PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Jēdziens "L kategorijas transportlīdzekļi" ietver daudz dažādus vieglos transportlīdzekļus ar diviem, trim vai četriem riteņiem, piemēram, pašgājējus divriteņus, divu un trīs riteņu mopēdus, divu un trīs riteņu motociklus, motociklus ar blakusvāģi un četru riteņu transportlīdzekļus (kvadriciklus), tādus kā ceļu kvadriciklus, visurgājējus transportlīdzekļus un slēgtas virsbūves kvadriciklus.

Kopš 2016. gada 1. janvāra L kategorijas transportlīdzekļiem piemērojamās tipa apstiprināšanas prasības ir noteiktas Regulā (ES) Nr. 168/2013 un tās četros deleģētajos un īstenošanas aktos[[1]](#footnote-1).

Komisija, pamatojoties uz visaptverošu pētījumu par ietekmi uz vidi[[2]](#footnote-2), ir sagatavojusi ziņojumu Parlamentam un Padomei saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 4. punktu. Ziņojuma secinājumos ir izklāstīti ieteikumi par uzlabojumiem Regulā (ES) Nr. 168/2013, kā arī Komisijas Deleģētajā regulā (ES) Nr. 44/2014 un Komisijas Deleģētajā regulā (ES) Nr. 134/2014, ar ko papildina Regulu (ES) Nr. 168/2013. Minētie ieteikumi ir ietverti 1. panta 1. un 2. punktā šajā regulā, ar ko ierosināts grozīt Regulas (ES) Nr. 168/2013 21. un 23. pantu.

Tā kā Regulā (ES) Nr. 168/2013 noteiktās tipa apstiprināšanas prasības jau ir obligāti piemērojamas kopš 2016. gada 1. janvāra, šo tiesību aktu ir ierosināts pieņemt iespējami drīz un atšķirībā no vairuma tipa apstiprināšanas tiesību aktu neparedzēt tajā atsevišķu piemērošanas datumu.

Ar Regulu (ES) Nr. 168/2013 visas Komisijas pilnvaras pieņemt deleģētos aktus ir ierobežotas uz piecu gadu laikposmu, kas beidzas 2018. gada 21. martā. Tā kā tipa apstiprināšanas tiesību aktu elementi pastāvīgi ir jāatjaunina atbilstoši tehnikas progresam vai jāievieš citi grozījumi atbilstoši deleģētajām pilnvarām, priekšlikuma projektā arī grozīts Regulas (ES) Nr. 168/2013 75. panta 2. punkts, lai nodrošinātu pilnvaru deleģēšanu vēl uz pieciem gadiem ar automātiskas pagarināšanas iespēju.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Šā akta un grozāmā akta juridiskais pamats ir vienāds — LESD 114. pants.

• Proporcionalitāte

Regula (ES) Nr. 168/2013, kurā ietvertas ES tipa apstiprināšanas prasības, balstās uz pilnīgas saskaņošanas koncepciju. Tāpēc grozījumi, kas jāievieš minētās regulas prasībās, pamatojoties uz visaptverošā pētījuma par ietekmi uz vidi konstatējumiem, uzskatāmi par vispiemērotākajiem Regulas (ES) Nr. 168/2013 9. apsvērumā norādītā mērķa sasniegšanai, lai panāktu augsta līmeņa vides aizsardzību.

• Juridisko instrumentu izvēle

Regulas izmantošana tiek uzskatīta par atbilstošu, jo ar to tiek grozīta spēkā esošā regula.

3. *EX POST* NOVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

• *Ex post* novērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude

Komisija, pamatojoties uz visaptverošu pētījumu par ietekmi uz vidi, nosūtīja Parlamentam un Padomei ziņojumu atbilstoši pienākumam, kas norādīts Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 4. un 5. punktā. Atbilstoši Komisijas ziņojuma secinājumiem un lai nodrošinātu regulu precīzu piemērošanu, apzinātie elementi būtu jāpievieno vai jāprecizē, ieviešot grozījumus.

