

I

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

REGULAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 661/2009

(2009. gada 13. jūlijs)

par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

(1) Iekšējais tirgus aptver teritoriju bez iekšējām robežām, kurā tiek nodrošināta brīva preču, pakalpojumu un kapitāla aprite un personu pārvietošanās. Šim nolūkam ir izveidota visaptveroša Kopienas mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas sistēma, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai ("pamatdirektīva") ⁽³⁾.

(2) Šī regula ir atsevišķa regula par Kopienas tipa apstiprināšanas procedūru, kas paredzēta Direktīvā 2007/46/EK. Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza minētās direktīvas IV, VI, XI un XV pielikums.

(3) Šī regula neskar visa transportlīdzekļa tipa apstiprināšanu vienā posmā un jauktu tipa apstiprināšanu, kā izklāstīts Direktīvas 2007/46/EK 6. pantā.

(4) Mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas tehniskās prasības attiecībā uz dažādiem drošības un vides elementiem ir saskaņotas Kopienas līmenī, lai izvairītos no tā, ka dalībvalstu prasības atšķiras, un nodrošinātu augstu ceļu drošības un vides aizsardzības līmeni visā Kopienā.

(5) Tādēļ šīs regulas mērķis ir arī palielināt Kopienas automobiļu rūpniecības konkurētspēju, vienlaikus dodot dalībvalstīm iespēju efektīvi uzraudzīt, kā tirgū tiek ievērota šajā regulā paredzētā sīki izstrādātā prasība par tipa apstiprināšanu saistībā ar attiecīgo produktu laišanu tirgū.

(6) Ir atbilstīgi noteikt prasības gan attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu vispārējo drošību, gan riepju ekoloģiskajiem raksturlielumiem, jo ir pieejamas riepju spiediena kontroles sistēmas, kas vienlaicīgi uzlabo riepju drošību un to ekoloģiskos raksturlielumus.

(7) Pēc Eiropas Parlamenta pieprasījuma Kopienas tiesību aktos par transportlīdzekļiem ieviesta jauna regulatīva pieeja. Tādēļ šajā regulā būtu jānosaka tikai transportlīdzekļu drošības un CO₂ un riepju radītā trokšņa emisiju pamatnoteikumi, savukārt tehniskās specifikācijas jānosaka ar īstenošanas pasākumiem, ko pieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ 2009. gada 14. janvāra Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2009. gada 10. marta Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2009. gada 22. jūnija Lēmums.

⁽³⁾ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

- (8) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt mehānisko transportlīdzekļu, to sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanas īpašas procedūras, testus un prasības; precīzāk noteikt tehniskās īpašības, kādām jāatbilst riepai, kas definēta kā "īpaša riepa", "profesionāla riepa bezceļa apstākļiem", "pastiprināta riepa", "lielas noslodzes riepa", "ziemas riepa", "T tipa pagaidu lietošanas rezerves riepa" vai "vilces riepa"; noteikt konkrētas drošības prasības transportlīdzekļiem, kas paredzēti bīstamu kravu pārvadāšanai pa autoceļiem dalībvalstī vai starp dalībvalstīm; atbrīvot atsevišķus M_2 , M_3 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu klases no pienākuma uzstādīt uzlabotas avārijas bremzēšanas sistēmas un/vai joslu uzraudzības sistēmas; paredzēt noteikumus par procedūru riepu trokšņa līmeņa noteikšanai; grozīt rītes pretestības un rītes trokšņa robežvērtības, ja tiek veiktas izmaiņas testa procedūrās, nepazeminot esošo prasījumu attiecībā uz vidi; paredzēt kārtību riepu radītā trokšņa līmeņa noteikšanai; saīsināt izpārdošanas termiņu riepām, kas neatbilst jaunajām prasībām, kuras izklāstītas šajā regulā un tās īstenošanas pasākumus, un grozīt IV pielikumu, lai iekļautu Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) noteikumus, kas ir obligāti saskaņā ar Padomes Lēmumu 97/836/EK (1997. gada 27. novembris) par Eiropas Kopienas pievienošanas ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Nolīgumam vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai rīteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot rīteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzīšanai, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām⁽¹⁾. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, būtu jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (9) Papildus pašreizējai Komisijas iniciatīvai, kuras mērķis ir izveidot ceļu klasificēšanas sistēmu, Komisijai 12 mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā būtu jāiesniedz priekšlikums par ES ceļu klasificēšanu atkarībā no to radītā trokšņa līmeņa, kas būs papildu elements mehānisko transportlīdzekļu transporta trokšņa kartēšanā, lai noteiktu atbilstīgas prioritātes un prasības ceļa virsmai, kā arī noteiktu ceļa radītā trokšņa maksimālās robežvērtības.
- (10) Tehniskie sasniegumi uzlaboto drošības sistēmu jomā sniedz jaunas iespējas negadījumu samazināšanai. Lai samazinātu negadījumu skaitu, jāievieš dažas no būtiskajām jaunajām tehnoloģijām.
- (11) Lai transporta nozarē samazinātu ceļu satiksmes radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas daļu, svarīgi būs obligāti un konsekventi lietot jaunākās riepu ražošanas tehnoloģijas un rīpas ar zemu rītes pretestību, vienlaikus veicinot jauninājumus, nodarbinātību un Kopienas automobiļu rūpniecības konkurētspēju.
- (12) Lai vienkāršotu tipa apstiprināšanas tiesību aktus saskaņā ar ieteikumiem, kas iekļauti CARS 21 augsta līmeņa ekspertu grupas galīgajā ziņojumā, ir atbilstīgi atcelt vairākas direktīvas, nesamazinot satiksmes dalībnieku aizsardzības līmeni. Šajās direktīvās noteiktās prasības būtu jāpārceļ uz šo regulu un vajadzības gadījumā jāaizstāj ar atsauci uz attiecīgiem ANO/EEK noteikumiem, kas iekļauti Kopienas tiesību aktos ar Padomes Lēmumu 97/836/EK. Lai samazinātu tipa apstiprināšanas procesa administratīvo slogu, ir atbilstīgi atļaut transportlīdzekļu ražotājiem veikt tipa apstiprināšanu saskaņā ar šo regulu, attiecīgā gadījumā tieši saņemot apstiprinājumu atbilstoši attiecīgajiem ANO/EEK noteikumiem, kas uzskaitīti šīs regulas IV pielikumā.
- (13) Ir atbilstīgi, ka transportlīdzekļi projektē, būvē un montē tā, lai samazinātu ievainojumu risku transportlīdzekļa pasažieriem un citiem satiksmes dalībniekiem. Šim nolūkam ir nepieciešams, lai ražotāji nodrošina transportlīdzekļa atbilstību šajā regulā un tās īstenošanas pasākumos noteiktajām attiecīgajām prasībām. Šiem noteikumiem būtu jāietver prasības, bet nebūtu ar šīm prasībām jāaprobežojas, attiecībā uz transportlīdzekļa konstrukcijas integritāti, sistēmām, kas palīdz vadītājam kontrolēt transportlīdzekli, sistēmām, kas vadītājam nodrošina redzamību un informāciju par transportlīdzekļa stāvokli un apkārtējo vidi, transportlīdzekļa apgaismojuma sistēmām, transportlīdzekļa pasažieru aizsardzības sistēmām, transportlīdzekļa ārpusi un piederumiem, transportlīdzekļa masu un gabarītiem, transportlīdzekļa riepām, kā arī uzlabotām transportlīdzekļa sistēmām un dažādiem citiem priekšmetiem. Turklāt transportlīdzekļiem jāatbilst īpašiem noteikumiem attiecībā uz noteiktu preču transportlīdzekļiem un to piekabēm, vai vajadzības gadījumā īpašiem noteikumiem attiecībā uz autobusiem.
- (14) Transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas īpašo jauno prasību ieviešanas laika grafikā būtu jāņem vērā šo prasību tehniskā iespējamība. Kopumā prasībām sākotnēji būtu jāattiecas tikai uz jauniem transportlīdzekļu tipiem. Esošajiem transportlīdzekļu tipiem būtu jānodrošina papildu laika periods, lai panāktu to atbilstību prasībām. Turklāt riepu spiediena kontroles sistēmu obligātai uzstādīšanai sākotnēji būtu jāattiecas tikai uz vieglajiem automobiļiem. Citu uzlabotu drošības elementu obligātai uzstādīšanai sākotnēji būtu jāattiecas tikai uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem.
- (15) Komisijai būtu jāturpina izvērtēt arī citu jaunāko drošības sistēmu tehniskās un ekonomiskās īstenošanas iespējas un gatavība laišanai tirgū un līdz 2012. gada 1. decembrim un pēc tam reizi trijos gados jāiesniedz ziņojums, tostarp vajadzības gadījumā iesniedzot priekšlikumus šīs regulas grozīšanai.

⁽¹⁾ OV L 346, 17.12.1997., 78. lpp.

