

Briuselis, 2019 06 14
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

2018 m. gruodžio 13 d. Bendrasis Teismas priėmė sprendimus bylose T-339/16 (Paryžiaus miestas prieš Komisiją), T-352/16 (Briuselio miestas prieš Komisiją) ir T-391/16 (Madrido miestas prieš Komisiją), kuriose buvo pareikšti tiesioginiai ieškiniai dėl Komisijos reglamento (ES) 2016/646, kuriuo iš dalies keičiamos Komisijos reglamento (EB) Nr. 692/2008 nuostatos dėl lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio (Euro 6)¹. Reglamentu (ES) 2016/646 nustatyti atitikties koeficientai, kurie taikomi tada, kai yra atliekamas realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo (RDE) bandymas, vertinant, ar paisoma transporto priemonės išmetamųjų teršalų kiekio ribinių verčių. Ginčijami atitikties koeficientai buvo naudojami siekiant palaipsniui sumažinti realiomis važiavimo sąlygomis matuojamo ir laboratorijose matuojamo išmetamųjų teršalų kiekio neatitikimą.

Teismas nesprenžia klausimo, ar atitikties koeficientai yra techniškai reikalingi. Jo nuomone, Reglamentu (ES) 2016/646 *de facto* pakoreguojama Reglamentu (ES) 715/2007 nustatyta 80 mg/km ribinė vertė taip sudarant sąlygas taikyti didesnę realiomis važiavimo sąlygomis matuojamą išmetamųjų teršalų kiekį, palyginti su matuojamu laboratorijose. Teismo nuomone, tik teisės aktų leidėjas galėjo nustatyti atitikties koeficientus, nes tai susiję su esmine teisės akto (Reglamento (EB) Nr. 715/2007²) nuostata. Todėl Teismas panaikino Reglamento (ES) 2016/646 dalį, kurioje buvo nustatyti atitikties koeficientai.

Panaikinimas yra dalinio pobūdžio. Todėl Komisijos reglamentu (ES) 2016/427³ nustatyta, o vėliau Komisijos reglamentais (ES) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ ir 2018/1832⁶ iš dalies pakeista

¹ OL L 109, 2016 4 26, p. 1.

² 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).

³ 2016 m. kovo 10 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/427, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 6) (OL L 82, 2016 3 21, p. 1).

⁴ 2016 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/646, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 6) (OL L 109, 2016 4 26, p. 1).

⁵ 2017 m. birželio 7 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1154, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008, ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB dėl lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekio (euro 6) (OL L 175, 2017 7 7, p. 708).

⁶ 2018 m. lapkričio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) 2018/1832, kuriuo, siekiant patobulinti tipo patvirtinimo atsižvelgiant į lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį bandymus ir procedūras, įskaitant skirtus eksploatuojamų transporto priemonių atitikčiai patikrinti ir realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti, ir nustatyti degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos įtaisus, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 ir Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151 (OL L 301, 2018 11 27, p. 1).

realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūra lieka galioti ir tipo tvirtinimo metu privalo būti toliau taikoma;

Dabartinį pasiūlymą būtina priimti atsižvelgiant konkrečiai į Bendrojo Teismo sprendimus bylose T-339/16, T-352/16 ir T-391/16, kuriose buvo pareikšti tiesioginiai ieškiniai, ir jį priimti būtina nedelsiant, kad būtų išvengta teisinio netikrumo dėl jau nuo 2017 m. rugsėjo 1 d. suteiktų tipo patvirtinimų ir būsimų tipo patvirtinimų. Iš tiesų, labai svarbu, kad ekonominės veiklos vykdytojams kuo greičiau būtų išaiškintos taikytinos taisyklės, ir bet kuriuo atveju dar iki sprendimo įsigaliojimo 2020 m. vasario 23 d. Siekiant kuo labiau sumažinti galimą teisinį netikrumą, 3 straipsnyje yra nustatytas trijų dienų terminas.

Bendrasis Teismas, siekdamas išvengti teisinio netikrumo dėl jau nuo 2017 m. rugsėjo 1 d. suteiktų tipo patvirtinimų, panaikinimo įsigaliojimo datą nukelia ne ilgesniam nei 12 mėnesių laikotarpiui, t. y. iki 2020 m. vasario 23 d., kad Komisija sprendimą įgyvendintų laiku.

