

Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

51. sējums
2008. gada 27. maijs

Saturs

I *Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta*

REGULAS

- ★ **Padomes Regula (EK) Nr. 455/2008 (2008. gada 26. maijs), ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 752/2007 par atsevišķu tādu ierobežojumu administrēšanu, kuri attiecas uz dažu tērauda izstrādājumu importu no Ukrainas** 1
- Komisijas Regula (EK) Nr. 456/2008 (2008. gada 26. maijs), ar kuru nosaka standarta ieviešanas vērtības nolūkā noteikt ieviešanas cenu atsevišķu veidu augļiem un dārzeņiem 2
- ★ **Komisijas Regula (EK) Nr. 457/2008 (2008. gada 23. maijs) par atsevišķu preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā** 4
- ★ **Komisijas Regula (EK) Nr. 458/2008 (2008. gada 26. maijs), ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2368/2002 par Kimberli procesa sertifikācijas sistēmas īstenošanu starptautiskajā tirdzniecībā ar neapstrādātiem dimantiem** 6

II *Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta*

IETEIKUMI

Padome

2008/390/EK:

- ★ **Padomes Ieteikums (2008. gada 14. maijs) par dalībvalstu un Kopienas vispārējām ekonomikas politikas pamatnostādņēm (2008.–2010. gads)** 13

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

- ★ **Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumi Nr. 79 – Vienoti noteikumi transportlīdzekļu apstiprināšanai attiecībā uz to stūres iekārtu** 25
-

III *Tiesību akti, kas pieņemti, piemērojot Līgumu par Eiropas Savienību*

TIESĪBU AKTI, KAS PIENĒMTI, PIEMĒROJOT LES V SADAĻU

- ★ **Padomes Vienotā rīcība 2008/391/KĀDP (2008. gada 26. maijs), ar kuru groza Vienoto rīcību 2008/131/KĀDP, ar ko pagarina pilnvaru termiņu Eiropas Savienības Īpašajam pārstāvim Afganistānā** 52

I

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta)

REGULAS

PADOMES REGULA (EK) Nr. 455/2008

(2008. gada 26. maijs),

ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 752/2007 par atsevišķu tādu ierobežojumu administrēšanu, kuri attiecas uz dažu tērauda izstrādājumu importu no Ukrainas

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 133. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Partnerības un sadarbības nolīgums, ar ko izveido partnerību starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm, no vienas puses, un Ukrainu, no otras puses⁽¹⁾, turpmāk – "PSN", stājās spēkā 1998. gada 1. martā.
- (2) PSN 22. panta 1. punktā noteikts, ka dažu veidu tērauda izstrādājumu tirdzniecību reglamentē PSN III sadaļa, izņemot tās 14. pantu, un nolīgumā par kvantitatīvo režīmu paredzētie noteikumi.
- (3) Eiropas Kopiena un Ukrainas valdība 2007. gada 18. jūnijā noslēdza šādu nolīgumu par dažu tērauda izstrādājumu tirdzniecību⁽²⁾, turpmāk – "Nolīgums".

(4) Lai īstenotu Nolīgumu, Padome 2007. gada 30. maijā pieņēma Regulu (EK) Nr. 752/2007 par atsevišķu tādu ierobežojumu administrēšanu, kuri attiecas uz dažu tērauda izstrādājumu importu no Ukrainas⁽³⁾.

(5) Saskaņā ar Nolīguma 10. panta 4. punktu, ja Ukraina pievienojas Pasaules Tirdzniecības organizācijai pirms Nolīguma termiņa beigām, pievienošanās dienā Nolīguma darbību pārtrauc un daudzuma ierobežojumus atceļ.

(6) Ukraina 2008. gada 16. maijā kļuva par Pasaules Tirdzniecības organizācijas dalībnieci.

(7) No minētās dienas Nolīguma īstenošanas regula ir zaudējusi savu pamatu.

(8) Tādēļ skaidrības labad Regula (EK) Nr. 752/2007 būtu jāatceļ,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Ar šo atceļ Regulu (EK) Nr. 752/2007.

2. pants

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

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

Briselē, 2008. gada 26. maijā

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
D. RUPEL

⁽¹⁾ OV L 49, 19.2.1998., 3. lpp.

⁽²⁾ OV L 178, 6.7.2007., 24. lpp.

⁽³⁾ OV L 178, 6.7.2007., 1. lpp.

KOMISIJAS REGULA (EK) Nr. 456/2008**(2008. gada 26. maijs),****ar kuru nosaka standarta ieviešanas vērtības nolūkā noteikt ieviešanas cenu atsevišķu veidu augļiem un dārzeņiem**

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Komisijas 2007. gada 21. decembra Regulu (EK) Nr. 1580/2007, ar ko nosaka Regulu (EK) Nr. 2200/96, (EK) Nr. 2201/96 un (EK) Nr. 1182/2007 īstenošanas noteikumus augļu un dārzeņu nozarē ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 138. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Regulā (EK) Nr. 1580/2007, piemērojot Urugvajas kārtas daudzpusējo tirdzniecības sarunu iznākumus, paredzēti kritēriji, pēc kuriem Komisija nosaka standarta ieviešanas vērtības pielikumā precizētajiem produktu ievedumiem no trešām valstīm un periodiem.

- (2) Piemērojot iepriekš minētos kritērijus, standarta ieviešanas vērtības nosakāmas līmeņos, kas norādīti šīs regulas pielikumā,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Standarta ieviešanas vērtības, kas paredzētas Regulas (EK) Nr. 1580/2007 138. pantā, ir tādas, kā norādīts tabulā, kas pievienota pielikumā.

2. pants

Šī regula stājas spēkā 2008. gada 27. maijā.

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

Briselē, 2008. gada 26. maijā

Komisijas vārdā —
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors
Jean-Luc DEMARTY

⁽¹⁾ OV L 350, 31.12.2007., 1. lpp.

PIELIKUMS

Komisijas 2008. gada 26. maija Regulai, ar kuru nosaka standarta ieviešanas vērtības nolūkā noteikt ieviešanas cenu atsevišķu veidu augļiem un dārzeņiem

(EUR/100 kg)		
KN kods	Trešās valsts kods ⁽¹⁾	Standarta ieviešanas vērtība
0702 00 00	MA	46,4
	MK	69,4
	TN	105,3
	TR	86,3
	ZZ	76,9
0707 00 05	JO	162,5
	TR	119,9
	ZZ	141,2
0709 90 70	EG	216,7
	TR	113,6
	ZZ	165,2
0805 10 20	EG	68,4
	IL	62,2
	MA	55,0
	MX	62,0
	TN	52,0
	TR	74,2
	US	68,3
	ZZ	63,2
0805 50 10	AR	127,7
	TR	163,7
	US	148,0
	ZA	159,8
	ZZ	149,8
0808 10 80	AR	99,9
	BR	88,1
	CL	95,3
	CN	85,0
	MK	65,0
	NZ	116,9
	US	105,8
	UY	101,5
	ZA	96,6
	ZZ	94,9
0809 20 95	US	433,9
	ZZ	433,9

⁽¹⁾ Valstu nomenklatūra, kas paredzēta Komisijas Regulā (EK) Nr. 1833/2006 (OV L 354, 14.12.2006., 19. lpp.). Kods "ZZ" nozīmē "citas izcelsmes vietas".

KOMISIJAS REGULA (EK) Nr. 457/2008**(2008. gada 23. maijs)****par atsevišķu preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā**

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes 1987. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2658/87 par tarifu un statistikas nomenklatūru un par kopējo muitas tarifu ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

- (1) Lai nodrošinātu Regulai (EEK) Nr. 2658/87 pievienotās kombinētās nomenklatūras vienādu piemērošanu, ir jānosaka pasākumi par šīs regulas pielikumā minēto preču klasifikāciju.
- (2) Regulā (EEK) Nr. 2658/87 ir izklāstīti vispārīgie kombinētās nomenklatūras interpretācijas noteikumi. Lai piemērotu tarifus vai citus pasākumus, kas saistīti ar preču tirdzniecību, šie noteikumi attiecas arī uz jebkuru citu nomenklatūru, kura pilnīgi vai daļēji balstās uz to vai pievieno tai kādas papildu apakšnodaļas un ir izveidota ar īpašiem Kopienas noteikumiem.
- (3) Ievērojot minētos vispārīgos noteikumus, pielikuma tabulas 1. ailē aprakstītās preces jāklasificē saskaņā ar KN kodiem, kas norādīti 2. ailē, atbilstīgi 3. ailē noteiktajam pamatojumam.

(4) Ir lietderīgi noteikt, ka persona, kuras rīcībā ir saistošā izziņa par tarifu, ko attiecībā uz preču klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā ir izdevušas dalībvalstu muitas iestādes, bet kas neatbilst šīs regulas noteikumiem, var turpināt to izmantot trīs mēnešus saskaņā ar 12. panta 6. punktu Padomes 1992. gada 12. oktobra Regulā (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi ⁽²⁾.

(5) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Muitas kodeksa komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Preces, kas aprakstītas pielikuma tabulas 1. ailē, kombinētajā nomenklatūrā klasificē ar KN kodiem, kas norādīti tabulas 2. ailē.

2. pants

Saistošo izziņu par tarifu, ko izdevušas dalībvalstu muitas iestādes, bet kas neatbilst šīs regulas noteikumiem, saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2913/92 12. panta 6. punktu var turpināt izmantot trīs mēnešus.

3. pants

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

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

Briselē, 2008. gada 23. maijā

Komisijas vārdā —
Komisijas loceklis
László KOVÁCS

⁽¹⁾ OV L 256, 7.9.1987., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 360/2008 (OV L 111, 23.4.2008., 9. lpp.).

⁽²⁾ OV L 302, 19.10.1992., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1791/2006 (OV L 363, 20.12.2006., 1. lpp.).

PIELIKUMS

Preču apraksts	Klasifikācija (KN kods)	Pamatojums
(1)	(2)	(3)
<p>1. Izstrādājums, kas sastāv no kvarca plāksnes, kura pārklāta ar hromu un fotorezistu un kuras izmēri ir 15 cm (garums) × 15 cm (platums) × 0,6 cm (biezums) (t. s. "fotošablonu sagatave").</p> <p>Izstrādājumu eksponē un attīsta, lai iegūtu "fotošablonu", ko izmanto pusvadītāju ierīču ražošanā.</p>	3701 99 00	<p>Klasifikācija noteikta, ievērojot kombinētās nomenklatūras interpretācijas 1., 3. a) un 6. vispārīgo noteikumu un KN kodu 3701 un 3701 99 00 aprakstu.</p> <p>Izstrādājums klasificējams pozīcijā 3701, jo tā ir neeksponēta fotoplate, kas pārklāta ar gaismjutīgu materiālu (sk. Harmonizētās sistēmas skaidrojumus par pozīciju 3701).</p>
<p>2. Izstrādājums, kas sastāv no kvarca plāksnes, kura pārklāta ar hromu un kuras izmēri ir 15 cm (garums) × 15 cm (platums) × 0,6 cm (biezums), uz kuras celiņu shēma ir iestrādāta, līdzīgi kā eksponējot un attīstot fotoplates (t. s. "fotošablons").</p> <p>Izstrādājumu izmanto pusvadītāju plātņu izgatavošanā, lai fotogrāfiskā ceļā pārnestu celiņu shēmas uz plātnēm.</p>	3705 90 90	<p>Klasifikācija noteikta, ievērojot kombinētās nomenklatūras interpretācijas 1., 3. a) un 6. vispārīgo noteikumu, 37. nodaļas 2. piezīmi un KN kodu 3705, 3705 90 un 3705 90 90 aprakstu.</p> <p>Klasifikācija pozīcijā 8486 ir izslēgta, jo "fotošablons" nav pusvadītāju kristālu vai plātņu ražošanas iekārtas neatņemama daļa, bet atsevišķs izlietojams un aizstājams rīks ar atšķirīgām īpašībām.</p> <p>Izstrādājums klasificējams pozīcijā 3705, jo tā ir eksponēta un attīstīta fotoplate, kas paredzēta nekustīga attēla pārņemšanai uz plātnes.</p>
<p>3. Iekārta, kas paredzēta dabiskās gaismas daudzuma palielināšanai telpā un kas sastāv no prizmatiskas kupolveida lēcas, cauruļu sistēmas un izkliedējošām lēcām.</p> <p>Iekārta uztver gaismu caur kupolu jumtā un, izmantojot tajā iebūvēto atstarojošo elementu sistēmu, novada gaismu uz telpu, kurā to izkliedē.</p>	9013 80 90	<p>Klasifikācija noteikta, ievērojot 1. un 6. vispārīgo kombinētās nomenklatūras interpretācijas noteikumu, kā arī KN kodu 9013, 9013 80 un 9013 80 90 aprakstu.</p> <p>Klasifikācija pozīcijā 9405 – kā lampa vai apgaismes piederums – ir izslēgta, jo iekārta nerada gaismu, bet uztver, novada un izkliedē dienasgaismu, izmantojot optiskus līdzekļus.</p> <p>Tāpēc izstrādājums ir klasificējams pozīcijā 9013 kā optiska iekārta.</p>

KOMISIJAS REGULA (EK) Nr. 458/2008**(2008. gada 26. maijs),****ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2368/2002 par Kimberli procesa sertifikācijas sistēmas īstenošanu starptautiskajā tirdzniecībā ar neapstrādātiem dimantiem**

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

(4) Attiecīgi jāgroza III pielikums,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

ņemot vērā Padomes 2002. gada 20. decembra Regulu (EK) Nr. 2368/2002 par Kimberli procesa sertifikācijas sistēmas īstenošanu starptautiskajā tirdzniecībā ar neapstrādātiem dimantiem ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 19. un 20. pantu,

1. pants

Regulas (EK) Nr. 2368/2002 II pielikumu aizstāj ar šīs regulas I pielikumu

tā kā:

(1) Kimberli procesa sertifikācijas sistēmas priekšsēdētājs 2007. gada 20. novembra paziņojumā ir informējis par lēmumu pievienot Kongo Republiku dalībnieku sarakstam no 2007. gada 8. novembra.

2. pants

Regulas (EK) Nr. 2368/2002 III pielikumu aizstāj ar šīs regulas I pielikumu.

(2) Attiecīgi jāgroza II pielikums.

3. pants

(3) Bulgārija, Vācija un Rumānija ir informējušas Komisiju par izmaiņām datos saistībā ar to Kopienas iestādēm.

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

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

Briselē, 2008. gada 26. maijā

Komisijas vārdā —

Komisijas locekle

Benita FERRERO-WALDNER

⁽¹⁾ OV L 358, 31.12.2002., 28. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1226/2007 (OV L 277, 20.10.2007., 7. lpp.).

I PIELIKUMS

"II PIELIKUMS

Kimberli procesa sertifikācijas sistēmas dalībnieku un to norādīto kompetento iestāžu saraksts, kā minēts 2., 3., 8., 9., 12., 17., 18., 19. un 20. pantā

ANGOLA

Ministry of Geology and Mines
Rua Hochi Min
Luanda
Angola

ARMĒNIJA

Department of Gemstones and Jewellery
Ministry of Trade and Economic Development
Yerevan
Armenia

AUSTRĀLIJA

Community Protection Section
Australian Customs Section
Customs House, 5 Constitution Avenue
Canberra ACT 2601
Australia

Minerals Development Section

Department of Industry, Tourism and Resources
GPO Box 9839
Canberra ACT 2601
Australia

BANGLADEŠA

Ministry of Commerce
Export Promotion Bureau
Dhaka
Bangladesh

BALTKRIEVIJA

Department of Finance
Sovetskaja Str., 7
220010 Minsk
Republic of Belarus

BOTSVĀNA

Ministry of Minerals, Energy & Water Resources
PI Bag 0018
Gaborone
Botswana

BRAZĪLIJA

Ministry of Mines and Energy
Esplanada dos Ministérios — Bloco "U" — 3º andar
70065 — 900 Brasília — DF
Brazil

KANĀDA

Starptautiskā daļa:

Department of Foreign Affairs and International Trade
Peace Building and Human Security Division
Lester B Pearson Tower B — Room: B4-120
125 Sussex Drive Ottawa, Ontario K1A 0G2
Canada

Kanādas KP sertifikāta parauga saņemšana:

Stewardship Division
International and Domestic Market Policy Division
Mineral and Metal Policy Branch
Minerals and Metals Sector
Natural Resources Canada
580 Booth Street, 10th Floor, Room: 10A6
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0E4

Vispārēja informācija:

Kimberley Process Office
Minerals and Metals Sector (MMS)
Natural Resources Canada (NRCan)
10th Floor, Area A-7
580 Booth Street
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0E4

CENTRĀLĀFRIKAS REPUBLIKA

Independent Diamond Valuators (IDV)
Immeuble SOCIM, 2^{ème} étage
BP 1613 Bangui
Central African Republic

ĶĪNA, Tautas Republika

Department of Inspection and Quarantine Clearance
General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine (AQSIQ)
9 Madiandonglu
Haidian District, Beijing
People's Republic of China

HONKONGA, Ķīnas Tautas Republikas īpašās pārvaldes apgabals

Department of Trade and Industry
Hong Kong Special Administrative Region
Peoples Republic of China
Room 703, Trade and Industry Tower
700 Nathan Road
Kowloon
Hong Kong
China

KONGO, Demokrātiskā Republika

Centre d'Evaluation, d'Expertise et de Certification (CEEC)
17th floor, BCDC Tower
30th June Avenue
Kinshasa
Democratic Republic of Congo

KONGO, Republika

Bureau d'expertise, d'évaluation et de certification (BEEC)
Ministère des Mines, des Industries Minières et de la Géologie
BP 2474
Brazzaville
Republic of Congo

KOTDIVUĀRA

Ministry of Mines and Energy
BP V 91
Abidjan
Côte d'Ivoire

HORVĀTIJA

Ministry of Economy
Zagreb
Republic of Croatia

EIROPAS KOPIENA

European Commission
DG External Relations/A/2
B-1049 Brussels
Belgium

GANA

Precious Minerals Marketing Company (Ltd.)
Diamond House,
Kinbu Road,
P.O. Box M. 108
Accra
Ghana

GVINEJA

Ministry of Mines and Geology
BP 2696
Conakry
Guinea

GAJĀNA

Geology and Mines Commission
P O Box 1028
Upper Brickdam
Stabroek
Georgetown
Guyana

INDIJA

The Gem & Jewellery Export Promotion Council
Diamond Plaza, 5th Floor 391-A, Fr D.B. Marg
Mumbai 400 004
India

INDONĒZIJA

Directorate-General of Foreign Trade
Ministry of Trade
JI M.I. Ridwan Rais No 5
Blok I lantai 4
Jakarta Pusat Kotak Pos. 10110
Jakarta
Indonesia

IZRĀĒLA

Ministry of Industry and Trade
P.O. Box 3007
52130 Ramat Gan
Israel

JAPĀNA

United Nations Policy Division
Foreign Policy Bureau
Ministry of Foreign Affairs
2-11-1, Shibakoen Minato-ku
105-8519 Tokyo
Japan

Mineral and Natural Resources Division
Agency for Natural Resources and Energy
Ministry of Economy, Trade and Industry
1-3-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku
100-8901 Tokyo
Japan

KOREJA, Republika

UN Division
Ministry of Foreign Affairs and Trade
Government Complex Building
77 Sejong-ro, Jongro-gu
Seoul
Korea

Trade Policy Division
Ministry of Commerce, Industry and Enterprise
1 Joongang-dong, Kwacheon-City
Kyunggi-do
Korea

LAOSA, Tautas Demokrātiskā Republika

Department of Foreign Trade,
Ministry of Commerce
Vientiane
Laos

LIBĀNA

Ministry of Economy and Trade
Beirut
Lebanon

LESOTO

Commission of Mines and Geology
P.O. Box 750
Maseru 100
Lesotho

LIBĒRIJA

Government Diamond Office
Ministry of Lands, Mines and Energy
Capitol Hill
P.O. Box 10-9024
1000 Monrovia 10
Liberia

MALAIZIJA

Ministry of International Trade and Industry
Blok 10
Komplek Kerajaan Jalan Duta
50622 Kuala Lumpur
Malaysia

MAURĪCIJA

Ministry of Commerce and Co-operatives
Import Division
2nd Floor, Anglo-Mauritius House
Intendance Street
Port Louis
Mauritius

NAMĪBIJA

Diamond Commission
Ministry of Mines and Energy
Private Bag 13297
Windhoek
Namibia

NORVĒGIJA

Section for Public International Law
Department for Legal Affairs
Royal Ministry of Foreign Affairs
P.O. Box 8114
0032 Oslo
Norway

JAUNZĒLANDE

Sertifikātu izsniegšanas iestāde:

Middle East and Africa Division
Ministry of Foreign Affairs and Trade
Private Bag 18 901
Wellington
New Zealand

Importa un eksporta nodaļa:

New Zealand Customs Service
PO Box 2218
Wellington
New Zealand

KRIEVIJAS FEDERĀCIJA

Gokhran of Russia
14, 1812 Goda St.
121170 Moscow
Russia

SJERALEONE

Ministry of Mineral Resources
Youyi Building
Brookfields
Freetown
Sierra Leone

SINGAPŪRA

Ministry of Trade and Industry
100 High Street
#0901, The Treasury,
Singapore 179434

DIENVIDĀFRIKA

South African Diamond Board
240 Commissioner Street
Johannesburg
South Africa

ŠRILANKA

Trade Information Service
Sri Lanka Export Development Board
42 Nawam Mawatha
Colombo 2
Sri Lanka

ŠVEICE

State Secretariat for Economic Affairs
Export Control Policy and Sanctions
Effingerstrasse 1
3003 Berne
Switzerland

TAIVĀNAS, PENHU, KINMENAS UN MACU atsevišķā muitas teritorija

Export/Import Administration Division
Bureau of Foreign Trade
Ministry of Economic Affairs
Taiwan

TANZĀNIJA

Commission for Minerals
Ministry of Energy and Minerals
PO Box 2000
Dar es Salaam
Tanzania

TAIZEME

Ministry of Commerce
Department of Foreign Trade
44/100 Thanon Sanam Bin Nam-Nonthaburi
Muang District
Nonthaburi 11000
Thailand

TOGO

Directorate General — Mines and Geology
B.P. 356
216, Avenue Sarakawa
Lomé
Togo

TURCIJA

Foreign Exchange Department
Undersecretariat of Treasury
Hazine Mustesarligi Banka ve Kambiyo Genel Mudurlugu
İnönü Bulvarı No: 36, 06510 Emek
Ankara
Turkey

UKRAINA

Ministry of Finance
State Gemological Center
Degtyarivska St. 38-44
Kiev
04119 Ukraine

International Department
Diamond Factory "Kristall"
600 Letiya Street 21
21100 Vinnitsa
Ukraine

APVIENOTIE ARĀBU EMIRĀTI

Dubai Metals and Commodities Centre
PO Box 63
Dubai
United Arab Emirates

AMERIKAS SAVIENOTĀS VALSTIS

U.S. Department of State
2201 C St., N.W.
Washington D.C.
United States of America

VENEKUĒLA

Ministry of Basic Industries and Mines
Av. La Estancia, Urb. Chuao, Torre Las Mercedes, Piso 9
Caracas
Venezuela

VJETNAMA

Export-Import Management Department
Ministry of Trade of Vietnam
31 Trang Tien
Hanoi 10.000
Vietnam

ZIMBABVE

Principal Minerals Development Office
Ministry of Mines and Mining Development
Private Bag 7709, Causeway
Harare
Zimbabwe".

