



Briselē, 14.6.2019.
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Vispārējā tiesa 2018. gada 13. decembrī pasludināja spriedumu tiešajās prasībās T-339/16 (*Ville de Paris/Commission*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles/Commission*) un T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Commission*), kas iesniegtas pret Komisijas Regulu (ES) 2016/646, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 6")¹. Regulā (ES) 2016/646 tika noteikti atbilstības koeficienti, ko izmanto, lai noteiktu transportlīdzekļa atbilstību emisiju robežvērtībām, veicot testēšanu reālos braukšanas apstākļos (*RDE*). Apstrīdētos atbilstības koeficientus izmantoja, lai pakāpeniski samazinātu neatbilstību starp emisijām, kas izmērītas reālos braukšanas apstākļos un laboratorijā.

Tiesa nelemj par atbilstības koeficientu tehnisko nepieciešamību. Tā konstatē, ka ar Regulu (ES) 2016/646 "de facto" tiek mainīta Regulā (ES) 715/2007 noteiktā robežvērtība 80 mg/km, jo tiek pieļauts augstāks emisiju līmenis reālu braukšanas apstākļu testos salīdzinājumā ar emisiju mērīšanu laboratorijas apstākļos. Tiesa uzskata, ka tikai likumdevējs pats būtu varējis ieviest atbilstības koeficientus, jo tas attiecas uz tiesību akta būtisku elementu (Regula (EK) 715/2007²). Tāpēc Tiesa ir atcēlusi to Regulas (ES) 2016/646 daļu, kurā ir noteikti atbilstības koeficienti.

Atcelšana ir daļēja. Tāpēc *RDE* testa procedūra, kas noteikta Komisijas Regulā (ES) 2016/427³ un pēc tam grozīta ar Komisijas Regulu (ES) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ un 2018/1832⁶, paliek spēkā un joprojām ir jāveic tipa apstiprināšanā.

¹ OV L 109, 26.4.2016., 1. lpp.

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

³ Komisijas 2016. gada 10. marta Regula (ES) 2016/427, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (OV L 82, 31.3.2016., 1. lpp.).

⁴ Komisijas 2016. gada 20. aprīļa Regula (ES) 2016/646, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 6") (OV L 109, 26.4.2016., 1. lpp.).

⁵ Komisijas 2017. gada 7. jūnija Regula (ES) 2017/1154, ar kuru groza Regulu (ES) 2017/1151, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK attiecībā uz emisijām reālos braukšanas apstākļos no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 6") (OV L 175, 7.7.2017., 708. lpp.).

⁶ Komisijas 2018. gada 5. novembra Regula (ES) 2018/1832, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) 2017/1151 nolūkā uzlabot vieglo pasažieru un komerciālo transportlīdzekļu emisijas tipa apstiprināšanas testus un procedūras, ieskaitot par atbilstību ekspluatācijā un emisijām reālos braukšanas apstākļos, un ieviest ierīces degvielas un elektroenerģijas patēriņa pārraudzībai (OV L 301, 27.11.2018., 1. lpp.).

Nepieciešamība pieņemt šo priekšlikumu tieši izriet no Vispārējās tiesas sprieduma tiešajā prasībā T-339/16, T-352/16 un T-391/16, un tā ātra pieņemšana ir būtiski svarīga, lai nepieļautu juridisku nenoteiktību par tipa apstiprinājumiem, kas jau piešķirti kopš 2017. gada 1. septembra, kā arī par turpmākiem tipa apstiprinājumiem. Faktiski ir būtiski, lai ekonomikas dalībniekiem būtu skaidrība par piemērojamajiem noteikumiem pēc iespējas drīzāk un jebkurā gadījumā līdz brīdim, kad spriedums stājas spēkā 2020. gada 23. februārī. Lai pēc iespējas samazinātu iespējamo juridiskās nenoteiktības risku, 3. pantā noteiktais termiņš ir trīs dienas.

Lai nepieļautu juridisko nenoteiktību par tipa apstiprinājumiem, kas jau piešķirti kopš 2017. gada 1. septembra, Vispārējā tiesa aizkavē atcelšanas piemērošanu par maksimāli 12 mēnešiem (t. i., 2020. gada 23. februāris), lai Komisijai dotu laiku īstenot spriedumu.

Tikmēr un lai neradītu nevajadzīgu slogu ražotājiem, kas jau projektējuši savus transportlīdzekļus, ņemot vērā iepriekš pieņemto *RDE* procedūru, Komisija ir nolēmusi ierosināt Eiropas Parlamentam un Padomei atjaunot iepriekš pieņemtos atbilstības koeficientus.