Kol sueis minėta data, Komisija, siekdama neužkrauti pernelyg didelės naštos gamintojams, kurių automobiliai jau sukonstruoti taikant pirmiau patvirtintą realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūrą, nusprendė pasiūlyti Europos Parlamentui ir Tarybai nustatyti anksčiau priimtus atitikties koeficientus.

Be to, Komisija siūlo, kad teisės aktų leidėjas suteiktų Komisijai įgaliojimus kasmet sumažinti teisės aktų leidėjo nustatytus atitikties koeficientus siekiant atsižvelgti į nešiojamosios išmetamųjų teršalų matavimo sistemos tikslumo padidėjimą. Dėl to realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų azoto oksidų (NOx) kiekį bus galima palaipsniui dar labiau sumažinti.

• **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Išmetamųjų teršalų kiekį reglamentuojančios taisyklės priimamos taikant ES lengvųjų automobilių, furgonų, sunkvežimių, autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų tipo tvirtinimo sistemą. Vienas po kito įsigaliojantys „Euro“ standartai, taikomi lengvosios transporto priemonėms (automobiliams ir furgonams), žymimi arabiškais skaitmenimis, o sunkiosios transporto priemonėms (sunkvežimiams, autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams) – romėniškais skaitmenimis. Naujausi standartai Euro 6 yra taikomi lengvosios transporto priemonėms, o Euro VI – sunkiosios transporto priemonėms:

- Direktyvoje 2007/46/EB⁷ nustatyta bendra lengvųjų automobilių, furgonų, sunkvežimių, autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų tipo tvirtinimo teisinė sistema.
- Euro 5 ir Euro 6 standartus reglamentuojančiu Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 nustatomos automobilių išmetamų reglamentuojamų teršalų kiekio ribinės vertės, visų pirma 80 mg/km azoto oksidų ribinė vertė (NOx, t. y. bendras išmetamųjų NO ir NO₂ teršalų kiekis).
- Reglamentu (EB) Nr. 692/2008 įgyvendinamas ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos.

⁷ 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

- Reglamentais 2017/1151 (pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra) ir 2018/1832 (realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis, 4-as aktas) nustatomos naujos transporto priemonių tipo patvirtinimo bandymų procedūros ir sudaromos sąlygos atlikti bandymus realiomis važiavimo sąlygomis, įskaitant nepriklausomų sertifikuotų laboratorijų bandymus.
- Reglamente (EB) Nr. 595/2009 reikalaujama, kad naujos sunkiosios transporto priemonės ir varikliai atitiktų naujas išmetamųjų teršalų kiekio ribas, ir nustatomi papildomi reikalavimai dėl galimybės naudotis informacija.
- Komisijos reglamentu (ES) Nr. 582/2011 įgyvendinamos ir iš dalies keičiamos Reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos, susijusios su sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiu (Euro VI).

Vienas po kito įsigaliojantys „Euro“ standartai padėjo gerokai sumažinti išmetamųjų teršalų kietųjų dalelių kiekį – tiek jų masę, tiek skaičių, taip pat kitų teršalų, kaip antai angliavandenilių (HC) ir anglies monoksido (CO), kiekį. Tačiau, 1991 m. įvedus „Euro“ standartus, kelių transporto priemonių išmetamas NO_x kiekis, visų pirma išmetamas azoto dioksido (NO₂) kiekis, sumažėjo ne tiek, kiek tikėtasi. Taip yra dėl to, kad realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis dažnai viršija atliekant tipo patvirtinimo bandymą išmatuotą išmetamųjų teršalų kiekį (visų pirma dyzelinių transporto priemonių).

Siekdama mažinti didelį keleivinių automobilių kelyje išmetamų teršalų kiekį ir atsižvelgdama į tai, jog, kaip nustatyta pastaraisiais metais, jis iš esmės neatitinka laboratorinių bandymų rezultatų, Komisija parengė realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūrą; procedūra taikoma nuo 2017 m. rugsėjo 1 d. Ši bandymų procedūra leidžia tiksliau nustatyti faktinį kelyje išmetamų teršalų kiekį ir sumažinti realiomis važiavimo sąlygomis matuojamo ir laboratorijoje matuojamo išmetamųjų teršalų kiekio neatitikimą; ją taikant naudojami nešiojamieji išmetamųjų teršalų matuokliai, kuriais išmetamųjų teršalų kiekis matuojamas realiomis važiavimo keliu bandymo sąlygomis.

Realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūra taikoma kartu su laboratorijoje atliekama procedūra siekiant patikrinti, ar atliekant bandymą laboratorijoje išmetamas NO_x kiekis ir matuojamas kietųjų dalelių skaičius išliks nedideli ir realiomis važiavimo sąlygomis. Pagal naujausias išmetamųjų teršalų standartų Euro 6d-TEMP arba Euro 6d redakcijas sertifikuojamos lengvosios transporto priemonės yra sertifikuojamos vykdant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo bandymus.

2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių patvirtinimo ir rinkos priežiūros ne tik iš esmės keičiama bandymų tvarka, bet ir sudaromos sąlygos atlikti veiksmingą transporto priemonių aplinkosauginio veiksmingumo priežiūrą rinkoje.

• Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Dėl bendrų ES ir nacionalinių, regioninių bei vietos valdžios institucijų veiksmų pastaraisiais dešimtmečiais oro kokybė Europos Sąjungoje pagerėjo. Be kita ko, išmetamųjų teršalų kiekis nuo 2000 m. sumažėjo nuo 10 iki 70 proc., nelygu, kokie tai teršalai (NO_x kiekis sumažėjo 42 proc.). Sumažinti šių teršalų kiekius taip pat padėjo tai, kad, įtraukus aplinkos apsaugos reikalavimus į transporto politiką, sėkmingai imtasi išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės⁸.

⁸ Daugiau žr. COM(2018) 330, Komunikatas „Europa, kuri gina: švarus oras visiems“

Nežiūrint to, Europos Sąjungos miestuose vis dar sprendžiamos sudėtingos problemos, susijusios su azoto dioksido (NO₂) koncentracija lauke, o didžiausi taršos, viršijančios Direktyvoje dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (Direktyva 2008/50/EB) siekiant apsaugoti nuo žmonių sveikatai ir aplinkai keliamos rizikos nustatytas ribines vertes, šaltiniai tebėra kelių transporto priemonės. 2016 m. 19 valstybių narių pranešė, kad ribinės vertės yra viršijamos⁹; paprastai jos viršijamos miesto vietovėse dėl didelio vietos transporto priemonių išmetamo NOx (NO + NO₂) kiekio. Taršą gerokai padidina dyzelinių automobilių ir furgonų išmetamas NOx kiekis, kuris realiomis vairavimo sąlygomis gali būti daug didesnis nei reglamentuojamos išmetamųjų teršalų ribinės vertės, išmatuotos taikant laboratorinių bandymų ciklą¹⁰.

Privalomos dyzelinių automobilių išmetamo NOx kiekio ribinės vertės ES buvo palaipsniui sumažintos nuo 500 mg/km pagal Euro 3 standartą (Euro 1 ir Euro 2 standartus atitinkančioms dyzelinėms transporto priemonėms nebuvo nustatyta jokių NOx ribinių verčių) iki 80 mg/km pagal Euro 6 standartą¹¹. Tačiau yra įrodymų, kad faktinis realiomis važiavimo sąlygomis išmetamas NOx kiekis iki tokio lygio nesumažėjo, nepaisant šių vis griežtesnių NOx ribinių verčių, kurios tikrinamos laboratorinėmis sąlygomis taikant standartinį bandymų ciklą (Weiss *et al*, 2011).

Reaguodama į tai, Komisija parengė realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūrą. Ši naujoji procedūra yra būtina siekiant kontroliuoti realiomis važiavimo sąlygomis dyzelinių transporto priemonių išmetamą NOx kiekį. Pirmą kartą ją imta taikyti 2016 m. pradžioje stebėsenos tikslais, siekiant papildyti laboratorinius bandymus, o nuo 2017 m. rugsėjo 1 d. ją imta taikyti naujų tipų transporto priemonėms; nuo 2019 m. rugsėjo 1 d. ji bus taikoma visoms naujoms transporto priemonėms.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Teisinis pasiūlymo pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsnis.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Laikantis kitų teisės aktų dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, nagrinėjamas veiksmas yra pagrįstas SESV 114 straipsniu, kuriuo užtikrinamas vidaus rinkos veikimas.