- (16) Komisijai būtu jāizvērtē, vai ir iespējams riepu spiediena kontroles sistēmu, joslu uzraudzības sistēmu un uzlabotu avārijas bremzēšanas sistēmu obligāto uzstādīšanu attiecināt arī uz citām transportlīdzekļu kategorijām un vajadzības gadījumā ierosināt šīs regulas grozījumu.
- (17) Komisijai būtu jāizvērtē, vai ir iespējams pastiprināt prasības attiecībā uz riepu saķeri ar mitru ceļu un vajadzības gadījumā ierosināt grozīt šo regulu. Dalībvalstīm būtu jānodrošina efektīva tirgus uzraudzība.
- (18) Visas iespējas, ko dod drošības palielināšana, CO₂ emisiju samazināšana un satiksmes trokšņa līmeņa pazemināšana, var izmantot pilnībā, tikai apvienojot tās ar marķēšanas sistēmu, kuras mērķis ir informēt patērētājus par dažādiem riepu raksturlielumiem.
- (19) Ir atbilstīgi īstenot pasākumus riepu CO₂ emisiju samazināšanai, kas minēti Komisijas 2007. gada 7. februāra paziņojumā "Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai". Šīs samazinājums būtu jāpanāk, kombinējot zemu rites pretestību un riepu spiediena kontroles sistēmu izmantošanu. Vienlaikus ir atbilstīgi noteikt arī prasības, kuru mērķis ir samazināt riepu ceļa troksni un nodrošināt, ka tiek saglabāti riepu drošības līmeņi, ieviešot saķeres ar mitru ceļu prasības. Attiecīgajā īstenošanas laika grafikā būtu jāatspoguļo atbilstības visām šīm prasībām sarežģītības līmeni. Jo īpaši, ņemot vērā augsti uzstādītās prasības attiecībā uz rites troksni un ražošanas nozarei nepieciešamo laiku, lai aizstātu esošās riepu līnijas, ir atbilstīgi noteikt ilgāku rites trokšņa prasību īstenošanas periodu attiecībā uz esošo tipu jaunām riepām.
- (20) Noteiktas riepu kategorijas, ieskaitot profesionālas riepas bezceļa apstākļiem, uz kurām attiecas ātruma ierobežojums, un riepas, kas paredzētas vienīgi pirms 1990. gada reģistrētiem transportlīdzekļiem, domājams, tiks ražotas ļoti nelielos daudzumos. Tādēļ ir atbilstīgi uz šo kategoriju riepām neattiecināt atsevišķas šajā regulā un tās īstenošanas pasākumos noteiktas prasības, ja šīs prasības ir nesaderīgas ar riepu izmantošanu vai šo prasību radītais papildu slogs ir nesamērīgs.
- (21) Attiecībā uz restaurētām riepām Komisijai būtu jāveic atbilstīgs šīs darbības nozares novērtējums, iesaistot visas ieinteresētās puses, un jāapsver, vai ir nepieciešams izvērtēt spēkā esošo regulatīvo režīmu.
- (22) Ir atbilstīgi atsevišķām īpašām riepu kategorijām noteikt pielāides attiecībā uz dažām rites pretestības un rites trokšņa robežvērtībām, lai ņemtu vērā šo riepu konstrukcijas vai ekspluatācijas raksturlielumus. Konkrētāk, šādas pielāides ir atbilstīgi noteikt riepām, kas ir konstruētas tā, lai liela sniega apstākļos tām būtu labāka vilce un bremzēšanas darbība.
- (23) Īpašas riepas tiek izmantotas transportlīdzekļiem, kas brauc uz būvlaukumiem, cīrsmām un raktuvēm, un tādēļ tās ir galvenokārt konstruētas tā, lai bezceļa apstākļos tās būtu efektīvākas nekā riepas, kas paredzētas tikai izmantošanai uz ceļa. Lai panāktu šādu efektivitāti, tās ir konstruētas no materiāliem, kas padara riepas izturīgākas pret bojājumiem nekā parastās riepas, un tām ir protektora zīmējums ar blokiem. Tā kā šo abu būtisko konstrukcijas elementu dēļ īpašās riepas rada lielāku troksni nekā parastās riepas, būtu jāatļauj šīm riepām radīt lielāku troksni nekā parastām riepām.
- (24) Elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām, uzlabotām avārijas bremzēšanas sistēmām un joslu uzraudzības sistēmām ir liels potenciāls būtiski samazināt negadījumu skaitu. Tādēļ Komisijai saskaņā ar ANO/EEK noteikumiem būtu jānosaka šo sistēmu prasības to transportlīdzekļu kategorijām, kurām šo sistēmu lietošana ir atbilstīga un attiecībā uz kurām ir pierādīts, ka tās uzlabos šo transportlīdzekļu kategoriju vispārējo drošības līmeni. Līdz šo prasību īstenošanai būtu jāparedz pietiekams sagatavošanās laiks, lai varētu pieņemt īstenošanas pasākumus un pēc tam izstrādāt šīs sarežģītās tehnoloģijas un aprīkot ar tām transportlīdzekļus.
- (25) No 2011. gada attiecībā uz jauniem tipa apstiprinājumiem un no 2014. gada attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem īstenošanas termiņiem elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmu obligātajai uzstādīšanai lielas krāpnesības transportlīdzekļos būtu jāatbilst šajā regulā noteiktajiem datumiem.
- (26) Līdz laikam, kad tiek ieviestas elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmas, Komisijai būtu jāveic pasākumi un kampaņas, lai sniegtu informāciju par šo sistēmu efektivitāti un veicinātu to tirdzniecību. Turklāt Komisijai būtu jāseko cenu attīstībai, lai pārliecinātos, ka jaunu vieglo automobiļu cenas netiek neproporcionāli palielinātas tādēļ, ka tajos tiek uzstādītas ierīces, kas atbilst jaunajiem drošības standartiem.
- (27) Turpmākajiem pasākumiem, ko ierosina, pamatojoties uz šo regulu, vai tās īstenošanā izmantotajām procedūrām būtu jāaskan ar principiem, kurus Komisija izklāstījusi 2007. gada 7. februāra paziņojumā "Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam". Konkrētāk, lai uzlabotu un vienkāršotu regulējumu, kā arī, lai nebūtu pastāvīgi jāatjauno spēkā esošie Kopienas tiesību akti par tehniskajām specifikācijām, šajā regulā būtu jāatsauca uz spēkā esošiem starptautiskajiem standartiem un noteikumiem, tos neatkārtojot Kopienas tiesiskajā regulējumā.

- (28) Ir svarīgi, lai uz šo sistēmu, uz kurām attiecas šī regula, rezerves daļām attiektos līdzvērtīgas drošības prasības un apstiprināšanas procedūras. Tādēļ ir atbilstīgi paredzēt apstiprināšanu sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām.
- (29) Dalībvalstīm būtu jāparedz noteikumi par soda sankcijām, ko piemēro, ja tiek pārkāpti šīs regulas noteikumi, un jānodrošina to īstenošana. Šīm sankcijām vajadzētu būt efektīvām, samērīgām un preventīvām.
- (30) Šī regula ir saistīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 443/2009 (2009. gada 23. aprīlis), ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju mazināšanai no vieglajiem automobiļiem, nosaka emisijas standartus jauniem pasažieru automobiļiem⁽²⁾. Jo īpaši šajā regulā paredzētie pasākumi CO₂ emisiju samazināšanai pēc iespējas vairāk būtu jāsaista ar papildu pasākumiem, lai vēl par 10 g samazinātu CO₂ emisijas, pamatojoties uz emisiju mērķi 130 g CO₂/km.
- (31) Komisijai kā integrētāka pieeja būtu laicīgi jāierosina turpmākie šīs regulas grozījumi vai citi priekšlikumi pēc tam, kad būs veikts visaptverošs ietekmes novērtējums, kurā būs apskatīti visi iespējamie papildu pasākumi, lai sasniegtu vēlamos CO₂ emisiju mērķus, un citas tirgū pieejamās tehnoloģijas, tostarp tehnoloģijas, lai riepās saglabātu nepieciešamo spiedienu, ceļu virsmas seguma uzlabošana un visas pārējās atbilstīgās jaunās tehnoloģijas, kā arī prasības attiecībā uz gaisa kondicionēšanas efektivitāti, kuras jau tagad nepārprotami ietekmē vai varētu ietekmēt riepju rites pretestību un/vai transportlīdzekļa patērētās degvielas ietaupījumu un CO₂ emisijas.
- (32) Lai risinātu ceļu trokšņa problēmu, būtu jāizmanto saskaņota un visaptveroša pieeja. Ņemot vērā to, cik ļoti ceļa troksnis ietekmē ceļa virsmu, patlaban tiek pārskatīts standarts ISO10844, un šajā sakarā tas būtu jāapsver saistībā ar mērķi vēl vairāk uzlabot ceļa virsmu. Atbilstīgi spēkā esošajiem ISO standartiem dalībvalstīm būtu jāiegulda lielāki līdzekļi ceļa virsmas uzlabošanā. Turklāt būtu jāizstrādā visaptveroša trokšņu emisijas politika, kas aptvertu visas transporta sistēmas, līdz ar autotransporta radīto ceļa troksni iekļaujot arī aviācijas un dzelzceļu radīto troksni.
- (33) Sākot no dienas, kad piemēro šajā regulā noteiktās attiecīgās prasības jauniem transportlīdzekļiem, jaunām sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, būtu jāatceļ šādas direktīvas:
- Padomes Direktīva 70/221/EEK (1970. gada 20. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju degvielas tvertņēm un pakalējo apakšā pabrukšanas aizsardzību⁽³⁾,
 - Padomes Direktīva 70/222/EEK (1970. gada 20. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz vietu pakalējo numura zīmju uzstādīšanai un piestiprināšanai mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm⁽⁴⁾,
 - Padomes Direktīva 70/311/EEK (1970. gada 8. jūnijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju stūres iekārtu⁽⁵⁾,
 - Padomes Direktīva 70/387/EEK (1970. gada 27. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju durvīm⁽⁶⁾,
 - Padomes Direktīva 70/388/EEK (1970. gada 27. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisku transportlīdzekļu skaņas signālierīcēm⁽⁷⁾,
 - Padomes Direktīva 71/320/EEK (1971. gada 26. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz noteiktu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju bremžu iekārtām⁽⁸⁾,
 - Padomes Direktīva 72/245/EEK (1972. gada 20. jūnijs) par transportlīdzekļu radiotraucējumiem (elektromagnētiskā savietojamība)⁽⁹⁾,
 - Padomes Direktīva 74/60/EEK (1973. gada 17. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu iekšējo apdari⁽¹⁰⁾,
- ⁽¹⁾ OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.
⁽²⁾ OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.
⁽³⁾ OV L 76, 6.4.1970., 23. lpp.
⁽⁴⁾ OV L 76, 6.4.1970., 25. lpp.
⁽⁵⁾ OV L 133, 18.6.1970., 10. lpp.
⁽⁶⁾ OV L 176, 10.8.1970., 5. lpp.
⁽⁷⁾ OV L 176, 10.8.1970., 12. lpp.
⁽⁸⁾ OV L 202, 6.9.1971., 37. lpp.
⁽⁹⁾ OV L 152, 6.7.1972., 15. lpp.
⁽¹⁰⁾ OV L 38, 11.2.1974., 2. lpp.

