



Briuselis, 2018 03 19  
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**

**kuriuo dėl „Euro 5“ etapo taikymo dviračių bei triračių transporto priemonių ir keturračių tipo patvirtinimui iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 168/2013**

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

#### • Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Sąvoka „L kategorijos transporto priemonės“ apima labai įvairių tipų dvirates, trirates ir keturrates lengvasias transporto priemones, pvz., motorinius dviračius, dviračius ir triračius mopedus, dviračius ir triračius motociklus, motociklus su priekabomis ir keturrates transporto priemones (keturračius), tokias kaip kelių kvadraciklai, visureigės transporto priemonės ir kvadramobiliai.

L kategorijos transporto priemonėms nuo 2016 m. sausio 1 d. taikomi tipo patvirtinimo reikalavimai išdėstyti Reglamente (ES) Nr. 168/2013 ir jo keturiuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose<sup>1</sup>.

Remdamasi visapusišku poveikio aplinkai tyrimu<sup>2</sup> Komisija parengė ataskaitą Parlamentui ir Tarybai pagal Reglamento (ES) Nr. 168/2013 23 straipsnio 4 dalį. Ataskaitos išvados pateiktos rekomendacijos tobulinti Reglamentą (ES) Nr. 168/2013, Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 44/2014 ir Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) Nr. 134/2014, kuriais papildomas Reglamentas (ES) Nr. 168/2013. Į rekomendacijas atsižvelgiama šio reglamento 1 straipsnio 1 ir 2 dalyse, kuriose siūlomi Reglamento (ES) Nr. 168/2013 21 ir 23 straipsnių pakeitimai.

Kadangi Reglamente (ES) Nr. 168/2013 išdėstyti tipo patvirtinimo reikalavimus jau privaloma taikyti nuo 2016 m. sausio 1 d., ši teisės aktą siūloma priimti kuo mažiau delsiant ir, priešingai nei daugumos kitų teisės aktų, reglamentuojančių tipo patvirtinimą, atveju, nėra numatyta atskira šio teisės akto taikymo data.

Reglamente (ES) Nr. 168/2013 nustatyta, kad įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami tik penkerių metų laikotarpiui, kuris baigiasi 2018 m. kovo 21 d. Kadangi toliau reikia nuolat atnaujinti tipo patvirtinimą reglamentuojančių teisės aktų nuostatas atsižvelgiant į technikos pažangą arba, vadovaujantis įgaliojimais, padaryti kitus pakeitimus, pasiūlymo projekte taip pat iš dalies keičiama Reglamento (ES) Nr. 168/2013 75 straipsnio 2 dalis siekiant suteikti įgaliojimus dar penkeriems metams numatant savaiminio jų pratęsimo galimybę.

---

<sup>1</sup> OL L 60, 2013 3 2, p. 52. 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros.

2013 m. gruodžio 16 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 134/2014, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 papildomas aplinkosauginio ir varymo sistemų veiksmingumo reikalavimais ir iš dalies keičiamas jo V priedas (OL L 53, 2014 2 21, p. 1).

2013 m. lapkričio 21 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 44/2014, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 papildomas nuostatomis dėl transporto priemonių konstrukcijos ir dviračių ar triračių transporto priemonių bei keturračių tipo patvirtinimo bendrųjų reikalavimų (OL L 25, 2014 1 28, p. 1).

2013 m. spalio 24 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 3/2014, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 papildomas nuostatomis dėl dviračių bei triračių transporto priemonių ir keturračių patvirtinimui taikomų transporto priemonių funkcinės saugos reikalavimų (OL L 7, 2014 1 10, p. 1–12).

<sup>2</sup> Ataskaita apie tyrimą „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

## **2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI**

- **Teisinis pagrindas**

Šio teisės akto teisinis pagrindas yra tas pats kaip ir iš dalies keičiamo teisės akto – SESV 114 straipsnis.