II PIELIKUMS

"III PIELIKUMS

Dalībvalstu kompetento iestāžu saraksts un to uzdevumi, kas minēti 2. un 19. pantā

BEĻĢIJA

Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie, Dienst Vergunningen/Service Public Fédéral Economie,

PME, Classes moyennes et Energie, Service Licence,
Italiëlei 124, bus 71
B-2000 Antwerpen
Tālrunis: (32-3) 206 94 70
Fakss: (32-3) 206 94 90
E-pasts: kpcs-belgiumdiamonds@economie.fgov.be

Beļģijā neapstrādātu dimantu importa un eksporta kontroli, ko paredz Regula (EK) Nr. 2368/2002, un muižošanu veic tikai:

The Diamond Office
Hovenierstraat 22
B-2018 Antwerpen

BULGĀRIJA

Ministry of Finance
External Finance Directorate
102, G. Rakovski str.
Sofia, 1040
Bulgaria
Tālrunis: (359-2) 98 59 24 01/98 59 24 10/98 59 24 15
Fakss: (359-2) 98 12 498
E-pasts: feedback@minfin.bg

ČEHIJA

Čehijā neapstrādāto dimantu ievēšanas un izvešanas kontroli, kas noteikta Regulā (EK) Nr. 2368/2002, un muižošanu veic tikai:

Generální ředitelství cel
Budějovická 7
140 96 Praha 4
Česká republika
Tālrunis: (420-2) 61 33 38 41, (420-2) 61 33 38 59, mobilais: (420-737) 213 793
Fakss: (420-2) 61 33 38 70
E-pasts: diamond@cs.mfcr.cz

VĀCIJA

Vācijā neapstrādāto dimantu ievēšanas un izvešanas kontroli, kas noteikta Regulā (EK) Nr. 2368/2002, tostarp Kopienas sertifikātu izsniegšanu, veic tikai šī iestāde:

Hauptzollamt Koblenz
Zollamt Idar-Oberstein
Zertifizierungsstelle für Rohdiamanten
Hauptstraße 197
D-55743 Idar-Oberstein
Tālrunis: (49-6781) 56 27-0
Fakss: (49-6781) 56 27-19
E-pasts: poststelle@zabir.bfinv.de

Lai īstenotu šīs regulas 5. panta 3. punkta, 6., 9., 10. panta, 14. panta 3. punkta, 15. un 17. panta prasības, jo īpaši attiecībā uz pienākumu iesniegt ziņojumu Komisijai, šī iestāde rīkojas kā Vācijas kompetentā iestāde:

Bundesfinanzdirektion Südost
Krelingstraße 50
D-90408 Nürnberg
Tālrunis: (49-911) 376 35 61, 376 35 86, 376 35 82
Fakss: (49-911) 376 22 70
E-pasts: diamondcert@ofdn.bfinv.de

RUMĀNIJA

Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor
(National Authority for Consumer Protection)
Strada Georges Clemenceau Nr. 5, sectorul 1
Bd. Aviatorilor Nr. 72, sectorul 1 București, România,
(72 Aviatorilor Bvd., sector 1, Bucharest, Romania)
Cod postal (Postal code) 011865
Tālrunis: (40-21) 318 46 35 / 312 98 90 / 312 12 75
Fakss: (40-21) 318 46 35 / 314 34 62
www.anpc.ro

APVIENOTĀ KARALISTE

Government Diamond Office
Global Business Group
Room W 3.111.B
Foreign and Commonwealth Office
King Charles Street
London SW1A 2AH
Tālrunis: (44-207) 008 6903
Fakss: (44-207) 008 3905
E-pasts: GDO@gtnet.gov.uk

II

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana nav obligāta)

IETEIKUMI

PADOME

PADOMES IETEIKUMS

(2008. gada 14. maijs)

par dalībvalstu un Kopienas vispārējām ekonomikas politikas pamatnostādņēm (2008.–2010. gads)

(2008/390/EK)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 99. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas ieteikumu,

ņemot vērā apspriešanos Eiropadomē 2008. gada 13. un 14. martā,

tā kā Eiropas Parlaments pieņēma rezolūciju par Komisijas ieteikumu,

AR ŠO IESAKA.

A SADAĻA

**MAKROEKONOMIKAS POLITIKA IZAUGSMEI UN
NODARBINĀTĪBAI**

**A.1. Makroekonomikas politika, kas rada apstākļus lielākai
izaugsmei un nodarbinātībai**

Ekonomikas stabilitātes nodrošināšana, lai paaugstinātu nodarbinātības un izaugsmes potenciālu

Pareizi līdzsvarotas ekonomikas uzplaukuma atbalstam un izaugsmes potenciāla pilnīgai īstenošanai vajadzīga pārdomāta

makroekonomikas politika un strukturālas reformas ražojumu, darba un kapitāla tirgos. Monetārā politika var dot savu ieguldījumu, nodrošinot cenu stabilitāti un, neskarot šo mērķi, atbalstot citas vispārējās ekonomikas politikas nozares attiecībā uz izaugsmi un nodarbinātību. Jaunajām dalībvalstīm būs svarīgi, lai monetārā un maiņas kursu politika sekmētu konverģences sasniegšanu. Maiņas kursu režīmiem ir būtiska nozīme saistībā ar vispārējo ekonomisko un monetāro politiku, un tiem jābūt vērīgiem uz faktiskās un ilgtspējīgas nominālās konverģences sasniegšanu. Dalībai VKM II pienācīgā posmā pēc iestāšanās jāpalīdz šajos centienos.

Stabila budžeta stāvokļa nodrošināšana ļaus pilnīgi un simetriski cikla gaitā darboties automatiskajiem budžeta stabilizatoriem, lai stabilizētu ražīgumu ar potenciālu. Tām dalībvalstīm, kas jau ir sasniegušas stabilu budžeta stāvokli, uzdevums ir saglabāt šādu stāvokli. Pārējām dalībvalstīm ir būtiski svarīgi veikt visus vajadzīgos korektīvos pasākumus, lai, gadījumā, ja ekonomikas apstākļi uzlabojas, sasniegtu savus vidēja termiņa budžeta mērķus, tādējādi izvairoties no ciklam pielāgotas politikas un cikla gaitā nodrošinot apstākļus pilnīgai automatisko stabilizatoru darbībai pirms nākamās ekonomikas lejupslīdes. It īpaši saskaņā ar ziņojumu par Stabilitātes un izaugsmes pakta reformu, ko Eiropadome apstiprināja 2005. gada 22. martā, euro zonas un VKM II dalībvalstīm, kuras vēl nav sasniegušas savu vidēja termiņa budžeta mērķi (VTM), jāpanāk cikliski koriģētā ikgada korekcija vismaz 0,5 % apmērā no IKP, atskaitot vienreizējus un citus pagaidu pasākumus.

Atsevišķām dalībvalstīm VTM atšķiras atbilstīgi ekonomikas un budžeta stāvokļu un attīstības dažādībai. Saskaņā ar 2005. gada Stabilitātes un izaugsmes pakta reformu VTM pārskatīs, lai labāk ņemtu vērā novecošanās izraisīto fiskālo slogu. Turklāt arī saskaņā ar 2005. gada reformu valstu fiskālo noteikumu un iestāžu, tostarp pārraudzības mehānismu, ieviešana vai stiprināšana var lietderīgi papildināt paktu un atbalstīt tā mērķus.

Dažu dalībvalstu papildu problēma makroekonomikas politikā ir darboties tādā vidē, kurā raksturīga strauja "panākšana", ko dažādā līmenī papildina ārējie deficīti, straujš sniegto kredītu un finanšu pakalpojumu pieaugums. Fiskālie ierobežojumi, efektīva finanšu pārraudzība un konkurences veicināšana ir būtiski, lai apturētu ārējo un iekšējo nelīdzsvarotību. Piesardzīga nostāja fiskālajā jomā ir svarīgs līdzeklis, lai ārējos deficītus noturētu robežās, kurās iespējams nodrošināt samērīgu ārējo finansējumu. Veicinot stabilas budžeta pozīcijas, fiskālie ierobežojumi var arī mazināt pašmāju pieprasījuma strauja pieauguma risku, kas rada arvien augstāku inflāciju, un makrofinanšu riskus, kuri savukārt varētu izraisīt svārstības reālajos maiņas kursos un ilgstošu konkurētspējas zudumu. Strukturālajām reformām un pareizai politikas koordinācijai ir būtiska loma, lai palīdzētu ekonomikai izturēt ietekmi, ko rada iespējami nelabvēlīgi notikumi pasaules mēroga ekonomikā.

1. *pamatnostādne*. Nodrošināt ekonomikas stabilitāti ilgtspējīgai izaugsmei

1) Atbilstīgi Stabilitātes un izaugsmes paktam dalībvalstīm jāievēro savi vidējā termiņa budžeta mērķi. Kamēr šis mērķis vēl nav sasniegts, tām jāveic visi vajadzīgie korektīvie pasākumi, lai to panāktu. Dalībvalstīm jāizvairās no ciklam pielāgotas fiskālās politikas. Turklāt dalībvalstīm ar pārmērīgu budžeta deficītu ir jāveic iedarbīgi pasākumi, lai nodrošinātu tā tūlītēju novēršanu.

2) Dalībvalstīm ar tekošā konta deficītiem, kas draud sasniegt pārmērīgu apjomu, jārikojas, lai tos koriģētu, īstenojot strukturālas reformas, palielinot ārējo konkurētspēju un vajadzības gadījumā palīdzot veikt šīs korekcijas ar fiskālo politiku. Skatīt arī integrēto pamatnostādni "Sekmēt dinamisku un labi darbojošos EMS" (Nr. 6).

Nodrošināt ekonomikas un fiskālo stabilitāti, kas ir paaugstinātas nodarbinātības pamatā

Bez vispārīgām pārmaiņām politikā un dzīvesveidā Eiropas iedzīvotāju novecošanās apdraud Eiropas Savienības ekonomikas ilgtermiņa stabilitāti, un tas izpaužas kā zemāka potenciālā ražošanas jauda uz iedzīvotāju, jo samazinās iedzīvotāju skaits darbības vecumā un rodas lielāki pensiju, sociālās nodrošināšanas un veselības un ilgtermiņa aprūpes sistēmas izdevumi. Ja šīs iespējamās tendences netiks savlaicīgi risinātas, var būtiski pieaugt parādu slogs. Kā jau minēts Komisijas ziņojumā par ilgtspēju, vairākas dalībvalstis ir pakļautas augstam ilgtspējas apdraudējumam, bet dažas citas – vidēja līmeņa apdraudējumam.

Dalībvalstīm vajadzētu risināt sabiedrības novecošanās saimnieciskās sekas saskaņā ar vispārārtīto trīsražu stratēģiju ar nove-

cošanos saistīto budžeta problēmu risināšanai. Tam pienācīgi jāapvieno politikas virzieni, lai panāktu pietiekami strauju parāda samazināšanu, tostarp sasniedzot vidēja termiņa mērķus, un jānodrošina stimulu nodarbinātības līmeņa un darbaspēka pieejamības palielināšanai, tā kompensējot sekas, kādas radīs darbības vecuma iedzīvotāju skaita samazinājums nākotnē, kā arī jāveic pensiju un veselības aprūpes sistēmu reformas. Ir arī ļoti svarīgi modernizēt sociālās aizsardzības sistēmas, lai nodrošinātu, ka tās ir finansiāli dzīvotspējīgas, nodrošināt stimulus iedzīvotāju darbības vecumā aktīvai iesaistei darba tirgū, vienlaikus nodrošinot, ka minētās sistēmas atbalsta noteiktos pieejamības un piemērotības mērķus. Uzlabota sociālās aizsardzības sistēmu mijiedarbība ar darba tirgiem var likvidēt šķēršļus un veicināt darba mūža palielināšanos, ņemot vērā arī dzīves ilguma pieaugumu. Veselības veicināšanas politika, tostarp profilaktiska veselības aprūpe, varētu palīdzēt palielināt pie labas veselības pavadīto dzīves gadu skaitu un tādējādi atbalstīt veselības aprūpes sistēmu ilgtspēju.

2. *pamatnostādne*. Nodrošināt ekonomikas un fiskālo ilgtspēju, kas ir paaugstinātas nodarbinātības pamatā

Nemot vērā iedzīvotāju novecošanās radīto izmaksu prognozes, dalībvalstīm ir:

1) jānodrošina valsts parāda pietiekama samazināšanas gaita, lai stiprinātu valsts finanses;

2) jāreformē un jāstiprina pensiju, sociālās apdrošināšanas un veselības aprūpes sistēmas, lai nodrošinātu, ka tās ir finansiāli dzīvotspējīgas, sociāli piemērotas un pieejamas;

3) jāveic pasākumi, lai palielinātu dalību darba tirgū un darbaspēka piedāvājumu, jo īpaši sievietēm, gados jaunu un vecāka gadagājuma darba ņēmēju vidū, un jāveicina "dzīves cikla" pieeja darbam, lai palielinātu kopējo nostrādāto stundu skaitu.

Skatīt arī integrēto pamatnostādni "Veicināt "dzīves cikla" pieeju darbam" (Nr. 18 un 4, 19, 21).

Veicināt uz izaugsmi un nodarbinātību vērstu un efektīvu resursu sadali

Lai maksimāli veicinātu izaugsmi un nodarbinātību, valsts sektoram vajadzīgas pienācīgi izstrādātas nodokļu un izdevumu sistēmas, kas sekmē efektīvu resursu sadali. To var panākt, pārnesot izdevumus uz tādām izaugsmi veicinošām kategorijām

kā pētniecība un attīstība, fiziskā infrastruktūra, videi draudzīgas tehnoloģijas, cilvēkkapitāls un zināšanas, neietekmējot ekonomikas stabilitātes un ilgtspējas mērķus. Valsts resursi ir jāizmanto pēc iespējas efektīvāk un lietderīgāk. Dalībvalstis var palīdzēt kontrolēt izdevumu kategorijas, izmantojot piemērotas budžeta iestādes un fiskālās sistēmas, piemēram, noteikumus izdevumu jomā un budžeta izpildi, kas vērsta nevis uz izdevumiem, bet uz faktiskajiem sasniegumiem, kā arī ieviešot novērtējuma mehānismus, tādējādi nodrošinot konkrētu reformu pasākumu un vispārējo reformu kopumu pareizu izstrādi. Galvenās ES ekonomikas prioritātes ir nodrošināt, lai nodokļu struktūras un to mijiedarbība ar pabalstu sistēmām vairotu motivāciju strādāt un ieguldīt, veicinātu lielāku izaugsmi ar jaunām darba vietām un lielākiem ieguldījumiem un stiprinātu izdevumu efektivitāti un lietderību, lai uzlabotu valsts finanšu kvalitāti.

3. pamatnostādne. Veicināt racionālu resursu sadali, kas vērsta uz izaugsmi un nodarbinātību

Dalībvalstīm, neietekmējot ekonomikas stabilitātes un ilgtspējas mērķus, jānovirza valsts sektora izdevumi uz izaugsmi veicinošām kategorijām atbilstīgi Lisabonas stratēģijai, jāpielāgo nodokļu struktūras, lai stiprinātu izaugsmes potenciālu, jānodrošina, ka pastāv mehānismi, ar kuriem novērtē saistību starp valsts sektora izdevumiem un politikas mērķu sasniegšanu, kā arī jānodrošina reformu kopumu vispārēja saskaņotība.

Skatīt arī integrēto pamatnostādni "Veicināt resursu ilgtspējīgu izmantošanu un stiprināt sinerģiju starp vides aizsardzību un izaugsmi" (Nr. 11).

Nodrošināt to, lai atalgojuma attīstība veicinātu izaugsmi un stabilitāti un papildinātu strukturālās reformas

Atalgojuma attīstība var veicināt stabilus makroekonomiskos apstākļus un nodarbinātībai labvēlīgu pasākumu kopumu. Tādēļ vajadzīgs, lai patiesie algu pieaugumi atbilstu to pamatā esošajai ražīguma līmeņa izaugsmei vidējā termiņā un saskaņētu ar rentabilitātes līmeni, kas pieļauj ražīgumu, jaudu un nodarbinātību veicinošus ieguldījumus. Tālab nepieciešams, lai īslaicīgi faktori, piemēram, ražīguma svārstības, ko izraisa cikliski faktori vai vienreizējs maksimālā inflācijas līmeņa uzplaisnījums, neizraisītu nestabilas tendences algu pieaugumā un algu attīstība atspoguļotu apstākļus vietējā darba tirgū. Valstīs ar sarūkošu tirgus daļu vajadzīgas ražīguma pieauguma reformas apvienojumā ar mērenību algās, lai nodrošinātu darbaspēka vienību izmaksu pielāgojumu, tādējādi atjaunojot konkurētspēju. Šie jautājumi jāņem vērā, veicot pastāvīgu dialogu un informācijas apmaiņu starp monetārajām un finanšu iestādēm un sociālajiem partneriem, izmantojot makroekonomikas dialogu.

4. pamatnostādne. Lai nodrošinātu, ka atalgojuma attīstība veicina makroekonomikas stabilitāti un izaugsmi, un lai palielinātu piemērošanās spēju, dalībvalstīm jāsekmē atbilstīgi pamatnosacījumi algu sarunu sistēmām, vienlaikus pilnīgi ievērojot sociālo partneru lomu, lai veicinātu nominālo algu un tādu darbaspēka izmaksu attīstību, kas ir saskaņā ar cenu stabilitāti un ražīguma tendenci vidējā termiņā, ņemot vērā kvalifikāciju atšķirības un vietējā darba tirgus apstākļus.

Skatīt arī integrēto pamatnostādni "Nodrošināt nodarbinātību veicinošu darbaspēka izmaksu attīstību un algu noteikšanas mehānismus" (Nr. 22).

Sekmēt saskaņīgu makroekonomikas politiku, struktūrpolitiku un nodarbinātības politiku

Stabilas makroekonomikas politikas uzdevums ir nodrošināt apstākļus, kas ļauj radīt darba vietas un nodrošina izaugsmi. Strukturālās reformas, kas saskaņotas ar stabilām fiskālām pozīcijām īstermiņā un vidējā termiņā, ir būtiskas, lai paaugstinātu darba ražīgumu un nodarbinātības līmeni vidējā termiņā, tādējādi veicinot izaugsmes potenciāla īstenošanu un stiprināšanu. Tās arī veicina fiskālo ilgtspēju, makroekonomikas stabilitāti un izturību pret satricinājumiem. Vienlaikus piemērota makroekonomikas politika ir svarīgākais pamats tam, lai varētu izmantot visas iespējamās strukturālo reformu priekšrocības. Ļoti svarīgi dalībvalstu vispārējā ekonomikas stratēģijā ir nodrošināt, ka tajās ir saskaņots strukturālās politikas kopums, kas atbalsta makroekonomikas režīmu, un otrādi. Jo īpaši tirgus reformām un ieguldījumam cilvēkkapitālā ir jāuzlabo tautsaimniecību vispārējā piemērošanās un pielāgošanās spēja, reaģējot uz pārmaiņām cikliskos ekonomikas apstākļos, kā arī uz tādām ilgtermiņa tendencēm kā globalizācija un tehnoloģija. Šajā sakarā nodokļu un pabalstu sistēmu reformas ir svarīgas, lai panāktu to, ka darbs ir finansiāli pievilcīgs un mazinātu šķēršļus līdzdalībai darba tirgū.

5. pamatnostādne. Sekmēt lielāku saskaņību starp makroekonomikas politiku, struktūrpolitiku un nodarbinātības politiku

Dalībvalstīm jāveic darba un ražojumu tirgus reformas, kas vienlaikus palielinātu izaugsmes potenciālu un atbalstītu makroekonomikas sistēmu, palielinot elastīgumu, faktoru mobilitāti un pielāgošanās spējas darba un ražojumu tirgos, reaģējot uz globalizāciju, tehnoloģijas attīstību, pārmaiņām pieprasījumā un cikliskām izmaiņām. Jo īpaši dalībvalstīm jādod atkārtots impulss nodokļu un pabalstu sistēmas reformai, lai uzlabotu motivāciju un veicinātu darba finansiālo pievilcīgumu; jāpalielina darba tirgu spēja piemēroties, apvienojot darba elastīgumu un drošību un uzlabojot iespējas atrast darbu, ieguldot cilvēkkapitālā.

Skatīt arī integrēto pamatnostādni "Veicināt elastīgumu vienlaikus ar nodarbinātības drošību un samazināt darba tirgus segmentāciju, pienācīgi ņemot vērā sociālo partneru lomu" (Nr. 21; Nr. 19).

A.2. **Nodrošināt, lai euro zona ir dinamiska un darbojas pareizi**

Kopš euro zonas izveidošanas gandrīz pirms desmit gadiem tai ir pievienojušās vēl četras valstis. Euro ir palīdzējis nostiprināt ekonomikas stabilitāti euro zonas valstīs, līdz ar to nodrošinot euro zonas valstīm labvēlīgus finansiālus apstākļus un mazinot ārēju valūtas kursa svārstību ietekmi. Samazināta izaugsme dažās euro zonas daļās un pastāvīgas novirzes izaugsmes un inflācijas jomā euro zonas valstīs rada jautājumus par to, vai iekšējā pielāgošanās euro zonā norit pietiekami raiti, un liekot domāt, ka ekonomikas politika un pārvaldības struktūras vēl nav pilnīgi pielāgojušās, lai izmantotu visas monetārās savienības priekšrocības. Tā kā euro zonas valstis vairs nevar neatkarīgi izmantot monetāro vai maiņas kursu politiku, turpmākas strukturālas reformas ir būtiskas, lai palīdzētu netraucēti pielāgoties ekonomiskiem satricinājumiem un atgūt konkurētspēju, tādējādi nodrošinot ilgtspējīgu ekonomiskās izaugsmes pamatu.