Vispārējais pētījuma rezultāts skaidri parāda, ka regulā norādītās robežvērtības, datumi un prasības ir lietderīgi no izmaksu viedokļa un tehniski iespējami visiem L kategorijas transportlīdzekļiem.

• Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Komisijas ziņojumā ir vairāki ieteikumi par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 168/2013. Ieteikumi izriet no apspriešanās ar ieinteresētajām personām visā pētījuma laikā. Turklāt Motociklu darba grupas sanāksmēs ar visām attiecīgajām ieinteresētajām personām un dalībvalstu pārstāvjiem (2016. gada maija, septembra un decembra un 2017. gada marta un jūnija sēdēs) tika sniegta jaunākā informācija par pētījumu.

Komisija 2017. gada martā iesniedza dokumenta pirmo redakciju un saņēma atbildi no nozares ieinteresētajām personām, apstiprinātājiestādēm, tehniskajiem dienestiem un sociālajiem partneriem, kas atbalsta pievienoto dokumenta projektu.

2018/0065 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko Regulu (ES) Nr. 168/2013 groza attiecībā uz *Euro 5* posma piemērošanu divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu tipa apstiprināšanai

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 114. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Pamatojoties uz Komisijas ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par visaptverošu pētījumu par vides posma *Euro 5* ietekmi L kategorijas transportlīdzekļiem[[3]](#footnote-3) saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013[[4]](#footnote-4) 23. panta 4. punktu attiecībā uz *Euro 5* emisiju posmu un ņemot vērā problēmas, ar kurām apstiprinātājiestādes un ieinteresētās personas ir saskārušās minētās regulas piemērošanā, Regulā (ES) Nr. 168/2013 būtu jāveic noteiktas izmaiņas un precizējumi, lai nodrošinātu tās netraucētu piemērošanu.

(2) Attiecībā uz prasību uzstādīt iebūvētās diagnostikas (*OBD*) II posma sistēmu, kas nodrošina uzraudzību un ziņošanu par emisiju kontroles sistēmas kļūmēm un nolietošanos, Komisija, pamatojoties uz visaptverošu pētījumu par ietekmi uz vidi, secināja, ka ir tehniski ierobežojumi attiecībā uz konkrētu transportlīdzekļu katalizatora uzraudzību un ka ir vajadzīgi papildu pilnveidojumi, lai nodrošinātu tās pareizu ieviešanu. Netiek gaidīts, ka *Euro 5* emisiju posma pirmajā kārtā būs iespējams veikt katalizatora uzraudzību, bet tā būtu jāparedz no 2025. gada. Tāpēc Regulas (ES) Nr. 168/2013 21. pantā būtu jāparedz nepieciešamais sagatavošanās laiks, lai nodrošinātu *ODB* II posma sistēmas prasības pareizu ieviešanu.

(3) Ir jāprecizē atbrīvojums mopēdiem (L1e un L2e kategorija) no prasības par *OBD* II posma sistēmu, un minētais atbrīvojums jāpaplašina uz vieglajiem kvadricikliem (L6e kategorija) un uz enduro (L3e–AxE) un triāla (L3e–AxT) motociklu apakškategorijām.

(4) Ņemot vērā, ka L1e un L2e kategorijas mopēdi jau ir atbrīvoti no prasības par *OBD* II posma sistēmu, L6e kategorijas transportlīdzekļi, kas konstruēti un veidoti atbilstoši mopēda specifikācijām un ražoti salīdzinoši mazos apjomos, arī būtu jāatbrīvo no šīs prasības.

(5) Enduro un triāla motociklu ekspluatācijas laiks ir īss, un tie pēc būtības un izmantošanas veida ir ļoti līdzīgi smagajiem visurgājēju kvadricikliem (L7e-B), kas ir atbrīvoti no prasības par *OBD* II posma sistēmu. Tāpēc minētais atbrīvojums būtu jāpaplašina uz enduro un triāla motocikliem.