- **Proporcingumo principas**

Reglamentas (ES) Nr. 168/2013, kuriame išdėstyti ES tipo patvirtinimo reikalavimai, grindžiamas visiško suderinimo samprata. Todėl to reglamento reikalavimų pakeitimai, kuriuos reikia padaryti remiantis visapusiško poveikio aplinkai tyrimo išvadomis, laikomi tinkamiausiais pasiekti Reglamento (ES) Nr. 168/2013 9 konstatuojamojoje dalyje išdėstytam tikslui – užtikrinti aukšto lygio aplinkosaugą.

- **Priemonės pasirinkimas**

Reglamento pasirinkimas laikomas tinkamu, 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**

Remdamasi visapusišku poveikio aplinkai tyrimu ir vykdydama Reglamento (ES) Nr. 168/2013 23 straipsnio 4 ir 5 dalyse nustatytą įsipareigojimą Komisija išsiuntė ataskaitą Parlamentui ir Tarybai. Vadovaujantis Komisijos ataskaitos išvadomis ir siekiant užtikrinti, kad reglamentai būtų taikomi tinkamai, nustatyti dalykai turėtų būti įterpti arba paaiškinti priimančiais pakeitimais.

Bendri tyrimo rezultatai aiškiai rodo, kad reglamente visoms L kategorijos transporto priemonėms nustatytos ribinės vertės, datos ir reikalavimai yra ekonomiškai naudingi ir techniškai įmanomi.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Komisijos ataskaitoje pateikta keletas rekomendacijų, kaip iš dalies keisti Reglamentą (ES) Nr. 168/2013. Rekomendacijos parengtos remiantis per visą tyrimo atlikimo laikotarpį vykusiomis konsultacijomis su suinteresuotosiomis šalimis. Be to, per Motociklų darbo grupės posėdžius 2016 m. gegužės, rugsėjo ir gruodžio mėn. ir 2017 m. kovo ir birželio mėn., kuriuose dalyvavo visos susijusios suinteresuotosios šalys ir valstybių narių atstovai, buvo pateikta naujausia informacija apie pažangą.

2017 m. kovo mėn. Komisija parengė pirmą dokumento versiją ir sulaukė grįžtamosios informacijos iš pramonės sektoriaus suinteresuotųjų šalių, patvirtinimo institucijų, techninių tarnybų ir socialinių partnerių; pridedamą dokumento projektą jie vertina palankiai.

## Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS****kuriuo dėl „Euro 5“ etapo taikymo dviračių bei triračių transporto priemonių ir keturračių tipo patvirtinimui iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 168/2013**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS 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 nuomonę,  
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,  
kadangi:

- (1) remiantis Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl L kategorijos transporto priemonėms taikomo „Euro 5“ aplinkosauginio etapo visapusiško poveikio tyrimo<sup>3</sup> pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 168/2013<sup>4</sup> 23 straipsnio 4 dalį, susijusią su išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo etapu „Euro 5“, ir atsižvelgiant į problemas, su kuriomis susidūrė tą reglamentą taikančios patvirtinimo institucijos ir suinteresuotieji subjektai, Reglamentą (ES) Nr. 168/2013 reikėtų pakeisti ir pateikti paaiškinimus, siekiant užtikrinti sklandų jo taikymą;
- (2) dėl reikalavimo įmontuoti II etapo borto diagnostikos (OBD) sistemą, kuri užtikrina išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos gedimų ir dėvėjimosi stebėseną ir atitinkamus pranešimus, Komisija, remdamasi visapusišku poveikio aplinkai tyrimu, padarė išvadą, kad tam tikrų transporto priemonių katalizatoriaus stebėsenai techniniu požiūriu yra ribota ir kad reikia ją toliau tobulinti siekiant užtikrinti jo tinkamą įgyvendinimą. Manoma, kad katalizatoriaus stebėsenai nebus pasiruošta iki išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo etapo „Euro 5“ pirmos pakopos, bet tai turėtų būti padaryta iki 2025 m. Todėl Reglamento (ES) Nr. 168/2013 21 straipsniu turėtų būti numatyta suteikti pakankamai laiko tinkamai įgyvendinti reikalavimą dėl II etapo OBD sistemos;
- (3) būtina paaiškinti, kodėl (L1e ir L2e kategorijų) mopedams išimties tvarka netaikomas reikalavimas dėl II etapo OBD sistemos, ir išplėsti tą išimtį, kad ji aprėptų lengvuosius keturračius (L6e kategorija) ir enduro (L3e-AxE) ir trialo (L3e-AxT) motociklų pakategores;
- (4) kadangi L1e ir L2e transporto priemonių kategorijai priklausantiems mopedams išimties tvarka nebetaikomas reikalavimas dėl II etapo OBD sistemos, L6e kategorijos transporto priemonėms, suprojektuotoms ir sukonstruotoms pagal mopedų