Europos Sąjungos veiksmai būtini, nes reikia išvengti naujų kliūčių bendrajai rinkai, būtent automobilių pramonės srityje, taip pat dėl tarpvalstybinio oro taršos ir klimato kaitos pobūdžio. Ir nors pagrindinių toksiškų oro teršalų didžiausias poveikis yra prie jų šaltinio, poveikis oro kokybei nėra tik vietos lygmens, todėl tarpvalstybinė tarša yra rimta aplinkos problema, dėl kurios dažnai sunku įgyvendinti nacionalinius sprendimus. Atmosferinio modeliavimo rezultatai rodo, kad vienoje valstybėje narėje išmesti teršalai turi įtakos taršai

⁹ Daugiau žr. EAA, 2019 m. „Air Quality in Europe – 2018 Report“ (ataskaita „Oro kokybė Europoje 2018 m.“),

<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ ES kelių transporto priemonių išmetamas azoto oksidų kiekis sudaro maždaug 40 proc. Dyzelinių transporto priemonių išmetamas azoto oksidų kiekis sudaro maždaug 80 proc. bendro transporto priemonių išmetamo azoto oksidų kiekio.

¹¹ NOx ribinė vertė nustatyta 2007 m. įvedus Euro 6 standartą; 2014 m. rugsėjo mėn. ji buvo pradėta taikyti naujiems tipams, o 2015 m. rugsėjo mėn. – naujoms transporto priemonėms.

kitoje valstybėje narėje. Sprendžiant oro taršos problemą, reikia imtis bendrų veiksmų ES mastu.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas yra proporcingas, nes juo daromi reikiami teisės aktų pakeitimai ir kartu neviršijama to, kas būtina, kad būtų pasiekti ir motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio sumažinimo, ir teisinio tikrumo transporto priemonių gamintojų atžvilgiu užtikrinimo tikslai. Juo siūlomos teisinės sąlygos, būtinos palaikyti, kiek įmanoma, vienodas galimybes visiems gamintojams.

- **Priemonės pasirinkimas**

Tikslinga naudoti reglamentą, kadangi juo iš dalies keičiamas galiojantis reglamentas.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų ex post vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Netaikoma.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Prieš priimdama atitikties koeficientus, taikomus atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūrą, Komisija išsiuntė klausimyną automobilių pramonės suinteresuotiesiems subjektams. Šio klausimyno paskirtis – surinkti techninę informaciją ir duomenis, kuriais Komisija naudotųsi atlikdama vertinimą. Klausimai buvo susiję su šiais trimis punktais:

a) naujų dyzelinių transporto priemonių parko kūrimas, atsižvelgiant į NOx kiekio mažinimo technologijas;

b) turimi duomenys apie dabartines realiomis važiavimo sąlygomis šių transporto priemonių išmetamų teršalų normas;

c) informacija apie bendrą jų išmetamo NOx kiekio normos sumažinimo potencialą.

Gauti keturi atsakymai. Šiuos atsakymus pateikė Europos automobilių gamintojų asociacija (ACEA), Išmetamų teršalų kontrolės naudojant katalizatorius asociacija (AECC), transporto priemonių gamintojų asociacija (pateikė su sąlyga, kad bus išsaugotas anonimiškumas) ir svarbus 1 lygio tiekėjas (pateikė su sąlyga, kad bus išsaugotas anonimiškumas). Informacijos nepateikė joks atskiras transporto priemonių gamintojas, nors to buvo prašoma atitinkamose darbo grupėse raštu ir keletą kartų žodžiu. Iš keturių gautų atsakymų tik AECC ir 1 lygio tiekėjo atsakymuose pateikta tinkamos informacijos ir duomenų. Kitų dviejų atsakymų nauda šiomis konkrečiomis aplinkybėmis buvo labai nedidelė.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Prieš priimant Reglamentą (ES) 2016/646 Komisijos Jungtinis tyrimų centras (JRC) atliko metaduomenų tyrimą, pagrįstą nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemų (PEMS) surinktais duomenimis apie Euro 6 standartų reikalavimus atitinkančių dyzelinių transporto priemonių išmetamą NOx kiekį. Į duomenų rinkinį buvo įtraukti 36 skirtingų tipų dyzelinių transporto priemonių ir 234 atskirų bandomųjų važiavimų duomenys. Šis išsamių ir patikimų duomenų rinkinys parodė, kad Euro 6 standartų reikalavimus atitinkančioms dyzelinėms transporto priemonėms važiuojant keliu išmetamo NOx kiekio mediana buvo maždaug 4, t. y. keturis kartus didesnė nei reglamentuojama NOx ribinė vertė.