Pasākumu kopumam euro zonā jāatbalsta ekonomiskā izaugsme, vienlaikus nodrošinot ilgtermiņa ilgtspēju un stabilitāti. Pašreizējais apstākļos ir svarīgi, lai pasākumu kopums veicinātu patērētāju un ieguldītāju uzticēšanos, kas nozīmē arī apņemšanos veicināt vidēja termiņa stabilitāti. Budžeta politikai ir jānodrošina fiskālā nostāja, kas var atbalstīt cenu stabilitāti un kas ir apvienojama ar vajadzību, no vienas puses, sagatavoties sabiedrības novecošanās ietekmei un, no otras puses, panākt tādu valsts sektora izdevumu un ieņēmumu struktūru, kas veicinātu ekonomisko izaugsmi. 2007. gada aprīlī Eurogrupa vienojās, ka, "izmantojot labvēlīgos cikliskos apstākļus, vairums euro zonas dalībnieku sasniegtu savus VTM 2008. vai 2009. gadā un visiem dalībniekiem jācenšas tos sasniegt vēlākais 2010. gadā." Valsts sektora lielā īpatsvara dēļ euro zonas tautsaimniecībā valsts finanšu kvalitātei ir ievērojama ietekme uz ekonomikas rādītājiem. Ir arī ārkārtīgi svarīgi, lai resursi tiktu tērēti efektīvi un lietderīgi, tādējādi sekmējot izaugsmes potenciālu un mazinātu kropļojumus, kas rodas, finansējot valsts darbību. Vispārējās strukturālās reformas ļaus euro zonai laika gaitā paaugstināt savu izaugsmes potenciālu un nodrošināt, ka straujāka izaugsme nerada augstākas inflācijas iespējamību. Reformas, kas rada pielāgoties spējīgus, iekļaujošus un integrētus darba tirgus, lielāku konkurenci ražojumu tirgos un dziļāku finanšu tirgus integrāciju, ko papildina uz izaugsmi un stabilitāti vērsta makroekonomikas politika, ir jo īpaši nozīmīgas euro zonas dalībvalstīm, jo tās būtiski ietekmē šo valstu spēju adekvāti pielāgoties satricinājumiem.

Lai veicinātu starptautisko ekonomikas stabilitāti un labāk pārstāvētu euro zonas ekonomiskās intereses, tai ir jāspēj ar

maksimālo potenciālu piedalīties starptautiskajā monetārās un ekonomikas politikas sadarbībā. Kaut gan Eurogrupas prezidenta iecelšana amatā uz diviem gadiem kopš 2005. gada ir euro zonas ārējo pārstāvniecību padarījusi stabilāku, to jāturpina uzlabot atbilstīgi spēkā esošajiem nolīgumiem, lai euro zona varētu uzņemties savai ekonomiskajai ietekmei atbilstīgu vadošu stratēģisku lomu globālās ekonomiskās sistēmas attīstībā.

Euro zonā domino efekts ir visspēcīgākais un nepieciešamība pēc kopējas darba kārtības ir visizteiktākā. Vienota valūta un kopēja monetārā politika koordinācijai sniedz papildu dimensiju, kas var stiprināt euro zonas lomu, īstenojot izaugsmes un nodarbinātības mērķus visā ES.

6. *pamatnostādne.* Lai sekmētu dinamisku un labi funkcionējošu EMS, euro zonas dalībvalstīm ir jānodrošina savas ekonomikas un budžeta politikas labāka saskaņošana, jo īpaši:

- 1) sevišķu uzmanību pievēršot savu valsts finanšu fiskālajai ilgtspējai pilnīgā saskaņā ar Stabilitātes un izaugsmes paktu;
- 2) veicinot politikas virzienu salikumu, kas sekmē tautsaimniecības atveseļošanos un ir savienojams ar cenu stabilitāti un tādējādi īstermiņā palielina uzticēšanos uzņēmēju un patērētāju starpā, un vienlaikus ir savienojama ar ilgtspējīgu izaugsmi ilgtermiņā;
- 3) ātri izvēršot strukturālās reformas, kas palielinās euro zonas ilgtermiņa potenciālo izaugsmi un uzlabos tās ražīgumu, konkurētspēju un ekonomisko pielāgošanos asimetriskiem satricinājumiem, īpašu uzmanību pievēršot nodarbinātības politikai; kā arī
- 4) nodrošinot, ka euro zonas ietekme pasaules ekonomikas sistēmā ir proporcionāla euro zonas ekonomiskajai nozīmei.

B SADAĻA

**MIKROEKONOMIKAS REFORMAS EIROPAS IZAUGSMES
POTENCIĀLA PALIELINĀŠANAI**

Strukturālās reformas ir ļoti svarīgas ES izaugsmes potenciāla palielināšanai un makroekonomikas stabilitātes veicināšanai, jo tās palielina Eiropas ekonomikas efektivitāti un piemērošanās spēju. Ražošanas pieaugumu veicina konkurence, cilvēkkapitāls, ieguldījumi un jauninājumi. Eiropas izaugsmes potenciāla palielināšanai nepieciešama pozitīva attīstība gan darba vietu radīšanā, gan ražīguma palielināšanā. Vairāk nekā desmit gadu garumā atpalcotot no ASV ražīguma izaugsmes jomā, kopš 2005. gada vidus ražīguma pieaugums ES ir pātrinājies, lai gan vairākās pakalpojumu nozarēs ražīguma izaugsme ir apstājusies. Šādu uzlabojumu turpināšana ir svarīgs Eiropas Savienības uzdevums, jo īpaši ņemot vērā tās novecojošo sabiedrību. Paredzams, ka tikai sabiedrības novecošanās vien gandrīz uz pusi mazinās pašreizējā izaugsmes potenciāla līmeni. Tādēļ, lai saglabātu un uzlabotu dzīves līmeni nākotnē un nodrošinātu augstu sociālās aizsardzības līmeni, būtiski ir noturēt ražīguma pieaugumu, sagatavot labāk izglītotu, kvalificētu un motivētu darbaspēku un palielināt nostrādāto stundu skaitu. Turklāt ciešāka sadarbība starp dažādiem valdības līmeņiem veicinās saskaņotāku, koordinētāku un efektīvāku politikas plānošanu.

B.1. Zināšanas un jauninājumi – ilgtspējīgas izaugsmes virzītājspēks

Zināšanas, kas uzkrātas ar ieguldījumiem pētniecībā un attīstībā, jauninājumos, izglītībā, prasmēs un mūžizglītībā, ir nozīmīgs ilgtermiņa izaugsmes virzītājspēks. Lisabonas stratēģijas izaugsmei un nodarbinātībai pamatā ir politika, kuras mērķis ir palielināt ieguldījumus zināšanās un stiprināt ES ekonomikas spējas jauninājumu jomā. Tādēļ valstu un reģionālās programmas laiksposmam no 2007. līdz 2013. gadam aizvien vairāk pievēršas ieguldījumiem šajās jomās saskaņā ar Lisabonas mērķiem.

Palielināt un uzlabot ieguldījumus pētniecībā un attīstībā, lai izveidotu Eiropas Zināšanu telpu

Augsts pētniecības un attīstības līmenis dod būtisku ieguldījumu jauninājumu procesā un tādējādi ievērojami veicina mūsu konkurētspēju nākotnē. Pētniecība un attīstība ietekmē ekonomikas izaugsmi vairākos veidos: pirmkārt, tā var veicināt jaunu tirgu vai ražošanas procesu rašanos; otrkārt, tā var radīt pakāpeniskus uzlabojumus jau esošajos ražojumos vai ražošanas procesos; treškārt, tā palielina valsts spēju uzņemt jaunas tehnoloģijas; un ceturtkārt, tā veicina jauninājumu potenciālu. Lai sasniegtu ilgtspējīgu izaugsmi, būtiska nozīme ir vides tehnoloģijām un ekoloģiskiem jauninājumiem.

Pētniecībai un attīstībai ES pašreiz izdod aptuveni 1,85 % no IKP (kaut gan dažādās dalībvalstīs izdevumu līmenis atšķiras – no mazāk par 0,5 % līdz gandrīz 4 % no IKP). Izdevumu

līmenis pētniecībai un attīstībai salīdzinājumā ar IKP kopš 2000. gada ir nedaudz samazinājies. Turklāt tikai apmēram 55 % no pētniecības izdevumiem ES finansē privātais sektors. Zemais privātā sektora ieguldījumu līmenis pētniecībā un attīstībā ir atzīts par vienu no galvenajiem izskaidrojumiem atšķirībai starp ES un ASV jauninājumu jomā. Vajadzīga straujāka virzība uz Eiropas Pētniecības telpas izveidi, tostarp ES kopīgā mērķa sasniegšanu – līdz 2010. gadam palielināt ieguldījumus pētniecībā līdz 3 % no IKP. Dalībvalstis tiek aicinātas savās valsts reformu programmās un ikgadējos īstenošanas ziņojumos informēt par paredzētajiem izdevumu mērķiem pētniecībai un attīstībai un par pasākumiem, lai tos sasniegtu, pievēršot īpašu uzmanību Eiropas dimensijas integrēšanai savā valsts pētniecības un izstrādes politikā. Galvenais uzdevums ir izveidot pamatnosacījumus, instrumentus un stimulus, lai uzņēmumi vairāk ieguldītu pētniecībā.

Jāracionalizē pētniecības izdevumi no valsts sektora budžeta, un jāuzlabo saikne starp valsts sektora veikto pētniecību un privāto sektoru. Jāstiprina izcilības centri un tīkli un koordinēti jāattīsta mūsdienīga pētniecības infrastruktūra, labāk jāizmanto valsts atbalsta mehānismi, lai sekmētu jauninājumus privātajā sektorā, un jānodrošina labāks valsts ieguldījumu sviras efekts, kā arī modernizēta pētniecības iestāžu un universitāšu pārvaldība. Tāpat ir svarīgi nodrošināt, lai uzņēmumi darbotos pietiekamas konkurences vidē, jo konkurence ievērojami stimulē privātā sektora izdevumus saistībā ar jauninājumiem. Turklāt enerģiski jācenšas palielināt Eiropā aktīvi strādājošo pētnieku skaitu un viņu darba kvalitāti, jo īpaši iesaistot vairāk studentu zinātniskās, tehniskās un inženierzinātņu disciplīnās, kā arī sekmējot pētnieku karjeras attīstību un mazinot šķēršļus pētnieku starptautiskai, Eiropas mēroga un starpnozaru mobilitātei, tostarp pieņemot darbā un no jauna integrējot teicamus ārvalstu un dzimtenē atgriezušos pētniekus, kā arī studentus. Pētniecības un attīstības Eiropas mēroga aspekts ir jāstiprina, veicot kopīgu finansēšanu, kāpinot kritiski nepieciešamo pētnieku skaitu un radot optimālu pētniecības infrastruktūru skaitu ES mērogā prioritārajās jomās, kur vajadzīgi ievērojami līdzekļi, un mazinot šķēršļus pētnieku, universitāšu mācītspēku un studentu mobilitātei. Lai sekmētu spējas radīt un iegūt jaunas zināšanas, ir jāpieliek lielākas pūles izglītības, jo īpaši augstākās izglītības, kvalitātes uzlabošanā un saglabāšanā.

7. *pamatnostādne.* Palielināt un uzlabot ieguldījumus pētniecībā un attīstībā, jo īpaši no privātajiem uzņēmumiem; lai to panāktu, vispārējais mērķis 2010. gadam – 3 % no IKP – ir apstiprināts ar atbilstīgu dalījumu starp privāto un valsts ieguldījumu; dalībvalstis noteiks konkrētus vidējā termiņa apjomus. Dalībvalstīm jāturpina kompleksi attīstīt pasākumu, lai atbilstīgi veicinātu pētniecību un attīstību, jo īpaši pētniecību un attīstību uzņēmējdarbībā, veicot šādas darbības:

- 1) uzlabojot vispārējos apstākļus un nodrošinot, ka uzņēmumi darbojas pievilcīgā un pietiekamas konkurences vidē;

- 2) efektīvāk un iedarbīgāk ieguldot valsts izdevumus pētniecībā un attīstībā un attīstot valsts un privātā sektora sadarbību;
- 3) attīstot un stiprinot izcilības un pētniecības iestādes dalībvalstīs, kā arī vajadzības gadījumā radot jaunas, un uzlabojot sadarbību un tehnoloģiju nodošanu starp valsts pētniecības institūtiem un privātiem uzņēmumiem;
- 4) attīstot un labāk izmantojot stimulus, lai sekmētu pētniecību un attīstību privātajā sektorā;
- 5) modernizējot pētniecības iestāžu un universitāšu pārvaldību;
- 6) nodrošinot pietiekamu daudzumu kvalificētu pētnieku, iesaistot vairāk studentu zinātniskās, tehniskās un inženierzinātņu disciplīnās un sekmējot pētnieku karjeras attīstību, kā arī pētniecībā un attīstībā nodarbinātā personāla Eiropas mēroga, starptautisko un starpnozaru mobilitāti.

Sekmēt jauninājumus

Eiropas ekonomikas dinamisms ir atkarīgs no tās spējam saistībā ar jaunradi un jauninājumiem. Šim nolūkam jāizveido ekonomikas pamatnosacījumi. Tas saistīts ar pareizi funkcionējošiem finanšu un ražojumu tirgiem, kā arī efektīviem un pieejamiem līdzekļiem, lai nodrošinātu intelektuālā īpašuma tiesību ievērošanu. Jauninājumus tirgū bieži ievieš jauni uzņēmumi, kuriem var nākties saskarties ar īpašām grūtībām finansējuma iegūšanā. Tādēļ novatoriskas darbības jāsekmē ar pasākumiem, kuru mērķis ir veicināt novatorisku uzņēmumu radīšanu un izaugsmi, kā arī uzlabot to piekļuvi finansējumam. Tehnoloģiju izplatīšanu un politiku, kas vērsta uz valsts jauninājumu un izglītības sistēmu labāku integrēšanu, var veicināt, attīstot jauninājumu centrus un tīklus, kā arī ar jauninājumu atbalsta pakalpojumu, kas īpaši vērsti uz MVU. Zināšanu tālāk nodošana, sekmējot pētnieku mobilitāti, tiešās ārvalstu investīcijas (TĀI) vai ievestās tehnoloģijas, dod īpašu labumu mazāk attīstītām valstīm un reģioniem. Ārkārtīgi svarīgi ir arī vairāk stiprināt "zināšanu trijstūra" – pētniecības un attīstības, izglītības un jauninājumu – integrāciju. Jo īpaši – augstas kvalitātes izglītības un apmācības sistēmas ir viens no izcilības un jauninājumu priekšnosacījumiem.

ES plašā jauninājumu stratēģija tādējādi risina jautājumus tādās jomās kā intelektuālā īpašuma tiesības, standartizācija, valsts iepirkuma izmantošana jauninājumu veicināšanai, kopīgas tehnoloģiju ierosmes, jauninājumu veicināšana galvenajos tirgos, sadarbība starp augstākās izglītības, pētniecības un uzņēmējdarbības jomām, tostarp attiecībā uz "atvērtā koda" jauninājumiem, sekmējot jauninājumus reģionos, jauninājumus pakalpojumu jomā un ar tehnoloģijām nesaistītus jauninājumus un uzlabojot uzņēmumu piekļuvi finansējumam, jo īpaši riska kapitālam.

ES ir jārod risinājumi attiecībā uz sistēmu patentu strīdu izšķiršanai un Kopienas patentu.

8. *pamatnostādne*. Sekmēt visu veidu jauninājumus; lai to panāktu, dalībvalstīm jākoncentrējas uz:

- 1) uzlabojumiem jauninājumu atbalsta pakalpojumos, jo īpaši izplatīšanas un tehnoloģiju nodošanas jomā;
- 2) jauninājumu centru, tīklu un inkubatoru izveidi un attīstību, iesaistot universitātes, pētniecības centrus un uzņēmumus, tostarp reģionālā un vietējā līmenī, palīdzot novērst atšķirības tehnoloģiju līmenī starp reģioniem;
- 3) pārrobežu zināšanu nodošanas sekmēšanu, tostarp no tiešajiem ārvalstu ieguldījumiem;
- 4) to, lai veicinātu novatorisku ražojumu un pakalpojumu publisko iepirkumu;
- 5) labāku piekļuvi vietējam un starptautiskam finansējumam;
- 6) efektīviem un izmaksu ziņā pieejamiem līdzekļiem intelektuālā īpašuma tiesību ievērošanas nodrošināšanai.

Informācijas un komunikāciju tehnoloģiju (IKT) izplatīšana saskaņā ar i2010 iniciatīvas darbībām arī ir būtisks veids, kā uzlabot ražīgumu un līdz ar to arī ekonomisko izaugsmi. ES nav spējusi pilnā mērā izmantot informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) sniegtās priekšrocības, jo īpaši tādēļ, ka vēl netiek pietiekoši ieguldīts IKT, organizatoriskos jauninājumos un prasmju attīstīšanā digitālajā jomā. Plašāka un efektīvāka IKT izmantošana un saskaņota vienotā tirgus izveide elektronisko komunikāciju pakalpojumu jomā veicinās Eiropas uzņēmumu konkurētspēju nākotnē. Ir svarīgi arī samazināt un nepieļaut elektroniskā iekšējā tirgus sadrumstalošanu, dalībvalstu starpā ieviešot savstarpēji savietojamus elektroniskos pakalpojumus visos segmentos. Atvērti IKT standarti ir lietderīgi kā savstarpējās izmantojamības un jauninājumu pamats. Jāpanāk arī tīklu drošība, informācijas drošība un privātums, kā arī konverģence. Dalībvalstīm jāveicina arī platjoslas tīklu izveidošana, tostarp reģionos ar sliktu piekļuvi pakalpojumiem, lai veicinātu uz zināšanām balstītas ekonomikas attīstību un mazinātu atšķirības starp reģioniem ekonomikas, sociālās un kultūras attīstības jomā, kā arī jāsekmē izaugsme un jauninājumi jaunu pakalpojumu jomā, atbalstot īpaši ātrdarbīgu platjoslas tīklu izveidi.

9. *pamatnostādne*. Veicināt IKT izplatību un efektīvu pielietojumu un izveidot pilnībā integrētu informācijas sabiedrību; lai to panāktu, dalībvalstīm:

- 1) jāsekmē plašs IKT pielietojums valsts dienestos, MVU un mājsaimniecībās;
- 2) jāizveido vajadzīgā sistēma attiecīgām izmaiņām darba organizācijā ekonomikā;
- 3) jāveicina spēcīga Eiropas rūpniecības klātbūtne IKT galvenajos segmentos;
- 4) jāsekmē spēcīgas IKT un saistīto nozaru, kā arī pareizi funkcionējošu tirgu attīstība;
- 5) jānodrošina tīklu un informācijas drošība, kā arī saskaņotība un savstarpējā izmantojamība, lai izveidotu informācijas tīklu bez robežām;
- 6) jāveicina platjoslas tīklu izveidošana, tostarp reģionos ar sliktu piekļuvi pakalpojumiem, lai attīstītu uz zināšanām balstītu ekonomiku. Skatīt arī integrēto pamatnostādni "Veicināt elastīgumu vienlaikus ar nodarbinātības drošību un samazināt darba tirgus segmentāciju, pienācīgi ņemot vērā sociālo partneru lomu" (Nr. 21).

Stiprināt Eiropas rūpniecības pamata konkurences priekšrocības

Stingrs rūpniecības pamats ir būtisks Eiropas ekonomikai. ES konkurētspēja ir atkarīga no ekonomikas spējas pārorientēt darbību uz tādām nozarēm, kurās ir augstāks ražīgums. Pieeja, ar kuru valsts politika veicina jauninājumus, nodarbinātību un integrētu reģionālo un cita veida politiku, atbalsta ES rūpniecības pamata uzlabošanu. Turklāt, lai sekmētu un saglabātu savu ekonomisko un tehnoloģisko vadību, Eiropai jāpalielina spēja izstrādāt un laist tirgū jaunas tehnoloģijas, tostarp IKT un vides tehnoloģijas. Jāanalizē un jāizmanto sinerģijas, kas rodas, kopīgi pievēršoties Eiropas mēroga pētniecības, normatīvajām un finansējuma problēmām, ja mēroga vai apjoma apsvērumu dēļ atsevišķas dalībvalstis vienas pašas nevar sekmīgi risināt

tirgus nepilnības. ES vēl aizvien nav spējusi pilnībā īstenot savu tehnoloģisko potenciālu. Eiropas rūpniecības politikai jātiecas nodrošināt vienādus spēles noteikumus uzņēmējiem, pamatojoties uz godīgu konkurenci. Eiropas izcilības paraugu apvienošana un valsts un privātā sektora partnerību veidošana, un sadarbība starp dalībvalstīm, kur sabiedrības ieguvumi pārsniedz privātā sektora ieguvumus, palīdzēs šo tehnoloģiju potenciālu izmantot.

10. *pamatnostādne*. Stiprināt Eiropas rūpniecības pamata konkurences priekšrocības; lai to panāktu, Eiropai ir vajadzīga stabila rūpniecības struktūra visā tās teritorijā. Nepieciešamība pēc modernas un aktīvas rūpniecības politikas nozīmē, ka jāstiprina rūpniecības pamata konkurences priekšrocības, tostarp radot pievilcīgus apstākļus gan ražotājiem, gan pakalpojumu sniedzējiem, vienlaikus nodrošinot darbību papildināmību valsts, starptautiskā un Eiropas mērogā. Dalībvalstīm:

- 1) jāsāk ar pievienotās vērtības un konkurētspējas faktoru apzināšanu galvenajās rūpniecības nozarēs un jāpievēršas globalizācijas izraisītajām problēmām;
- 2) jākoncentrējas arī uz jauno tehnoloģiju un tirgu attīstību:
 - a) tas jo īpaši nozīmē apņemšanos veicināt jaunas tehnoloģiju iniciatīvas, kuru pamatā ir valsts un privātā sektora partnerības un sadarbība starp dalībvalstīm, kas palīdzētu novērst patiesas tirgus nepilnības;
 - b) tas nozīmē arī reģionālu vai vietēju uzņēmumu kopu tīklu izveidi un attīstīšanu visā ES teritorijā, vairāk iesaistot MVU.

Skatīt arī integrēto pamatnostādni "Uzlabot atbilstību darba tirgus vajadzībām" (Nr. 20).