Turklāt Komisija arī ierosina likumdevējam pilnvarot Komisiju ik gadu pārskatīt un samazināt likumdevēja noteiktos atbilstības koeficientus, lai atspoguļotu portatīvo emisiju mērīšanas iekārtu precizitātes uzlabošanos. Tas ļaus pakāpeniski vēl vairāk samazināt slāpekļa oksīdu (NOx) emisijas reālos braukšanas apstākļos.

• **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Emisiju noteikumi tiek pieņemti kā daļa no ES regulējuma par vieglo automobiļu, autofurgonu, kravas automobiļu, autobusu un tālsatiksmes autobusu tipa apstiprināšanu. Secīgie “Euro” standarti tiek apzīmēti ar arābu cipariem mazas noslodzes transportlīdzekļiem (vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem) un ar romiešu cipariem lielas noslodzes transportlīdzekļiem (kravas automobiļiem, autobusiem un tālsatiksmes autobusiem). Jaunākie standarti ir “Euro 6” mazas noslodzes transportlīdzekļiem un “Euro VI” lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

- Direktīva 2007/46/EK⁷ nodrošina vienotu tiesisko regulējumu vieglo automobiļu, autofurgonu, smago automobiļu, autobusu un tālsatiksmes autobusu tipa apstiprināšanai.
- “Euro 5” un “Euro 6” Regulā (EK) Nr. 715/2007 ir noteiktas emisiju robežvērtības vieglajiem automobiļiem attiecībā uz reglamentētajiem piesārņotājiem, jo īpaši slāpekļa oksīdiem (NOx, t. i., kopējās NO un NO₂ emisijas), proti, 80 mg/km.
- Ar Regulu (EK) Nr. 692/2008 īsteno un groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.
- Ar Regulu 2017/1151 (Vispārēji harmonizētā vieglo transportlīdzekļu testa procedūra) un 2018/1832 (Emisijas reālos braukšanas apstākļos 4) tiek

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīva 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (“pamatdirektīva”), (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

noteiktas jaunās testa procedūras transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai un iespējota testēšana reālos apstākļos, tostarp testēšana, ko veic neatkarīgas sertificētās laboratorijas.

- Regulā 595/2009/EK noteikts, ka jauniem lielas noslodzes [lieljaudas] transportlīdzekļiem un motoriem jāatbilst jaunām emisiju robežvērtībām, un ar to tiek ieviestas papildu prasības attiecībā uz piekļuvi informācijai.
- Ar Komisijas Regulu (ES) 582/2011 Regula (EK) Nr. 595/2009 tiek īstenota un grozīta attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu emisijām (“Euro VI”).

Turpmākie “Euro” emisiju standarti ir panākuši ievērojamu izplūdes daļiņu samazinājumu emisijās gan masas (PM), gan skaita ziņā (PN), kā arī ir samazinājušās citu piesārņotāju, tādu kā, oglekļa dioksīda (CO), emisijas. Tomēr autotransporta NOx emisijas un jo īpaši slāpekļa dioksīda (NO₂) emisijas nav samazinātas tik daudz, kā tika gaidīts, kopš 1991. gada ieviešot “Euro” standartus. Tas ir tāpēc, ka emisijas “reālos” braukšanas apstākļos bieži vien ir augstākas par emisijām, kas izmērītas tipa apstiprināšanas testā (jo īpaši transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoru).

Lai risinātu jautājumu saistībā ar pasažieru transportlīdzekļu augstajām emisijām ceļu satiksmē, kur pēdējos gados ir novērotas ievērojamas neatbilstības laboratorijās veiktas testēšanas rezultātiem, Komisija izstrādāja *RDE* testa procedūru, ko piemēro no 2017. gada 1. septembra. Šajā testa procedūrā, kas labāk atspoguļo faktiskās emisijas ceļu satiksmē un samazina neatbilstību starp laboratorijā un reālos braukšanas apstākļos izmērītām emisijām, izmanto portatīvus, transportlīdzeklī uzstādāmus emisiju analizatorus, lai emisijas izmērītu braukšanas testā reālos braukšanas apstākļos.

RDE procedūra papildina laboratorijā veikto procedūru, lai pārbaudītu, vai laboratorijas testa laikā izmērītais slāpekļa oksīdu NOx un PN līmenis saglabājas tikpat zems arī reālos braukšanas apstākļos. Mazas noslodzes transportlīdzekļi, kas ar emisiju standartu jaunāko versiju sertificēti kā “Euro 6d-TEMP” vai “Euro 6d”, ir sertificēti, izmantojot testēšanu reālos braukšanas apstākļos.

