

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2019/129**(2019. gada 16. janvāris),****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 legīslatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Pamatojoties uz Komisijas ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par visaptverošu pētījumu par vides posma Euro 5 ietekmi L kategorijas transportlīdzekļiem ("ietekmes pētījums"), kas veikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013 ⁽³⁾ 23. panta 4. punktu, 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 nolietošanas, Komisija, pamatojoties uz ietekmes pētījumu, secināja, ka pastāv 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 ir paredzēta no 2025. gada. Tāpēc Regulas (ES) Nr. 168/2013 21. pantā būtu jāparedz nepieciešamais sagatavošanās laiks, lai nodrošinātu OBD II posma sistēmas prasības pareizu ieviešanu.
- (3) Ņemot vērā, ka L1e un L2e kategorijas transportlīdzekļi jau ir atbrīvoti no prasības būt aprīkoti ar OBD I posma sistēmu, L6e kategorijas transportlīdzekļi, kas konstruēti un veidoti atbilstoši mopēda specifikācijām un ražoti salīdzinoši mazos apjomos, arī būtu jāatbrīvo no minētās prasības.
- (4) Ir jāprecizē, kā L1e un L2e kategorijas transportlīdzekļi ir atbrīvoti no prasības būt aprīkoti ar OBD II posma sistēmu, un minētais atbrīvojums jāattiecinā arī uz vieglajiem kvadricikliem (L6e kategorija) un uz enduro (L3e-AxE) un triāla (L3e-AxT) motociklu apakškategorijām.
- (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 būt aprīkoti ar OBD II posma sistēmu. Tāpēc minētais atbrīvojums būtu jāattiecinā uz enduro un triāla motocikliem.
- (6) Komisija ietekmes pētījumā secināja, ka Regulas (ES) Nr. 168/2013 23. panta 3. punkta c) apakšpunktā norādītā matemātiskā noturības procedūra, atbilstīgi kurai transportlīdzekļus testē pēc 100 km nobraukuma, neatspoguļo transportlīdzekļa emisiju kontroles sistēmas faktisko nolietojumu transportlīdzekļa ekspluatācijas laikā. Minēto metodi vairs nevajadzētu izmantot, un 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.

⁽¹⁾ OVC 367, 10.10.2018., 32. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2018. gada 29. novembra nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2018. gada 17. decembra lēmums.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.).

- (7) *Euro 5* robežvērtību sasniegšanai nepieciešamā tehnoloģija jau ir pieejama. Tomēr Komisija ietekmes pētījumā 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 2024. gadu, lai palielinātu izmaksu un ieguvumu attiecību salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Turklāt minēto 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) Regulas (ES) Nr. 168/2013 30. pantā ir noteikta prasība ES tipa apstiprinājuma sertifikātam kā pielikumu pievienot testu rezultātus. Skaidrības labad minētais noteikums būtu jāgroza, lai skaidri norādītu, ka tas, kas jāpievieno, ir testu rezultātu lapa.
- (9) 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*) aizvien ir piemērojamas, līdz var noteikt jaunās robežvērtības attiecībā uz *Euro 5*.
- (10) Regula (ES) Nr. 168/2013 pilnvaroja Komisiju pieņemt deleģētos aktus uz piecu gadu laikposmu, kas beidzās 2018. gada 21. martā. Tā kā pastāvīgi ir vajadzība atjaunināt tipa apstiprināšanas tiesību aktu elementus atbilstoši tehnikas progresam vai ieviest citus grozījumus atbilstoši pilnvarojumam, minētā regula būtu jāgroza, lai nodrošinātu deleģējuma pagarināšanu vēl uz pieciem gadiem ar automātiskas pagarināšanas iespēju.
- (11) 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.
- (12) 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 minētos mērķus 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 to, kas ir vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai.
- (13) Tādēļ Regula (ES) Nr. 168/2013 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI 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 8. punktā minētajos deleģētajos aktos.