- Padomes Direktīva 74/61/EEK (1973. gada 17. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pretaizbraukšanas ierīcēm ⁽¹⁾,
- Padomes Direktīva 74/297/EEK (1974. gada 4. jūnijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu iekšējo apdari (stūres mehānisma reakcija uz triecienu) ⁽²⁾,
- Padomes Direktīva 74/408/EEK (1974. gada 22. jūlijs), kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu sēdekļiem, to stiprinājumiem un pagalmiem ⁽³⁾,
- Padomes Direktīva 74/483/EEK (1974. gada 17. septembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu ārējiem izvirzījumiem ⁽⁴⁾,
- Padomes Direktīva 75/443/EEK (1975. gada 26. jūnijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu atpakaļgaitu un spidometra ierīci ⁽⁵⁾,
- Padomes Direktīva 76/114/EEK (1975. gada 18. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju obligātajām izgatavotāja plāksnēm un marķējumu, kā arī to novietojumu un piestiprināšanas metodi ⁽⁶⁾,
- Padomes Direktīva 76/115/EEK (1975. gada 18. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu drošības jostu stiprinājumiem ⁽⁷⁾,
- Padomes Direktīva 76/756/EEK (1976. gada 27. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz apgaismes ierīču un gaismas signālierīču uzstādīšanu mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm ⁽⁸⁾,
- Padomes Direktīva 76/757/EEK (1976. gada 27. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju atstarotājiem ⁽⁹⁾,
- Padomes Direktīva 76/758/EEK (1976. gada 27. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju kontūrgaismu lukturiem, priekšējiem gabarītgaismas (stāvgaismas) lukturiem, pakalējiem gabarītgaismas (stāvgaismas) lukturiem, bremžu signāllukturiem, dienas gaitas gaismas lukturiem un sānu gabarītgaismas lukturiem ⁽¹⁰⁾,
- Padomes Direktīva 76/759/EEK (1976. gada 27. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju virzienrādītājiem ⁽¹¹⁾,
- Padomes Direktīva 76/760/EEK (1976. gada 27. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pakalējās numura zīmes apgaismojuma lukturiem ⁽¹²⁾,
- Padomes Direktīva 76/761/EEK (1976. gada 27. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu priekšējiem galvenajiem lukturiem, kas darbojas kā tālās un/vai tuvās gaismas lukturi, un attiecībā uz gaismas avotiem (kvēlspuldzēm un citiem avotiem), kas paredzēti izmantošanai apstiprinātos mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju lukturos ⁽¹³⁾,
- Padomes Direktīva 76/762/EEK (1976. gada 27. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu priekšējiem miglas lukturiem ⁽¹⁴⁾,
- Padomes Direktīva 77/389/EEK (1977. gada 17. maijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu jūgie-
rīcēm ⁽¹⁵⁾,
- Padomes Direktīva 77/538/EEK (1977. gada 28. jūnijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pakalē-
jiem miglas lukturiem ⁽¹⁶⁾,
- Padomes Direktīva 77/539/EEK (1977. gada 28. jūnijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju atpa-
kalgaitas lukturiem ⁽¹⁷⁾,
- Padomes Direktīva 77/540/EEK (1977. gada 28. jūnijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu stāvgaismas luku-
riem ⁽¹⁸⁾,

⁽¹⁾ OV L 38, 11.2.1974., 22. lpp.

⁽²⁾ OV L 165, 20.6.1974., 16. lpp.

⁽³⁾ OV L 221, 12.8.1974., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 266, 2.10.1974., 4. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 196, 26.7.1975., 1. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 24, 30.1.1976., 1. lpp.

⁽⁷⁾ OV L 24, 30.1.1976., 6. lpp.

⁽⁸⁾ OV L 262, 27.9.1976., 1. lpp.

⁽⁹⁾ OV L 262, 27.9.1976., 32. lpp.

⁽¹⁰⁾ OV L 262, 27.9.1976., 54. lpp.

⁽¹¹⁾ OV L 262, 27.9.1976., 71. lpp.

⁽¹²⁾ OV L 262, 27.9.1976., 85. lpp.

⁽¹³⁾ OV L 262, 27.9.1976., 96. lpp.

⁽¹⁴⁾ OV L 262, 27.9.1976., 122. lpp.

⁽¹⁵⁾ OV L 145, 13.6.1977., 41. lpp.

⁽¹⁶⁾ OV L 220, 29.8.1977., 60. lpp.

⁽¹⁷⁾ OV L 220, 29.8.1977., 72. lpp.

⁽¹⁸⁾ OV L 220, 29.8.1977., 83. lpp.

- Padomes Direktīva 77/541/EEK (1977. gada 28. jūnijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu drošības jostām un ierobežotājsistēmām ⁽¹⁾,
- Padomes Direktīva 77/649/EEK (1977. gada 27. septembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauku ⁽²⁾,
- Padomes Direktīva 78/316/EEK (1977. gada 21. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu iekšējo apdari (vadības ierīču, signalizatoru un indikatoru identifikācija) ⁽³⁾,
- Padomes Direktīva 78/317/EEK (1977. gada 21. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu stiklotu virsmu pretaizsalšanas un pretaizsvīšanas ierīcēm ⁽⁴⁾,
- Padomes Direktīva 78/318/EEK (1977. gada 21. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu stiklu tīrīšanas un apskalošanas ierīcēm ⁽⁵⁾,
- Padomes Direktīva 78/549/EEK (1978. gada 12. jūnijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu dubļusargiem ⁽⁶⁾,
- Padomes Direktīva 78/932/EEK (1978. gada 16. oktobris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu sēdekļu pagaldinājumiem ⁽⁷⁾,
- Padomes Direktīva 89/297/EEK (1989. gada 13. aprīļa) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz dažu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju sānu aizsardzību (ar sānu aizsargplāksnēm) ⁽⁸⁾,
- Padomes Direktīva 91/226/EEK (1991. gada 27. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz dažu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pretšļakatu ierīcēm ⁽⁹⁾,
- Padomes Direktīva 92/21/EEK (1992. gada 31. marts) par M₁ kategorijas mehānisko transportlīdzekļu masu un gabarītiem ⁽¹⁰⁾,
- Padomes Direktīva 92/22/EEK (1992. gada 31. marts) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju neplīstošo stiklojumu un stiklojuma materiāliem ⁽¹¹⁾,
- Padomes Direktīva 92/23/EEK (1992. gada 31. marts) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju riepiem un riepu montāžu ⁽¹²⁾,
- Padomes Direktīva 92/24/EEK (1992. gada 31. marts) par ātruma ierobežošanas ierīcēm vai līdzīgām uzstādītām ātruma ierobežošanas sistēmām dažu kategoriju mehāniskos transportlīdzekļos ⁽¹³⁾,
- Padomes Direktīva 92/114/EEK (1992. gada 17. decembris) par ārējiem izvirzījumiem N kategorijas mehāniskajos transportlīdzekļos uz priekšu no kabīnes aizmugurējā paneļa ⁽¹⁴⁾,
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 94/20/EK (1994. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju mehāniskajām sakabes ierīcēm un to uzstādīšanu ⁽¹⁵⁾,
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 95/28/EK (1995. gada 24. oktobris) par dažu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu iekšējās apdares materiālu ugunsizturību ⁽¹⁶⁾,
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/27/EK (1996. gada 20. maijs), kas attiecas uz mehāniskajā transportlīdzeklī esošo personu aizsardzību sānu trieciena gadījumā un ar ko groza Direktīvu 70/156/EEK ⁽¹⁷⁾,
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/79/EK (1996. gada 16. decembris), kas attiecas uz mehāniskajā transportlīdzeklī esošo personu aizsardzību frontālas sadursmes gadījumā un ar ko groza Direktīvu 70/156/EEK ⁽¹⁸⁾,
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 97/27/EK (1997. gada 22. jūlijs), kas attiecas uz dažu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju kategoriju masu un gabarītiem un ar ko groza Direktīvu 70/156/EEK ⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁾ OV L 220, 29.8.1977., 95. lpp.