Papildus būtiskām izmaiņām testēšanas kārtībā Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 30. maija Regula (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību ļaus iedarbīgi veikt tirgus uzraudzību par transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturlielumiem.

• **Atbilstība citiem Savienības politikas virzieniem**

Pēdējo desmitgažu laikā gaisa kvalitāte Eiropas Savienībā ir uzlabojusies, pateicoties ES un nacionālo, reģionālo un vietējo iestāžu kopīgiem pūliņiem. Tas ietver gaisa piesārņotāju emisiju samazinājumu kopš 2000. gada par 10 % līdz 70 % atkarībā no piesārņotāja (un NOx samazinājumu par 42 %). Šo samazinājumu pamatā ir arī panākumi emisiju kontrolē, kas sasniegti, integrējot vides aizsardzības prasības transporta nozarē⁸.

Tomēr pilsētas visā Eiropas Savienībā turpina saskarties ar nopietnām problēmām saistībā ar āra slāpekļa dioksīda (NO₂) koncentrācijām, un autotransportam joprojām ir lielākā loma to robežvērtību pārsniegšanā, kas noteiktas Direktīvā par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (Direktīva 2008/50/EK), lai aizsargātu no riskiem cilvēku veselībai un videi. Attiecībā uz 2016. gadu 19 valstis ziņoja par pārsniegtām robežvērtībām⁹, parasti pilsētu teritorijās un

⁸ Sk. COM(2018)330 “Eiropa, kas aizsargā: tīru gaisu ikvienam”.

⁹ Sk. EVA, 2019. gads. Gaisa kvalitāte Eiropā – 2018. gada ziņojums.
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

vietējās satiksmes augsto NO_x (NO + NO₂) emisiju dēļ. Tās ievērojami paaugstina ar dīzeļmotoriem darbināmu vieglo automobiļu un autofurgonu NO_x emisijas, kas reālos braukšanas apstākļos var būt būtiski augstākas nekā laboratorijas testa ciklā izmērītās¹⁰.

Obligātās NO_x emisiju robežvērtības dīzeļmotoru vieglajiem automobiļiem ES pakāpeniski ir samazinātas no 500 mg/km "Euro 3" standartā ("Euro 1" un "Euro 2" dīzeļmotoru transportlīdzekļiem NO_x robežvērtības nebija noteiktas) līdz 80 mg/km "Euro 6" standartā¹¹. Tomēr ir pierādījumi, ka, neraugoties uz šiem aizvien stingrākajiem NO_x ierobežojumiem, kuru ievērošanu verificē laboratorijas apstākļos un standartizētā testa ciklā, faktiskās NO_x emisijas reālos braukšanas apstākļos nav samazinājušās tādā pašā mērā (*Weiss et al.*, 2011. gads).

Reaģējot uz iepriekš minēto, Komisija ir izstrādājusi testa procedūru emisijām reālos braukšanas apstākļos (*RDE*). Šī jaunā testa procedūra ir būtiski svarīga, lai kontrolētu ar dīzeļmotoru darbināmu vieglo automobiļu NO_x emisijas reālos braukšanas apstākļos. Papildinot laboratorijas testus, to pirmoreiz piemēroja uzraudzības vajadzībām, sākot ar 2016. gada sākumu, un kopš 2017. gada 1. septembra tā ir piemērojama jauniem transportlīdzekļu tipiem; no 2019. gada 1. septembra to piemēros visiem jauniem transportlīdzekļiem.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. pants.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Saskaņā ar citiem tiesību aktiem, kas saistīti ar mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu, apsvērtās rīcības pamatā ir LESD 114. pants, kurš nodrošina iekšējā tirgus darbību.

Eiropas Savienības rīcība ir vajadzīga, pamatojoties uz nepieciešamību izvairīties no šķēršļu rašanās vienotajā tirgū, jo īpaši autobūves nozares jomā, kā arī pamatojoties uz gaisa piesārņojuma starptautisko būtību un klimata pārmaiņām. Lai gan galveno toksisko gaisa piesārņotāju ietekme visspēcīgākā ir avota tuvumā, ietekme uz gaisa kvalitāti neaprobežojas tikai vietējā līmenī, un pārrobežu piesārņojums ir nopietna vides problēma, kas bieži vien kaitē nacionālajiem risinājumiem. Atmosfēras modelēšana liecina, ka vienā dalībvalstī emitēts piesārņojums ietekmē piesārņojumu citās dalībvalstīs. Lai atrisinātu gaisa piesārņojuma problēmu, nepieciešama saskaņota rīcība ES mērogā.