(6) Ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei, kas pamatojās uz visaptverošu pētījumu par ietekmi uz vidi, Komisija secināja, ka Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta c) apakšpunktā norādītā matemātiskā noturības procedūra, atbilstoši kurai transportlīdzekļus testē pēc 100 km nobraukuma, neatbilst transportlīdzekļa emisiju kontroles sistēmas faktiskajam nolietojumam transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā. Šo metodi vairs nevajadzētu izmantot, un tāpēc tās izmantošanu vajadzētu pakāpeniski izbeigt līdz 2025. gadam, nodrošinot ieinteresētajām personām pietiekamu sagatavošanās laiku, lai pielāgotos. Laikposmā līdz 2025. gadam būtu jāpalielina nepieciešamais transportlīdzekļa uzkrātais nobraukums pirms tā testēšanas, lai nodrošinātu rezultātu ticamību.

(7) *Euro 5* robežvērtību sasniegšanai nepieciešamā tehnoloģija jau ir pieejama, tomēr ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei, kas pamatojās uz visaptverošu pētījumu par ietekmi uz vidi un kas veikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 4. punktu attiecībā uz *Euro 5* emisiju posmu, Komisija secināja, ka *Euro 5* emisiju robežvērtību piemērošanas diena konkrētiem L kategorijas transportlīdzekļiem (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT un L3e-AxE) jāatliek no 2020. gada uz 2022. gadu, lai palielinātu izmaksu un ieguvumu attiecību salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Turklāt šo transportlīdzekļu ražotājiem, kas galvenokārt ir MVU, ir vajadzīgs ilgāks sagatavošanās laiks, lai nodrošinātu, ka pāreju uz nulles emisijas spēka pārvadiem, piemēram, elektrifikāciju, var sasniegt izmaksu ziņā lietderīgi.

(8) Būtu jāprecizē konkrētas neatbilstības saistībā ar *Euro 5* trokšņa līmeņa robežvērtību piemērošanas dienu Regulas (ES) Nr. 168/2013 IV pielikumā, lai nodrošinātu, ka esošās robežvērtības (*Euro 4*) turpina piemērot, līdz var noteikt jaunās robežvērtības attiecībā uz *Euro 5*.

(9) Regula (ES) Nr. 168/2013 pilnvaroja Komisiju pieņemt deleģētos aktus uz piecu gadu laikposmu, kas beigsies 2018. gada 21. martā. Tā kā pastāvīgi ir vajadzība atjaunināt tipa apstiprināšanas tiesību aktu elementus atbilstoši tehnikas progresam vai ieviest citus grozījumus atbilstoši deleģētajām pilnvarām, minētās regulas 75. panta 2. punkts būtu jāgroza, lai nodrošinātu pilnvaru deleģēšanu vēl uz pieciem gadiem ar automātiskas pagarināšanas iespēju.

(10) Juridiskās noteiktības labad Regulā (ES) Nr. 168/2013 Komisijai piešķirtās pilnvaras pieņemt deleģētos aktus par tehniskajām prasībām attiecībā uz iebūvēto diagnostiku būtu jāizklāsta skaidrāk un precīzāk.

(11) Tā kā šī regula groza Regulu (ES) Nr. 168/2013, nepaplašinot tās regulējuma saturu, un tā kā šīs regulas mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tās mēroga un iedarbības dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(12) Tādēļ Regula (ES) Nr. 168/2013 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 168/2013 groza šādi:

1. regulas 21. pantu aizstāj ar šādu:

"21. pants

*Vispārīgas prasības par iebūvētās diagnostikas sistēmām*

1. No IV pielikumā norādītajiem piemērošanas datumiem L kategorijas transportlīdzekļi, izņemot L1e, L2e un L6e kategorijas transportlīdzekļus, ir aprīkoti ar *OBD* sistēmu, kas atbilst funkcionālajām prasībām un testa procedūrām, kuras noteiktas saskaņā ar 8. punktu pieņemtajos deleģētajos aktos.