Veicināt resursu ilgtspējīgu izmantošanu

Ilgošā Eiropas Savienības panākumi ir atkarīgi arī no vairāku ar resursiem un vidi saistītu jautājumu risināšanas; ja šīm problēmām netiek pievērsta pienācīga uzmanība vai tās netiek risinātas ekonomiski efektīvā veidā, tās kavēs izaugsmi nākotnē. Nesenie notikumi ir spilgti parādījuši to, cik svarīga ir energoefektivitāte un Eiropas ekonomikas neaizsargātības samazināšana pret naftas cenu svārstībām. Nepieciešama integrēta pieeja klimata un enerģētikas politikai, lai palielinātu piegāžu drošību,

nodrošinātu ES ekonomikas konkurētspēju un lētas enerģijas pieejamību, kā arī – lai risinātu klimata pārmaiņu problēmas. Gan dalībvalstīm, gan Kopienai jānodrošina savs ieguldījums, lai sasniegtu ES mērķus – līdz 2020. gadam samazināt siltumnīcas efekta izraisītāju gāzu emisijas vismaz par 20 %, panākt, ka atjaunojamo energoresursu daļa sasniedz 20 %, kā arī par 20 % uzlabot energoefektivitāti un turklāt līdz 2020. gadam sagatavoties siltumnīcas efekta izraisītāju gāzu emisijas samazinājumam par 30 % – kas būtu ES devums pasaules mēroga un vispārējam nolīgumam laika posmam pēc 2012. gada, ar nosacījumu, ka citas attīstītās valstis apņēmtos līdzīgi samazināt emisiju apjomus un ekonomiski attīstītākās jaunattīstības valstis dotu pienācīgu ieguldījumu. Jāizstrādā tāda politika, lai nodrošinātu, ka mērķi tiek sasniegti ekonomiski visefektīvākajā un izmaksu ziņā visizdevīgākajā veidā. Svarīgs uzdevums būs panākt, lai pāreju uz tādu tautsaimniecību, kas rada maz oglekļa dioksīda emisiju, veiktu saskaņā ar ES konkurētspējas saglabāšanu, atbalstot pareizu un ilgtspējīgu valsts finanšu pārvaldību un dodot ieguldījumu plašāku izaugsmes mērķu sasniegšanā atbilstīgi Lisabonas stratēģijai. Ir ļoti svarīgi, lai dalībvalstis turpinātu apkarot klimata pārmaiņas tā, lai globālās temperatūras pieaugums nepārsniegtu 2 °C virs līmeņa pirms rūpniecības laikmeta, un īstenot Kioto mērķus, kā arī 2020. gada mērķus ekonomiski efektīvā veidā. Dalībvalstīm jāaptur bioloģiskās daudzveidības samazināšanās laikposmā no šodienas līdz 2010. gadam un jāsauglabā ekosistēmu pakalpojumi, jo īpaši iekļaujot šo prasību citās politikas jomās, ņemot vērā bioloģiskās daudzveidības nozīmi konkrētām tautsaimniecības nozarēm.

Būtiski svarīga ir efektīvas un ilgtspējīgas transporta politikas izstrāde, tostarp atļaujot efektīvi iekļaut ārējās izmaksas. Šajā sakarā galvenā loma ir tirgus instrumentu izmantošanai, lai cenas labāk atspoguļotu videi nodarīto kaitējumu un sociālās izmaksas, un ir svarīgi ļaut, lai attiecīgie cenu dotie signāli izpaustos pilnībā. Jāstiprina arī ES emisiju tirdzniecības sistēma. Videi nekaitīgu tehnoloģiju un ekoloģisku jauninājumu izstrādes un izmantošanas veicināšana, kā arī publiskā iepirkuma normu pielāgošana “zaļajām prasībām”, īpašu uzmanību pievēršot MVU, un videi kaitīgu subsīdiu pārtraukšana līdz ar citiem politikas instrumentiem, tostarp nodokļiem, vides subsīdijām un maksas noteikšanu, var uzlabot novatorismu un veicināt ilgtspējīgu attīstību. Piemēram, ES uzņēmumi ir starp vadošajiem pasaulē jaunu atjaunojamo enerģijas avotu tehnoloģiju izstrādē. Saistībā ar pieaugošo spiedienu uz enerģijas cenām un aizvien lielāku klimata apdraudējumu ir svarīgi mērķtiecīgi turpināt energoefektivitātes uzlabojumus, tādējādi sekmējot gan izaugsmi, gan ilgtspējīgu attīstību.

11. *pamatnostādne*. Veicināt ilgtspējīgu resursu izmantošanu un stiprināt sinerģiju starp vides aizsardzību un izaugsmi; lai to panāktu, dalībvalstīm:

- 1) jāpiešķir prioritāte energoefektivitātei un koģenerācijai, ilgtspējīgas enerģijas veidu, tostarp atjaunojamo enerģijas avotu, attīstīšanai un videi nekaitīgu un ekoloģiski efektīvu tehnoloģiju straujai izplatīšanai a) iekšējā tirgū, no vienas puses, jo īpaši transporta un enerģētikas jomā, cita starpā, lai mazinātu Eiropas ekonomikas neaizsargātību pret naftas cenu svārstībām, un b) attiecībā uz pārējo pasauli, no otras puses, kā nozarei ar ievērojamu eksporta potenciālu;
- 2) jāsekmē ārējo vides izmaksu internalizācijas attīstīšanas veidi un saimnieciskās izaugsmes nodalīšana no vides degradācijas. Šo prioritāšu īstenošanai jānotiek saskaņā ar spēkā esošajiem Kopienas tiesību aktiem un ar darbībām un instrumentiem, kas ierosinātas Vides tehnoloģiju rīcības plānā (VTRP), cita starpā, a) izmantojot instrumentus, kas balstīti uz tirgus principiem, b) izmantojot riska līdzekļus un pētniecības un attīstības līdzekļus, c) veicinot ilgtspējīgus ražošanas un patēriņa modeļus, tostarp publiskā iepirkuma normu pielāgošanu “zaļajām prasībām”, d) pievēršot īpašu uzmanību MVU un e) izmantojot reformas attiecībā uz subsīdijām, kuru ietekme uz vidi ir negatīva un kas nav savienojamas ar ilgtspējīgu attīstību, lai pakāpeniski apturētu to piešķiršanu;
- 3) jāturpina tiekties uz mērķi apturēt bioloģiskās daudzveidības samazināšanos no šodienas līdz 2010. gadam, jo īpaši – iekļaujot šo prasību citās politikas jomās, ņemot vērā bioloģiskās daudzveidības nozīmi dažām tautsaimniecības nozarēm;
- 4) jāturpina cīnīties pret klimata pārmaiņām, īstenojot Kioto mērķus ekonomiski efektīvā veidā, jo īpaši attiecībā uz MVU.

Skatīt arī integrēto pamatnostādni “Veicināt uz izaugsmi un nodarbinātību vērstu un racionālu resursu sadali” (Nr. 3).

B.2. *Darīt Eiropu pievilcīgāku ieguldījumiem un darbam*

Tas, cik Eiropas Savienība kā reģions būs pievilcīga ieguldītājiem, ir atkarīgs, cita starpā, no tās tirgu lieluma un atvērtības, tās normatīvās vides, darbaspēka un infrastruktūras kvalitātes.

Paplašināt un padziļināt iekšējo tirgu

Lai gan preču iekšējais tirgus ir integrēts salīdzinoši labi, pakalpojumu tirgi juridiski vai faktiski joprojām ir samērā sadalīti. Pilnīga un savlaicīga Pakalpojumu direktīvas īstenošana būs nozīmīgs solis ceļā uz pilnībā funkcionējošu iekšējo tirgu pakalpojumu jomā. Šķēršļu novēršana, izmantojot administratīvā sloga samazināšanu attiecībā uz pārrobežu darbībām, palīdzēs atbrīvot neizmantoto pakalpojumu nozares potenciālu Eiropā. Svarīgi ir uzlabot nodokļu vidi. Vienotā tirgus darbību var uzlabot, veicot turpmākus pasākumus, lai novērstu nodokļu krāpšanu, likvidētu nelabvēlīgu nodokļu kompensācijas konkurenci, un nodokļu jomā ciešāk sadarboties dalībvalstīm, un attiecīgos gadījumos – Eiropas mērogā – vienlaikus ievērojot valstu kompetenci. Darbs šajā jomā turpināsies, tostarp, lai likvidētu šķēršļus iekšējam tirgum. Visbeidzot, finanšu tirgu pilnīga integrācija, īstenojot stratēģiju, kas izklāstīta Baltajā grāmatā par finanšu pakalpojumiem laikposmam no 2005. līdz 2010. gadam, palielinātu ražību un nodarbinātību, ļaujot lietderīgāk sadalīt kapitālu un radot labākus apstākļus uzņēmumu finanšu jomā.

Dalībvalstis ir guvušas panākumus iekšējā tirgus direktīvu transponēšanā. Tomēr turpmākiem uzlabojumiem joprojām jābūt prioritātei, lai varētu izmantot vienota Eiropas tirgus sniegtās priekšrocības. Turklāt direktīvas bieži netiek pareizi īstenotas vai piemērotas, kā liecina lielais skaits Komisijas uzsāktu pārkāpumu procedūru. Dalībvalstīm savstarpēji jāapmainās ar labāko praksi un jāsadarbojas ar Komisiju, lai nodrošinātu, ka to iedzīvotāji un uzņēmumi saņem visas iespējamās priekšrocības saistībā ar iekšējā tirgus tiesību aktiem. Piemēram, vēl daudzi uzlabojumi ir vajadzīgi attiecībā uz publiskā iepirkuma praksi. Šādi uzlabojumi būtu pamanāmi, ja palielinātos atklāti izsludinātā publiskā iepirkuma daļa. Turklāt atklātāka iepirkuma procedūra ļautu dalībvalstīm ievērojami ietaupīt budžeta līdzekļus.

12. *pamatnostādne*. Paplašināt un padziļināt iekšējo tirgu; lai to panāktu, dalībvalstīm:

- 1) jāpātrina iekšējā tirgus direktīvu transponēšana;
- 2) jānosaka par prioritāti stingrāka un labāka iekšējā tirgus tiesību aktu īstenošana;
- 3) jānovērš atlikušie šķēršļi pārrobežu darbībām;

4) efektīvi jāpiemēro ES publiskā iepirkuma noteikumi;

5) jāveicina pilnībā funkcionējošs pakalpojumu tirgus, vienlaikus saglabājot Eiropas sociālo modeli;

6) jāpātrina finanšu tirgus integrācija, konsekventi un saskaņoti īstenojot un ieviešot Finanšu pakalpojumu rīcības plānu. Skatīt arī integrēto pamatnostādni "Uzlabot atbilstību darba tirgus vajadzībām" (Nr. 20).

Nodrošināt atvērtus un konkurētspējīgus tirgus Eiropā un ārpus tās

ES ir ļoti ieinteresēta atvērtā pasaules mēroga tirdzniecības sistēmā. Tā kā ES ir vadošā loma pasaulē tirdzniecības un ieguldījumu jomā, mūsu atvērtība nodrošina zemākas rūpniecības izmaksas, bet patērētājiem – zemākas cenas, kā arī konkurences stimulu uzņēmumiem un jaunus ieguldījumus. Vienlaikus ES ir svarīgi izmantot tās ietekmi starptautiskās sarunās, lai panāktu arvien lielāku tirgu atvērtību, kam vajadzētu radīt savstarpējas priekšrocības. Tādēļ ES saglabā savu apņemšanos vēl vairāk samazināt šķēršļus tirdzniecībai un ieguldījumiem, vienlaikus turpinot būt nelokāma attiecībā uz negodīgu praksi tirdzniecībā, ieguldījumu jomā un izkropļotu konkurenci. Ir svarīgi strādāt kopīgi ar mūsu galvenajiem tirdzniecības partneriem, lai izveidotu kopēju savietojamu normatīvo noteikumu un standartu vidi, tostarp sadarboties starptautiskā mērogā, lai veicinātu starptautisko finanšu tirgu efektivitāti un stabilitāti.

Konkurences politikai ir bijusi galvenā loma, nodrošinot uzņēmumiem vienādus spēles noteikumus ES. Noderīgi ir arī pievērsties plašākai normatīvai videi saistībā ar tirgiem, lai sekmētu tādu apstākļu, kas ļauj uzņēmumiem efektīvi konkurēt, jo īpaši ņemot vērā konkurētspējas ārējos aspektus mūsu pašu iekšējās politikas izstrādē un īstenošanā. Eiropas tirgu atvēršanu lielākai konkurencei var panākt, samazinot atlikušā valsts atbalsta vispārējo līmeni. Tam jānotiek vienlaikus ar atlikušā valsts atbalsta novirzīšanu par labu konkrētiem horizontāliem mērķiem. To ir sekmējusi valsts atbalsta noteikumu pārskatīšana.

Strukturālās reformas, kas atvieglo iekļūšanu tirgū, ir īpaši efektīvas konkurences veicināšanā. Tās ir īpaši svarīgas tādos tirgos, kuri iepriekš bijuši pasargāti no konkurences ar darbībām, kas vērstas pret konkurenci, monopoliem, pārmērīgu reglamentāciju (piemēram, atļaujas, licences, minimālā kapitāla prasības, juridiski šķēršļi, veikalu darba laiki, regulētas cenas utt. var kavēt efektīvas konkurences vides attīstību) vai tirdzniecības aizsardzības dēļ.

Turklāt pieņemto pasākumu īstenošanai, lai konkurencei atvērtu ar tīkliem saistītas nozares (elektrības un gāzes, transporta, telekomunikāciju un pasta pakalpojumu nozarēs), jāpalīdz nodrošināt zemākas vispārējās cenas un lielāku izvēli, vienlaikus garantējot iedzīvotājiem pakalpojumu sniegšanu, kuri ir vispārējās tautsaimniecības interesēs. Konkurences un regulatīvajām iestādēm jānodrošina pietiekama konkurence liberalizētos tirgos. Jānodrošina augstas kvalitātes pakalpojumu, kuri ir vispārējās tautsaimniecības interesēs, pienācīga sniegšana par pieņemamu cenu.

Patērētāji, kas apzinās savu ietekmi un veic apdomātas izvēles, ātrāk atalgos efektīvus pakalpojumu sniedzējus. Lai uzlabotu patērētāju tiesību aktu īstenošanu, kas patērētājiem dod ietekmes iespēju un atver iekšējo tirgu intensīvākai konkurencei mazumtirdzniecības līmenī, ir nepieciešami turpmāki centieni.

Ārējā atvērtība tirdzniecībai un ieguldījumiem, palielinot gan eksportu, gan importu, ir būtisks stimuls izaugsmei un nodarbinātībai un tādējādi var stiprināt strukturālās reformas. Atvērta un spēcīga globālās tirdzniecības sistēma ir būtiski svarīga Eiropas ekonomikai. Vērienīga un līdzsvarota nolīguma sekmīgai noslēgšanai Dohas sarunu kārtā, kā arī divpusējo un reģionālo brīvās tirdzniecības nolīgumu izstrādāšanai vēl vairāk jāatver pasaules tirgi tirdzniecībai un ieguldījumiem, tādējādi veicinot potenciālās izaugsmes palielināšanos. ES ir gatava sniegt palīdzību saviem tirdzniecības un ieguldījumu partneriem, lai sekmētu vispārējos standartus, un jo īpaši – lai atbalstītu jaudu palielināšanu jaunattīstības valstīs.

13. *pamatnostādne*. Nodrošināt atvērtus un konkurētspējīgus tirgus Eiropā un ārpus tās un izmantot globalizācijas sniegtās priekšrocības; lai to panāktu, dalībvalstīm jānosaka par prioritāti šādas darbības:

- 1) novērst reglamentējošos, tirdzniecības un citus šķēršļus, kas pārmērīgi kavē konkurenci;
- 2) efektīvāk piemērot konkurences politiku;
- 3) konkurences un regulatīvajām iestādēm izlases veidā pārskatīt tirgus, lai atklātu un likvidētu šķēršļus konkurencei un iekļuvei tirgū;
- 4) samazināt valsts atbalstu, kas kropļo konkurenci;
- 5) saskaņā ar Kopienas programmu novirzīt atbalstu par labu tādiem konkrētiem horizontāliem mērķiem kā pētniecība, jauninājumi un cilvēkkapitāla optimizācija, kā arī skaidri noteiktām tirgus nepilnībām;
- 6) veicināt ārējo atvērtību, arī no daudzpusējā aspekta;
- 7) pilnībā īstenot pasākumus, kas pieņemti, lai konkurencei atvērtu ar tīkliem saistītas nozares, ar mērķi nodrošināt efektīvu konkurenci integrētos tirgos Eiropas mērogā. Tajā pašā laikā pakalpojumu, kuri ir vispārējās tautsaimniecības interesēs, sniegšana par pieņemamām cenām ir svarīga konkurētspējīgā un dinamiskā ekonomikā.

Uzlabot Eiropas un dalībvalstu tiesisko regulējumu

Lai izveidotu vidi, kurā norisinās tirdzniecības darījumi par konkurētspējīgām cenām, liela nozīme ir tirgus regulēšanai. Tā arī ļauj labot tirgus nepilnības vai aizsargāt tirgus dalībniekus. Tomēr tiesību aktu un regulējuma kumulatīvā ietekme var radīt ekonomikai ievērojamas izmaksas. Tādēļ ir svarīgi, lai tiesību akti būtu rūpīgi izstrādāti, proporcionāli un tīktu regulāri pārskatīti. Eiropas un valstu normatīvās vides kvalitāte ir kopīgu saistību un dalītas atbildības jautājums gan ES, gan dalībvalstu līmenī.

Labākas tiesību aktu izstrādes kultūra ir sākusi iesakņoties ES. Komisijas pieejā labākai tiesību aktu izstrādei tiek rūpīgi izvērtēta jaunu vai pārskatītu tiesību aktu saimnieciskā, sociālā un vides ietekme, lai noteiktu iespējamus kompromisus un sinerģijas starp dažādiem politikas mērķiem. Turklāt tiek izskatīta iespēja vienkāršot spēkā esošos noteikumus, tostarp administratīvo slogu, un novērtēta vienkāršošanas ietekme uz konkurētspēju. Visbeidzot, Komisija ir pieņēmusi pieeju jaunu un spēkā esošo ES tiesību aktu administratīvo izmaksu mērīšanai, un ir noteikts vērienīgs mērķis – līdz 2012. gadam par 25 % samazināt slogu, kas izriet no ES tiesību aktiem un to transponēšanas valstu līmenī.

Dalībvalstīm savās kompetences jomās jānosaka vienlīdz vērienīgi mērķi attiecībā uz samazināšanu valstu mērogā. Lai samazinātu administratīvo slogu, dalībvalstīm aktīvi jāveicina sabiedriskie elektroniskie pakalpojumi un plaši jāizmanto IKT līdzekļi. Kopumā dalībvalstīm jāpieņem vispārēja un precīzi formulēta labākas tiesību aktu izstrādes stratēģija, iekļaujot tajā atbilstīgas institucionālās struktūras, pārraudzības mehānismus un resursus un iesaistot attiecīgas ieinteresētās personas. Dalībvalstīm sistemātiski jāizvērtē izmaksas un ieguvumi, kas saistīti ar likumdošanas iniciatīvām un pārskatīšanu. Tām jāuzlabo noteikumu kvalitāte, saglabājot savus mērķus, un jāvienkāršo spēkā esošie tiesību akti. Tām izvērsti jāapspriežas par normatīvo iniciatīvu izmaksām un ieguvumiem, it īpaši gadījumos, kad tas ir saistīts ar kompromisu rašanu starp dažādiem politikas mērķiem. Dalībvalstīm arī jānodrošina, ka pienācīgi tiek apsvērtas regulējuma alternatīvas. Tas ir īpaši svarīgi maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU), kam parasti ir visai ierobežoti resursi Kopienas un valsts tiesību aktos noteikto normatīvo prasību izpildei. Tādējādi īpaša uzmanība jāpievērš tam, vai MVU būtu iespējams pilnībā vai daļēji atbrīvot no administratīvo prasību izpildes.

14. *pamatnostādne*. Radīt konkurētspējīgāku uzņēmējdarbības vidi un veicināt privāto iniciatīvu ar labāka regulējuma palīdzību; lai to panāktu, dalībvalstīm:

- 1) jāmazina administratīvais slogs, kas uzlikts uzņēmumiem, jo īpaši MVU un jaunizveidotiem uzņēmumiem;
- 2) jāuzlabo spēkā esošo un jauno noteikumu kvalitāte, vienlaikus saglabājot to mērķus, sistemātiski un stingri izvērtējot to ekonomisko, sociālo (tostarp veselības) un vides ietekmi, vienlaikus apsverot un pilnveidojot ar noteikumiem saistītā administratīvā sloga izvērtēšanu, kā arī ietekmi uz konkurētspēju, tostarp attiecībā uz piemērošanu;
- 3) jāmudina uzņēmumi attīstīt to korporatīvo sociālo atbildību.

Eiropai efektīvāk jāveicina uzņēmējdarbība, un tai ir vajadzīgs lielāks uzņēmumu skaits, kas gatavi uzsākt radošus vai novatoriskus pasākumus. Politikā jāizveido sistēma novatoriskiem MVU, kuriem ir augstas pievienotās vērtības un augstas izaugsmes potenciāls. Jāatbalsta informācijas iegūšana par uzņēmējdarbību visos izglītības un apmācības veidos, un jānodrošina attiecīgo prasmju apgūšana. Uzņēmējdarbības aspekts jāiekļauj mūžizglītības procesā, sākot jau no skolas. Jāveicina partnerību veidošana ar uzņēmumiem. Uzņēmumu veidošanu un izaugsmi

var veicināt, uzlabojot nosacījumus piekļuvei finansējumam, efektīvāk izmantojot finansiālu starpniecību un pastiprinot ekonomiskos stimulus. Tas var ietvert nodokļu sistēmu pielāgošanu tam, lai atalgotu veiksmīgu darbību, ar algām nesaistīto darbaspēka izmaksu samazināšanu un administratīvā sloga samazināšanu jaunizveidotiem uzņēmumiem, jo īpaši nodrošinot attiecīgus uzņēmējdarbības atbalsta pakalpojumus (īpaši jauniem uzņēmējiem) un izveidojot vienas pieturas aģentūras. Īpašs uzsvars ir liekams uz īpašumtiesību, tostarp ģimenes uzņēmumu, nodošanas atvieglošanu un glābšanas un pārstrukturēšanas procedūru uzlabošanu, jo īpaši ar efektīvākiem tiesību aktiem bankrota jomā. Dalībvalstīm jāveicina arī IKT un MVU izvēšana, lai uzlabotu ražīgumu un veicinātu eksportēšanu, atbalstot tiešsaistes administratīvās procedūras. Pienācīga uzmanība jāpievērš īpašajiem šķēršļiem, ar ko saskaras sievietes uzņēmējas, un jāatrod un jāattīsta atbalsta iespējas, lai palielinātu sieviešu uzņēmēju skaitu. Priekšlikumi, kurus iekļaus topošajā "Mazās uzņēmējdarbības aktā" ES, ko iesniegs Komisija, ir jāizstrādā tā, lai panāktu, ka tie veicina MVU izaugsmes un darba vietu radīšanas potenciālu.