• Proporcionalitāte

Priekšlikums ir samērīgs, jo tas paredz nepieciešamās juridiskās izmaiņas un vienlaikus nepārsniedz to, kas nepieciešams, lai sasniegtu mērķus piesārņotāju emisiju samazināšanai no mehāniskajiem transportlīdzekļiem, no vienas puses, un nodrošinātu juridisko noteiktību transportlīdzekļu ražotājiem, no otras puses. Tas nodrošina nepieciešamos juridiskos nosacījumus, lai, ciktāl iespējams, saglabātu ražotājiem vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

¹⁰ Ceļu satiksme rada aptuveni 40 % no slāpekļa oksīdu emisijām ES. No kopējā satiksmē emitētā slāpekļa oksīdu daudzuma aptuveni 80 % rada ar dīzeļdegvielu darbināmi transportlīdzekļi.

¹¹ "Euro 6" NO_x robežvērtība tika ieviesta 2007. gadā, jauniem tipiem to sāka piemērot 2014. gada septembrī un jauniem transportlīdzekļiem – 2015. gada septembrī.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ir lietderīgi izmantot regulu, jo ar to groza spēkā esošu regulu.

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

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Neattiecas.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Pirms *RDE* atbilstības koeficientu pieņemšanas Komisija nosūtīja aptaujas anketu autobūves nozares ieinteresētajām personām. Šajā aptaujas anketā tika lūgts sniegt tehnisku informāciju un datus, kas vajadzīgi Komisijas novērtējumam. Jautājumi akcentēja šādus trīs aspektus:

a) jaunu, ar dīzeļmotoriem aprīkotu transportlīdzekļu parka struktūra attiecībā uz NOx samazināšanas tehnoloģijām;

b) visi pieejamie dati par šo transportlīdzekļu pašreizējām emisijām reālos braukšanas apstākļos;

c) informācija par to NOx emisiju rādītāju vispārēju uzlabojumu potenciālu.

Tika saņemtas četras atbildes. Atbildes iesūtīja Eiropas Autoražotāju asociācija (*ACEA*), Asociācija emisiju ierobežošanai ar katalizatoru (*AECC*), transportlīdzekļu ražotāju asociācija (iesniegta ar nosacījumu par anonimitātes saglabāšanu) un svarīgs 1. līmeņa piegādātājs (iesniegta ar nosacījumu par anonimitātes saglabāšanu). Neviens atsevišķs transportlīdzekļu ražotājs informāciju nesniedza, neraugoties uz rakstisku un vairākiem mutiskiem pieprasījumiem attiecīgajās darba grupās. No četrām saņemtajām atbildēm tikai *AECC* un 1. līmeņa piegādātāja atbildēs bija sniegta attiecīgā informācija un dati. Abu pārējo atbilžu noderīgums konkrētajā kontekstā izrādījās ļoti ierobežots.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Pirms Regulas (ES) 2016/646 pieņemšanas Komisijas Kopīgais pētniecības centrs (*JRC*) veica metapētījumu par NOx emisiju datiem, kas iegūti, testējot “Euro 6” dīzeļmotoru transportlīdzekļus ar portatīvām emisiju mērīšanas sistēmām (*PEMS*). Šādi iegūtā datu kopa ietvēra 36 dažāda tipa ar dīzeļmotoru aprīkotus transportlīdzekļus un 234 atsevišķus testa braucienus. Tā bija visaptveroša un uzticama datu kopa, kas liecināja, ka ar dīzeļmotoru aprīkotu “Euro 6” transportlīdzekļu vidējais NOx emisiju līmenis ceļu satiksmē aptuveni 4 reizes pārsniedza reglamentēto NOx robežvērtību.

- **Ietekmes novērtējums**

Šim priekšlikumam nav vajadzīgs ietekmes novērtējums. Šī iniciatīva vienkārši maina juridisko instrumentu, ar kuru tiek noteikti tie paši esošie atbilstības koeficienti, kas nepieciešami, lai pareizi piemērotu *RDE* testa procedūru, un pilnvaro Komisiju pārskatīt un samazināt atbilstības koeficientu, lai pielāgotu to tehnikas attīstībai. Atbilstības koeficientiem nav nekādas ietekmes uz esošajām emisiju robežvērtībām, kas noteiktas Regulā (EK) Nr. 715/2007 un attiecībā uz kurām Regulas (EK) Nr. 715/2007 pieņemšanas laikā tika veikts ietekmes novērtējums¹².

¹² Komisijas dienestu darba dokuments – Pielikums priekšlikumam par Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisiju un par piekļuvi

- **Pamattiesības**

Šis priekšlikums neietekmē pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Neattiecas.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Neattiecas.

- **Paskaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Neattiecas.

transportlīdzekļa remonta informācijai, ar ko groza Direktīvu 72/306/EEK un Direktīvu ../../EK
{COM(2005) 683 galīgā redakcija}.
/* SEC/2005/1745 */

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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 atzinumu¹,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007² ir viena no atsevišķajiem regulatīvajiem aktiem, uz kuru attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK³ noteiktā tipa apstiprināšanas sistēma.
- (2) Regulā (EK) Nr. 715/2007 noteikts, ka jauniem mazas noslodzes transportlīdzekļiem jāievēro noteiktas emisiju robežvērtības ("Euro 5" un "Euro 6" standarts), un noteiktas papildu prasības attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai. Konkrētie tehniskie noteikumi, kas nepieciešami minētās regulas

¹ OV C [...], [...], [...] lpp.

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīva 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai ("pamatdirektīva"), (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

īstenošanai, tika noteikti Komisijas Regulā (EK) No 692/2008⁴ un pēc tam Komisijas Regulā (ES) 2017/1151⁵.

- (3) Tipa apstiprināšanas prasības, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu emisijām, ir pakāpeniski padarītas ievērojami stingrākas līdz ar “Euro” standartu ieviešanu un to turpmāku pārskatīšanu. Lai gan kopumā transportlīdzekļu emitēto visu reglamentēto piesārņotāju daudzums ir būtiski samazinājies, tas neattiecas uz dīzeļmotoru NOx emisijām un benzīna tiešās iesmidzināšanas motoru daļiņu emisijām, jo īpaši, ja šādi motori uzstādīti mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Tādēļ šīs situācijas labošanai ir vajadzīga rīcība.
- (4) Komisija šajā saistībā ir veikusi Regulā (EK) 692/2008 paredzēto procedūru, testu un prasību detalizētu analīzi, pamatojoties uz sevis veikto izpēti un ārējo informāciju, un ir konstatējusi, ka faktiskais emisiju daudzums, kas rodas, ceļu satiksmē ar “Euro 5” vai “Euro 6” transportlīdzekļiem, ievērojami pārsniedz emisiju daudzumu, kas izmērīts regulatīvajā Eiropas Jaunajā braukšanas ciklā (NEDC), jo īpaši attiecībā uz dīzeļdzinēja transportlīdzekļu NOx emisijām.
- (5) Tāpēc Komisija izstrādāja jaunu metodoloģiju transportlīdzekļu emisiju testēšanai reālos braukšanas apstākļos, proti, emisiju reālos braukšanas apstākļos (RDE) testa procedūru. RDE testa procedūru ieviesa ar Komisijas Regulu (ES) 2016/427⁶ un (ES) 2016/646⁷, pēc tam pārceļot uz Regulu (ES) 2017/1151 un vēl vairāk uzlabojot ar Komisijas Regulu (ES) 2017/1154⁸.
- (6) Ar Regulu (ES) 2016/646⁹ tika ieviesti RDE testa procedūras piemērošanas datumi, kā arī RDE atbilstības kritēriji. Šajā nolūkā, lai ņemtu vērā ar portatīvām emisiju

⁴ Komisijas 2008. gada 18. jūlija Regula (EK) Nr. 692/2008, ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.).

⁵ Komisijas 2017. gada 1. jūnija Regula (ES) 2017/1151, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.).

⁶ Komisijas 2016. gada 10. marta Regula (ES) 2016/427, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV L 82, 31.3.2016., 1. lpp.).

⁷ Komisijas 2016. gada 20. aprīļa Regula (ES) 2016/646, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV L 109, 26.4.2016., 1. lpp.).

⁸ Komisijas 2017. gada 7. jūnija Regula (ES) 2017/1154, ar kuru groza Regulu (ES) 2017/1151, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK attiecībā uz emisijām reālos braukšanas apstākļos no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV L 175, 07.07.2017., 708. lpp.).

⁹ Komisijas 2016. gada 20. aprīļa Regula (ES) 2016/646, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV L 109, 26.4.2016., 1. lpp.).

mērīšanas sistēmām veiktu mērījumu statistisko un tehnisko nenoteiktību, tika izmantoti atbilstības koeficienti konkrētiem piesārņotājiem.

- (7) Vispārējā tiesa 2018. gada 13. decembrī pasludināja spriedumu apvienotajās lietās T-339/16, T-352/16 un T-391/16¹⁰ par rīcību Regulas (ES) 2016/646 atcelšanai. Vispārējā tiesa atcēla to Regulas (ES) 2016/646 daļu, kurā noteikti atbilstības koeficienti, ko izmanto, lai novērtētu *RDE* testu rezultātu atbilstību Regulā (EK) Nr. 715/2007 noteiktajām emisiju robežvērtībām. Tiesa konstatēja, ka tikai likumdevējs varētu ieviest šos atbilstības koeficientus, jo tie attiecas uz Regulas (EK) Nr. 715/2007 būtisku elementu.
- (8) Vispārējā tiesa neapšaubīja atbilstības koeficientu tehnisko pamatojumu. Tāpēc, un ņemot vērā, ka pašreizējā tehnoloģiju attīstības posmā joprojām pastāv neatbilstība starp laboratorijā un reālos braukšanas apstākļos izmērītām emisijām, ir lietderīgi Regulā (EK) Nr. 715/2007 ieviest atbilstības koeficientus.
- (9) Lai ražotāji varētu ievērot “Euro 6” emisiju robežvērtības *RDE* testa procedūras kontekstā, atbilstības kritēriji *RDE* būtu jāievieš divos posmos. Pirmā posma laikā pēc ražotāja pieprasījuma būtu jāpiemēro pagaidu atbilstības koeficients, bet otrajā posmā būtu jāizmanto tikai galīgais atbilstības koeficients. Komisijai būtu jā rūpējas par galīgo atbilstības koeficientu pārskatīšanu, ņemot vērā tehnikas attīstību.
- (10) Ar Lisabonas līgumu tika ieviesta iespēja, ka likumdevējs deleģē Komisijai pilnvaras pieņemt vispārēji piemērojamus nelegislatīvus aktus, lai papildinātu vai grozītu dažus nebūtiskus leģislatīva akta elementus. Pasākumi, uz kuriem saskaņā ar LESD 290. panta 1. punktu attiecināma pilnvaru deleģēšana, principā atbilst tiem pasākumiem, kuriem piemēro regulatīvo kontroles procedūru, kas noteikta Padomes Lēmuma 1999/468/EK¹¹ 5.a pantā. Tāpēc Regulas (EK) Nr. 715/2007 noteikumi par regulatīvo kontroles procedūru izmantošanu būtu jāpielāgo LESD 290. pantam.
- (11) Lai veicinātu Savienības gaisa kvalitātes mērķu sasniegšanu un samazinātu transportlīdzekļu emisijas, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu attiecībā uz detalizētiem noteikumiem par īpašām procedūrām, testiem un prasībām tipa apstiprināšanai. Minētajai pilnvaru deleģēšanai būtu jāietver Regulas (EK) Nr. 715/2007 papildināšana ar šādiem pārskatītiem noteikumiem, kā arī testa cikliem, ko izmanto emisiju mērīšanai; prasības īstenot aizliegumu izmantot manipulācijas ierīces, kas samazina emisiju kontroles sistēmu efektivitāti; pasākumi, kas vajadzīgi, lai īstenotu ražotāja pienākumu nodrošināt neierobežotu un standartizētu piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai; pārskatītas mērījumu procedūras pieņemšana attiecībā uz daļiņām. Deleģējumā būtu jāietver arī Regulas (EK) Nr. 715/2007 grozīšana, lai samazinātu galīgos atbilstības koeficientus atbilstoši *PEMS* tehnikas attīstībai un pārskatītu daļiņu masas robežvērtības, kā arī ieviestu uz daļiņu skaita balstītas robežvērtības. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu pienācīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās notiktu saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlamentam un Padomei visi dokumenti būtu

¹⁰ 2018. gada 13. decembra spriedums, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles and Ayuntamiento de Madrid v Commission*, T-339/16, T-352/16 un T-391/16, EU:T:2018:927.

¹¹ Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmums 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību (OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.).

saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem vajadzētu būt sistemātiskai piekļuvei Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

- (12) Lai nodrošinātu īstenošanas nepārtrauktību, ņemot vērā tehnikas attīstību, šīs regulas spēkā stāšanās laikā vēl nepabeigtas regulatīvās kontroles procedūrās, kurās komiteja jau ir sniegusi savu atzinumu, būtu jāpabeidz saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantu.
- (13) Lai nodrošinātu vienotus Regulas (EK) Nr. 715/2007 4. panta 2. un 3. punkta īstenošanas nosacījumus, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Šīs pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹².
- (14) Tā kā šīs regulas mērķus, proti, ieviest noteikumus par mehānisko transportlīdzekļu emisijām, lai veicinātu gaisa kvalitātes pamatmērķu sasniegšanu, nevar pietiekami sasniegt dalībvalstis vien, jo mehāniskos transportlīdzekļus ar derīgu tipa apstiprinājumu drīkst tirgot pāri valstu robežām, bet, ņemot vērā darbības mērogu un ietekmi, tos 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 proporcionālītātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (15) Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Regula (EK) Nr. 715/2007,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 715/2007 groza šādi.

- (1) Regulas 2. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Pēc ražotāja lūguma tipa apstiprinājumu, kas piešķirts saskaņā ar šo regulu, drīkst paplašināt no 1. pantā minētajiem transportlīdzekļiem uz M₁, M₂, N₁ un N₂ kategorijas transportlīdzekļiem, kuri definēti Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā, kuru atskaites masa nepārsniedz 2840 kg un kuri atbilst nosacījumiem, kas noteikti šajā regulā.”;
- (2) regulas 3. panta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Šajā regulā piemēro šādas definīcijas: ”;
- (3) regulas 4. pantu groza šādi:
 - (a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Ražotāji pierāda, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Kopienā, tips ir apstiprināts saskaņā ar šo regulu. Ražotāji arī pierāda, ka visām jaunajām piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kam vajadzīgs tipa apstiprinājums un kas tiek pārdotas vai nodotas ekspluatācijā Kopienā, tips ir apstiprināts saskaņā ar šo regulu.

¹²

Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

Šie pienākumi ietver I pielikumā noteikto emisiju robežvērtību ievērošanu. Lai noteiktu atbilstību I pielikuma 2. tabulā noteiktajām “Euro 6” emisiju robežvērtībām, emisiju vērtības, kas noteiktas jebkurā derīgā emisiju reālos braukšanas apstākļos (RDE) testā, daļa ar piemērojamo atbilstības koeficientu, kas noteikts I pielikuma 2.a tabulā. Rezultātam ir jābūt mazākam par minētā pielikuma 2. tabulā noteiktajām “Euro 6” emisiju robežvērtībām.”;

(b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka konkrētās procedūras un prasības, kas minētas 2. un 3. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 15. panta 2. punktā.”;

(4) regulas 5. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Ražotājs transportlīdzekļus aprīko tā, lai sastāvdaļas, kas varētu ietekmēt emisijas, būtu konstruētas, izgatavotas un samontētas tā, lai transportlīdzeklis normālos lietošanas apstākļos atbilstu šai regulai.”;

(b) panta 3. punkta ievadteikumu aizstāj ar šādu:

“3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14.a pantu, lai papildinātu 1. un 2. punktu, nosakot konkrētās prasības un izstrādājot konkrētās procedūras, testus un prasības šajā punktā noteiktajai tipa apstiprināšanai, jo īpaši attiecībā uz.”;

(5) regulas 6. panta 7. punkta otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Gadījumā, ja šāda informācija tajā brīdī vēl nav pieejama vai vēl neatbilst regulas prasībām, ražotājs to iesniedz sešu mēnešu laikā no tipa apstiprināšanas dienas.”;

(6) regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Deleģētie akti par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14.a pantu, lai papildinātu 6. un 7. pantu. Tas ietver tehnisko specifikāciju noteikšanu un to atjaunināšanu attiecībā uz veidu, kādā tiek sniegta OBD un transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācija, īpašu uzmanību pievēršot MVU specifiskajām vajadzībām.”;

(7) regulas 10. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Sākot ar 2007. gada 2. jūliju, ja ražotājs to pieprasa, tad valsts iestādes, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, nedrīkst atteikt EK tipa apstiprinājuma vai valsts tipa apstiprinājuma piešķiršanu jaunam transportlīdzekļa tipam vai aizliegt reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā jaunu transportlīdzekli, ja attiecīgais transportlīdzeklis atbilst šai regulai un jo īpaši I pielikuma 1. tabulā noteiktajām “Euro 5” robežvērtībām vai I pielikuma 2. tabulā noteiktajām “Euro 6” robežvērtībām, ievērojot 4. panta 1. punkta otro daļu.”;

(b) panta 4. un 5. punktu aizstāj ar šādiem:

“4. Sākot no 2014. gada 1. septembra un no 2015. gada 1. septembra, N₁ kategorijas II un III klases un N₂ kategorijas transportlīdzekļiem valsts iestādes, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, atsaka piešķirt EK tipa

apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jauniem transportlīdzekļu tipiem, kas jauna tipa transportlīdzeklim, kas neatbilst šai regulai un jo īpaši I pielikuma 2. tabulā noteiktajām “Euro 6” robežvērtībām.

Atbilstību “Euro 6” robežvērtībām jebkura derīga *RDE* testa laikā nosaka, ņemot vērā I pielikuma 2.a tabulā noteikto atbilstības koeficientu konkrētiem piesārņotājiem saskaņā ar 4. panta 1. punkta otro daļu.

5. Sākot no 2015. gada 1. septembra un no 2016. gada 1. septembra, attiecībā uz N_1 kategorijas II un III klases un N_2 kategorijas transportlīdzekļiem valsts iestādes attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem, kas neatbilst šai regulai un jo īpaši I pielikuma 2. tabulā noteiktajām “Euro 6” robežvērtībām [“kas noteiktas saskaņā ar 4. punkta otro daļu”], uzskata to atbilstības sertifikātus par vairs nederīgiem Direktīvas 2007/46/EK 18. panta nolūkā un, pamatojoties uz emisijām vai degvielas patēriņu, aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai ekspluatācijas uzsākšanu.

Atbilstību “Euro 6” robežvērtībām jebkura derīga *RDE* testa laikā nosaka, ņemot vērā I pielikuma 2.a tabulā noteikto atbilstības koeficientu konkrētiem piesārņotājiem saskaņā ar 4. panta 1. punkta otro daļu.”;

- (8) regulas 11. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Attiecībā uz jaunām piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kuras paredzētas uzstādīšanai transportlīdzekļos, kas apstiprināti saskaņā ar šo regulu, valsts iestādes aizliedz to pārdošanu vai uzstādīšanu transportlīdzekļos, ja tie nav tāda tipa, kuram ir piešķirts tipa apstiprinājums atbilstīgi šai regulai.”;

- (9) regulas 12. panta 1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis drīkst noteikt finansiālus atvieglojumus, ko piemēro sērijveidā ražotajiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst šai regulai.”;

- (10) regulas 14. panta 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:

“2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14.a pantu, lai pieņemtu šādus pasākumus, pamatojoties uz ANO EEK Daļiņu mērīšanas programmu, ko īsteno Transportlīdzekļu noteikumu harmonizācijas pasaules foruma aizgādībā, nepazeminot vides aizsardzības līmeni Savienībā:

a) grozīt šo regulu nolūkā pārskatīt I pielikumā noteiktās daļiņu masas un daļiņu skaita robežvērtības;

b) papildināt šo regulu, pieņemot pārskatītu mērījumu procedūru daļiņu skaitam.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 14.a pantu:

a) ar kuriem papildina šo regulu nolūkā pielāgot procedūras, testus un prasības, kā arī testa ciklus, ko izmanto, lai mērītu emisijas pienācīgai to atspoguļošanai reālos braukšanas apstākļos;

b) ar kuriem groza šo regulu nolūkā pielāgot tehnikas attīstībai I pielikuma 2.a tabulā noteiktos galīgos atbilstības koeficientus konkrētiem piesārņotājiem.”;

- (11) iekļauj šādu 14.a pantu:

“14.a pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 3. punktā, 8. pantā un 14. panta 2. un 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no *[spēkā stāšanās datums]*. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu ne vēlāk kā deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā drīkst atsaukt 5. panta 3. punktā, 8. pantā un 14. panta 2 un 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 5. panta 3. punktu, 8. pantu un 14. panta 2. un 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.”;

(12) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu:

“15. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Direktīvas 2007/46/EK 40. panta 1. punktā minētā komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.”;

(13) regulas I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Šī regula neietekmē nepabeigtās procedūras, kuras minētas Regulas (EK) Nr. 715/2007 5. panta 3. punktā, 8. pantā un 14. panta 2. un 3. punktā un par kurām komiteja jau ir sniegusi atzinumu saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantu.

3. pants

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

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.
Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā
priekšsēdētājs

Padomes vārdā
priekšsēdētājs