2. No IV pielikuma 1.8.1. punktā norādītajiem datumiem L3e, L4e, L5e-A un L7e-A kategorijas un apakškategorijas 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 kategorijas un apakškategorijas transportlīdzekļi ir aprīkoti ar OBD I posma sistēmu, kas uzrauga kļūmes emisiju kontroles sistēmas elektriskajā ķēdē un elektronikā un kas ierosina ziņošanu, 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 L3e, L4e, L5e un L7e kategorijas transportlīdzekļi ir aprīkoti ar *OBD* I posma sistēmu, kas uzrauga kļūmes emisiju kontroles sistēmas elektriskajā ķēdē un elektronikā un kas ierosina ziņošanu, ja tiek pārsniegtas VI pielikuma B2. daļā noteiktās emisiju robežvērtības. Šo transportlīdzekļu 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 kategorijas un apakškategorijas 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 kategorijas un apakškategorijas 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 apakškategorijas enduro motocikliem un L3e-AxT apakškategorijas triāla motocikliem.
 8. Lai saskaņotu *OBD* sistēmas ziņošanu par funkcionālā drošuma vai emisiju kontroles sistēmas kļūmēm un veicinātu efektīvu un lietderīgu transportlīdzekļu remontu, Komisija tiek ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 75. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot detalizētas tehniskās prasības attiecībā uz iebūvēto diagnostiku transportlīdzekļu kategorijām un apakškategorijām, kas norādītas II pielikumā, C1 – “Transportlīdzekļu konstrukcijas un vispārējās tipa apstiprināšanas prasības”, rinda attiecībā uz Nr. 11, ieskaitot funkcionālās *OBD* prasības un testa procedūras elementiem, kas norādīti šā panta 1.–7. punktā, un detalizētas tehniskās prasības attiecībā uz V pielikumā norādīto VIII tipa testu.”;
- 2) 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 tiem no 2020. gada 1. janvāra un esošiem transportlīdzekļu tiem 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 2 500 km transportlīdzekļiem, kuru maksimālais projektētais transportlīdzekļa ātrums ir mazāks nekā 130 km/h un 3 500 km transportlīdzekļiem, kuru maksimālais projektētais transportlīdzekļa ātrums ir 130 km/h vai vairāk, ir mazāks nekā VI pielikuma A daļā norādītā izpūtēja emisiju robežvērtība.”;
- 3) regulas 30. panta 1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) testu rezultātu lapu;”;
- 4) regulas 44. panta 1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:
- “Pirmā daļa attiecas vienīgi uz tādiem transportlīdzekļiem Savienības teritorijā, kam ražošanas laikā ir bijis derīgs ES tipa apstiprinājums, bet kas nav ne reģistrēti, ne nodoti ekspluatācijā līdz minētā ES tipa apstiprinājuma derīguma beigām.”;
- 5) 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 piecu 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 turpmākā piecu gadu laikposma beigām.”;
- 6) regulas II, IV, V un VI 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.

Strasbūrā, 2019. gada 16. janvārī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
A. TAJANI

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
G. CIAMBA

PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 168/2013 II, IV, V un VI pielikumu groza šādi:

1) regulas II pielikuma C1. daļā – rindā attiecībā uz Nr. 11 – L6e-A un L6e-B apakškategoriņām svītro zīmi “X”;

2) regulas IV pielikuma tabulu groza šādi:

a) pielikuma 1.1.2.1., 1.1.2.2. un 1.1.2.3. punktu aizstāj ar šādiem:

“1.1.2.1.	Euro 4: VI pielikuma A1. daļa	L1e, L2e, L6e	1.1.2017.	1.1.2018.	31.12.2020.; attiecībā uz L2e-U un L6e- B: 31.12.2024.
1.1.2.2.	Euro 4: VI pielikuma A1. daļa	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016.	1.1.2017.	31.12.2020.; attiecībā uz L3e-AxE un L3e-AxT: 31.12.2024.
1.1.2.3.	Euro 5: VI pielikuma A2. daļa	L1e-L7e	1.1.2020.; attiecībā uz L2e-U, L3e- AxE, L3e-AxT un L6e-B: 1.1.2024.	1.1.2021.; attiecībā uz L2e-U, L3e- AxE, L3e-AxT un L6e-B: 1.1.2025.”;	

b) pielikuma 1.8.1., 1.8.2. un 1.8.3. punktu aizstāj ar šādiem:

“1.8.1.	OBD I posma funkcionālās prasības	L3e, L4e, L5e- A, L7e-A	1.1.2016.	1.1.2017.	31.12.2020.
	OBD I posma vides testa procedūra (VIII tipa tests)				
	OBD I posma vides testa robežvērtības, VI pielikuma B1. daļa				
1.8.2.	OBD I posma funkcionālās prasības, ietverot visus darbības režīmus, kas ievērojami samazina motora griezes momentu	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020.	1.1.2021.	31.12.2024.
	OBD I posma vides testa procedūra (VIII tipa tests)				
	OBD I posma vides testa robežvērtības, VI pielikuma B1. daļa				
1.8.3.	OBD I posma funkcionālās prasības, ietverot visus darbības režīmus, kas ievērojami samazina motora griezes momentu	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024.	1.1.2025.”;	
	OBD I posma vides testa procedūra (VIII tipa tests)				
	OBD I posma vides testa robežvērtības, VI pielikuma B2. daļa				

c) iekļauj šādus punktus:

"1.8.4.	OBD II posma funkcionālās prasības, izņemot katalizatora uzraudzību	L3e (izņemot L3e-AxE un L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020.	1.1.2021.	31.12.2024.
	OBD II posma vides testa procedūras (VIII tipa tests)				
	OBD II posma vides testa robežvērtības, VI pielikuma B1. daļa				
1.8.5.	OBD II posma funkcionālās prasības	L3e (izņemot L3e-AxE un L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024.	1.1.2025.”;	
	OBD II posma vides testa procedūras (VIII tipa tests)				
	OBD II posma vides testa robežvērtības, VI pielikuma B2. daļa				

d) pielikuma 1.9.1. un 1.9.2. punktu aizstāj ar šādiem:

"1.9.1.	Trokšņa līmeņa testa procedūra un robežvērtības, VI pielikuma D daļa	L1e, L2e, L6e	1.1.2017.	1.1.2018.	
1.9.2.	Trokšņa līmeņa testa procedūra un robežvērtības ⁽³⁾ , VI pielikuma D daļa	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016.	1.1.2017.”;	

e) pielikuma 1.9.4. punktu aizstāj ar šādu:

"1.9.4.	ANO EEK Noteikumi Nr. 9, 41, 63, 92 un saistītās jaunās robežvērtības, ko ierosinājusi Komisija	L1e-L7e”;			
---------	---	-----------	--	--	--

3) regulas V pielikuma B daļas pirmās slejas otrās rindas ailes tekstu aizstāj ar šādu:

“I tipa tests ⁽¹⁹⁾ Makrodaļiņu masa (tikai Euro 5)”;

4) regulas VI pielikumu groza šādi:

a) pielikuma B1. daļā svīturo pirmo rindu, kura attiecas uz transportlīdzekļa kategoriju L6e-A;

b) pielikuma B2. daļā pirmajā rindā:

i) vārdus “L3e-L7e ⁽⁶⁾” aizstāj ar šādiem:

“L3e, L4e, L5e, L7e”;

ii) vārdus “Visi L kategorijas transportlīdzekļi, izņemot L1e un L2e kategoriju” aizstāj ar šādiem:

“Visi L kategorijas transportlīdzekļi, izņemot L1e, L2e un L6e kategoriju”.