- **Poveikio vertinimas**

Šio pasiūlymo poveikio vertinti nereikia. Šia iniciatyva tiesiog pakeičiama teisinė priemonė, kuria nustatomi tie patys šiuo metu galiojantys ir tinkamam realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūros taikymui užtikrinti reikalingi atitikties koeficientai, ir Komisijai suteikiami įgaliojimai dar labiau sumažinti atitikties koeficientą siekiant suderinti jį su technikos pažanga. Atitikties koeficientai nedaro poveikio esamoms išmetamųjų teršalų kiekio ribinėms vertėms, nustatytoms Reglamentu (EB) Nr. 715/2007, kurių poveikio vertinimas buvo atliktas prieš priimant Reglamentą (EB) Nr. 715/2007¹².

- **Pagrindinės teisės**

Šis pasiūlymas poveikio pagrindinių teisių apsaugai neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Netaikoma.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Netaikoma.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Netaikoma.

¹²

Komisijos tarnybų darbinis dokumentas. Priedas prie Europos parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį ir dėl transporto priemonių remonto informacijos prieigos, iš dalies pakeičiančio Direktyvą 72/306/EEB ir Direktyvą .../EB, pasiūlymo. Poveikio vertinimas {COM(2005) 683 final}.

/* SEC/2005/1745 */

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007² yra vienas iš atskirų norminių aktų remiantis tipo patvirtinimo sistema, nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB³;
- (2) Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 reikalaujama, kad naujos lengvosios transporto priemonės atitiktų tam tikras išmetamųjų teršalų ribines vertes (Euro 5 ir Euro 6 standartus), ir nustatomi papildomi reikalavimai dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos. Minėtam reglamentui įgyvendinti reikalingos konkrečios techninės nuostatos buvo nustatytos Komisijos reglamentu (EB) Nr. 692/2008⁴, o vėliau – Komisijos reglamentu (ES) 2017/1151⁵;

¹ OL C , , p. .

² 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).

³ 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

⁴ 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinantis ir iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 199, 2008 7 28, p. 1).

- (3) tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, reikalavimai buvo palaipsniui reikšmingai sugriežtinti įdiegtais ir vėliau peržiūrėtais „Euro“ standartais. Nors transporto priemonių išmetamas tam tikrų reglamentuojamų išmetamųjų teršalų kiekis apskritai buvo reikšmingai sumažintas, to negalima pasakyti apie dyzelinių variklių išmetamą NO_x kiekį arba tiesioginio benzino įpurškimo variklių, visų pirma įrengtų lengvosiose transporto priemonėse, išmetamą kietųjų dalelių kiekį. Todėl būtina imtis veiksmų šiai padėčiai ištaisyti;
- (4) Komisija, remdamasi savo moksliniais tyrimais ir išorės informacija, atliko išsamią Reglamente (EB) Nr. 692/2008 nustatytų tipo tvirtinimo procedūrų, bandymų ir reikalavimų analizę ir nustatė, kad Euro 5 arba Euro 6 transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis realiomis važiavimo keliuose sąlygomis gerokai viršija išmetamų teršalų kiekį, išmatuotą taikant reguliuojamąjį naująjį Europos važiavimo ciklą (NEVC), ypač kalbant apie dyzelinių variklių išmetamą NO_x kiekį;
- (5) šiuo tikslu Komisija parengė naują metodiką dėl transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio nustatymo realiomis važiavimo sąlygomis – realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūrą (RDE). Realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūra buvo nustatyta Komisijos reglamentais (ES) 2016/427⁶ ir (ES) 2016/646⁷, vėliau ji buvo perkelta į Reglamentą (ES) 2017/1151 ir patobulinta Komisijos reglamentu (ES) 2017/1154⁸;
- (6) Reglamentu (ES) 2016/646⁹ nustatytos realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūros taikymo datos ir šios procedūros atitikties kriterijai. Šiuo tikslu buvo taikomi konkretiems teršalams nustatyti atitikties koeficientai, kad būtų atsižvelgta į nešiojamosiomis išmetamųjų teršalų matavimo sistemomis (PEMS) atliktų matavimų statistinius ir techninius netikslumus;

⁵ 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017 7 7, p. 1).

⁶ 2016 m. kovo 10 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/427, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 6) (OL L 82, 2016 3 31, p. 1).

⁷ 2016 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/646, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 6) (OL L 109, 2016 4 26, p. 1).

⁸ 2017 m. birželio 7 d. Komisijos reglamento (ES) 2017/1154, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008, ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB dėl lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (Euro 6) (OL L 175, 2017 7 7, p. 708).

⁹ 2016 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/646, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 6) (OL L 109, 2016 4 26, p. 1).