⁽²⁾ OV L 267, 19.10.1977., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 81, 28.3.1978., 3. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 81, 28.3.1978., 27. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 81, 28.3.1978., 49. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 168, 26.6.1978., 45. lpp.

⁽⁷⁾ OV L 325, 20.11.1978., 1. lpp.

⁽⁸⁾ OV L 124, 5.5.1989., 1. lpp.

⁽⁹⁾ OV L 103, 23.4.1991., 5. lpp.

⁽¹⁰⁾ OV L 129, 14.5.1992., 1. lpp.

⁽¹¹⁾ OV L 129, 14.5.1992., 11. lpp.

⁽¹²⁾ OV L 129, 14.5.1992., 95. lpp.

⁽¹³⁾ OV L 129, 14.5.1992., 154. lpp.

⁽¹⁴⁾ OV L 409, 31.12.1992., 17. lpp.

⁽¹⁵⁾ OV L 195, 29.7.1994., 1. lpp.

⁽¹⁶⁾ OV L 281, 23.11.1995., 1. lpp.

⁽¹⁷⁾ OV L 169, 8.7.1996., 1. lpp.

⁽¹⁸⁾ OV L 18, 21.1.1997., 7. lpp.

⁽¹⁹⁾ OV L 233, 25.8.1997., 1. lpp.

— Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 98/91/EK (1998. gada 14. decembris), kas attiecas uz mehāniskiem transportlīdzekļiem un to piekabēm, kuri paredzēti bīstamo kravu pārvadāšanai pa autoceļiem, un ar ko groza Direktīvu 70/156/EEK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprināšanu ⁽¹⁾,

— Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/40/EK (2000. gada 26. jūnijs), ar kuru paredz dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu priekšējām drošības konstrukcijām un ar kuru groza Padomes Direktīvu 70/156/EEK ⁽²⁾,

— Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/56/EK (2001. gada 27. septembris) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju apsildīšanas ierīcēm, ar kuru groza Padomes Direktīvu 70/156/EEK un atceļ Padomes Direktīvu 78/548/EEK ⁽³⁾,

— Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/85/EK (2001. gada 20. novembris), kas attiecas uz īpašiem noteikumiem transportlīdzekļiem, kurus lieto pasažieru pārvadāšanai un kuros papildus autovadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas, un ar ko groza Padomes Direktīvas 70/156/EEK un 97/27/EK ⁽⁴⁾,

— Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/97/EK (2003. gada 10. novembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz netiešās redzamības ierīču un ar tām aprīkottu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, ar kuru groza Direktīvu 70/156/EEK un atceļ Direktīvu 71/127/EEK ⁽⁵⁾.

(34) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, iekšējā tirgus īstenošanu, ieviešot kopējas tehniskas prasības attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un riepu drošību un ekoloģiskajiem raksturlielumiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un to, ka minētās rīcības mēroga dēļ šos mērķus labāk var sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredzēti vienīgi tādi pasākumi, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS, DARBĪBAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

1. pants

Priekšmets

Šajā regulā noteiktas šādas prasības:

- 1) mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to drošību;
- 2) transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz riepu spiediena kontroles sistēmām, ņemot vērā to drošību, ekonomisku degvielas patēriņu un CO₂ emisijas, kā arī attiecībā uz pārnēsājamo pārslēgšanas indikatoriem, ņemot vērā ekonomisku degvielas patēriņu un CO₂ emisijas; un
- 3) jaunražoto riepu tipa apstiprināšanai attiecībā uz to drošību, rites pretestības rādītājiem un rites trokšņa emisijām.

2. pants

Darbības joma

Šo regulu piemēro M, N un O kategorijas transportlīdzekļiem un tiem paredzētām sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām kā definēts Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A sadaļā, ievērojot šīs regulas 5. līdz 12. pantu.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Direktīvas 2007/46/EK 3. pantā noteiktās definīcijas.

Papildus piemēro šādas definīcijas:

- 1) "elektroniskās stabilitātes kontrole" ir transportlīdzekļa elektroniskās kontroles funkcija, kas uzlabo transportlīdzekļa dinamisko stabilitāti;
- 2) "I klases M₂ vai M₃ kategorijas transportlīdzeklis" ir M₂ vai M₃ kategorijas transportlīdzeklis, kura ietilpība pārsniedz 22 pasažierus, neskaitot vadītāju, un kurš ir konstruēts ar stāvvietām, lai nodrošinātu biežu pasažieru kustību;
- 3) "A klases M₂ vai M₃ kategorijas transportlīdzeklis" ir M₂ vai M₃ kategorijas transportlīdzeklis, kura ietilpība nepārsniedz 22 pasažierus, neskaitot vadītāju, kurš ir paredzēts stāvošu pasažieru pārvadāšanai; un kurā ir sēdvietas un arī stāvvietas;
- 4) "joslu uzraudzības sistēma" ir sistēma, kas brīdina vadītāju par transportlīdzekļa netīšu novirzīšanos no ceļa joslas;

⁽¹⁾ OV L 11, 16.1.1999., 25. lpp.

⁽²⁾ OV L 203, 10.8.2000., 9. lpp.

⁽³⁾ OV L 292, 9.11.2001., 21. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 42, 13.2.2002., 1. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 25, 29.1.2004., 1. lpp.

- 5) "uzlabota avārijas bremzēšanas sistēma" ir sistēma, kas var automātiski noteikt avārijas situāciju un aktivizēt transportlīdzekļa bremzēšanas sistēmu, samazinot transportlīdzekļa ātrumu, lai izvairītos no sadursmes vai mazinātu triecienu;
- 6) "kravnesības indekss" ir viens vai divi skaitļi, kas norāda kravas smagumu, ko riepa spēj nest vienas atsevišķas riepas vai dubultā riepu sastāvā pie ātruma, kas atbilst attiecīgajai ātruma kategorijai, un izgatavotāja noteiktos lietošanas apstākļos;
- 7) "riepu spiediena kontroles sistēma" ir transportlīdzeklim uzstādīta sistēma, kas var novērtēt riepu spiedienu vai spiediena izmaiņas laikā un, transportlīdzekļa kustības laikā attiecīgo informāciju pārraidīt lietotājam;
- 8) "īpaša riepa" ir riepa, kas paredzēta izmantošanai gan uz ceļiem, gan bezceļa apstākļos, vai ir izmantojama citiem īpašiem mērķiem;
- 9) "profesionāla riepa bezceļa apstākļiem" ir riepa, kura ir īpaša riepa, ko galvenokārt izmanto smagos bezceļa apstākļos;
- 10) "pastiprināta riepa" jeb "lielas noslodzes riepa" ir tāda C1 klases pneimatiskās riepas struktūra, kurā riepas karkass ir veidots tā, lai tas izturētu lielāku noslodzi nekā attiecīgās standarta riepas karkass;
- 11) "ziemas riepa" ir riepa, kuras protektora raksts, sastāvs un struktūra sākotnēji ir paredzēti, lai sniega apstākļos tā būtu efektīvāka nekā parasta riepa attiecībā uz transportlīdzekļa kustības uzsākšanu un nodrošināšanu;
- 12) "T tipa pagaidu lietošanas rezerves riepa" ir pagaidu lietošanas rezerves riepa, kas paredzēta lietošanai pie riepas spiediena, kas pārsniedz standarta un pastiprināto riepu spiediena normu;
- 13) "vilces riepa" ir C2 vai C3 klases riepa ar uzrakstu "M+S", "M.S" vai "M&S", ko paredzēts uzstādīt uz transportlīdzekļa dzenošās ass vai asīm;
- 14) "neaizsargāts satiksmes dalībnieks" ir gājējs, riteņbraucējs un motociklists;
- 15) "pārnesumu pārslēgšanas indikators" ir redzams indikators, kas iesaka vadītājam pārslēgt pārnesumus;
- 16) "manuālā pārnesumkārbā" ir pārnesumkārbā, kuru var darbināt tā, ka pārslēgšanās starp visiem vai dažiem pārnesumiem vienmēr notiek, nekavējoties reaģējot uz vadītāja rīcību, neatkarīgi no fiziskās izpildes veida; šī definīcija neattiecas uz sistēmām, kur vadītājs var tikai iepriekš izvēlēties noteiktu pārnesumu pārslēgšanas stratēģiju vai ierobežot braukšanai pieejamo pārnesumu skaitu, taču faktiskā pārnesumu pārslēgšana tiek sākta neatkarīgi no vadītāja lēmuma atbilstoši dažādiem braukšanas stiliem.

II NODAĻA

RAŽOTĀJU PIENĀKUMI

4. pants

Vispārējie pienākumi

1. Ražotāji pierāda, ka visiem jauniem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Kopienā, ir tipa apstiprinājums saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.
2. Ražotāji var izvēlēties pieteikties transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma saņemšanai attiecībā uz visām tām sistēmām un visu to sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību uzstādīšanu, uz kurām attiecas šī regula, vai arī transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma saņemšanai attiecībā uz vienu vai vairākām sistēmām un vienu vai vairāku sastāvdaļu un vienu vai vairāku atsevišķu tehnisko vienību uzstādīšanu, uz kurām attiecas šī regula. Tipa apstiprinājumu saskaņā ar ANO/EEK noteikumiem, kas uzskaitīti šīs regulas IV pielikumā, uzskata par EK tipa apstiprinājumu saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.
3. Ražotāji pierāda, ka visām jaunām atsevišķām tehniskām vienībām, sistēmām vai sastāvdaļām, kuras pārdod vai nodod ekspluatācijā Kopienā, ir tipa apstiprinājums saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.

5. pants

Vispārējās prasības un testi

1. Ražotāji nodrošina, ka transportlīdzekļi ir projektēti, būvēti un montēti tā, lai samazinātu ievainojumu risku transportlīdzekļa pasažieriem un citiem satiksmes dalībniekiem.
2. Ražotāji nodrošina, ka transportlīdzekļi, to sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskās vienības atbilst šajā regulā un tās īstenošanas pasākumos noteiktajām attiecīgajām prasībām, ieskaitot prasības, kas saistītas ar:
 - a) transportlīdzekļa konstrukcijas integritāti, ieskaitot trieciena testus;
 - b) sistēmām, kas palīdz vadītājam kontrolēt transportlīdzekli, ieskaitot stūrēšanu, bremzēšanu un elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmas;
 - c) sistēmām, kas vadītājam nodrošina redzamību un informāciju par transportlīdzekļa stāvokli un apkārtējo vidi, ieskaitot stiklojumu, spoguļus un vadītāja informācijas sistēmas;
 - d) transportlīdzekļa apgaismojuma sistēmām;
 - e) transportlīdzekļa pasažieru aizsardzību, ieskaitot iekšējo apdari, pagaldus, drošības jostas, ISOfix stiprinājumu vai iebūvētas bērnu aizsargsistēmas, transportlīdzekļa durvis;
 - f) transportlīdzekļa ārpusi un piederumiem;
 - g) elektromagnētisko savietojamību;

- h) dzirdamām brīdinājuma ierīcēm;
- i) apsildīšanas ierīcēm;
- j) ierīcēm, lai novērstu transportlīdzekļa neatļautu lietošanu;
- k) transportlīdzekļa identifikācijas sistēmām;
- l) masu un gabarītiem;
- m) elektrodrošību;
- n) pārnese pārslēgšanas indikatoriem.

3. Šā panta 1. un 2. punktā minētās prasības piemēro transportlīdzekļiem, to sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, kas sīkāk aprakstītas I pielikumā.

6. pants

Īpašas prasības noteikumiem N un O kategorijas transportlīdzekļiem

1. N un O kategorijas transportlīdzekļi atbilst ne tikai 5., 8., 9., 10. un 12. pantā un to īstenošanas pasākumos noteiktajām prasībām, bet attiecīgos gadījumos arī šā panta 2. līdz 5. punktā un to īstenošanas pasākumos noteiktajām prasībām.

2. N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļus projektē tā, lai priekšējas sadursmes ar citu transportlīdzekli gadījumā, kad viens transportlīdzeklis ietriecas zem otra transportlīdzekļa, ievainojuma risks transportlīdzekļa pasažierim būtu pēc iespējas mazāks.

3. N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļus projektē tā, lai gadījumā, ja transportlīdzekli no sāniem ietriecas cits transportlīdzeklis vai neaizsargāts satiksmes dalībnieks, samazinātu šā neaizsargātā satiksmes dalībnieka vai transportlīdzekļa pasažiera ievainojumu risku, kas saistīts ar viena transportlīdzekļa ietriekšanos zem otra.

4. Transportlīdzekļa kabīne vai vadītājam un pasažieriem paredzētā telpa ir pietiekami izturīga, lai pasažieriem nodrošinātu aizsardzību trieciena vai apgāšanās gadījumā, ņemot vērā ANO/EEK Noteikumus Nr. 29.

5. N₂, N₃, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļus projektē tā, lai samazinātu transportlīdzekļa radīto šļakatu ietekmi uz citu uz ceļa esošu transportlīdzekļu vadītāju redzamību.

7. pants

Īpašas prasības M₂ un M₃ kategorijas transportlīdzekļiem

1. M₂ un M₃ kategorijas transportlīdzekļi atbilst ne tikai 5., 8., 9., 10. un 12. pantā un to īstenošanas pasākumos noteiktajām prasībām, bet attiecīgos gadījumos arī šā panta 2. līdz 5. punktā un to īstenošanas pasākumos noteiktajām prasībām.

tajām prasībām, bet attiecīgos gadījumos arī šā panta 2. līdz 5. punktā un to īstenošanas pasākumos noteiktajām prasībām.

2. Transportlīdzekļa kravnesība, ieskaitot sēdvietās, stāvvietās un ratiņkrēslos esošus pasažierus, atbilst transportlīdzekļa masai, izmēram un izvietojumam.

3. Transportlīdzekļa virsbūves projektē un būvē tā, lai transportlīdzekli varētu droši un stabili vadīt pat pie pilnas slodzes. Nosaka atbilstošus noteikumus, lai nodrošinātu drošu iekāpšanu transportlīdzeklī vai izkāpšanu no tā un jo īpaši avārijas gadījumā.

4. I klases transportlīdzekļi ir pieejami personām ar pārvietošanās grūtībām, ieskaitot ratiņkrēslu lietotājus.

5. Autobusu virsbūves iekšējā apdarē izmantotie materiāli pēc iespējas novērš vai vismaz aizkavē liesmu izplatīšanos tā, lai ugunsgrēka gadījumā pasažieri varētu atstāt transportlīdzekli.

8. pants

Riepu klasifikācija

1. Riepu tipus klasificē šādi:

a) C1 klases riepas – riepas, kas galvenokārt paredzētas M₁, N₁, O₁ un O₂ kategorijas transportlīdzekļiem;

b) C2 klases riepas – riepas, kas galvenokārt paredzētas M₂, M₃, N, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru kravnesības indekss vienas riepas sastāvā ir ≤ 121 un ātruma kategorijas simbols ir ≥ "N";

c) C3 klases riepas – riepas, kas galvenokārt paredzētas M₂, M₃, N, O₃ un O₄ kategorijas transportlīdzekļiem ar vienu no šādiem kravnesības rādītājiem:

i) kravnesības indekss vienas riepas sastāvā ir ≤ 121 un ātruma kategorijas simbols ir ≤ "M";

ii) kravnesības indekss vienas riepas sastāvā ir ≥ 122.

Riepas tipu par iekļaut vairākās a), b) un c) apakšpunktā noteiktajās klasēs, ja vien tas atbilst visām attiecīgajām prasībām, kādas noteiktas katrai klasei, kurai tas ir apstiprināts.

2. Piemēro kravnesības rādītājus un to atbilstošās masas, kas noteiktas ANO/EEK Noteikumos Nr. 54 un Nr. 30.

9. pants

Īpaši noteikumi attiecībā uz transportlīdzekļa riepiem, riepu uzstādīšanu un riepu spiediena kontroles sistēmām

1. Visas riepas, kas paredzētas kā daļa no transportlīdzekļa aprīkojuma, tostarp attiecīgā gadījumā rezerves riepas, ir atbilstīgas izmantošanai transportlīdzeklī, kuram tās paredzētas un jo īpaši attiecībā uz gabarītiem, ātrumu un ražotāja noteiktajiem kravnesības raksturlielumiem.

2. M_1 kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar precīzu riepu spiediena kontroles sistēmu, kas transportlīdzekļa salonā var regulāri brīdināt vadītāju par spiediena samazināšanos katrā no transportlīdzeklī uzmontētajām riepiem atsevišķi, lai nodrošinātu optimālu degvielas patēriņu un satiksmes drošību. Lai to panāktu, tehniskajās specifikācijās nosaka atbilstīgas robežvērtības, kuras turklāt riepu spiediena precīzu kontroles sistēmu izstrādāšanā ļautu izmantot tehnoloģiski neitrālu un rentablu pieeju.

3. Visas C1 riepas atbilst saķeres ar mitru ceļu prasībām, kas iekļautas II pielikuma A daļā.

4. Visas riepas atbilst rites pretestības prasībām, kas iekļautas II pielikuma B daļā.

5. Visas riepas atbilst rites trokšņa prasībām, kas iekļautas II pielikuma C daļā.

6. Šā panta 3., 4. un 5. punktu nepiemēro:

- a) riepiem ātruma kategorijā līdz 80 km/h;
- b) riepiem, kuru nominālais loka diametrs nepārsniedz 254 mm vai ir 635 mm vai vairāk;
- c) T tipa pagaidu lietošanas rezerves riepiem;
- d) riepiem, ko paredzēts izmantot transportlīdzekļos, kas pirmo reizi reģistrēti līdz 1990. gada 1. oktobrim;
- e) riepiem, kas aprīkotas ar papildu ierīcēm, lai uzlabotu vilces īpašības.

7. Regulas II pielikuma B un C daļā noteiktās rites pretestības un rites trokšņu prasības nepiemēro profesionālām riepiem bezceļa apstākļiem.

10. pants

Uzlabotas transportlīdzekļa sistēmas

1. Ievērojot saskaņā ar 14. panta 3. punkta a) apakšpunktu noteiktos atbrīvojumus vai atkāpes, M_2 , M_3 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar uzlabotu avārijas bremzēšanas sistēmu, kas atbilst šīs regulas un tās īstenošanas pasākumu prasībām.

2. Ievērojot saskaņā ar 14. panta 3. punkta a) apakšpunktu noteiktos atbrīvojumus vai atkāpes, M_2 , M_3 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar joslu uzraudzības sistēmu, kas atbilst šīs regulas un tās īstenošanas pasākumu prasībām.

11. pants

Pārnesumu pārslēgšanas indikatori

M_1 kategorijas transportlīdzekļus, kuru atskaites masa nepārsniedz 2 610 kg un kuriem ir manuāla pārnesumkārbā, un transportlīdzekļus, kuru tipa apstiprinājums ir pagarināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu un kuriem ir manuāla pārnesumkārbā, aprīko ar pārnesumu pārslēgšanas indikatoriem saskaņā ar šīs regulas un tās īstenošanas pasākumu prasībām.

12. pants

Elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmas

1. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām, kas atbilst šīs regulas un tās īstenošanas pasākumu prasībām.

2. Izņemot apvidus transportlīdzekļus, kā definēts Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 4.2. un 4.3. punktā, turpmāk minēto kategoriju transportlīdzekļus aprīko ar elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām, kas atbilst šīs regulas un tās īstenošanas pasākumu prasībām:

- a) M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļus (izņemot transportlīdzekļus ar vairāk nekā trīs asīm), posmainos autobusus un I vai A klases autobusus;
- b) N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļus (izņemot transportlīdzekļus ar vairāk nekā trīs asīm), vilcējus puspiekabēm ar pilnu transportlīdzekļa masu no 3,5 līdz 7,5 tonnām un speciālos transportlīdzekļus, kā definēts Direktīvas 2007/46/EK II pielikuma A daļas 5.7. un 5.8. punktā;
- c) O_3 un O_4 kategorijas transportlīdzekļus, kas ir aprīkoti ar pneimatisko balstiekārtu (izņemot transportlīdzekļus ar vairāk nekā trīs asīm), treilerus, kas paredzēti īpašas kravas pārvadāšanai, un treilerus ar stāvvietām.

III NODAĻA

DALĪBVALSTU PIENĀKUMI

13. pants

Transportlīdzekļu, to sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprinājums

1. No 2011. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām, nepiešķir EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jauniem M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu tipiem, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

Pēc V pielikuma 1. tabulā norādītajiem īstenošanas datumiem valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām, nepiešķir EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jauniem M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 , un O_4 kategorijas transportlīdzekļu tipiem, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

2. No 2012. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem transportlīdzekļa drošības un riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 5. līdz 8. pants, 9. panta 2. punkts un 11. pants, nepiešķir:

- a) EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu šajos pantos un to īstenošanas pasākumos minēto transportlīdzekļu kategoriju jauniem tipiem, ja šie transportlīdzekļi neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem; un
- b) sastāvdaļu/atsevišķu tehnisko vienību EK tipa apstiprinājumu šādiem transportlīdzekļiem paredzētiem jauniem sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisko vienību tipiem, ja šīs sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

3. No 2012. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 9. panta 1. punkts un 3. līdz 7. punkts, kā arī II pielikums, izņemot rites pretestības robežvērtības, kuras noteiktas II pielikuma B daļas 2. tabulā, nepiešķir sastāvdaļu/atsevišķo tehnisko vienību EK tipa apstiprinājumu jauniem riepu tipiem, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

No 2013. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 9. panta 1. punkts un 3. līdz 7. punkts, kā arī II pielikums, izņemot rites pretestības robežvērtības, kuras noteiktas II pielikuma B daļas 2. tabulā, nepiešķir EK tipa apstiprinājumu jauniem M, N, un O kategorijas transportlīdzekļu tipiem, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

4. Pēc V pielikuma 1. tabulā norādītajiem īstenošanas datumiem valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām, uzskata, ka jaunu M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 , un O_4 kategorijas transportlīdzekļu atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā gadījumos, kad šādu transportlīdzekļi neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

5. No 2014. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem transportlīdzekļa drošības un riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 5., 6., 7. un 8. pants, 9. panta 1. līdz 4. punkts, 11. pants, 12. panta 1. punkts un II pielikuma A un B daļa, izņemot rites pretestības robežvērtības C3 riepām

un rites pretestības robežvērtības, kuras noteiktas II pielikuma B daļas 2. tabulā:

- a) uzskata, ka šajos pantos minēto kategoriju jaunu transportlīdzekļu atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja šādi transportlīdzekļi neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem; un
- b) aizliedz šādiem transportlīdzekļiem paredzētu jaunu sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja šādas sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskās vienības neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

6. No 2016. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar riepu rites troksni un attiecībā uz C3 riepām arī ar riepu rites pretestību, izņemot riepu rites pretestības robežvērtības, kuras noteiktas II pielikuma B daļas 2. tabulā:

- a) uzskata, ka jaunu M, N un O kategorijas transportlīdzekļu atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja tie neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem; un
- b) aizliedz šādiem transportlīdzekļiem paredzētu jaunu riepu tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja tās neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

7. No 2016. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar riepu rites pretestību, nepiešķir sastāvdaļu/atsevišķu tehnisko vienību EK tipa apstiprinājumu jauniem riepu tipiem, kas neatbilst rites pretestības robežvērtībām, kuras noteiktas II pielikuma B daļas 2. tabulā.

8. No 2017. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar riepu rites pretestību, nepiešķir EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jauniem M, N un O kategorijas transportlīdzekļu tipiem, kas neatbilst rites pretestības robežvērtībām, kuras noteiktas II pielikuma B daļas 2. tabulā.

9. No 2018. gada 1. novembra valsts iestādes:

- a) tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar C1 un C2 riepu rites pretestības robežvērtībām, kuras noteiktas II pielikuma B daļas 2. tabulā, uzskata, ka jaunu M, N un O kategorijas transportlīdzekļu atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja šādi transportlīdzekļi neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem; un

b) aizliedz šādiem transportlīdzekļiem paredzētu jaunu riepu tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja šādas riepas neatbilst II pielikuma B daļas 2. tabulā noteiktajām riepu rites pretestības robežvērtībām.

10. No 2020. gada 1. novembra valsts iestādes:

a) tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar C3 riepu rites pretestības robežvērtībām, kuras noteiktas II pielikuma B daļas 2. tabulā, ja tie ir, uzskata, ka jaunu M, N un O kategorijas transportlīdzekļu atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja šādi transportlīdzekļi neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem; un

b) ja tās ir jaunas riepas, kas neatbilst II pielikuma B daļas 2. tabulā noteiktajām riepu rites pretestības robežvērtībām, aizliedz šādiem transportlīdzekļiem paredzētu jaunu riepu tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja šādas riepas neatbilst II pielikuma B daļas 2. tabulā noteiktajām riepu rites pretestības robežvērtībām.

11. C1, C2 un C3 riepas, kas ir izgatavotas pirms šā panta 5., 6., 9. un 10. punktā noteiktajiem datumiem un kas neatbilst II pielikuma prasībām, var pārdot ne ilgāk kā 30 mēnešus pēc šiem datumiem.

12. No 2013. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem transportlīdzekļa drošības aspektiem, uz kuriem attiecas 10. pants, nepiešķir EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jauniem M₂, M₃, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļu tipiem, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

13. No 2015. gada 1. novembra valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar transportlīdzekļa drošības aspektiem, uz kuriem attiecas 10. pants, uzskata, ka jaunu M₃, N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļu atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, ja šādi transportlīdzekļi neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

14. Valsts iestādes atļauj tādu transportlīdzekļu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, kuras tipa apstiprinājumu saņēmušas pirms 1., 2. un 3. punktā minētajiem datumiem, un nodrošina šo transportlīdzekļu, sastāvdaļu un atsevišķo tehnisko vienību apstiprinājuma attiecinājumu uz citu tipu saskaņā ar tādiem reglamentējošā akta noteikumiem, ar kādiem tie ir sākotnēji piešķirti, ja vien šādām sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskajām vienībām piemērojamās prasības nav grozītas vai ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem nav pievienotas jaunas prasības.

Valsts iestādes atļauj tādu sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību, izņemot rezerves riepas, tirdzniecību un nodošanu

ekspluatācijā un turpina piešķirt rezerves sastāvdaļu un atsevišķo tehnisko vienību, kas paredzētas transportlīdzekļiem, kuriem tipa apstiprinājums piešķirts pirms 1., 2. un 3. punktā minētā datuma, EK tipa apstiprinājumu attiecinājumu uz citiem tiem saskaņā ar tādiem tiesību akta noteikumiem, ar kādiem tie ir sākotnēji piešķirti.