<sup>3</sup> Ataskaita apie tyrimą „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

<sup>4</sup> 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52).

specifikacijas ir gaminamoms palyginti mažais kiekiais, šis reikalavimas išimties tvarka taip pat neturėtų būti taikomas;

- (5) enduro ir trialo motociklų naudojimo trukmė yra trumpa, pagal savo pobūdį ir naudojimą jie yra labai panašūs į sunkiuosius visureigius kvadraciklus (L7e-B), kuriems išimties tvarka netaikomas reikalavimas dėl II etapo OBD sistemos. Todėl ši išimtis turėtų būti išplėsta, kad aprėptų enduro ir trialo motociklus;
- (6) Komisija, remdamasi visapusišku poveikio aplinkai tyrimu, Europos Parlamentui ir Tarybai skirtoje ataskaitoje padarė išvadą, kad Reglamento (ES) Nr. 168/2013 23 straipsnio 3 dalies c punkte nustatyta matematinė patvarumo procedūra, kurią taikant transporto priemonių bandymai atliekami joms nuvažiavus 100 km, neatspindi transporto priemonės išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos faktinio dėvėjimosi jos naudojimo laikotarpiu. To metodo nebereikėtų taikyti, o reikėtų palaipsniui atsisakyti iki 2025 m., kad suinteresuotiesiems subjektams būtų suteikta pakankamai laiko prisitaikyti. Iki 2025 m. reikėtų padidinti reikalaujamą visą transporto priemonės iki jos bandymų nuvažiuotą atstumą siekiant užtikrinti, kad bandymų rezultatai būtų patikimi;
- (7) jau sukurta technologija, leidžianti laikytis „Euro 5“ ribinių verčių, tačiau Komisija, remdamasi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 168/2013 23 straipsnio 4 dalį, susijusią su išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo etapu „Euro 5“, atliktu visapusišku poveikio aplinkai tyrimu, Europos Parlamentui ir Tarybai skirtoje ataskaitoje padarė išvadą, kad tam tikroms L kategorijos (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT ir L3e-AxE) transporto priemonėms nustatyta „Euro 5“ išmetamųjų teršalų ribinių verčių taikymo datą reikės perkelti iš 2020 m. į 2022 m., siekiant padidinti sąnaudų ir naudos santykį palyginti su baziniu scenarijumi. Be to, šių transporto priemonių gamintojams, kurie daugiausia yra MVĮ, reikia daugiau laiko pasiruošti ir užtikrinti, kad perėjimas prie teršalų neišmetančios galios pavaros, pvz., elektrifikacijos būdu, galėtų būti ekonomiškai efektyvus;
- (8) turėtų būti paaiškintas tam tikras „Euro 5“ garso lygio ribinių verčių taikymo datos nenuoseklumas Reglamento (ES) Nr. 168/2013 IV priede siekiant užtikrinti, kad galiojančios ribinės vertės (Euro 4) tebebūtų taikomos tol, kol bus galima nustatyti naujas „Euro 5“ ribines vertes;
- (9) Reglamentu (ES) Nr. 168/2013 Komisijai buvo suteikti įgaliojimai penkerius metus priimti deleguotuosius aktus, ir šis laikotarpis baigiasi 2018 m. kovo 21 d. Kadangi reikia nuolat atnaujinti tipo patvirtinimą reglamentuojančių teisės aktų elementus atsižvelgiant į technikos pažangą arba padaryti kitų pakeitimų vadovaujantis įgaliojimais, to reglamento 75 straipsnio 2 dalis turėtų būti pakeista siekiant suteikti įgaliojimus dar penkeriems metams su savaiminio jų pratęsimo galimybe;
- (10) siekiant teisinio tikrumo turėtų būti paaiškinti ir patikslinti Reglamentu (ES) Nr. 168/2013 Komisijai suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl techninių reikalavimų, susijusių su borto diagnostikos sistema;
- (11) kadangi šiuo reglamentu Reglamentas (ES) Nr. 168/2013 keičiamas neišplečiant jo reglamentavimo turinio ir kadangi šio reglamento tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl veiksmo masto bei poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga gali patvirtinti priemonės laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(12) todėl Reglamentas (ES) Nr. 168/2013 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;  
PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

*1 straipsnis*

Reglamentas (ES) Nr. 168/2013 iš dalies keičiamas taip:

(1) 21 straipsnis pakeičiamas taip:

„21 straipsnis

*Bendrieji borto diagnostikos sistemos reikalavimai*

1. Nuo IV priede nustatytų taikymo datų L kategorijos transporto priemonėse, išskyrus L1e, L2e ir L6e kategorijų transporto priemones, turi būti įmontuota OBD, kuri atitinka funkcinius reikalavimus ir bandymų procedūras, nustatytus deleguotuose aktuose, priimtuose pagal 8 dalį.
2. Nuo IV priedo 1.8.1 punkte nustatytų datų L3e, L4e, L5e-A ir L7e-A kategorijų ir pakategorių transporto priemonėse turi būti įmontuota OBD I etapo sistema, kuri nustato visus išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos elektros grandinės ir elektronikos gedimus ir praneša apie gedimus, kuriems įvykus viršijamos išmetamųjų teršalų kiekio ribinės vertės, nustatytos VI priedo B1 dalyje.
3. Nuo IV priedo 1.8.2 punkte nustatytų datų L3e, L4e, L5e ir L7e kategorijų ir pakategorių transporto priemonėse turi būti įmontuota OBD I etapo sistema, kuri nustato visus išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos elektros grandinės ir elektronikos gedimus ir kuri įsijungia, kai viršijamos išmetamųjų teršalų kiekio ribinės vertės, nustatytos VI priedo B1 dalyje. Minėtų kategorijų ir pakategorių transporto priemonių OBD I etapo sistemos taip pat turi pranešti apie tai, kad įsijungė veikimo režimas, kuris žymiai sumažina variklio apsukas.
4. Nuo IV priedo 1.8.3 punkte nustatytų datų L3, L4e, L5e ir L7e kategorijų ir pakategorių transporto priemonėse turi būti įmontuota OBD I etapo sistema, kuri nustato visus išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos elektros grandinės ir elektronikos gedimus ir kuri įsijungia, kai viršijamos išmetamųjų teršalų kiekio ribinės vertės, nustatytos VI priedo B2 dalyje. Minėtų kategorijų ir pakategorių transporto priemonių OBD I etapo sistemos taip pat turi pranešti apie tai, kad įsijungė veikimo režimas, kuris žymiai sumažina variklio apsukas.
5. Nuo IV priedo 1.8.4 punkte nustatytų datų L3e, L4e, L5e-A ir L7e-A kategorijų ir pakategorių transporto priemonėse turi būti papildomai įmontuota ODB II etapo sistema, kuri nustato išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos gedimus ir dėvėjimąsi, išskyrus katalizatoriaus stebėseną, dėl kurių viršijamos išmetamųjų teršalų kiekio ribinės vertės, nustatytos VI priedo B1 dalyje, ir apie tai praneša.
6. Nuo IV priedo 1.8.5 punkte nustatytų datų L3e, L4e, L5e-A ir L7e-A kategorijų ir pakategorių transporto priemonėse turi būti papildomai įmontuota ODB II etapo sistema, kuri nustato išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos gedimus ir dėvėjimąsi, dėl kurių viršijamos išmetamųjų teršalų kiekio ribinės vertės, nustatytos VI priedo B2 dalyje, ir apie tai praneša.
7. 5 ir 6 dalys netaikomos L3e-AxE kategorijos enduro motociklams ir L3e-AxT kategorijos trialo motociklams.
8. Siekiant suderinti OBD sistemų pranešimus apie funkcinę saugą ar išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos gedimus ir sudaryti sąlygas veiksmingam ir našiam

transporto priemonės remontui, Komisijai pagal 75 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl išsamių techninių borto diagnostikos reikalavimų, susijusių su II priedo C1 dalies („Transporto priemonių konstrukcijos ir bendrieji tipo patvirtinimo reikalavimai“) 11 eilutėje nurodytomis transporto priemonių kategorijomis, įskaitant funkcinis ODB reikalavimus ir bandymų procedūras, taikomus šio straipsnio 1–7 dalyse išvardytiems dalykams, ir dėl išsamių techninių reikalavimų, susijusių su V priede nurodytu VIII bandymų tipu.“;

(2) 23 straipsnio 3 dalies c punktas pakeičiamas taip:

„c) matematinę patvarumo procedūrą:

kiekvienos teršalų sudedamosios dalies atveju, iki 2024 m. gruodžio 31 d. reikšmė, gauta sudauginus VII priedo B dalyje nustatytą dėvėjimosi koeficientą ir transporto priemonės, po pirmo pajudėjimo nuo gamybos linijos nuvažiavusios daugiau kaip 100 km, aplinkosauginio veiksmingumo bandymo rezultata, turi neviršyti VI priedo A dalyje nustatytos aplinkosauginio veiksmingumo bandymo ribinės vertės.

Nepaisant pirmos pastraipos, kiekvienos teršalų sudedamosios dalies atveju, nuo 2020 m. sausio 1 d., jei tai yra naujų tipų transporto priemonės, ir nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2024 m. gruodžio 31 d., jei tai yra esamų tipų transporto priemonės, reikšmė, gauta sudauginus VII priedo B dalyje nustatytą dėvėjimosi koeficientą ir transporto priemonės, po pirmo pajudėjimo nuo gamybos linijos nuvažiavusios daugiau kaip 2 500 km, jeigu jos didžiausias greitis yra mažesnis kaip 130 km/h, ir daugiau kaip 3 500 km, jeigu jos didžiausias greitis yra ne mažesnis kaip 130 km/h, aplinkosauginio bandymo rezultata, turi neviršyti VI priedo A dalyje nustatytos aplinkosauginio veiksmingumo bandymo ribinės vertės.“;

(3) 75 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Įgaliojimai priimti 18 straipsnio 3 dalyje, 20 straipsnio 2 dalyje, 21 straipsnio 8 dalyje, 22 straipsnio 5 ir 6 dalyse, 23 straipsnio 6 ir 12 dalyse, 24 straipsnio 3 dalyje, 25 straipsnio 8 dalyje, 32 straipsnio 6 dalyje, 33 straipsnio 6 dalyje, 50 straipsnio 4 dalyje, 54 straipsnio 3 dalyje, 57 straipsnio 12 dalyje, 65 straipsnyje ir 74 straipsnyje nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami dešimties metų laikotarpiui nuo 2013 m. kovo 22 d. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi penkerių metų laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos. Ne vėliau kaip 2022 m. birželio 22 d. ir likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki kiekvieno penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą.“;

(4) IV priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedą.

## *2 straipsnis*

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą 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*