15. *pamatnostādne*. Sekmēt uzņēmējdarbības kultūru un radīt MVU labvēlīgāku vidi; lai to panāktu, dalībvalstīm:

- 1) jāuzlabo piekļuve finansējumam, jo īpaši mikrokredītiem un citiem riska kapitāla veidiem;
- 2) jāstiprina ekonomiskie stimuli, tostarp vienkāršojot nodokļu sistēmas un samazinot ar algu nesaistītās darbaspēka izmaksas;
- 3) jāstiprina MVU novatorisma potenciāls;
- 4) jānodrošina attiecīgie atbalsta pakalpojumi, piemēram, vienas pieturas aģentūru izveide un valsts atbalsta tīklu uzņēmumiem veicināšana, lai labvēlīgi sekmētu to veidošanu un izaugsmi saskaņā ar Mazo uzņēmumu hartu. Turklāt dalībvalstīm jāstiprina izglītība un apmācība uzņēmējdarbības jomā attiecībā uz MVU. Tām arī jāatvieglo īpašumtiesību nodošana, ja vajadzīgs – jāmodernizē savi tiesību akti bankrota jomā un jāuzlabo glābšanas un pārstrukturēšanas procedūras.

Skatīt arī integrētās pamatnostādnes "Veicināt uz izaugsmi un nodarbinātību vērstu un racionālu resursu sadali" (Nr. 3) un "Skmēt visu veidu jauninājumus" (Nr. 8, Nr. 23 un Nr. 24).

Paplašināt un uzlabot Eiropas infrastruktūru

Moderna infrastruktūra (transports, energoresursi un digitālā komunikācija) ir nozīmīgs faktors, kas ietekmē reģionu pievilcību. Tas atvieglo personu, preču un pakalpojumu kustību Eiropas Savienībā. Samazinot transporta un komunikāciju izdevumus un paplašinot tirgus, savstarpēji saistīti un savietojami Eiropas komunikāciju tīkli palīdz veicināt starptautisko tirdzniecību un uzturēt iekšējā tirgus dinamiku. Turklāt notiekošā ar tīkliem saistīto nozaru liberalizācija Eiropā veicina konkurenci un stimulē lielāku efektivitāti šajās nozarēs.

Attiecībā uz nākotnes ieguldījumiem Eiropas infrastruktūrā par prioritāti jāuzskata 30 prioritāro transporta projektu īstenošana, kas ir noteikti Parlamenta un Padomes Eiropas transporta tīkla (TEN) pamatnostādņēs, kā arī uzsākšanai gatavu transporta, atjaunojamu enerģijas avotu un platjoslas komunikāciju, un pētniecības pārrobežu projektu pabeigšana (norādīti Eiropas Izaugsmes iniciatīvā), kā arī Kohēzijas fonda atbalstīto citu transporta projektu īstenošana. Jāpievēršas arī valstu infrastruktūras vajajām vietām. Piemērotas infrastruktūras cenu noteikšanas sistēmas var veicināt infrastruktūras efektīvu izmantošanu un ilgtspējīga modālā līdzsvara attīstību.

16. *pamatnostādne.* Lai paplašinātu, uzlabotu un sasaistītu Eiropas infrastruktūru un pabeigtu prioritāros pārrobežu projektus ar īpašu mērķi panākt valstu tirgu lielāku integrāciju paplašinātajā ES, dalībvalstīm:

- 1) jārada piemēroti apstākļi uz resursiem orientētam transportam, enerģijai un IKT infrastruktūrām, par prioritāti uzskatot TEN tīklā iekļautos, papildinot Kopienas mehānismus, jo īpaši pārrobežu daļas un perifērijas reģionus, kā būtisku apstākli, lai panāktu veiksmīgu tīklu industriju atvēršanu konkurencei;
- 2) jāizvērtē valsts un privāto partnerību attīstīšana;
- 3) jāizvērtē piemērotas infrastruktūru cenu noteikšanas sistēmas izveide, lai nodrošinātu infrastruktūru efektīvu izmantošanu un ilgtspējīga modālā līdzsvara attīstību, liekot uzsvāru uz tehnoloģiju izmaiņām un novatorismu un ņemot vērā ar vidi saistītās izmaksas un ietekmi uz izaugsmi.

Skatīt arī integrēto pamatnostādni "Veicināt IKT izplatību un efektīvu pielietojumu un izveidot pilnībā integrētu informācijas sabiedrību" (Nr. 9).

Briselē, 2008. gada 14. maijā

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
A. BAJUK

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

Saskaņā ar starptautiskajām publiskajām tiesībām juridisks spēks ir tikai oriģinālajiem ANO/EEK dokumentiem. 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. 79 – Vienoti noteikumi transportlīdzekļu apstiprināšanai attiecībā uz to stūres iekārtu

78. papildinājums: Noteikumi Nr. 79

2. pārskatītā redakcija

Ietverot visus spēkā esošos tekstus līdz:

- 3. papildinājums 01. grozījumu sērijai – spēkā stāšanās datums: 2005. gada 4. aprīlis
- 2006. gada 20. janvāra labojums

SATURS

NOTEIKUMI

- 0. Ievads
- 1. Darbības joma
- 2. Definīcijas
- 3. Apstiprinājuma pieteikums
- 4. Apstiprinājums
- 5. Konstruktijas noteikumi
- 6. Testa noteikumi
- 7. Ražojumu atbilstība
- 8. Sankcijas par ražojumu neatbilstību
- 9. Transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma grozīšana un attiecināšana uz citu tipu
- 10. Galīga ražošanas pārtraukšana
- 11. Par apstiprināšanas testu veikšanu atbildīgo tehnisko dienestu un administratīvo struktūrvienību nosaukumi un adreses

PIELIKUMI

1. pielikums – Paziņojums par apstiprinājuma piešķiršanu, attiecināšanu uz citu tipu, noraidīšanu, anulēšanu vai ražošanas galīgu pārtraukšanu transportlīdzekļa tipam attiecībā uz stūres iekārtu saskaņā ar noteikumiem Nr. 79
2. pielikums – Apstiprinājuma marķējumu izvietojums
3. pielikums – Bremžu darbība transportlīdzekļiem, kuri izmanto vienu enerģijas avotu stūres iekārtai un bremžu iekārtai
4. pielikums – Papildu noteikumi transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar ASE
5. pielikums – Noteikumi piekabēm ar hidraulisko stūres pārvadu
6. pielikums – Īpašas prasības, kas piemērojamas kompleksām elektroniskām transportlīdzekļu vadības sistēmām attiecībā uz to drošību

0. IEVADS

Noteikumu mērķis ir paredzēt vienotus noteikumus to stūres sistēmu konstrukcijai un darbībai, ko uzstāda transportlīdzekļiem, kurus paredzēts ekspluatēt ceļu satiksmē. Līdz šim galvenajai stūres iekārtai kā būtiskākā prasība bija izvirzīta stūres vadības ierīces, parasti stūres rata, tieša mehāniska saikne ar gājriteņiem, lai noteiktu transportlīdzekļa ceļu. Mehānisko saikni neuzskata par pārraujamu, ja tā ir liela izmēra.

Tehnoloģijas progress, kā arī vēlēšanās uzlabot transportlīdzekļi esošo personu drošību, likvidējot mehānisko stūres statni, un priekšrocības no ražošanas viedokļa, kas saistītas ar stūres vadības ierīces vieglāku pārvietošanu no transportlīdzekļa kreisās puses uz labo, ir likušas mainīt tradicionālo izpratni, un noteikumos tagad tiek izdarīti grozījumi, lai ņemtu vērā jaunās tehnoloģijas. Tāpēc tagad būs iespējams izmantot stūres sistēmas, kurās nav stūres vadības ierīces tieša mehāniska savienojuma ar gājriteņiem.

Sistēmas, kurās primārā kontrole pār automašīnu joprojām ir vadītājam, kuram var palīdzēt vadības sistēma, ietekmējot vadītāju ar transportlīdzekļa raidītiem signāliem, definē kā "progresīvās autovadītāja palīdzības vadības sistēmas". Šādās sistēmās var būt iekļauta "automātiski vadīta stūrēšanas funkcija", kas, piemēram, izmanto pasīvus infrastruktūras elementus, lai palīdzētu vadītājam noturēt transportlīdzekli ideālā trajektorijā (joslas norāžu, joslas saglabāšanas vai trajektorijas kontroles sistēmas), manevrēt transportlīdzekli ar nelielu ātrumu ierobežotā telpā vai palīdzētu vadītājam to apturēt iepriekš noteiktā vietā (pieturas norādes). Progresīvās autovadītāja palīdzības vadības sistēmas var ietvert arī "korektīvo vadības funkciju", kura, piemēram, brīdina vadītāju par novirzīšanos no izvēlētās joslas (joslas neievērošanas brīdinājuma sistēma), koriģē pagrieziena leņķi, lai novērstu novirzīšanos no izvēlētās joslas (joslas neievērošanas novēršanas sistēma), vai koriģē viena vai vairāku riteņu pagrieziena leņķi, lai uzlabotu transportlīdzekļa dinamiku vai stabilitāti.

Vadītājs, kurš izmanto progresīvo autovadītāja palīdzības vadības sistēmu, jebkurā brīdī ar apzinātu darbību var atslēgt palīdzības funkciju, piemēram, lai izvairītos no neparedzēta priekšmeta uz ceļa.

Paredzams, ka nākotnē tehnoloģija ļaus stūrēšanu ietekmēt vai kontrolēt sensoriem un signāliem, ko raida no transportlīdzekļa vai ārpus tā. Tāpēc ir izteiktas bažas par atbildību par transportlīdzekļa primāro vadību un par starptautiski pieņemtu datu pārraides protokolu neesamību attiecībā uz ārējo stūrēšanas kontroles funkciju. Tādēļ noteikumos kopumā nav atļauts apstiprināt sistēmas, kurās ir ietvertas funkcijas, ar kurām stūrēšanu kontrolē ārēji signāli, kurus, piemēram, pārraida no ceļmalas bākām vai aktīviem ceļa virsmā iestrādātiem elementiem. Šādas sistēmas, kurām nav vajadzīgs autovadītājs, ir definētas kā "autonomās vadības sistēmas".

Šie noteikumi arī neļauj apstiprināt piekabju stūres sistēmas ar enerģijas padevi un elektrisko vadību no velkošā transportlīdzekļa, jo nav tādu standartu, kas būtu piemērojami enerģijas padeves savienotājiem vai vadības datu pārraides ciparu informācijas apmaiņai. Paredzams, ka nākotnē tiks grozīts Starptautiskās standartizācijas organizācijas (ISO) standarts ISO11992, lai ņemtu vērā stūres vadības datu pārraidi.

1. DARBĪBAS JOMA

- 1.1. Šie noteikumi attiecas uz M, N un O kategorijas transportlīdzekļu stūres iekārtām. ⁽¹⁾.
- 1.2. Šie noteikumi neattiecas uz:
 - 1.2.1. Stūres iekārtām ar pilnīgi pneimatisku pārvadu;
 - 1.2.2. Autonomajām stūres sistēmām, kā definēts 2.3.3. punktā;
 - 1.2.3. Stūres sistēmām ar pilnu spēka pievadi, ar ko aprīkotas piekabes un kuru darbībai vajadzīgo enerģiju pievada no velkošā transportlīdzekļa;
 - 1.2.4. Tādu stūres sistēmu ar pilnu spēka pievadi elektriskai vadībai, ar ko aprīkotas piekabes un kas nav papildu stūres iekārtas, kā definēts 2.5.2.4. punktā.

2. DEFINĪCIJAS

Šajos noteikumos:

- 2.1. "Transportlīdzekļa apstiprinājums" ir transportlīdzekļa tipa apstiprinājums attiecībā uz tā stūres iekārtu.
- 2.2. "Transportlīdzekļa tips" ir transportlīdzekļa kategorija, kas neatsšķiras pēc ražotāja apzīmējuma transportlīdzekļa tipam un šādiem būtiskiem parametriem:
 - 2.2.1. stūres iekārtas tips, stūres vadības ierīce, stūres pārvads, vadāmie riteņi un enerģijas avots.
- 2.3. "Stūres iekārta" ir visa iekārta, kuras funkcija ir mainīt transportlīdzekļa kustības virzienu.

Stūres iekārta sastāv no:

 - stūres vadības ierīces,
 - stūres pārvada,
 - vadāmiem riteņiem,
 - enerģijas pievada, ja tāds ir.
- 2.3.1. "Stūres vadības ierīce" ir tā stūres iekārtas daļa, ar ko vada tās darbību; tā darbojas ar tiešu vadītāja starpniecību vai bez tās. Stūres iekārtai, kam stūrēšanas spēku pilnīgi vai daļēji dod vadītāja muskuļu piepūle, stūres vadības ierīce iekļauj visas detaļas līdz vietai, kur stūres spēka moments tiek pārvērsts ar mehāniskiem, hidrauliskiem vai elektriskiem līdzekļiem;

⁽¹⁾ Kā definēts 7. pielikumā konsolidētajai rezolūcijai par transportlīdzekļu uzbūvi (R.E.3) (TRANS/SC.1/WP.29/78/Rev.1).

- 2.3.2. "Stūres pārvads" ir visi mezgli, kas veido funkcionālu saikni starp stūres vadības ierīci un gājriteņiem.

Pārvalu iedala divās neatkarīgās funkcijās:

vadības pārvads un enerģijas pārvads.

Ja termins "pārvads" šajos noteikumos tiek lietots atsevišķi, tas nozīmē gan vadības pārvalu, gan enerģijas pārvalu. Tiek nošķirtas mehāniskas, elektriskas un hidrauliskas pārvades sistēmas vai to kombinācijas atkarībā no līdzekļa, ar ko tiek pārraidīti signāli un/vai pārvadīta enerģija.

- 2.3.2.1. "Vadības pārvads" ir visi mezgli, ar ko tiek pārvadīti signāli, lai vadītu stūres iekārtu.
- 2.3.2.2. "Enerģijas pārvads" ir visi mezgli, ar ko tiek pārvadīta riteņu stūrēšanas funkcijas vadībai/regulēšanai vajadzīgā enerģija.
- 2.3.3. "Autonomā stūres sistēma" ir sistēma, kurā kompleksā elektroniskā vadības sistēmā ir ietverta funkcija, kas liek transportlīdzeklim pārvietoties pa noteiktu trajektoriju vai mainīt trajektoriju, reaģējot uz signāliem, kas rodas ārpus transportlīdzekļa un tiek tam pārraidīti. Primārā kontrole pār transportlīdzekli var nebūt vadītāja ziņā.
- 2.3.4. "Progresīvās autovadītāja palīdzības vadības sistēma" ir sistēma papildus galvenajai stūres sistēmai, kas palīdz vadītājam stūrēt transportlīdzekli, bet kuru izmantojot primārā kontrole pār transportlīdzekli vienmēr ir vadītājam. Tai ir viena vai abas šīs funkcijas:
- 2.3.4.1. "Automātiski vadīta stūrēšanas funkcija" ir funkcija kompleksā elektroniskā vadības sistēmā, kur stūres sistēmu var iedarbināt, automātiski novērtējot signālus, kas tiek raidīti no transportlīdzekļa, iespējams saistībā ar pasīviem infrastruktūras elementiem, radot nepārtrauktu vadības spēku, lai palīdzētu vadītājam saglabāt zināmu trajektoriju, manevrēt ar nelielu ātrumu vai novietot transportlīdzekli.
- 2.3.4.2. "Korektīvās vadības funkcija" ir pārtraukta vadības funkcija kompleksā elektroniskā vadības sistēmā, ar kuru uz ierobežotu laiku, automātiski novērtējot transportlīdzekļa raidītus signālus, var mainīt viena vai vairāku riteņu pagrieziena leņķi, lai saglabātu transportlīdzekļa vēlamu pamata trajektoriju vai ietekmētu transportlīdzekļa dinamiku.
- Sistēmas, kas pašas nedarbina stūres sistēmu, bet kuras, iespējams kopā ar pasīviem infrastruktūras elementiem tikai brīdina vadītāju par novirzi no transportlīdzekļa ideālās trajektorijas vai par nepamanītām briesmām ar jūtamu brīdinājumu, ko pārraida pa stūres vadības ierīci, arī ir uzskatāmas par korektīvām stūres sistēmām.
- 2.3.5. "Vadāmie riteņi" ir riteņi, kuru virzienu attiecībā pret transportlīdzekļa garenvirziena asi var tieši vai netieši mainīt, lai noteiktu transportlīdzekļa kustības virzienu. (Vadāmiem riteņiem ir asi, ap kurām tie griežas, lai noteiktu transportlīdzekļa kustības virzienu);
- 2.3.6. "Enerģijas pievads" satur tās stūres iekārtas detaļas, kas tai pievada un kontrolē enerģiju, kā arī vajadzības gadījumā to pārvēš un uzkrāj. Tajā iekļautas arī darba šķidruma tvertnes un atgriezes vadi, bet ne transportlīdzekļa motors (izņemot to, kas norādīts 5.3.2.1. punktā) vai tā piedziņa enerģijas avotam.

- 2.3.6.1. "Energijas avots" ir tā enerģijas pievada daļa, kas dod vajadzīgā veida enerģiju.
- 2.3.6.2. "Energijas rezervuārs" ir tā enerģijas pievada daļa, kurā tiek uzkrāta enerģijas avota dotā enerģija, piemēram, spiedienam pakļauta šķidrums rezervuārs vai transportlīdzekļa akumulators.
- 2.3.6.3. "Tvertne" ir tā enerģijas pievada daļa, kurā darba šķidrums glabājas apstākļos, kas tuvi atmosfēras spiedienam, piemēram, šķidrums tvertne.
- 2.4. **Stūrēšanas parametri**
- 2.4.1. "Stūrēšanas spēks" ir spēks, ko pieliek stūres vadības ierīcei, lai stūrētu transportlīdzekli.
- 2.4.2. "Stūrēšanas laiks" ir laikposms no stūres vadības ierīces kustības sākuma līdz brīdim, kad vadāmie riteņi ir sasnieguši konkrēto pagrieziena leņķi.
- 2.4.3. "Pagrieziena leņķis" ir leņķis starp transportlīdzekļa garenvirziena ass projekciju un līniju, kur krustojas riteņa rotācijas plakne (riteņa centrālā plakne perpendikulāri riteņa griešanās asij) un ceļa virsma.
- 2.4.4. "Stūrēšanas spēki" ir visi spēki, kas darbojas stūres pārvadā.
- 2.4.5. "Vidējais stūres iekārtas pārnēsamskaitlis" ir stūres vadības ierīces nobīdes fāzē attiecība pret vidējo vadāmo riteņu pagrieziena leņķi pilnā pagriezienā;
- 2.4.6. "Pagrieziena loks" ir loks, uz kura atrodas visu transportlīdzekļa punktu bez ārējiem spoguļiem un priekšējiem pagrieziena rādītājiem projekcijas uz zemes virsmas, kad transportlīdzekli vada pa apli;
- 2.4.7. "Stūres vadības ierīces nominālais rādiuss" ir mazākais attālums no stūres rata rotācijas centra līdz ārmalai. Citāda vadības veida ierīcei tas ir attālums starp tās rotācijas centru un stūres spēka momenta pielikšanas punktu. Ja ir vairāki tādi punkti, tad izvēlas to, kurā tiek pielikts vislielākais spēks;
- 2.5. **Stūres iekārtu tipi**
- Atkarībā no stūrēšanas spēka radīšanas veida izšķir šādus stūres iekārtu tipus:
- 2.5.1. Mehāniskiem transportlīdzekļiem:
- 2.5.1.1. "Galvenā stūres sistēma" ir tā transportlīdzekļa stūres iekārta, kuras galvenais uzdevums ir noteikt kustības virzienu. Tā var ietvert:
- 2.5.1.1.1. "Mehāniskās stūres iekārtas", kurās stūrēšanai vajadzīgo enerģiju nodrošina tikai vadītāja muskuļu spēks;
- 2.5.1.1.2. "Stūres iekārtas ar spēka palīgiekārtu" kurās stūrēšanas spēku rada gan vadītāja muskuļu spēks, gan enerģijas pievads (pievadi);

- 2.5.1.1.2.1. Stūres iekārtu, kurā stūrēšanas spēku rada tikai viens vai vairāki enerģijas pievadi, ja ierīce nav bojāta, bet kurās stūrēšanas spēku rada tikai vadītāja muskuļu spēks, ja stūres ierīce ir bojāta (integrētas spēka sistēmas), arī uzskata par stūres iekārtu ar spēka palīgiekārtu;
- 2.5.1.1.3. “Stūres iekārta ar pilnu spēka pievadi”, kurā stūrēšanas spēku rada tikai viens vai vairāki enerģijas pievadi;
- 2.5.1.2. “Pašregulējoša iekārta” ir sistēma, kur pagrieziena leņķa izmaiņas vienam vai vairākiem riteņiem izraisa atbilstīgi spēkiem un/vai to momentiem, kas rodas riepu saskarē ar ceļa virsmu;
- 2.5.1.3. “Stūres palīgiekārta (ASE)” ir sistēma, kur M un N kategorijas transportlīdzekļu ass(u) riteņus stūrē papildus ar galveno stūres iekārtu stūrētajiem riteņiem tajā pašā vai pretējā virzienā kā ass(u) riteņus, un/vai stūrēšanas leņķi priekšējiem riteņiem un/vai pakaļējiem riteņiem pielāgo atkarībā no transportlīdzekļa uzvešanās.
- 2.5.2. Piekabēm:
- 2.5.2.1. “Pašregulējoša iekārta” ir sistēma, kur pagrieziena leņķa izmaiņas vienam vai vairākiem riteņiem izraisa atbilstīgi spēkiem un/vai to momentiem, kas rodas riepu saskarē ar ceļa virsmu;
- 2.5.2.2. “Šarnīrveida stūres iekārta” ir iekārta, kur stūrēšanas spēku rada velkošā transportlīdzekļa braukšanas virziena maiņa, un piekabes vadāmo riteņu kustība ir cieši saistīta ar relatīvo leņķi starp velkošā transportlīdzekļa un piekabes garenvirziena asi;
- 2.5.2.3. “Pašstūrējoša iekārta” ir iekārta, kur stūrēšanas spēku rada velkošā transportlīdzekļa braukšanas virziena maiņa, un piekabes, un vadāmās piekabes riteņu kustība ir cieši saistīta ar relatīvo leņķi starp piekabes rāmja vai to aizvietojošās kravas garenvirziena asi un tā balstrāmja garenvirziena asi, pie kura ass(-is) ir piestiprināta(-s);
- 2.5.2.4. “Papildu stūres iekārta” ir no galvenās stūres sistēmas neatkarīga sistēma, ar ko selektīvi manevrēšanas nolūkā var ietekmēt vienas vai vairāku stūres sistēmas asu pagrieziena leņķi.
- 2.5.3. Atkarībā no vadāmo riteņu izvietojuma izšķir šādus stūres iekārtu tipus:
- 2.5.3.1. “Priekšējo riteņu stūres iekārta”, kur stūrē tikai riteņus uz priekšējās(-m) ass(-īm). Tajā ietilpst visi riteņi, ko stūrē vienā virzienā.
- 2.5.3.2. “Aizmugurējo riteņu stūres iekārta”, kur stūrē tikai riteņus uz pakaļējās(-m) ass(-īm). Tajā ietilpst visi riteņi, ko stūrē vienā virzienā.
- 2.5.3.3. “Daudzriteņu stūres iekārta”, kur stūrē riteņus uz vienas vai vairākām no priekšējās(-m) un pakaļējās(-m) ass(-īm);
- 2.5.3.3.1. “Stūres iekārta ar visiem vadāmiem riteņiem”, kur stūrē visus riteņus;
- 2.5.3.3.2. “Kasešu stūres iekārta”, kur stūrēšanas spēku tieši rada šasijas daļu kustība attiecībā viena pret otru.