2. No IV pielikuma 1.8.1. punktā norādītajiem datumiem L3e, L4e, L5e-A un L7e-A (apakš)kategorijas transportlīdzekļi ir aprīkoti ar *OBD* I posma sistēmu, kas uzrauga kļūmes emisiju kontroles sistēmas elektriskajā ķēdē un elektronikā un ziņo par kļūmēm, kuru rezultātā tiek pārsniegtas VI pielikuma B1 daļā noteiktās emisiju robežvērtības.

3. No IV pielikuma 1.8.2. punktā norādītajiem datumiem L3e, L4e, L5e un L7e (apakš)kategorijas transportlīdzekļi ir aprīkoti ar *OBD* I posma sistēmu, kas uzrauga kļūmes emisiju kontroles sistēmas elektriskajā ķēdē un elektronikā un kas tiek iedarbināta, ja tiek pārsniegtas VI pielikuma B1 daļā noteiktās emisiju robežvērtības. Šo transportlīdzekļu (apakš)kategoriju *OBD* I posma sistēmas arī ziņo par tāda darbības režīma iedarbināšanu, kas ievērojami samazina motora griezes momentu.

4. No IV pielikuma 1.8.3. punktā norādītajiem datumiem L3, L4e, L5e un L7e (apakš)kategorijas transportlīdzekļi ir aprīkoti ar *OBD* I posma sistēmu, kas uzrauga kļūmes emisiju kontroles sistēmas elektriskajā ķēdē un elektronikā un kas tiek iedarbināta, ja tiek pārsniegtas VI pielikuma B2 daļā noteiktās emisiju robežvērtības. Šo transportlīdzekļu (apakš)kategoriju *OBD* I posma sistēmas arī ziņo par tāda darbības režīma iedarbināšanu, kas ievērojami samazina motora griezes momentu.

5. No IV pielikuma 1.8.4. punktā norādītajiem datumiem L3e, L4e, L5e-A un L7e-A (apakš)kategorijas transportlīdzekļi turklāt ir aprīkoti ar *OBD* II posma sistēmu, kas uzrauga emisiju kontroles sistēmas kļūmes un nolietošanos (izņemot katalizatora uzraudzību), kā rezultātā tiek pārsniegtas VI pielikuma B1 daļā noteiktās emisiju robežvērtības, un ziņo par to.

6. No IV pielikuma 1.8.5. punktā norādītajiem datumiem L3e, L4e, L5e-A un L7e-A (apakš)kategorijas transportlīdzekļi turklāt ir aprīkoti ar *OBD* II posma sistēmu, kas uzrauga emisiju kontroles sistēmas kļūmes un nolietošanos, kā rezultātā tiek pārsniegtas VI pielikuma B2 daļā noteiktās emisiju robežvērtības, un ziņo par to.

7. Šā panta 5. un 6. punktu nepiemēro L3e-AxE kategorijas enduro motocikliem un L3e-AxT kategorijas triāla motocikliem.

8. Lai saskaņotu *OBD* sistēmas ziņošanu par funkcionālā drošuma vai emisiju kontroles sistēmas kļūmēm un veicinātu efektīvu un lietderīgu transportlīdzekļu remontu, Komisija atbilstoši 75. pantam ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus par sīki izklāstītām tehniskajām prasībām attiecībā uz iebūvēto diagnostiku transportlīdzekļu kategorijām, kas norādītas II pielikuma C1 daļas ("Transportlīdzekļu konstrukcijas un vispārējās tipa apstiprināšanas prasības") 11. rindā (tostarp par funkcionālajām *OBD* prasībām un testa procedūrām elementiem, kas norādīti šā panta 1.–7. punktā) un par sīki izklāstītām tehniskajām prasībām attiecībā uz V pielikumā norādīto VIII tipa testu.";