- (7) 2018 m. gruodžio 13 d. Bendrasis Teismas priėmė sprendimus sujungtose bylose T-339/16, T-352/16 ir T-391/16¹⁰, kuriose buvo pateiktas ieškinys dėl Reglamento (ES) 2016/646 panaikinimo. Bendrasis Teismas panaikino tą Reglamento (ES) 2016/646 dalį, kurioje nustatomi atitikties koeficientai, taikomi vertinant rezultatų, gautų taikant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūrą, atitiktį Reglamente (ES) Nr. 715/2007 nustatyto išmetamųjų teršalų ribinėms vertėms. Teismas nustatė, kad tik teisės aktų leidėjas gali nustatyti tuos atitikties koeficientus, nes jie susiję su esmine Reglamento (EB) Nr. 715/2007 nuostata;
- (8) Bendrasis Teismas nekėlė klausimo dėl atitikties koeficientų techninio pagrindimo. Dėl šios priežasties, o taip pat atsižvelgiant į tai, kad esant dabartinei technologinei pažangai realiomis važiavimo sąlygomis matuojamas ir laboratorijoje matuojamas išmetamųjų teršalų kiekis vis dar nesutampa, atitikties koeficientus tikslinga įtraukti į Reglamentą (EB) Nr. 715/2007;
- (9) realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūros atitikties kriterijai turėtų būti nustatyti dviem etapais siekiant sudaryti sąlygas gamintojams laikytis Euro 6 išmetamųjų teršalų ribinių verčių, kai taikoma ši procedūra. Visų pirma, gamintojo prašymu turėtų būti taikomas laikinas atitikties koeficientas, o paskui turėtų būti naudojamas galutinis atitikties koeficientas. Komisija turėtų nuolat peržiūrėti galutinius atitikties koeficientus atsižvelgdama į technikos pažangą;
- (10) Lisabonos sutartimi teisės aktų leidėjui suteikta galimybė Komisijai deleguoti įgaliojimą priimti bendro pobūdžio įstatymo galios neturinčius teisės aktus, kuriais būtų papildomos ar iš dalies keičiamos tam tikros neesminės įstatymo galią turinčio teisės akto nuostatos; Priemonės, kurias priimti gali būti suteikiami įgaliojimai, kaip nurodyta SESV 290 straipsnio 1 dalyje, iš esmės atitinka priemones, kurioms taikoma Tarybos sprendimo 1999/468/EB¹¹ 5a straipsnyje nustatyta reguliavimo procedūra su tikrinimu. Todėl Reglamento (EB) Nr. 715/2007 nuostatas, kuriomis numatyta naudoti reguliavimo procedūrą su tikrinimu, būtina suderinti su SESV 290 straipsniu;
- (11) siekiant įgyvendinti Sąjungos oro kokybės užtikrinimo tikslus ir sumažinti transporto priemonių išmetamą teršalų kiekį, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl išsamių taisyklių dėl specialių tipo tvirtinimo procedūrų, bandymų ir reikalavimų. Kartu turėtų būti deleguoti įgaliojimai papildyti Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 peržiūrėtų minėtų taisyklių ir bandymų ciklą, taikomų matuojant išmetamuosius teršalus, nuostatomis, draudimo naudoti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius įgyvendinimo reikalavimais, priemonėmis, būtinomis siekiant užtikrinti, kad gamintojas laikytųsi prievolės suteikti neribotą standartinio formato prieigą prie transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos; nuostatomis dėl peržiūrėtos kietųjų dalelių matavimo procedūros. Kartu turėtų būti deleguoti įgaliojimai iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 siekiant peržiūrėti galutinius atitikties koeficientus, juos sumažinant, kad būtų atsižvelgta į nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemų (PEMS) pažangą, nustatyti naujas kietųjų dalelių mase pagrįstas ribines vertes ir įtraukti dalelių

¹⁰ 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimas bylose Paryžiaus miestas, Briuselio miestas ir Madrido miestas prieš Komisiją (T-339/16, T-352/16 ir T-391/16, EU:T:2018:927).