- 2.6. **Stūres pārvada tipi**
Atkarībā no stūrēšanas spēka pārvadišanas veida izšķir šādus stūres pārvadu tipus:
- 2.6.1. “Pilnīgi mehānisks stūres pārvads” ir stūres pārvads, kur stūrēšanas spēku pārvada tikai ar mehāniskiem līdzekļiem;
- 2.6.2. “Pilnīgi hidraulisks stūres pārvads” ir stūres pārvads, kur stūrēšanas spēku kaut kur pārvadā pārvada tikai ar hidrauliskiem līdzekļiem;
- 2.6.3. “Pilnīgi elektrisks stūres pārvads” ir stūres pārvads, kur stūrēšanas spēku kaut kur pārvadā pārvada tikai ar elektriskiem līdzekļiem;
- 2.6.4. “Kombinēts stūres pārvads” ir stūres pārvads, kurā stūrēšanas spēka daļu vienā un otrā vietā pārvada ar kādu citu no iepriekšminētajiem līdzekļiem. Gadījumos, kad pārvada mehāniskā daļa ir tikai kā reakcija un ir pārāk maza salīdzinājumā ar kopējo stūrēšanas spēku, šo sistēmu uzskata par pilnīgi hidraulisku vai pilnīgi elektrisku stūres pārvadu.
- 2.7. “Elektriskā vadības līnija” ir elektriskais savienojums, kas nodrošina piekabes stūres vadības funkciju. Tajā ietilpst elektroinstalācijas, savienotājs un detaļas, kas paredzētas datu pārraidei un elektroenerģijas padevei piekabes vadības pārvadam.
3. APSTIPRINĀJUMA PIETEIKUMS
- 3.1. Pieteikumu transportlīdzekļa tipa apstiprinājumam attiecībā uz stūres iekārtu iesniedz transportlīdzekļa ražotājs vai viņa pienācīgi pilnvarots pārstāvis.
- 3.2. Pieteikumam pievieno turpmāk minētos dokumentus trijos eksemplāros un šādas sīkas ziņas:
- 3.2.1. transportlīdzekļu tipa apraksts attiecībā uz iepriekš 2.2. punktā minētajiem aspektiem; precizē transportlīdzekļa tipu;
- 3.2.2. īss stūres iekārtas apraksts ar stūres iekārtas shēmu kopumā, norādot dažādo stūrēšanu ietekmējošo ierīču izvietojumu transportlīdzeklī;
- 3.2.3. pilna spēka pievades sistēmu un tādu sistēmu gadījumā, kurām piemēro šo noteikumu 6. pielikumu, – pārskats par sistēmu, norādot sistēmas darbības principus un bezatceices darbības nodrošināšanas procedūras, redundanci un brīdinājuma sistēmas, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu drošu ekspluatāciju transportlīdzeklī.
- Tehnisko dokumentāciju saistībā ar šādām sistēmām iesniedz apspriešanai tipa apstiprinātājam iestādei un/vai tehniskajam dienestam. Šādu dokumentāciju apspriež slepeni.
- 3.3. Apstiprināmā transportlīdzekļa tipa paraugu iesniedz tehniskajam dienestam, kas ir atbildīgs par apstiprināšanas testu izpildi.
4. APSTIPRINĀJUMS
- 4.1. Ja saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprinājumam iesniegtais transportlīdzeklis atbilst visām attiecīgajām šo noteikumu prasībām, šim transportlīdzekļa tipam piešķir apstiprinājumu attiecībā uz tā stūres iekārtu.

- 4.1.1. Pirms tipa apstiprinājuma piešķiršanas apstiprinātāja iestāde pārlicinās, vai pastāv pietiekami pasākumi, lai nodrošinātu ražošanu atbilstības efektīvu kontroli, kā norādīts šo noteikumu 7. punktā.
- 4.2. Katram apstiprinātajam tipam piešķir apstiprinājuma numuru. Tā pirmie divi cipari (pašlaik 01) norāda šajos noteikumos ieviesto grozījumu sēriju atbilstoši jaunākajiem būtiskiem tehniskajiem grozījumiem, kas ieviesti apstiprinājuma izsniegšanas brīdī. Viena un tā pati līgumslēdzēja puse nepiešķir šo numuru citam transportlīdzekļa tipam vai tam pašam transportlīdzekļa tipam ar stūres iekārtu, kas atšķiras no 3. punktā prasītajos dokumentos aprakstītās iekārtas.
- 4.3. Paziņojumu par transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, attiecinājumu uz citu tipu vai apstiprinājuma noraidīšanu saskaņā ar šiem noteikumiem nosūta 1958. gada nolīguma pusēm, kuras piemēro šos noteikumus, izmantojot līdzekļus, kas atbilst šo noteikumu 1. pielikumā minētajam modelim.
- 4.4. Visiem transportlīdzekļiem, kas atbilst saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprinātam transportlīdzekļa tipam, skaidri redzamā un viegli nolasāmā vietā, kas precizēta apstiprinājuma veidlapā, uzliek starptautiski atzītu apstiprinājuma marķējumu, kam ir šādas sastāvdaļas:
- 4.4.1. aplis, kurā ir burts "E", kam seko tās valsts pazīšanas numurs, kura piešķirusi apstiprinājumu (1);
- 4.4.2. pa labi no 4.4.1. punktā aprakstītā apla – šo noteikumu numurs, aiz tā burts "R", defise un apstiprinājuma numurs.
- 4.5. Ja transportlīdzeklis atbilst transportlīdzekļa tipam, kas apstiprināts saskaņā ar vienu vai vairākiem citiem šim nolīgumam pievienotiem noteikumiem, valstī, kurā apstiprinājums piešķirts saskaņā ar šiem noteikumiem, 4.4.1. punktā aprakstītais simbols nav jānorāda atkārtoti; tādā gadījumā noteikumu un apstiprinājumu numurus un visu noteikumu papildu simbolus, saskaņā ar kuriem piešķirts apstiprinājums valstī, kura piešķir apstiprinājumu saskaņā ar šiem noteikumiem, novieto slejās vertikāli pa labi no 4.4.1. punktā paredzētā simbola.
- 4.6. Apstiprinājuma marķējums ir skaidri salasāms un neizdzēšams.
- 4.7. Apstiprinājuma marķējumu piestiprina ražotāja piestiprinātās transportlīdzekļa datu plāksnītes tuvumā vai uz tās.
- 4.8. Šo noteikumu 2. pielikumā sniegti apstiprinājuma marķējumu izkārtojuma piemēri.

(1) 1 Vācija, 2 Francija, 3 Itālija, 4 Nīderlande, 5 Zviedrija, 6 Beļģija, 7 Ungārija, 8 Čehija, 9 Spānija, 10 Serbija un Melnkalne, 11 Apvienotā Karaliste, 12 Austrija, 13 Luksemburga, 14 Šveice, 15 (brīvs), 16 Norvēģija, 17 Somija, 18 Dānija, 19 Rumānija, 20 Polija, 21 Portugāle, 22 Krievijas Federācija, 23 Grieķija, 24 Īrija, 25 Horvātija, 26 Slovēnija, 27 Slovākija, 28 Baltkrievija, 29 Igaunija, 30 (brīvs), 31 Bosnija un Hercegovina, 32 Latvija, 33 (brīvs), 34 Bulgārija, 35 (brīvs), 36 Lietuva, 37 Turcija, 38 (brīvs), 39 Azerbaidžāna, 40 Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, 41 (brīvs), 42 Eiropas Kopiena (Apstiprinājumu piešķir dalībvalsts, izmantojot tās attiecīgo EEK simbolu), 43 Japāna, 44 (brīvs), 45 Austrālija, 46 Ukraina, 47 Dienvidāfrika, 48 Jaunzēlande, 49 Kipra, 50 Malta un 51 Korejas Republika. Nākamās numurus piešķir pārējām valstīm tādā hronoloģiskā secībā, kādā tās ratificē nolīgumu vai pievienojas nolīgumam par vienotu tehnisko prasību pieņemšanu riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai izmantot riteņu transportlīdzekļos, un saskaņā ar šīm prasībām piešķiramo atbilstības novērtēšanas apstiprinājumu savstarpējās atzīšanas nosacījumiem, un šādi piešķirtos numurus Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsēkretārs paziņo šā nolīguma valstīm.

5. KONSTRUKCIJAS NOTEIKUMI

5.1. **Vispārīgi noteikumi**

5.1.1. Stūres iekārtai jānodrošina viegla un droša transportlīdzekļa vadīšana līdz maksimālajam paredzētajam ātrumam vai piekabes gadījumā līdz tai tehniski pieļautajam maksimālajam ātrumam. Testējot saskaņā ar 6.2. punktu ar nebojātu stūres iekārtu, jānodrošina paškontrolē. Mehāniskiem transportlīdzekļiem jāatbilst prasībām, kas norādītas 6.2. punktā, un piekabēm – 6.3. punktā. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar stūres palīgiekārtu, tam jāatbilst arī 4. pielikuma prasībām. Piekabēm, kas aprīkotas ar hidraulisku stūres pārvaldi, jāatbilst arī 5. pielikuma prasībām.

5.1.2. Taisnā ceļa posmā jābūt iespējai braukt ar transportlīdzekļa paredzēto maksimālo ātrumu, vadītājam stūrēšanu īpaši nekoriģējot, un bez īpašām stūres sistēmas vibrācijām.

5.1.3. Stūres vadības ierīces darbības virzienam jāatbilst transportlīdzekļa iecerētajai virziena maiņai, un starp stūres vadības ierīces novirzi un pagrieziena leņķi jābūt pastāvīgai saistībai. Šīs prasības neattiecas uz sistēmām, kurās ir automātiski vadīta vai korektīvās stūrēšanas funkcija, un uz stūres palīgiekārtām.

Šīs prasības var neattiekties arī uz stūres sistēmām ar pilnu spēka pievadi, ja transportlīdzeklis stāv un sistēma nesaņem enerģiju.

5.1.4. Stūres iekārtai jābūt paredzētai, konstruētai un aprīkotai tādējādi, ka tā spēj izturēt spriegumu, kas rodas transportlīdzekļa vai apvienotu transportlīdzekļu normālas ekspluatācijas laikā. Nevienai stūres pārvaldi daļai maksimālais pagrieziena leņķis nav ierobežots, ja vien šim nolūkam tas nav īpaši paredzēts. Ja vien nav noteikts citādi, šajos noteikumos paredz, ka stūres iekārtā vienā reizē drīkst būt tikai viens defekts, un vienas šasijas divas ass tiek uzskatītas par vienu asi.

5.1.5. Stūres iekārtas, ieskaitot elektroniskās vadības līniju, efektivitāti nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt magnētiskais vai elektriskais lauks. Tipa apstiprinājuma piešķiršanas brīdī ir jāpierāda atbilstība Noteikumu Nr. 10 spēkā esošo grozījumu versijas tehniskajām prasībām.

5.1.6. Progresīvās autovadītāja palīdzības vadības sistēmas saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprina tikai tad, ja funkcija nekādi nepasliktina pamata stūres sistēmas darbību. Turklāt tām jābūt tā konstruētām, lai vadītājs jebkurā brīdī ar apzinātu darbību varētu atslēgt palīdzības funkciju.

5.1.6.1. Ikreiz, kad tiek ieslēgta automātiski vadītās stūrēšanas funkcija, par to tiek sniegta norāde vadītājam, un stūrēšanas funkcija tiek automātiski atspējota, ja transportlīdzekļa ātrums par vairāk nekā 20 procentiem pārsniedz ierobežojumu 10 km/st. vai ja novērtējamie signāli vairs netiek saņemti. Pārtraucot automātisko vadību, vadītājam tiek nosūtīts īss, bet īpatnējs brīdinājums, izmantojot vizuālu signālu un skaņas signālu vai nosūtot jūtamu brīdinājuma signālu ar stūres vadības ierīces starpniecību.

5.1.7. *Stūres pārvalds*

5.1.7.1. Stūres ģeometrijas regulēšanas ierīcēm jābūt tādām, ka noteikto slēgumu starp regulējamiem mezgliem pēc regulēšanas var nostiprināt ar attiecīgām bloķēšanas ierīcēm.

5.1.7.2. Stūres pārvadiem, kurus var atvienot atkarībā no transportlīdzekļa konfigurācijas (piemēram, pagarināmas puspiekabes), jābūt bloķēšanas ierīcēm, kas nodrošina noteiktu sastāvdaļu pārvietošanu; ja bloķēšana ir automātiska, tad jābūt papildu drošības aizslēgam, kas darbināms manuāli.

5.1.8. *Vadāmie riteņi*

Vadāmie riteņi nevar būt tikai pakalējie riteņi. Šī prasība neattiecas uz puspiekabēm.

5.1.9. *Enerģijas padeve*

Stūres iekārtai un citām sistēmām var izmantot vienu enerģijas avotu. Taču bojājumu gadījumā kādā sistēmā, kam ir kopīgs enerģijas avots ar stūres iekārtu, vadību nodrošina saskaņā ar 5.3. punktā minētajiem nosacījumiem par bojājumiem.

5.1.10. *Vadības sistēmas*

Transportlīdzekļu elektroniskās vadības sistēmām, kas nodrošina stūres funkciju vadības pārvadi vai ir tās daļa, tostarp progresīvās vadītāja palīdzības stūres sistēmām attiecībā uz to drošības aspektiem piemēro 6. pielikuma prasības. Tomēr uz sistēmām vai funkcijām, kas izmanto stūres sistēmu kā līdzekli augstāka līmeņa mērķa sasniegšanai, 6. pielikums attiecas tikai tad, ja tām ir tieša ietekme uz stūres sistēmu. Ja šādas sistēmas ir paredzētas, tās stūres sistēmas tipa apstiprinājumu testu laikā nedeaktivizē.

5.2. **Īpaši noteikumi piekabēm**

5.2.1. Piekabēm (izņemot puspiekabes un piekabes ar centrāli novietotu asi), kam ir vairāk nekā viena ass ar vadāmiem riteņiem, un puspiekabēm un piekabēm ar centrāli novietotu asi, kam ir vismaz viena ass ar vadāmiem riteņiem, jāatbilst 6.3. punktā minētajiem nosacījumiem. Tomēr piekabēm ar pašregulējošu stūres iekārtu nav jāveic tests saskaņā ar 6.3. punktu, ja asslodzes koeficients starp nevadāmām un pašregulējošām asīm pie visiem slodzes nosacījumiem ir 1,6 vai lielāks.

Taču piekabēm ar pašregulējošu stūres iekārtu asslodzes koeficientam starp nevadāmām asīm vai asīm, ko stūrē ar šarnīrveida stūres iekārtu, un asīm, ko stūrē ar berzes palīdzību, pie visiem slodzes nosacījumiem ir jābūt vismaz 1.

5.2.2. Ja savienotus transportlīdzekļus velkošais transportlīdzeklis brauc taisni uz priekšu, piekabei un velkošajam transportlīdzeklī jābūt vienai trajektorijai. Ja vienotā trajektorija netiek ievērota automātiski, piekabei jābūt aprīkotai ar piemērotu regulēšanas ierīci, lai to uzturētu.

5.3. **Noteikumi attiecībā uz bojājumiem un darbību**

5.3.1. *Vispārīgi noteikumi*

5.3.1.1. Šajos noteikumos vadāmos riteņus, stūres vadības ierīci un visas mehāniskās detaļas stūres pārvadā neuzskata par salaužamām, ja tās ir liela izmēra, viegli pieejamas apkopei un to drošības pazīmes ir vismaz līdzvērtīgas tām, kas paredzētas citiem svarīgākajiem transportlīdzekļa mezgliem (piemēram, bremžu sistēma). Ja jebkuras šādas detaļas bojājuma dēļ transportlīdzekļa kustība varētu kļūt nokontrolējama, tad šī detaļa jāizgatavo no metāla vai materiāla ar līdzvērtīgām īpašībām, un tā nedrīkst ievērojami bojāties stūres sistēmas normālas ekspluatācijas laikā.

- 5.3.1.2. Noteikumu 5.1.2., 5.1.3. un 6.2.1. punkta prasības ir jāizpilda arī ar bojātu stūres iekārtu, kamēr ar transportlīdzekli var braukt ar attiecīgajos punktos prasīto ātrumu.
- Šajā gadījumā 5.1.3. punktu nepiemēro stūres sistēmām ar pilnu spēka pievadi, ja transportlīdzeklis ir nekustīgs.
- 5.3.1.3. Par jebkuru pārvada bojājumu, kas nav pilnībā mehānisks, transportlīdzekļa vadītājam ir jāsaņem nepārprotams signāls, kā norādīts 5.4. punktā. Ja gadās bojājums, tad var pieļaut vidējā stūres iekārtas pārnēsamskaitļa izmaiņas, ja netiek pārsniegts stūres spēka moments, kas norādīts 6.2.6. punktā.
- 5.3.1.4. Ja transportlīdzekļa bremžu sistēmai un stūres sistēmai ir viens enerģijas avots un ja tas sabojājas, stūres sistēma ir prioritāra, un tai attiecīgos gadījumos ir jāizpilda 5.3.2. un 5.3.3. punkta prasības. Turklāt bremžu darbība pirmajā to pielietojumā nedrīkst nokristies zemāk par paredzētajiem bremžu darbības rādītājiem, kā norādīts šo noteikumu 3. pielikuma 2. punktā.
- 5.3.1.5. Ja transportlīdzekļa bremžu sistēmai un stūres sistēmai ir viens enerģijas pievads un ja šis enerģijas pievads sabojājas, stūres sistēma ir prioritāra, un tai attiecīgos gadījumos ir jāizpilda 5.3.2. un 5.3.3. punkta prasības. Turklāt bremžu darbībai pirmajā to pielietojumā jāatbilst norādījumiem šo noteikumu 3. pielikuma 3. punktā.
- 5.3.1.6. Piekabēm, ja stūres sistēmai ir radies bojājums, ir jāizpilda arī 5.2.2. un 6.3.4.1. punkta prasības.
- 5.3.2. *Stūres iekārtas ar spēka palīgiekārtu*
- 5.3.2.1. Ja dzinējs apstājas vai sabojājas kāda pārvada daļa, izņemot 5.3.1.1. punktā minētās daļas, pagrieziena leņķī nerodas nekādas tūlītējas izmaiņas. Kamēr ar transportlīdzekli var braukt ar ātrumu, kas lielāks par 10 km/st., ir jāizpilda 6. punktā norādītās prasības attiecībā uz sistēmu ar bojājumu.
- 5.3.3. *Stūres iekārtas ar pilnu spēka pievadi*
- 5.3.3.1. Sistēma ir paredzēta tā, lai ar transportlīdzekli ar ātrumu virs 10 km/st. varētu braukt tikai ierobežotu laiku, ja rodas bojājums, kura dēļ ir jāiedarbina 5.4.2.1.1. punktā minētais brīdinājuma signāls.
- 5.3.3.2. Ja bojājums ir vadības pārvadā, izņemot 5.1.4. punktā minētās daļas, jābūt iespējai stūrēt ar tādu sistēmas darbību, kāda noteikta 6. punktā nebojātai stūres sistēmai.
- 5.3.3.3. Ja vadības pārvada enerģijas avotam rodas bojājums, ir jābūt iespējai izpildīt vismaz 24 "astotniekus", kur katrs astotnieka loka diametrs ir 40 m, ar ātrumu 10 km/st. un darbības rādītājiem, kādi norādīti nebojātai sistēmai 6. punktā. Testa manevrus jāsāk ar enerģijas līmeni, kas norādīts 5.3.3.5. punktā.
- 5.3.3.4. Ja enerģijas pārvadā rodas bojājums, izņemot tās daļas, kas minētas 5.3.1.1. punktā, pagrieziena leņķī nerodas nekādas tūlītējas izmaiņas. Kamēr ar transportlīdzekli var braukt ar ātrumu, kas lielāks par 10 km/st., pēc vismaz 25 "astotnieku" izbraukšanas ar ātrumu vismaz 10 km/st. un loka diametru 40 m ir jāizpilda 6. punktā norādītās prasības attiecībā uz sistēmu ar bojājumu.

Testa manevrus sāk, enerģijas līmenim esot 5.3.3.5. punktā norādītajā apmērā.

- 5.3.3.5. Noteikumu 5.3.3.3. un 5.3.3.4. punktā minētajos testos izmanto enerģijas līmeni, kas ir tāda apmērā, kuru sasniedzot, vadītājam tiek ziņots par bojājumu.

Elektriski darbinātu sistēmu gadījumā, uz kurām attiecas 6. pielikums, šis līmenis atbilst tam, kādu ražotājs saskaņā ar ar 6. pielikumu iesniegtajā dokumentācijā ir noteicis reāli iespējamajai vissliktākajai situācijai, ņemot vērā, piemēram, temperatūras un novecošanās ietekmi uz akumulatora darbību.

5.4. Brīdinājuma signāli

5.4.1. Vispārīgi noteikumi

- 5.4.1.1. Par jebkuru bojājumu, kas pasliktina stūrēšanas funkciju un nav mehāniska rakstura bojājums, transportlīdzekļa vadītājam ir jāsaņem nepārprotams signāls.

Neņemot vērā 5.1.2. punkta prasības, kā papildu norādi par bojājuma rašanos stūres sistēmā var izmantot apzinātu šīs sistēmas vibrēšanas izraisīšanu.

Mehāniskam transportlīdzeklim par brīdinājuma signālu uzskata stūres spēka momenta palielināšanos; piekabēm ir pieļaujams mehānisks indikators.

- 5.4.1.2. Ja stūres sistēmas un citu sistēmu energoapgādei izmanto vienu enerģijas avotu, vadītājs saņem skaņas vai optisku brīdinājumu, kad enerģijas/glabāšanas rezervuārā akumulētās enerģijas/glabātā šķidrums līmenis nokrītas tiktāl, ka var palielināties stūres spēka moments. Šo brīdinājumu var apvienot ar ierīci, kas paredzēta brīdināšanai par bremžu bojājumu, ja bremžu sistēmai izmanto to pašu enerģijas avotu. Vadītājam jābūt iespējai viegli pārbaudīt signalizācijas iekārtas stāvokli.

5.4.2. Īpaši noteikumi stūres sistēmām ar pilnu spēka pievadi

- 5.4.2.1. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem jāspēj šādi signalizēt par stūres sistēmas bojājumiem un defektiem tajā:

- 5.4.2.1.1. Sarkans brīdinājuma signāls, kas norāda 5.3.1.3. punktā definētās galvenās stūres iekārtas bojājumu.

- 5.4.2.1.2. Ja vajadzīgs, dzeltens brīdinājuma signāls, kas norāda elektriski noteiktu stūres iekārtas defektu, par ko netiek signalizēts ar sarkano brīdinājuma signālu.

- 5.4.2.1.3. Ja tiek izmantots simbols, tam jāatbilst simbolam J 04, ISO/IEC ar reģistrācijas numuru 7000-2441, kā definēts standartā ISO 2575:2000.

- 5.4.2.1.4. Iepriekšminētajam(-iem) brīdinājuma signālam(-iem) jāiedegas brīdī, kad transportlīdzekļa elektroinstalācija (un stūres sistēma) saņem enerģiju. Ja transportlīdzeklis stāv, stūres sistēmai pirms signāla izslēgšanas jāpārlicinās, ka nepastāv neviens no noteiktajiem bojājumiem vai defektiem.

Konstatējot tādus noteiktus bojājumus vai defektus, kuriem jāaktivizē iepriekšminētais brīdinājuma signāls, bet kuri netiek konstatēti, ja transportlīdzeklis stāv, tie ir jāsauglabā atmiņā un par tiem jāsignalizē, startējot transportlīdzekli, un vienmēr, kad aizdedzes (starta) slēdzis ir ieslēgtā (darbības) stāvoklī, kamēr vien pastāv bojājums.

5.4.3. Ja tiek darbināta stūres palīgiekārtā un/vai šīs iekārtas radītais pagriezienu leņķis nav atgriezies normālā braukšanas stāvoklī, vadītājam par to jāsaņem brīdinājuma signāls.

5.5. **Noteikumi stūres iekārtas regulārajai tehniskajai apskatei**

5.5.1. Ciktāl praktiski iespējams, un saskaņā ar transportlīdzekļa ražotāja un tipa apstiprinātājas iestādes vienošanos stūres iekārta un tās sistēma ir paredzēta tā, lai tās darbību ar bieži lietotiem mērinstrumentiem, metodēm vai testa iekārtām vajadzības gadījumā var pārbaudīt, to neizjaucot.

5.5.2. Jābūt iespējai vienkārši pārbaudīt to elektronisko sistēmu pareizu ekspluatācijas statusu, kuras kontrolē stūrēšanu. Ja ir vajadzīga īpaša informācija, tai ir jābūt brīvi pieejamai.

5.5.2.1. Tipa apstiprinājuma piešķiršanas brīdī konfidenciāli dara zināmus līdzekļus, kādi izmantoti, lai aizsargātos pret vienkāršu nesankcionētu ražotāja izvēlēto pārbaudes līdzekļu (piemēram, brīdinājuma signālu) darbības pārveidošanu.

Šī prasība aizsardzībai ir izpildīta arī tad, ja ir pieejams sekundārs pareiza ekspluatācijas stāvokļa pārbaudīšanas līdzeklis.

6. TESTA NOTEIKUMI

6.1. **Vispārīgi noteikumi**

6.1.1. Testu veic uz ceļa virsmas, kur nodrošināta laba saķere.

6.1.2. Testa(-u) laikā transportlīdzeklis ir piekrauts līdz tā tehniski pieļautajam maksimālajam svaram un tehniski pieļautajai maksimālajai slodzei uz stūrētās ass(-īm).

Ja asis aprīkotas ar ASE, tad šo testu atkārtoti ar transportlīdzekli, kas ir piekrauts līdz tā tehniski pieļautajam maksimālajam svaram, un asij, kura aprīkota ar ASE, uzlikta pieļautā maksimālā slodze.

6.1.3. Pirms testa sākšanas stāvoša transportlīdzekļa riepu spiedienam jāatbilst 6.1.2. punktā norādītajam slodzēm, kā to paredzējis ražotājs.

6.1.4. Sistēmām, kuras visai energoapgādei vai daļai no tās izmanto elektroenerģiju, visus darbības testus veic, visām tām būtiskajām sistēmām vai sistēmu daļām, kurām ir kopīgs enerģijas avots, esot reāli noslogotām vai simulējot to noslogotību. Būtiskās sistēmas aptver vismaz apgaismošanas sistēmas, vējstiklu tīrītājus, dzinēja vadības un bremžu sistēmas.

6.2. **Noteikumi mehāniskiem transportlīdzekļiem**

6.2.1. Jābūt iespējai bez īpašām stūres iekārtas vibrācijām izbraukt līkumu 50 m rādiusā ar šādu ātrumu:

M_1 kategorijas transportlīdzekļi: 50 km/st.

M_2 , M_3 , N_1 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļi: 40 km/st. vai paredzēto maksimālo ātrumu, ja tas ir mazāks par iepriekšminēto ātrumu.

6.2.2. Kad transportlīdzekli vada pa apli ar aptuveni pa pusei bloķētiem vadāmiem riteņiem un konstantu ātrumu vismaz 10 km/st., tad, stūres vadības ierīci atlaižot, pagriezienu rādiusam jāpaliek nemainīgam vai jāpalielinās.

- 6.2.3. Veicot stūrēšanas spēka kontroli, neņem vērā spēkus, kuru darbības ilgums ir mazāks par 0,2 sekundēm.
- 6.2.4. Stūres spēka momenta mērīšana mehāniskiem transportlīdzekļiem ar nebojātu stūres iekārtu.
- 6.2.4.1. Transportlīdzekli vada no taisnvirziena spirālē ar ātrumu 10 km/st. Stūres spēka momentu mēra pie stūres vadības ierīces nominālā rādiusa līdz stāvoklim, kad stūres vadības ierīce sasniedz pagrieziena rādiusu, kas atsevišķas kategorijas transportlīdzekļiem ar nebojātu stūres iekārtu norādīti tālāk dotajā tabulā. Vienu stūrēšanas kustību veic uz labo pusi un otru uz kreiso.
- 6.2.4.2. Maksimālais atļautais stūrēšanas laiks un maksimālais atļautais stūrēšanas spēks katras kategorijas transportlīdzekļiem ar nebojātu stūres iekārtu norādīti tālāk dotajā tabulā.
- 6.2.5. Stūres spēka momenta mērīšana mehāniskiem transportlīdzekļiem ar bojātu stūres iekārtu.
- 6.2.5.1. Transportlīdzekļiem ar bojātu stūres iekārtu atkarīto testu, kas aprakstīts 6.2.4. punktā. Stūres spēka momentu mēra līdz stāvoklim, kad stūres vadības ierīce sasniedz pagrieziena rādiusu, kas atsevišķas kategorijas transportlīdzekļiem ar bojātu stūres iekārtu norādīti tālāk dotajā tabulā.
- 6.2.5.2. Maksimālais atļautais stūrēšanas laiks un maksimālais atļautais stūrēšanas spēks katras kategorijas transportlīdzekļiem ar bojātu stūres iekārtu norādīti tālāk dotajā tabulā.

Tabula

Prasības stūres spēka momentam

Transportlīdzekļa kategorija	Nebojāta			Bojāta		
	Maksimālais spēka moments (daN)	Laiks (s)	Pagrieziena rādiuss (m)	Maksimālais spēka moments (daN)	Laiks (s)	Pagrieziena rādiuss (m)
M ₁	15	4	12	30	4	20
M ₂	15	4	12	30	4	20
M ₃	20	4	12 (**)	45 (*)	6	20
N ₁	20	4	12	30	4	20
N ₂	25	4	12	40	4	20
N ₃	20	4	12 (**)	45 (*)	6	20

(*) 50 nesējiem ar 2 vai vairāk stūrētām asīm, neieskaitot pašregulējošas iekārtas
 (***) vai pilnībā bloķētus riteņus, ja 12 m rādiusu nevar sasniegt.

- 6.3. **Noteikumi piekabēm**
- 6.3.1. Piekabei jāpārvietojas bez pārmērīgām novirzēm vai bez īpašām stūres iekārtas vibrācijām, kad velkošais transportlīdzeklis brauc taisni pa līdzenu un horizontālu ceļu ar ātrumu 80 km/st. vai tehniski pieļauto maksimālo ātrumu, ko norādījis piekabes ražotājs, ja tas ir mazāks par 80 km/st.

- 6.3.2. Velkošajam transportlīdzeklim un piekabei, kas savienoti stacionāri un griežas tā, ka velkošā transportlīdzekļa priekšējā ārmala griežas pa apli ar rādiusu 25 m (skatīt 2.4.6. punktu) ar konstantu ātrumu 5 km/st., mēra loku, kuru veic piekaves pakalējā ārmala. Šo manevru atkārti tajos pašos apstākļos, bet ar ātrumu 25 km/st. \pm 1 km/st. Šajos manevros piekaves pakalējā ārmala, pārvietojoties ar ātrumu 25 km/st. \pm 1 km/st., nedrīkst iziet ārpus apla, ko veica ar konstantu ātrumu 5 km/st., vairāk nekā par 0,7 m.
- 6.3.3. Neviena piekaves daļa nedrīkst iziet ārpus tangentes lokam ar rādiusu 25 m vairāk nekā par 0,5 m tad, kad velkošais transportlīdzeklis pārtrauc 6.3.2. punktā aprakstīto apļveida kustību pa tangenti un brauc ar ātrumu 25 km/st. Šī prasība jāizpilda no punkta, kur tangente saskaras ar apli, līdz punktam 40 m attālumā pa tangenti. Aiz šā punkta piekaves kustībai jāatbilst 6.3.1. punktā norādītajiem nosacījumiem.
- 6.3.4. Ir jāizmēra gredzenveida zemes platība, ko nosedz ar piekabi savienotais velkošais transportlīdzeklis ar nebojātu stūres sistēmu, kas brauc ar ātrumu līdz 5 km/st. pa apli ar nemainīgu rādiusu, kur velkošā transportlīdzekļa ārējais priekšējais stūris velk rādiusu, kas vienāds ar $0,67 \times$ savienoto transportlīdzekļu garumu, taču ne mazāk par 12,5 m.
- 6.3.4.1. Ja ar bojātu stūres sistēmu izmērītais nosegtais gredzena platums ir $> 8,3$ m, tad tas nedrīkst būt vairāk par 15 procentiem lielāks salīdzinājumā ar atbilstošo vērtību, kas izmērīta, braucot ar nebojātu stūres sistēmu. Nosegtā gredzena platuma ārējais rādiuss nedrīkst palielināties.
- 6.3.5. Noteikumu 6.3.2., 6.3.3. un 6.3.4. punktā aprakstītos testus veic gan pulksteņrādītāja virzienā, gan pretēji pulksteņrādītāja virzienam.
7. RAŽOJUMU ATBILSTĪBA
- Ražojumu atbilstības procedūras atbilst procedūrām, kas izklāstītas 1958. gada Nolīguma 2. papildinājumā (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), atbilstot šādām prasībām:
- 7.1. Apstiprinājuma turētājam jānodrošina, lai ražojumu atbilstības testu rezultāti tiktu protokolēti un lai pievienotie dokumenti būtu pieejami laikposmā, par ko vienojas ar apstiprinātāju iestādi vai tehnisko dienestu. Šis laikposms nedrīkst pārsniegt 10 gadus, skaitot no laika, kad tiek galīgi pārtraukta ražošana.
- 7.2. Tipa apstiprinātāja iestāde vai tehniskais dienests jebkurā laikā var pārbaudīt atbilstības pārbaudes metodes, ko piemēro ražošanas uzņēmumā. Šādas pārbaudes parasti veic reizi divos gados.
8. SANKCIJAS PAR RAŽOJUMU NEATBILSTĪBU
- 8.1. Saskaņā ar šiem noteikumiem piešķirto transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu var anulēt, ja konstatē neatbilstību 7.1. punktam vai ja parauga transportlīdzeklis neatbilst šo noteikumu 6. punktam.
- 8.2. Ja kāda no nolīguma līgumslēdzējām pusēm, kas piemēro šos noteikumus, atsauc savu agrāk piešķirto apstiprinājumu, tai tūlīt par to jāpaziņo pārējām līgumslēdzējām pusēm, kas piemēro šos noteikumus, izmantojot tam paziņojuma veidlapu, kas atbilst šo noteikumu 1. pielikumā dotajam paraugam.

9. TRANSPORTLĪDZEKĻA TIPĀ APSTIPRINĀJUMA GROZĪŠANA UN ATTIECINĀŠANA UZ CITU TIPU
- 9.1. Par katru transportlīdzekļa tipa pārveidojumu ziņo apstiprinātājam iestādei, kura sniegusi tipa apstiprinājumu. Apstiprinātāja iestāde var:
- 9.1.1. atzīt, ka izdarītajām izmaiņām nevarētu būt ievērojamas negatīvas sekas, un transportlīdzeklis vēl joprojām atbilst prasībām, vai
- 9.1.2. pieprasīt ziņojumu par papildu testiem no tehniskā dienesta, kas ir atbildīgs par testu veikšanu.
- 9.2. Par apstiprinājuma piešķiršanu, attiecināšanu uz citu tipu vai noraidījumu, precizējot izmaiņas, saskaņā ar 4.3. punktā noteikto kārtību paziņo šo noteikumu pusēm.
- 9.3. Apstiprinātāja iestāde, kas izsniedz apstiprinājuma attiecināšanu uz citu tipu, piešķir tam sērijas numuru un informē citas 1958. gada nolīguma puses, kuras piemēro šos noteikumus, izmantojot paziņojuma veidlapu, kas atbilst paraugam šo noteikumu 1. pielikumā.
10. GALĪGA RAŽOŠANAS PĀRTRAUKŠANA
- Ja apstiprinājuma turētājs pilnīgi pārtrauc saskaņā ar šiem noteikumiem apstiprināta transportlīdzekļa tipa ražošanu, viņš par to informē iestādi, kas piešķirusi apstiprinājumu. Pēc attiecīgā paziņojuma saņemšanas šī iestāde par to informē 1958. gada nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus, izmantojot paziņojuma veidlapu, kas atbilst paraugam šo noteikumu 1. pielikumā.
11. PAR APSTIPRINĀJUMA TESTU VEIKŠANU ATBILDĪGO TEHNISKO DIENESTU UN ADMINISTRATĪVO STRUKTŪRVIENĪBU NOSAUKUMI UN ADRESES
- Par apstiprināšanas testu veikšanu atbildīgo tehnisko dienestu nosaukumus un adreses, kā arī to administratīvo struktūrvienību nosaukumus un adreses, kuras piešķir apstiprinājumus un kam jānosūta veidlapas, ar ko apstiprina citās valstīs izdotus apstiprinājumus vai apstiprinājumu attiecinājumus, atteikumus vai atsaukumus, 1958. gada nolīguma puses, kas piemēro šos noteikumus, paziņo Apvienoto Nāciju Organizācijas sekretariātam.
-

1. PIELIKUMS

PAZIŅOJUMS

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



Izdod: Iestādes nosaukums:

.....

.....

.....

par ⁽²⁾: APSTIPRINĀJUMA PIEŠĶIRŠANU
 APSTIPRINĀJUMA ATTIECINĀJUMU UZ CITU TIPU
 APSTIPRINĀJUMA ATTEIKUMU
 APSTIPRINĀJUMA ATSAUKŠANU
 GALĪGU RAŽOŠANAS PĀRTRAUKŠANU

transportlīdzekļa tipam attiecībā uz stūres iekārtu saskaņā ar noteikumiem Nr. 79

Apstiprinājuma Nr. Attiecinājuma uz citu tipu Nr.

1. Transportlīdzekļa tirdzniecības nosaukums vai preču zīme
2. Transportlīdzekļa tips
3. Ražotāja nosaukums un adrese
4. Attiecīgos gadījumos, ražotāja pārstāvja nosaukums un adrese
5. Stūres iekārtas īss apraksts
- 5.1. Stūres iekārtas tips
- 5.2. Stūres vadības elements
- 5.3. Stūres pārvads
- 5.4. Vadāmie riteņi
- 5.5. Enerģijas avots
6. Testu rezultāti, transportlīdzekļa raksturlielumi
- 6.1. Stūres spēka moments, kas vajadzīgs, lai iegūtu pagrieziena loku ar 12 m rādiusu ar nebojātu stūres sistēmu un 20 m rādiusu ar bojātu stūres sistēmu
- 6.1.1. Parastos apstākļos
- 6.1.2. Īpaša aprīkojuma bojājumu gadījumā
- 6.2. Citi šo noteikumu prasītie testi nokārtoti/nenokārtoti ⁽²⁾
- 6.3. Saskaņā ar 6. pielikumu ir sniegta pietiekama dokumentācija par šādām stūres sistēmas daļām:
7. Transportlīdzeklis nodots apstiprināšanai
8. Tehniskais dienests, kas atbildīgs par apstiprinājuma testu veikšanu
9. Šā dienesta izsniegtā protokola datums
10. Šā dienesta izsniegtā protokola numurs

11. Apstiprinājums piešķirts/attiecināts uz citu tipu/noraidīts/anulēts ⁽²⁾
12. Apstiprinājuma marķējuma atrašanās vieta uz transportlīdzekļa
-
13. Vieta
14. Datums
15. Paraksts
16. Šā paziņojuma pielikumā pievienots dokumentu saraksts apstiprinājuma lietā, ko iesniedz administratīviem dienestiem un ko var saņemt pēc pieprasījuma.

⁽¹⁾ Tās valsts pazišanas numurs, kura piešķirusi/attiecinājusi uz citu tipu/noraidījusi/anulējusi apstiprinājumu (skatīt apstiprinājuma prasības noteikumos).

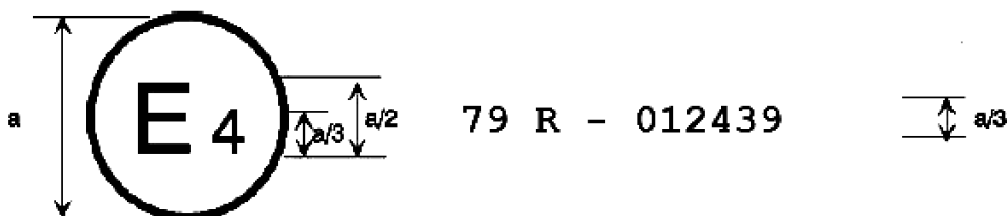
⁽²⁾ Nevajadzīgo svītrot.

2. PIELIKUMS

APSTIPRINĀJUMA MARĶĒJUMU IZVIETOJUMS

A PARAUGS

(Skatīt šo noteikumu 4.4. punktu)

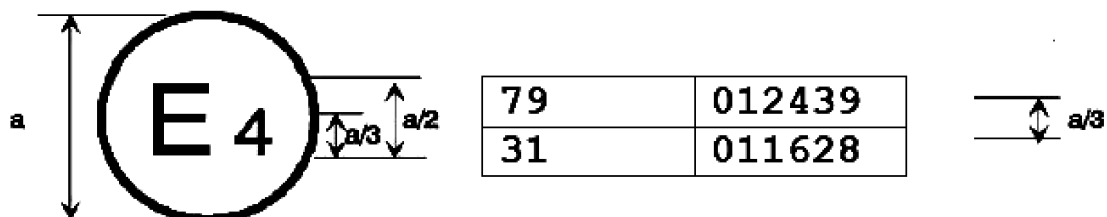


a = vismaz 8 mm

Šis transportlīdzeklim piestiprinātais apstiprinājuma marķējums rāda, ka attiecīgais transportlīdzekļa tips attiecībā uz stūres iekārtu ir apstiprināts Nīderlandē (E4) saskaņā ar noteikumiem Nr. 79 ar apstiprinājuma Nr. 012439. Apstiprinājuma numurs norāda, ka apstiprinājums ir piešķirts saskaņā ar noteikumu Nr. 79 prasībām, kuros iekļauta 01. grozījumu sērija.

B PARAUGS

(Skatīt šo noteikumu 4.5. punktu)



a = vismaz 8 mm

Šis transportlīdzeklim piestiprinātais apstiprinājuma marķējums rāda, ka attiecīgais transportlīdzekļa tips ir apstiprināts Nīderlandē (E4) saskaņā ar noteikumiem Nr. 79 un Nr. 31 ⁽¹⁾. Attiecīgo apstiprinājumu numuri norāda, ka apstiprinājumi ir piešķirti saskaņā ar noteikumu Nr. 79 prasībām, kuros iekļauta 01. grozījumu sērija, un noteikumu Nr. 31 prasībām, kuros iekļauta 01. grozījumu sērija.

⁽¹⁾ Otrais numurs norādīts tikai kā piemērs.

3. PIELIKUMS

Bremžu darbība transportlīdzekļos, kur izmanto vienu enerģijas avotu stūres iekārtai un bremžu iekārtai

1. Saskaņā ar šo pielikumu veiktajos testos transportlīdzeklim jāatbilst šādiem nosacījumiem:
 - 1.1. Transportlīdzeklis ir piekrauts līdz tā tehniski pieļautajam maksimālajam svaram, sadalot to starp asīm, kā paredzējis transportlīdzekļa ražotājs. Ja ir paredzēti vairāki veidi, kā izvietot slodzi uz asīm, tad maksimālās masas sadalījums pa asīm ir tāds, ka slodze uz katras ass ir proporcionāla maksimālajai pieļaujamajai slodzei uz katras ass. Puspiekabju vilcēju gadījumā slodzi, kas rodas iepriekšminēto iekraušanas apstākļu rezultātā, var pārvietot aptuveni pusceļā starp sakabes tapas novietojumu un pakalējās(-o) ass(-u) centra līniju.
 - 1.2. Riepas piepumpē līdz tādām spiediena līmenim pirms riepas sakaršanas, kāds paredzēts slodzei uz riepām stāvošā transportlīdzeklī.
 - 1.3. Pirms testa sākšanas bremzēm ir jābūt aukstām, tas ir, disku vai ārējā bremžu trumuļa virsmas temperatūrai ir jābūt mazākai par 100 °C.
2. Ja radies enerģijas pievada bojājums, tad pirmajā bremžu pielietojumā to darbības rādītājiem jāsasniedz lielumi, kas parādīti šajā tabulā.

Kategorija	V (km/st.)	m/s ²	FdaN
M ₁	80	5,8	50
M ₂ un M ₃	60	5,0	70
N ₁	80	5,0	70
N ₂ un N ₃	60	5,0	70

3. Pēc jebkura stūres iekārtas vai enerģijas pievada bojājuma pēc astoņām pilnām darba bremžu cilindra iedarbināšanām jābūt iespējai devītajā pielietojumā sasniegt vismaz darbības rādītājus, kas paredzēti sekundārai (rezerves) bremžu sistēmai (skatīt turpmāk tabulā).