1. regulas 23. panta 3. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) matemātiska noturības procedūra

Līdz 2024. gada 31. decembrim katram emisijas komponentam rezultāts, ko iegūst, reizinot VII pielikuma B daļā noteikto nolietošanās koeficientu un tāda transportlīdzekļa ekoloģisko raksturlielumu testa rezultātus, kura uzkrātais nobraukums kopš pirmās iedarbināšanas, kad tas iznācis no ražošanas līnijas, ir vairāk nekā 100 km, ir mazāks nekā VI pielikuma A daļā norādītā ekoloģisko raksturlielumu testa robežvērtība.

Neatkarīgi no pirmās daļas jauniem transportlīdzekļu tipiem no 2020. gada 1. janvāra un esošiem transportlīdzekļu tipiem no 2021. gada 1. janvāra līdz 2024. gada 31. decembrim katram emisijas komponentam rezultāts, ko iegūst, reizinot VII pielikuma B daļā noteikto nolietošanās koeficientu un tāda transportlīdzekļa ekoloģisko raksturlielumu testa rezultātus, kura uzkrātais nobraukums kopš pirmās iedarbināšanas, kad tas iznācis no ražošanas līnijas, ir vairāk nekā 2500 km (transportlīdzekļiem, kuru maksimālais ātrums ir mazāks nekā 130 km/h) un 3500 km (transportlīdzekļiem, kuru maksimālais ātrums ir 130 km/h vai vairāk), ir mazāks nekā VI pielikuma A daļā norādītā ekoloģisko raksturlielumu robežvērtība.";

1. regulas 75. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Pilnvaras pieņemt 18. panta 3. punktā, 20. panta 2. punktā, 21. panta 8. punktā, 22. panta 5. un 6. punktā, 23. panta 6. un 12. punktā, 24. panta 3. punktā, 25. panta 8. punktā, 32. panta 6. punktā, 33. panta 6. punktā, 50. panta 4. punktā, 54. panta 3. punktā, 57. panta 12. punktā, 65. pantā un 74. pantā norādītos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz desmit gadu laikposmu no 2013. gada 22. marta.Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz piecu gadu laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu ne vēlāk kā 2022. gada 22. jūnijā un deviņus mēnešus pirms katra secīgā piecu gadu laikposma beigām.";

1. IV pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. 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,

Eiropas Parlamenta vārdā — Padomes vārdā —

priekšsēdētājs priekšsēdētājs

1. OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp. Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 15. janvāra Regula (ES) Nr. 168/2013 par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību.

 Komisijas 2013. gada 16. decembra Deleģētā regula (ES) Nr. 134/2014, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz ekoloģiskajiem raksturlielumiem un spēkiekārtu veiktspēju un groza tās V pielikumu (OV L 53, 21.2.2014., 1. lpp.).

 Komisijas 2013. gada 21. novembra Deleģētā regula (ES) Nr. 44/2014, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukcijas un vispārīgajām prasībām divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanai (OV L 25, 28.1.2014., 1. lpp.).

 Komisijas 2013. gada 24. oktobra Deleģētā Regula (ES) Nr. 3/2014, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 attiecībā uz transportlīdzekļu funkcionālā drošuma prasībām divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanai (OV L 7, 10.1.2014., 1.–12. lpp.). [↑](#footnote-ref-1)
2. Ziņojums par pētījumu: *Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles*, *EU-Books* (ET-04-17-619-EN-N). [↑](#footnote-ref-2)
3. Ziņojums par pētījumu: *Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles*, *EU-Books* (ET-04-17-619-EN-N). [↑](#footnote-ref-3)
4. Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 15. janvāra Regula (ES) Nr. 168/2013 par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.). [↑](#footnote-ref-4)