¹¹ 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimas Nr. 1999/468/EB, nustatantis Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką (OL L 184, 1999 7 17, p. 23).

skaičiumi grindžiamas ribines vertes. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai turėtų būti suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

- (12) siekiant užtikrinti įgyvendinimo tęstinumą atsižvelgiant į technikos pažangą, šio reglamento įsigaliojimo metu vykdomos reguliavimo procedūros su tikrinimu, dėl kurių komitetas jau pateikė savo nuomonę, turėtų būti atliktos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnį;
- (13) siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (ES) Nr. 715/2007 4 straipsnio 2 ir 3 dalių įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹²;
- (14) kadangi šio reglamento tikslų, o būtent – nustatyti taisyklės dėl motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio siekiant įgyvendinti esminius oro kokybės užtikrinimo tikslus, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl siūlomo veiksmo masto tų tikslų geriau būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (15) todėl Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 iš dalies keičiamas taip:

- (1) 2 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Pagal šį reglamentą gamintojo reikalavimu gali būti tvirtinami ne tik pirmoje dalyje minimų transporto priemonių, bet ir Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtų M₁, M₂, N₁ ir N₂ kategorijų transporto priemonių, kurių etaloninė masė neviršija 2 840 kg ir kurios atitinka šiame reglamente nustatytas sąlygas, tipai.“;
- (2) 3 straipsnio įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

„Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:“;
- (3) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
 - (a) 1 dalis pakeičiama taip:

¹² 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

„1. Gamintojai įrodo, kad visų naujų transporto priemonių, kurios buvo parduotos, registruotos ar pradėtos eksploatuoti Bendrijoje, tipas yra patvirtintas pagal šio reglamento nuostatas. Gamintojai taip pat įrodo, kad visų naujų pakaitinių taršos kontrolės įtaisų, kurių tipas turi būti patvirtintas ir kurie buvo parduoti ar pradėti eksploatuoti Bendrijoje, tipas yra patvirtintas pagal šio reglamento nuostatas.

Šie įsipareigojimai apima I priede nustatytų išmetamųjų teršalų kiekio ribinių verčių taikymą. Siekiant nustatyti, ar paisoma I priedo 2 lentelėje nustatytų Euro 6 išmetamųjų teršalų ribinių verčių, atliekant bet kokią galiojančią realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo procedūrą nustatytos išmetamųjų teršalų ribinės vertės padalijamos iš I priedo 2a lentelėje nustatyto taikytino atitikties koeficiento. Gautas rezultatas turi būti mažesnis nei to priedo 2 lentelėje nustatytos Euro 6 išmetamųjų teršalų ribinės vertės.“;

(b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Komisija įgyvendinimo aktais nustato 2 ir 3 dalyse nurodytas specialias procedūras ir reikalavimus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 15 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

(4) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Gamintojai įrengia transporto priemones taip, kad visos sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad įprastai naudojama transporto priemonė atitiktų šį reglamentą.“;

(b) 3 dalies įvadinis sakinyss pakeičiamas taip:

„3. Komisijai pagal 14a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais 1 ir 2 dalys papildomos nustatant specialius reikalavimus ir specialias šioje dalyje nurodytas tipo tvirtinimo procedūras, bandymus ir reikalavimus, visų pirma susijusius su:“;

(5) 6 straipsnio 7 dalies antras sakinyss pakeičiamas taip:

„Tuo atveju, jei tuo metu tokios informacijos dar nėra arba ji dar neatitinka šio reglamento, gamintojas pateikia ją per šešis mėnesius nuo tipo patvirtinimo dienos.“;

(6) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Deleguotieji aktai dėl prieigos prie transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos

Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal 14a straipsnį, siekiant papildyti 6 ir 7 straipsnius. Jie turi aprėpti techninius reikalavimus ir jų atnaujinimą, atsižvelgiant į TPID bei transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos pateikimo būdą, ypatingą dėmesį kreipiant į konkrečius MVI poreikius.“;

(7) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nuo 2007 m. liepos 2 d., jei gamintojas to reikalauja, nacionalinės institucijos dėl su transporto priemonių išmetamomis medžiagomis ar degalų suvartojimu susijusių priežasčių negali atsisakyti suteikti EB tipo patvirtinimą ar nacionalinį tipo patvirtinimą arba drausti registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti naują

transporto priemonę, jeigu ta transporto priemonė atitinka šio reglamento reikalavimus ir ypač Euro 5 ribines vertes, nustatytas I priedo 1 lentelėje ar Euro 6 ribines vertes, nustatytas I priedo 2 lentelėje, laikantis 4 straipsnio 1 dalies antros pastraipos nuostatų.“;

(b) 4 ir 5 dalys pakeičiamos taip:

„4. Nuo 2014 m. rugsėjo 1 d., o N_1 kategorijos II ir III klasių ir N_2 kategorijos transporto priemonėms – nuo 2015 m. rugsėjo 1 d., nacionalinės institucijos dėl su motorinių transporto priemonių išmetamais teršalais ar degalų suvartojimu susijusių priežasčių atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą ar nacionalinį tipo patvirtinimą naujoms transporto priemonėms, kurios neatitinka šio reglamento reikalavimų, o ypač Euro 6 ribinių verčių, nustatytų I priedo 2 lentelėje.