15. Neskarot 1. līdz 14. punktu, un saskaņā ar 14. pantā minēto īstenošanas pasākumu stāšanās spēkā, ja ražotājs to pieprasa, valsts iestādes nedrīkst tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem transportlīdzekļa drošības un riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 5. līdz 12. pants:

a) nepiešķirt EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu vai piešķirt sastāvdaļu/atsevišķo tehnisko vienību EK tipa apstiprinājumu jaunam sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisko vienību tipam, ja šāds transportlīdzeklis, sastāvdaļa vai atsevišķa tehniska vienība atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem vai

b) aizliegt jauna transportlīdzekļa tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, vai aizliegt jaunas sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskās vienības tirdzniecību vai nodošanu ekspluatācijā, ja attiecīgā sastāvdaļa vai atsevišķā tehniskā vienība atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

IV NODAĻA

ĪSTENOŠANA

14. pants

Īstenošanas pasākumi

1. Komisija pieņem šādus īstenošanas pasākumus:

a) sīki izstrādātus noteikumus par konkrētām procedūrām, testiem un tehniskām prasībām mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu, kā arī atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanai, ņemot vērā 5. līdz 12. panta noteikumus;

b) sīki izstrādātus noteikumus par konkrētām drošības prasībām transportlīdzekļiem, kas paredzēti bīstamu kravu pārvadāšanai pa autoceļiem dalībvalstī vai starp dalībvalstīm, ņemot vērā ANO/EEK Noteikumus Nr. 105;

c) precīzāk definētus fizikālos raksturlielumus un izpildījuma prasības, kurām jāatbilst riepai, kas definēta kā "īpaša riepā", "profesionāla riepā bezceļa apstākļiem", "pastiprināta riepā", "lielas noslodzes riepā", "ziemas riepā", "T tipa pagaidu lietošanas rezerves riepā" vai "vilces riepā", un saskaņā ar 3. panta otrās daļas 8. līdz 13. punktu;

d) grozījumus II pielikuma B un C daļā noteiktajām rites pretestības un rites trokšņa robežvērtībām, ja tie ir nepieciešami tāpēc, ka tiek veiktas izmaiņas testa procedūrās, bet vienlaikus nepazeminot esošo prasīgumu attiecībā uz vidi;

e) sīki izstrādātus noteikumus par procedūru II pielikuma C daļas 1. punktā minēto trokšņa līmeņu noteikšanai;

f) noteikumus, ar kuriem groza IV pielikumu, lai iekļautu ANO/EEK noteikumus, kas ir obligāti saskaņā ar Lēmuma 97/836/EK 4. panta 4. punktu.

2. Šā panta 1. punktā minētos pasākumus, izņemot tos pasākumus, kas attiecas uz 10. panta noteikumiem, pieņem līdz 2010. gada 31. decembrim.

Pasākumus, kas attiecas uz 10. panta noteikumiem, pieņem līdz 2011. gada 31. decembrim.

3. Komisija var pieņemt šādus īstenošanas pasākumus:

a) pasākumus, kas atsevišķiem M_2 , M_3 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu klasēm paredz atbrīvojumus no 10. pantā minētā pienākuma uzstādīt uzlabotas avārijas bremzēšanas sistēmas un/vai joslu uzraudzības sistēmas, ja veicot izmaksu un ieguvumu analīzi un ņemot vērā visus attiecīgos drošības aspektus, tiek pierādīts, ka šo sistēmu izmantošana attiecīgajiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu klasēm nav piemērota;

b) līdz 2010. gada 31. decembrim un pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu analīzi, pasākumus, kas paredz saīsināt 13. panta 11. punktā noteikto termiņu, kurš var būt atšķirīgs atkarībā no attiecīgās riepu klases vai kategorijas.

4. Šajā pantā minētos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

15. pants

Komitoloģija

1. Komisijai palīdz Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos (TCMV), kas izveidota ar Direktīvas 2007/46/EK 40. panta 1. punktu.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

16. pants

Sankcijas

1. Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, ko piemēro ražotājiem šīs regulas un īstenošanas pasākumu notei-

kumu pārkāpuma gadījumā, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām. Dalībvalstis ne vēlāk kā 2011. gada 20. februārī vai attiecīgā gadījumā ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc attiecīgo atbilstošo īstenošanas pasākumu spēkā stāšanās dienas paziņo par šiem noteikumiem Komisijai un nekavējoties paziņo tai par visiem to turpmākiem grozījumiem.

2. Pārkāpumi, par kuriem piemēro sankcijas, ietver:

a) nepatiesas deklarācijas sniegšanu apstiprināšanas procedūru vai procedūru, kuru rezultātā notiek atsaukums, laikā;

b) tipa apstiprināšanas testu rezultātu viltošanu;

c) tādu datu vai tehnisko specifikāciju nepublicēšanu, kuru rezultātā tiktu atsaukts vai anulēts tipa apstiprinājums.

17. pants

Ziņojumu sniegšana

Līdz 2012. gada 1. decembrim un pēc tam reizi trijos gados Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, attiecīgā gadījumā iekļaujot tajā priekšlikumus par šīs regulas vai citu atbilstīgo Kopienas tiesību aktu grozīšanu, lai iekļautu tajos jaunus drošības elementus.

18. pants

Grozījumi Direktīvā 2007/46/EK

Direktīvas 2007/46/EK IV, VI, XI, un XV pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas III pielikumu.

19. pants

Atcelšana

1. Direktīvas 70/221/EEK, 70/222/EEK, 70/311/EEK, 70/387/EEK, 70/388/EEK, 71/320/EEK, 72/245/EEK, 74/60/EEK, 74/61/EEK, 74/297/EEK, 74/408/EEK, 74/483/EEK, 75/443/EEK, 76/114/EEK, 76/115/EEK, 76/756/EEK, 76/757/EEK, 76/758/EEK, 76/759/EEK, 76/760/EEK, 76/761/EEK, 76/762/EEK, 77/389/EEK, 77/538/EEK, 77/539/EEK, 77/540/EEK, 77/541/EEK, 77/649/EEK, 78/316/EEK, 78/317/EEK, 78/318/EEK, 78/549/EEK, 78/932/EEK, 89/297/EEK, 91/226/EEK, 92/21/EEK, 92/22/EEK, 92/24/EEK, 92/114/EEK, 94/20/EEK, 95/28/EEK, 96/27/EEK, 96/79/EEK, 97/27/EEK, 98/91/EEK, 2000/40/EEK, 2001/56/EEK, 2001/85/EEK, 2003/97/EEK atceļ no 2014. gada 1. novembra.

2. Direktīvu 92/23/EEK atceļ no 2017. gada 1. novembra.

3. Atsauces uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo regulu.

20. pants

Stāšanās spēkā

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

To piemēro no 2011. gada 1. novembra.

Regulas 13. panta 15. punktu, 14. pantu un III pielikuma 1. punkta a) apakšpunkta iii) daļu, 1. punkta b) apakšpunkta iii) daļu un iv) daļu, 2. punkta c) apakšpunktu, 3. punkta a) apakšpunkta iii) daļu, 3. punkta b) apakšpunkta iii) daļu, 3. punkta c) apakšpunkta iii) daļu, 3. punkta d) apakšpunkta iii) daļu, 3.

punkta e) apakšpunkta iii) daļu un 3. punkta f) apakšpunkta i) daļu piemēro no 2009. gada 20. augusta.

Regulas III pielikuma 1. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 1. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 2. punkta a) apakšpunktu, 3. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta c) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta d) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta e) apakšpunkta i) daļu un 3. punkta f) apakšpunkta ii) daļu piemēro no 2014. gada 1. novembra.

Regulas III pielikuma 1. punkta a) apakšpunkta ii) daļu, 1. punkta b) apakšpunkta ii) daļu, 2. punkta b) apakšpunktu, 3. punkta a) apakšpunkta ii) daļu, 3. punkta b) apakšpunkta ii) daļu, 3. punkta c) apakšpunkta ii) daļu, 3. punkta d) apakšpunkta ii) daļu un 3. punkta e) apakšpunkta ii) daļu, kā arī 4. punktu piemēro no 2017. gada 1. novembra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2009. gada 13. jūlijā

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*
H.-G. PÖTTERING

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*
E. ERLANDSSON

[illegible]

Priekšmets	Piemērojamība									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Vadības ierīču, signalizatoru un indikatoru identifikācija	X	X	X	X	X	X				
Pretaizsalšana/pretaizsvīšana	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Apskalotāji/tīrītāji	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Apsildīšanas ierīces	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Dubļu sargi	X									
Pagalvji	X									
Sānu drošības konstrukcijas					X	X			X	X
Pretšļakatu ierīces					X	X			X	X
Neplīstošs stiklojums	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Riepas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Ātruma ierobežošanas ierīces		X	X		X	X				
Masa un gabarīti	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kabīņu ārējie izvirkājumi				X	X	X				
Sakabes ierīces	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X
Uzliesmojamība			X							
Autobusi		X	X							
Frontālā sadursme	X (⁴)									
Sānu sadursme	X (⁵)			X (⁵)						
Transportlīdzekļi, kas paredzēti bīstamu kravu pārvadāšanai				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)
Priekšējā drošības konstrukcija					X	X				

(¹) Šīs kategorijas transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar atbilstošu priekšējā stikla pretaizsalšanas un pretaizsvīšanas ierīci.

(²) Šīs kategorijas transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar atbilstošu priekšējā stikla apskalošanas un tīrīšanas ierīci.

(³) Attiecas vienīgi uz transportlīdzekļiem, kuri ir aprīkoti ar sakabes ierīcēm.

(⁴) Maksimālā tehniski pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 2,5 tonnas.

(⁵) Piemērojams vienīgi transportlīdzekļiem, kuru zemākā sēdekļa "sēdvietas atskaites punkts (R punkts)" nav augstāks par 700 mm virs zemes līmeņa. R punkts ir definēts ANO/EEK Noteikumos Nr. 95.

(⁶) Tikai tādā gadījumā, ja ražotājs lūdz tipa apstiprinājumu transportlīdzeklim, ar kuru paredzēts pārvadāt bīstamas kravas.

II PIELIKUMS

Riepu prasības attiecībā uz saķeri ar mitru ceļu, rites pretestību un rites troksni

A DAĻA – PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ SAĶERI AR MITRU CEĻU

C1 klases riepas atbilst šādām prasībām:

Izmantošanas kategorija	Saķeres ar mitru ceļu indekss (G)
ziemas riepa ar ātruma simbolu ("Q" vai zemāku, izņemot "H"), kas norāda maksimālo atļauto ātrumu, kas nepārsniedz 160 km/h	≥ 0,9
ziemas riepa ar ātruma simbolu ("R" vai augstāku, kā arī ieskaitot "H"), kas norāda maksimālo atļauto ātrumu, kas pārsniedz 160 km/h	≥ 1,0
normāla (ceļu tipa) riepa	≥ 1,1

B DAĻA – RITES PRETESTĪBA

Katra riepu tipa rites pretestības koeficientu lielākā vērtība, kas mērīta saskaņā ar ISO 28580, nepārsniedz šādus lielumus:

1. tabula

Riepas klase	Maks. lielums (kg/tonna) 1. posms
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

2. tabula

Riepas klase	Maks. lielums (kg/tonna) 2. posms
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Ziemas riepām 2. tabula norādītās robežvērtības palielina par 1 kg/t.

C DAĻA – PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ RITES TROKSNI

1. Trokšņa līmeņi, kas noteikti ar šīs regulas īstenošanas pasākumos pieņemto procedūru, nepārsniedz 1.1 vai 1.2 punktā noteiktās robežvērtības. Tabulās 1.1 un 1.2 punktā norādītas temperatūras (izņemot C3 riepām) un instrumentu tolerances koriģētās izmērītās vērtības, kas noapaļotas uz tuvāko veselo vērtību.
- 1.1 C1 klases riepās ar atsauci uz testēto riepās nominālo šķērsriezuma platumu:

Riepas klase	Nominālais šķērsriezuma platums (mm)	Robežvērtības dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

Ziemas riepām, lielas noslodzes riepām vai pastiprinātām riepām vai jebkādam šo klasifikāciju apvienojumam iepriekš minētās robežvērtības palielina par 1 dB(A).

- 1.2 C2 un C3 klases riepās, ar atsauci uz riepu kopuma izmantošanas kategoriju:

Riepas klase	Izmantošanas kategorija	Robežvērtības dB(A)
C2	Parastās riepās	72
	Vilces riepās	73
C3	Parastās riepās	73
	Vilces riepās	75

Īpašajām riepām iepriekš minētās robežvērtības palielina par 2 dB(A). Ziemas riepām C2 vilces riepu kategorijā pieļauj papildu 2 dB(A). Visām pārējām ziemas riepām C2 un C3 kategorijā pieļauj papildu 1 dB(A).

III PIELIKUMS

Grozījumi Direktīvā 2007/46/EK

Direktīvu 2007/46/EK groza šādi.

1) IV pielikuma I daļu groza šādi:

a) tabulu groza šādi:

i) svītro 3. līdz 10., 12. līdz 38., 42. līdz 45. un 47. līdz 57. punktu;

ii) svītro 46. punktu;

iii) iekļauj šādu aili:

Punkts	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	Atsauce uz <i>Oficiālo Vēstnesi</i>	Piemērojamība									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"63	Vispārēja drošība	Regula (EK) Nr. 661/2009	OV L 200, 31.7.2009. 1 lpp.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X"

b) papildinājumu groza šādi:

i) svītro tabulas 3. līdz 10., 12. līdz 37., 44., 45. un 50. līdz 54. punktu;

ii) svītro tabulas 46. punktu;

iii) iekļauj šādu aili:

	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	Atsauce uz <i>Oficiālo Vēstnesi</i>	M ₁
"63	Vispārēja drošība	Regula (EK) Nr. 661/2009	OV L 200, 31.7.2009. 1 lpp.	P/A"

iv) atslēgas bloku papildina ar šādu tekstu:

"P/A: Šī regula ir daļēji piemērojama. Precīza piemērojamības joma ir noteikta ar šīs regulas īstenošanas pasākumiem."

2) VI pielikuma papildinājumā tabulu groza šādi:

a) svītro 3. līdz 10., 12. līdz 38., 42. līdz 45. un 47. līdz 57. punktu;

b) svītro 46. punktu;

c) iekļauj šādu aili:

	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu ⁽¹⁾	Grozījumi izdarīti ar	Attiecas uz variantiem
"63	Vispārēja drošība	Regula (EK) Nr. 661/2009"		

e) tabulu 5. papildinājumā groza šādi:

i) svītro 3. līdz 10., 12. līdz 36., 42. līdz 45. un 47. līdz 57. punktu;

ii) svītro 46. punktu;

iii) iekļauj šādu aili:

Punkts	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	N ₃ kategorijas autoceltsnis
"63	Vispārēja drošība	Regula (EK) Nr. 661/2009	P/A"

f) burtu skaidrojumu groza šādi:

i) C, U, W₅, un W₆ punktu svītro;

ii) pievieno šādu tekstu:

"P/A: Šo normatīvo aktu piemēro daļēji. Precīza piemērojamības joma ir noteikta ar šīs regulas īstenošanas pasākumiem."

4) Tabulā XV pielikumā 46. punktu svītro.

IV PIELIKUMS

To ANO/EEK noteikumu saraksts, kurus piemēro obligāti

—

V PIELIKUMS

Īstenošanas datumi prasībām attiecībā uz elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, un O₄ kategorijas transportlīdzekļos

1. tabula – Īstenošanas datumi jauniem transportlīdzekļu tiem

Transportlīdzekļa kategorija	Īstenošanas datums
M ₂	2013. gada 11. jūlijs
M ₃ (III klase)	2011. gada 1. novembris
M ₃ < 16 tonnas (pneimatiskā transmisija)	2011. gada 1. novembris
M ₃ (II un B klase) (hidrauliskā transmisija)	2013. gada 11. jūlijs
M ₃ (III klase) (hidrauliskā transmisija)	2013. gada 11. jūlijs
M ₃ (III klase) (pneimatiskā kontroles transmisija un hidrauliskā enerģijas transmisija)	2014. gada 11. jūlijs
M ₃ (II klase) (pneimatiskā kontroles transmisija un hidrauliskā enerģijas transmisija)	2014. gada 11. jūlijs
M ₃ (izņemot iepriekš minētos)	2011. gada 1. novembris
N ₂ (hidrauliskā transmisija)	2013. gada 11. jūlijs
N ₂ (pneimatiskā kontroles transmisija un hidrauliskā enerģijas transmisija)	2014. gada 11. jūlijs
N ₂ (izņemot iepriekš minētos)	2012. gada 11. jūlijs
N ₃ (2 asu vilcēji puspiekabēm)	2011. gada 1. novembris
N ₃ (2 asu vilcēji puspiekabēm ar pneimatisko kontroles transmisiju (ABS))	2011. gada 1. novembris
N ₃ (3 asis ar elektrisko kontroles transmisiju (EBS))	2011. gada 1. novembris
N ₃ (2 un 3 asis ar pneimatisko kontroles transmisiju (ABS))	2012. gada 11. jūlijs
N ₃ (izņemot iepriekš minētos)	2011. gada 1. novembris
O ₃ (kombinētā ass slodze no 3,5 līdz 7,5 tonnām)	2012. gada 11. jūlijs
O ₃ (izņemot iepriekš minētos)	2011. gada 1. novembris
O ₄	2011. gada 1. novembris

2. tabula – Īstenošanas datumi jauniem transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļa kategorija	Īstenošanas datums
M ₂	2015. gada 11. jūlijs
M ₃ (III klase)	2014. gada 1. novembris
M ₃ < 16 tonnas (pneimatiskā transmisija)	2014. gada 1. novembris
M ₃ (II un B klase) (hidrauliskā transmisija)	2015. gada 11. jūlijs
M ₃ (III klase) (hidrauliskā transmisija)	2015. gada 11. jūlijs
M ₃ (III klase) (pneimatiskā kontroles transmisija un hidrauliskā enerģijas transmisija)	2016. gada 11. jūlijs
M ₃ (II klase) (pneimatiskā kontroles transmisija un hidrauliskā enerģijas transmisija)	2016. gada 11. jūlijs
M ₃ (izņemot iepriekš minētos)	2014. gada 1. novembris
N ₂ (hidrauliskā transmisija)	2015. gada 11. jūlijs
N ₂ (pneimatiskā kontroles transmisija un hidrauliskā enerģijas transmisija)	2016. gada 11. jūlijs
N ₂ (izņemot iepriekš minētos)	2014. gada 1. novembris
N ₃ (2 asu vilcēji puspiekabēm)	2014. gada 1. novembris
N ₃ (2 asu vilcēji puspiekabēm ar pneimatisko kontroles transmisiju (ABS))	2014. gada 1. novembris
N ₃ (3 asis ar elektrisko kontroles transmisiju (EBS))	2014. gada 1. novembris
N ₃ (2 un 3 asis ar pneimatisko kontroles transmisiju (ABS))	2014. gada 1. novembris
N ₃ (izņemot iepriekš minētos)	2014. gada 1. novembris
O ₃ (kombinētā ass slodze no 3,5 līdz 7,5 tonnām)	2014. gada 1. novembris
O ₃ (izņemot iepriekš minētos)	2014. gada 1. novembris
O ₄	2014. gada 1. novembris