Gadījumā, kad sekundāro darbību, kam nepieciešama akumulētas enerģijas izmantošana, veic ar īpašu kontrolierīci, pēc astoņām pilnām darba bremžu cilindra iedarbināšanām vēl jābūt iespējai devītajā pielietojumā sasniegt paliekošo darbību (skatīt turpmāk tabulā).

Sekundārā un paliekošā efektivitāte

Kategorija	V km/st.	Sekundārā bremzēšana m/s ²	Paliekošā bremzēšana m/s ²
M ₁	80	2,9	1,7
M ₂	60	2,5	1,5
M ₃	60	2,5	1,5
N ₁	70	2,2	1,3
N ₂	50	2,2	1,3
N ₃	40	2,2	1,3

4. PIELIKUMS

Papildu noteikumi transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar ASE

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar stūres palīgiekārtu (ASE), papildus šo noteikumu tekstā izvirzītajām prasībām jāatbilst arī šī pielikuma noteikumiem.

2. ĪPAŠI NOTEIKUMI

2.1. **Pārvads**

2.1.1. Mehāniskie stūres pārvadi

Piemēro šo noteikumu 5.3.1.1. punktu.

2.1.2. Hidrauliskie stūres pārvadi

Hidrauliskie stūres pārvadi jāaizsargā no maksimālā pieļaujamā darbības spiediena T pārsniegšanas.

2.1.3. Elektriskie stūres pārvadi

Elektriskie stūres pārvadi jāaizsargā no pārmērīgas enerģijas pievadīšanas.

2.1.4. Kombinētie stūres pārvadi

Mehānisko, hidraulisko un elektrisko pārvadu kombinācijām jāatbilst prasībām, kas iepriekš norādītas 2.1.1., 2.1.2. un 2.1.3. punktā.

2.2. **Prasības bojājumu testēšanai**

2.2.1. Jebkuras ASE detaļas nepareiza darbība vai bojājums (izņemot detaļas, ko neuzskata par salaužamām, kā norādīts šo noteikumu 5.3.1.1. punktā) nedrīkst pēkšņi būtiski mainīt transportlīdzekļa kustību, un joprojām tiek saglabātas prasības, kuras paredzētas šo noteikumu 6. punktā. Turklāt jābūt iespējai vadīt transportlīdzekli bez neparastas stūrēšanas korekcijas. To pārbauda ar šādiem testiem:

2.2.1.1. Aplveida tests

Transportlīdzekli vada pa apli ar rādīsu "R" m un ātrumu "V" km/st., kas atbilst tā kategorijai, un lielumi parādīti šajā tabulā.

Transportlīdzekļa kategorija	R ⁽³⁾	V ⁽¹⁾ ⁽²⁾
M ₁ un N ₁	100	80
M ₂ un N ₂	50	50
M ₃ un N ₃	50	45

(1) Ja šajā norādītajā ātrumā ASE ir mehāniski bloķēta, testa ātrumu labo atbilstīgi maksimālajam ātrumam, kurā sistēma darbojas. Maksimālais ātrums ir ātrums, pie kura ASE tiek nobloķēta, mīnus 5 km/st.

(2) Ja transportlīdzekļa izmēri liecina, ka pastāv apgāšanās risks, ražotājs tehniskajam dienestam iesniedz kustības simulēšanas datus, kuros norādīts mazāks maksimālais drošais ātrums testa veikšanai. Tehniskais dienests šādā gadījumā izvēlas šo norādīto ātrumu.

(3) Ja testa veikšanas vietas izvietojuma dēļ rādīsu lielumus nevar novērot, testus var veikt trasē ar citu rādīsu (maksimālā novirze: ± 25 procenti) ar nosacījumu, ka tiek pielāgots ātrums, lai iegūtu transverso paātrinājumu, kādu iegūst, veicot testu ar konkrētajai transportlīdzekļu kategorijai tabulā norādīto rādīsu un ātrumu.

Sasniedzot testa ātrumu, nekādas novirzes nenovēro. Testu veic, braucot pulksteņa rādītāja virzienā un pretēji tam.

2.2.1.2. Pagaidu tests

2.2.1.2.1. Kamēr vienojas par vienotām testa procedūrām, transportlīdzekļu ražotāji sniedz tehniskajiem dienestiem savas pagaidu testa procedūras un bojāta transportlīdzekļa darbības rezultātus.

2.3. **Brīdinājuma signāli bojājuma gadījumā**

2.3.1. Izņemot ASE detaļas, ko neuzskata par salaužamām, kā norādīts šo noteikumu 5.3.1.1. punktā, vadītājam ir nepārprotami jāsaņem signāls par šādiem ASE bojājumiem.

2.3.1.1. ASE elektriskās vai hidrauliskās vadības vispārēja atslēgšanās.

2.3.1.2. ASE enerģijas pievada bojājumi.

2.3.1.3. Elektriskās vadības ārējās instalācijas pārrāvumi, ja ir.

5. PIELIKUMS

Noteikumi piekabēm ar hidraulisko stūres pārvadu

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar hidraulisko stūres pārvadu, papildus šo noteikumu tekstā izvirzītajām prasībām jāatbilst arī šī pielikuma noteikumiem.

2. ĪPAŠI NOTEIKUMI

2.1. Hidraulisko līniju un šļūteņu komplektu darbība

2.1.1. Hidraulisko pārvadu hidrauliskajām līnijām jāiztur spiediens, kas ir vismaz četras reizes lielāks par transportlīdzekļa ražotāja norādīto maksimālo normālas darbības spiedienu (T). Šļūteņu komplekti atbilst šādiem ISO standartiem: 1402:1994, 6605:1986 un 7751:1991.

2.2. No enerģijas piegādes atkarīgās sistēmās

2.2.1. Enerģijas pievads jāaizsargā no pārmērīga spiediena ar spiedienu ierobežojošu vārstu, kas darbojas pie spiediena T.

2.3. Stūres pārvada aizsargāšana

2.3.1. Stūres pārvadi no pārmērīga spiediena jāaizsargā ar spiedienu ierobežojošu vārstu, kas darbojas pie spiediena no 1,5 T līdz 2,2 T.

6. PIELIKUMS

Īpašas prasības, kas piemērojamas kompleksām elektroniskām transportlīdzekļu vadības sistēmām attiecībā uz to drošību

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Šajā pielikumā ir definētas īpašās prasības kompleksu elektronisku transportlīdzekļa vadības sistēmu dokumentācijai, bojājumu novēršanas stratēģijām un pārbaudēm attiecībā uz to drošību (skatīt turpmāk 2.3. punktu), ciktāl uz to attiecas šie noteikumi.

Šo pielikumu ar īpašām atkāpēm šajos noteikumos var attiecināt arī uz elektroniskas(-u) sistēmas(-u) vadītām funkcijām, kas saistītas ar drošību.

Šajā pielikumā nav norādīti "sistēmas" darbības kritēriji, taču tas attiecas uz metodiku, kāda ir izmantota projektēšanas procesā, un informāciju, kas jāsniedz tehniskajam dienestam tipa apstiprināšanas nolūkā.

Šai informācijai jāpierāda, ka gan parasta, gan bojāta "sistēma" atbilst visām attiecīgajām sistēmas darbībai izvirzītajām prasībām, kas norādītas citur šajos noteikumos.

2. DEFINĪCIJAS

Šajā pielikumā:

- 2.1. "Drošības koncepcija" ir sistēmā, piemēram, elektroniskajos mezglos, paredzēto pasākumu apraksts, lai nodrošinātu sistēmas integritāti un līdz ar to tās drošu darbību pat elektroiekārtas bojājumu gadījumā. Drošības koncepcijas daļa var būt iespēja atjaunot daļēju sistēmas darbību vai pat iedarbināt rezerves sistēmu būtiski svarīgu transportlīdzekļa funkciju nodrošināšanai.
- 2.2. "Elektroniskā vadības sistēma" ir mezglu kombinācija, kam paredzēts līdzdarboties minētās transportlīdzekļa vadības funkcijas nodrošināšanā, veicot elektronisku datu apstrādi. Šādas sistēmas, ko bieži vada programmatūra, ir izgatavotas no atsevišķām funkcionālām detaļām, piemēram, sensoriem, elektroniskiem vadības blokiem un slēdžiem, un tās savieno pārraides saites. Tajās var būt mehāniski, elektropneimatiski vai elektrohidrauliski elementi. Šeit minētā "sistēma" ir sistēma, kam tiek prasīts tipa apstiprinājums.
- 2.3. "Kompleksas elektroniskas transportlīdzekļu vadības sistēmas" ir tās elektroniskās vadības sistēmas, kas ir pakļautas vadības hierarhijai, kurā vadības elementa funkciju var ignorēt augstāka līmeņa elektroniskas vadības sistēmas/funkcijas dēļ.

Funkcija, kura tiek ignorēta, kļūst par kompleksas sistēmas daļu.

- 2.4. "Augstāka līmeņa vadības" sistēmas/funkcijas ir tādas sistēmas vai funkcijas, kurās ir izmantotas papildu apstrādes un/vai sensoru iespējas, lai mainītu transportlīdzekļa kustību, nosūtot izmaiņu komandas parastajai(-ām) transportlīdzekļa vadības sistēmai(-ām).

Tas ļauj kompleksām sistēmām automātiski mainīt mērķu prioritāti, kas atkarīga no apstākļiem, kas noteikti ar sensoru.

- 2.5. "Mezglis" ir mazākais sistēmas daļu iedalījums, kas tiks apskatīts šajā pielikumā, jo šie detaļu komplekti tiks uzskatīti par atsevišķām vienībām identifikācijas, analīzes vai nomaiņas vajadzībām.
- 2.6. "Pārraides saites" ir līdzekļi, ko izmanto, lai starp savstarpēji savienotiem, dažādās vietās esošiem blokiem nosūtītu signālus, veiktu darbības ar datiem vai pievadītu šiem blokiem enerģiju.

Šī iekārta parasti ir elektriska, taču kāda tās daļa var būt mehāniska, pneimatiska vai hidrauliska.

2.7. "Vadības amplitūda" nozīmē izvades mainīgo, un ar to definē amplitūdu, kurā pastāv iespējamība, ka sistēma uzņemsies vadību.

2.8. "Funkcionalitātes robeža" definē ārējo fizisko ierobežojošo faktoru robežas, kurās sistēma var saglabāt vadību.

3. DOKUMENTĀCIJA

3.1. Prasības

Ražotājs iesniedz dokumentācijas paketi, kurā ir izklāstīta "sistēmas" vispārējā uzbūve un līdzekļi, kas to saista ar citām transportlīdzekļa sistēmām vai ar ko tā tieši kontrolē izvades mainīgos.

Ir jāizskaidro "sistēmas" un drošības koncepcijas funkcija(-s), kādu(-as) paredzējis ražotājs.

Dokumentācija ir īsa, bet sniedz pierādījumus, ka visu sistēmas jomu projektēšanā un izstrādē ir izmantotas speciālistu zināšanas.

Dokumentācijā ir aprakstīts, kā periodiskajās tehniskajās pārbaudēs var pārbaudīt "sistēmas" pašreizējo ekspluatācijas stāvokli.

3.1.1. Dokumentāciju nodrošina divās daļās:

a) Tipa apstiprināšanai vajadzīgā oficiālā dokumentācijas pakete, kurā ietverts 3. punktā minētais materiāls (izņemot 3.4.4. punktā norādīto), ko iesniedz tehniskajam dienestam tipa apstiprinājuma pieteikuma iesniegšanas brīdī. Šī pakete tiks uzskatīta par pamata uzziņas līdzekli šī pielikuma 4. punktā izklāstītajā pārbaudes procesā.

b) Pielikuma 3.4.4. punktā minētie papildu materiāli un analītiskie dati, ko glabā ražotājs, bet ko dara pieejamus pārbaudei tipa apstiprināšanas laikā.

3.2. "Sistēmas" funkciju apraksts.

Sniedz aprakstu, kurā vienkārši paskaidrotas visas "sistēmas" vadības funkcijas un mērķu sasniegšanai izmantotās metodes, ieskaitot pārskatu par vadības īstenošanas mehānismu(-iem).

3.2.1. Tiek nodrošināts visu ievades un ar sensoriem nosakāmo mainīgo saraksts un definēta šo mainīgo darbības amplitūda.

3.2.2. Tiek nodrošināts visu "sistēmas" izvades mainīgo saraksts, un katrā gadījumā tiek norādīts, vai vadība ir tieša vai tiek īstenota ar citas transportlīdzekļa sistēmas starpniecību. Definē katra šāda mainīgā vadības amplitūdu (2.7. punkts).

3.2.3. Ja vajadzīgs, norāda sistēmas darbības funkcionalitātes robežas (2.8. punkts).

3.3. Sistēmas izkārtojums un shematika

3.3.1. Detaļu saraksts

Sastāda sarakstu, kurā apkopo visus "sistēmas" blokus un piemin citas transportlīdzekļa sistēmas, kas ir vajadzīgas, lai izpildītu attiecīgo vadības funkciju.

Nodrošina struktūras shēmu, kurā parāda šo bloku kombināciju, skaidri norādot iekārtu izvietojumu un savstarpējos savienojumus.

3.3.2. Bloku funkcijas

Izklāsta katra "sistēmas" bloka funkciju un norāda signālus, kas to saista ar citiem blokiem vai citām transportlīdzekļa sistēmām. To var parādīt blokshēmā ar paskaidrojošiem apzīmējumiem vai cita veida shēmā, vai ar aprakstu, kam pievieno šādu shēmu.

3.3.3. Savstarpējie savienojumi

Savstarpējos savienojumus "sistēmā" elektriskajām pārraides saitēm parāda ar shēmas diagrammu, pneimatiskām vai hidrauliskām pārvades iekārtām — ar cauruļvadu diagrammu, bet mehāniskiem savienojumiem — ar vienkāršotu shematisku struktūru.

3.3.4. Signālu plūsma un prioritātes

Jānodrošina nepārprotama pārraides saišu un bloku savstarpējo signālu saskaņa.

Multipleksētos datu ceļos vienmēr, kur attiecībā uz šiem noteikumiem prioritāte var ietekmēt darbību vai drošību, ir jānosaka signālu prioritāte.

3.3.5. Bloku identificēšana

Katrs bloks ir skaidri un nepārprotami identificējams (piemēram, pēc aparatūras marķējuma un programmatūras satura marķējuma vai izvades), lai nodrošinātu saistību starp aparatūru un attiecīgo dokumentāciju.

Ja vienā blokā vai vienā datorā ir apvienotas vairākas funkcijas, kas blokshēmā ir attēlotas vairākos blokos skaidrības un izskaidrošanas vienkāršības labad, izmanto tikai vienu aparatūru identificējošo marķējumu.

Ražotājs, izmantojot šo identifikatoru, apstiprina, ka iesniegtā iekārta atbilst attiecīgajam dokumentam.

3.3.5.1. Identifikators definē aparatūras un programmatūras versiju, un, ja mainās šīs versijas, kas maina arī attiecīgā bloka funkciju, ciktāl tas skar šos noteikumus, ir jāmaina arī identifikators.

3.4. Ražotāja drošības koncepcija

3.4.1. Ražotājs sniedz apliecinājumu, kas apstiprina, ka "sistēmas" mērķu sasniegšanai izvēlēta stratēģija, ja sistēma nav bojāta, neapdraud to sistēmu darbības drošību, uz kurām attiecas šo noteikumu prasības.

3.4.2. Attiecībā uz "sistēmā" izmantoto programmatūru ir jāsniedz tās arhitektūras vispārīgs skaidrojums un jānorāda izmantotās projektēšanas metodes un rīki. Ražotājam ir jābūt gatavam pēc pieprasījuma uzrādīt pierādījumus par līdzekļiem, ar ko ir noteikta sistēmas loģikas realizēšana plānošanas un izstrādes procesā.

3.4.3. Ražotājs sniedz tehniskajām iestādēm skaidrojumu par "sistēmā" iestrādātajiem risinājumiem, kam jānodrošina tās droša ekspluatācija, ja sistēma tiek bojāta. Iespējamie risinājumi bojājumu seku novēršanai "sistēmā" ir, piemēram, šādi:

a) darbības atjaunošana, izmantojot daļēju sistēmu;

b) pārslēgšanās uz atsevišķu rezerves sistēmu;

c) augstā līmeņa vadības funkcijas pārtraukšana.

Bojājumu gadījumā vadītājs saņem brīdinājumu, piemēram, brīdinājuma signālu vai ziņojumu. Ja vadītājs nedeaktivizē sistēmu, piemēram, pagriežot aizdedzes (starta) slēdzi izslēgtā stāvoklī vai atslēdzot konkrēto funkciju, ja šādam nolūkam ir paredzēts īpašs slēdzis, brīdinājums tiek saņemts, kamēr sistēma ir bojāta.

- 3.4.3.1. Ja izvēlētais risinājums zināmos bojājumu apstākļos ieslēdz sistēmu daļējas veiktspējas režīmā, šos apstākļus uzskaita un definē radušos efektivitātes ierobežojumu.
- 3.4.3.2. Ja izvēlētais risinājums ieslēdz otru (rezerves) līdzekli, kam jānodrošina transportlīdzekļa vadības sistēmas funkcija, izskaidro pārslēgšanās principus, redundances loģiku un līmeni un iebūvētos rezerves sistēmas pārbaudīšanas elementus un definē radušos rezerves sistēmas efektivitātes ierobežojumu.
- 3.4.3.3. Ja izvēlētais risinājums izslēdz augstākā līmeņa vadības funkciju, visi ar šo funkciju saistītie atbilstošie izvades vadības signāli tiek apslāpēti, lai ierobežotu pārejas traucējumus.
- 3.4.4. Dokumentāciju pamato ar analīzi, kurā vispārēji parāda, kā sistēma darbosies, ja radīsies kāds no norādītajiem bojājumiem, kas ietekmēs transportlīdzekļa vadības funkcijas veiktspēju vai drošību.

Šīs analīzes pamatā var būt atteicu veidu un seku analīze (FMEA), sazaroto kļūdu analīze (FTA) vai jebkurš līdzīgs process, kas ir piemērots sistēmas drošības vajadzībām.

Izvēlētā(-s) analīzes metode(-s) nosaka un uztur ražotājs, un dara pieejamu(-as) tehniskajam dienestam pārbaudes veikšanai tipa apstiprināšanas laikā.

- 3.4.4.1. Šajā dokumentācijā uzskaita novērojamos parametrus, un katram šo noteikumu 3.4.4. punktā definētajam bojājumu veidam norāda vadītājam un/vai apkopes/tehniskās apskates personālam paredzēto brīdinājuma signālu.

4. PĀRBAUDE UN TESTS

- 4.1. "Sistēmas" funkcionalitāti atbilstoši 3. punktā pieprasītajiem dokumentiem testē šādi:

- 4.1.1. "Sistēmas" funkcionalitātes pārbaudīšana

Lai noteiktu normālas ekspluatācijas rādītājus, nebojātas transportlīdzekļa sistēmas veiktspējas pārbaudi veic, salīdzinot ar ražotāja pamata standarta specifikāciju, izņemot gadījumos, kad šajos vai citos noteikumos paredzētās apstiprinājuma procedūras ietvaros ir jāveic cits noteikts veiktspējas tests.

- 4.1.2. Pielikuma 3.4. punktā minētās drošības koncepcijas pārbaudīšana

Pēc tipa apstiprinātās iestādes ieskatiem pārbauda, kā "sistēmas" reakciju ietekmē bojājums jebkurā atsevišķā blokā, nosūtot atbilstošus izvades signālus elektriskajiem blokiem vai mehāniskajiem elementiem, lai simulētu bloka iekšēju kļūdu ietekmi.

- 4.1.2.1. Pārbaudes rezultātiem jāatbilst dokumentētajam bojājumu analīzes kopsavilkumam tiktāl, ciktāl tiek apstiprināts, ka vispārējais drošības koncepcijas un izpildes līmenis ir pietiekams.
-

III

(Tiesību akti, kas pieņemti, piemērojot Līgumu par Eiropas Savienību)

TIESĪBU AKTI, KAS PIENĒMTI, PIEMĒROJOT LES V SADAĻU

PADOMES VIENOTĀ RĪCĪBA 2008/391/KĀDP

(2008. gada 26. maijs),

ar kuru groza Vienoto rīcību 2008/131/KĀDP, ar ko pagarina pilnvaru termiņu Eiropas Savienības Īpašajam pārstāvim Afganistānā

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienību un jo īpaši tā 14. pantu, 18. panta 5. punktu un 23. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Padome 2008. gada 18. februārī pieņēma Vienoto rīcību 2008/131/KĀDP⁽¹⁾, ar ko līdz 2008. gada 31. maijam pagarina pilnvaru termiņu Eiropas Savienības Īpašajam pārstāvim Afganistānā *Francesc Vendrell* kungam.
- (2) *Francesc Vendrell* kungs ir informējis ģenerālsekrētāru/augsto pārstāvi, ka var pildīt Eiropas Savienības Īpašā pārstāvja (ESĪP) pienākumus līdz 2008. gada 30. jūnijam. Viņa ESĪP pilnvaru termiņš būtu vēlreiz jāpagarina līdz minētajai dienai. Padome paredz iecelt jaunu ESĪP uz nākamo laikposmu līdz 2009. gada 28. februārim.
- (3) Ar finansējumu, kas Vienotajā rīcībā 2008/131/KĀDP paredzēts ESĪP pilnvaru īstenošanas izdevumiem līdz 2008. gada 31. maijam, būtu jāsedz arī izdevumi pilnvaru termiņa pagarinājuma laikā līdz 2008. gada 30. jūnijam,

IR PIENĒMUSI ŠO VIENOTO RĪCĪBU.

1. pants

Ar šo Vienoto rīcību 2008/131/KĀDP groza šādi.

- 1) 1. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“1. pants

Eiropas Savienības īpašais pārstāvis

Ar šo *Francesc Vendrell* kunga, Eiropas Savienības īpašā pārstāvja (ESĪP) Afganistānā, pilnvaru termiņš tiek pagarināts līdz 2008. gada 30. jūnijam.”

- 2) 5. panta 1. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“1. ESĪP pilnvaru īstenošanas izdevumiem paredzētais finansējums laikposmam no 2008. gada 1. marta līdz 2008. gada 30. jūnijam ir EUR 975 000.”

2. pants

Stāšanās spēkā

Šī vienotā rīcība stājas spēkā tās pieņemšanas dienā.

3. pants

Publicēšana

Šo vienoto rīcību publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Briselē, 2008. gada 26. maijā

Padomes vārdā —

priekšsēdētājs

D. RUPEL

⁽¹⁾ OV L 43, 19.2.2008., 26. lpp.