Siekiant nustatyti, ar paisoma Euro 6 ribinių verčių, pagal 4 straipsnio 1 dalies antros pastraipos nuostatas atliekama galiojanti realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūra taikant I priedo 2a lentelėje konkrečioms išmetamiesiems teršalams nustatytą atitikties koeficientą.

5. Nuo 2015 m. rugsėjo 1 d., o N_1 kategorijos II ir III klasių ir N_2 kategorijos transporto priemonėms – nuo 2016 m. rugsėjo 1 d., nacionalinės institucijos pagal Direktyvos 2007/46/EB 18 straipsnį naujų transporto priemonių, kurios neatitinka šio reglamento reikalavimų, o ypač Euro 6 ribinių verčių, nustatytų I priedo 2 lentelėje, [„remiantis 4 dalies antros pastraipos nuostatomis“], atitikties sertifikatus laiko nebegaliojančiais ir dėl su išmetamais teršalais ar degalų suvartojimu susijusių priežasčių draudžia tokias transporto priemones registruoti, jomis prekiauti ar pradėti jas eksploatuoti.

Siekiant nustatyti, ar paisoma Euro 6 ribinių verčių, pagal 4 straipsnio 1 dalies antros pastraipos nuostatas atliekama galiojanti realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo procedūra taikant I priedo 2a lentelėje konkrečioms išmetamiesiems teršalams nustatytą atitikties koeficientą.“;

(8) 11 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nacionalinės institucijos draudžia prekiauti naujais pakaitiniais taršos kontrolės įtaisais, skirtais montuoti į pagal šį reglamentą patvirtintas transporto priemones, arba įrengti juos transporto priemonėje, jeigu jie neatitinka tipo, dėl kurio tipo patvirtinimas suteiktas laikantis šio reglamento nuostatų.“;

(9) 12 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės gali numatyti finansines lengvatas serijinėms transporto priemonėms, kurios atitinka šio reglamento nuostatas.“;

(10) 14 straipsnio 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„2. Komisijai pagal 14a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais, atsižvelgiant į rezultatus, pasiektus įgyvendinant Pasaulinio forumo transporto priemonių reglamentavimui suderinti remiamą UNECE dalelių matavimo programą, tačiau nemažinant aplinkosaugos Sąjungoje lygmens, priimamos šios priemonės:

a) šio reglamento pakeitimas siekiant peržiūrėti I priede nustatytas kietųjų dalelių masės ir kietųjų dalelių kiekio ribines vertes;

b) šio reglamento papildymas priimant peržiūrėtą kietųjų dalelių kiekio matavimo procedūrą.

3. Komisijai pagal 14a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais:

a) šis reglamentas papildomas siekiant pakeisti išmetamųjų teršalų matavimo procedūras, bandymus ir reikalavimus bei bandymų ciklus ir taip tinkamai atsižvelgti į realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kieki;

b) šis reglamentas iš dalies keičiamas siekiant priderinti prie technikos pažangos I priedo 2a lentelėje konkrečioms teršalams nustatytus galutinius atitikties koeficientus.“;

(11) įterpiamas šis 14a straipsnis:

„14a straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 5 straipsnio 3 dalyje, 8 straipsnyje ir 14 straipsnio 2 bei 3 dalyse nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo ... [įsigaliojimo datos]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudoti deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trim mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas ar Taryba gali bet kuriuo metu atšaukti 5 straipsnio 3 dalyje, 8 straipsnyje ir 14 straipsnio 2 bei 3 dalyse nurodytų įgaliojimų delegavimą. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 5 straipsnio 3 dalį, 8 straipsnį ir 14 straipsnio 2 bei 3 dalis priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“;

(12) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 1 dalyje nurodytas komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
 2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.“;
- (13) I priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedo nuostatas.

2 straipsnis

Šis reglamentas neturi poveikio nebaigtoms procedūroms pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalį, 8 straipsnį ir 14 straipsnio 2 bei 3 dalis, kurias vykdamas komitetas jau pareiškė nuomonę pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnį.

3 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja trečią dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas