Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2024/1257

8.5.2024.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2024/1257

(2024. gada 24. aprīlis)

par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību ("Euro 7") un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362

(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 atzinumu ([1]),

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ([2]),

tā kā:

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā (ES) 2022/591 ([3]) par vispārējo Savienības vides rīcības programmu līdz 2030. gadam kā viens no sešiem Savienības tematiskajiem mērķiem laikposmam līdz 2030. gada 31. decembrim ir noteikti centieni panākt nulles piesārņojumu, tostarp attiecībā uz kaitīgām ķimikālijām, lai panāktu no toksikantiem brīvu vidi, tostarp gaisu, ūdeni un augsni, arī saistībā ar gaismas un trokšņa piesārņojumu, un aizsargāt cilvēku, dzīvnieku un ekosistēmu veselību un labbūtību no vidiskiem riskiem un negatīvas ietekmes.

(2) Eiropas zaļais kurss, ko pieņēma Komisijas paziņojumā 2019. gada 11. decembrī, ir Savienības stratēģija nolūkā uzsākt pāreju, kuras mērķis ir vēlākais līdz 2050. gadam panākt klimatneitrālu, tīru un apritīgu ekonomiku, optimizējot resursu pārvaldību un līdz minimumam samazinot piesārņojumu, vienlaikus atzīstot vajadzību pēc pilnīgi transformatīvām rīcībpolitikām. Turklāt Savienība ir apņēmusies īstenot Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Ilgtspējīgas attīstības programmu 2030. gadam un sasniegt tās ilgtspējīgas attīstības mērķus. Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija, ko Komisija pieņēma 2020. gada decembrī, un "ES gaisa ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plāns", ko Komisija pieņēma 2021. gada maijā, ir paredzēti, lai tieši pievērstos Eiropas zaļajā kursā norādītajiem transporta piesārņojuma aspektiem. Citi īpaši svarīgi pasākumi minētajai iniciatīvai ir, piemēram, priekšlikums pārstrādāt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/50/EK ([4]), jaunā Eiropas industriālā stratēģija, ar ko Komisija nāca klajā 2020. gada martā, ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/851 ([5])

([1]) OV C 228, 29.6.2023., 103. lpp.
([2]) Eiropas Parlamenta 2024. gada 13. marta nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2024. gada 12. aprīļa lēmums.
([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2022/591 (2022. gada 6. aprīlis) par vispārējo Savienības vides rīcības programmu līdz 2030. gadam (OV L 114, 12.4.2022., 22. lpp.).
([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.).
([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/851 (2023. gada 19. aprīlis), ar ko groza Regulu (ES) 2019/631, lai stiprinātu CO_2 emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā (OV L 110, 25.4.2023., 5. lpp.).

pārskatītie CO_2 emisiju standarti vieglajiem automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/631 ([6]), un priekšlikums pārskatīt CO_2 emisiju standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/1242 ([7]).

(3) Iekšējais tirgus ir teritorija, kurā jānodrošina preču, pakalpojumu un kapitāla brīva kustība un personu brīva pārvietošanās. Šajā nolūkā Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 ([8]) ieviesa mehānisko transportlīdzekļu un piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanas un tirgus uzraudzības sistēmu.

(4) Mehānisko transportlīdzekļu, motoru un maiņas daļu tipa apstiprināšanas tehniskajām prasībām attiecībā uz emisijām ("emisiju tipa apstiprinājums") arī turpmāk vajadzētu būt saskaņotām, lai nodrošinātu iekšējā tirgus pienācīgu darbību, kā arī augstu vides un veselības aizsardzības līmeni visās dalībvalstīs.

(5) Sekmīgai pārejai uz bezemisiju mobilitāti ir vajadzīga integrēta pieeja un labvēlīga vide, kas ļauj stimulēt inovāciju un saglabāt Savienības tehnoloģisko līderību autotransporta nozarē. Šāda vide ietver publiskās un privātās investīcijas pētniecībā un inovācijā, pieaugošu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu piedāvājumu, uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu, integrāciju energosistēmās, kā arī ilgtspējīgu materiālu piegādi un ilgtspējīgu ražošanu, atkārtotu izmantošanu un akumulatoru bateriju reciklēšanu Savienībā. Šādas vides izveidošanai ir nepieciešama saskaņota rīcība Savienības, valstu, reģionālā un vietējā līmenī.

(6) Lai atbalstītu pāreju uz tīru mobilitāti, vienlaikus sekmējot Savienības reindustrializāciju un atbalstot iedzīvotājus, ir būtiski saglabāt privāto un komerciālo transportlīdzekļu cenas iedzīvotājiem un uzņēmumiem pieņemamā līmenī. Tas palīdzētu saglabāt dzīves kvalitāti, rūpniecības konkurētspēju un inovāciju un atbalstīt darbvietu radīšanu un prasmju pilnveidi šajā nozarē.

(7) Būtu jānodrošina sociāli pieņemama un taisnīga pāreja uz bezemisiju mobilitāti. Tādēļ ir svarīgi ņemt vērā šādas pārejas sociālo ietekmi visā autobūves vērtības ķēdē un proaktīvi risināt jautājumu par ietekmi uz nodarbinātību. Saistībā ar Taisnīgas pārkārtošanās mehānismu būtu jāattīsta mērķtiecīgas Savienības, valstu un reģionāla līmeņa programmas, piemēram, taisnīgas pārkārtošanās plāni no autobūves nozares atkarīgiem reģioniem, nolūkā īstenot darba ņēmēju pārkvalificēšanu, kvalifikācijas celšanu un pārcelšanu citā darbā, kā arī izglītības un darba meklēšanas iniciatīvas nelabvēlīgi ietekmētajās kopienās un reģionos, tās īstenojot ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem un kompetentajām iestādēm. Minētās pārejas kontekstā ir jāstiprina sieviešu nodarbinātība, kā arī vienlīdzīgas iespējas šajā nozarē.

(8) Šī regula ir atsevišķs regulatīvs tiesību akts saistībā ar ES tipa apstiprināšanas procedūru, kas noteikta Regulas (ES) 2018/858 II pielikumā. Pilnībā piemērojami ir Regulas (ES) 2018/858 administratīvie noteikumi, tostarp noteikumi par sankcijām, kā arī tās spēcīgais atbilstības izpildes mehānisms.

([6]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

([7]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).

([8]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

(9) Pamatotas sūdzības, ko iesniegušas fiziskas vai juridiskas personas, var būt svarīgs informācijas avots gan tirgus uzraudzības iestādēm, gan apstiprinātājām iestādēm. Minētajā kontekstā tādu vienkāršu un samērīgu procesu izveide, kas ļauj fiziskām un juridiskām personām iesniegt pamatotas sūdzības attiecīgajām iestādēm, ja tām ir iemesls uzskatīt, ka šī regula nav ievērota, var veicināt šīs regulas piemērošanu un izpildi. Pieņemot lēmumus par tirgus uzraudzību vai atbilstības ekspluatācijā darbībām, valsts iestādēm minētās sūdzības būtu jāuzskata par riska faktoru.

(10) Šajā regulā būtu jāparedz kopīgi administratīvie noteikumi un prasības attiecībā uz transportlīdzekļu emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību, savukārt tehniskie elementi būtu jānosaka īstenošanas aktos, kas pieņemti saskaņā ar pārbaudes procedūru.

(11) Tehniskās prasības mehānisko transportlīdzekļu, motoru un maiņas daļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz emisijām pašlaik ir noteiktas divās regulās, kuras piemēro attiecīgi mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļu emisiju tipa apstiprināšanai, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 715/2007 ([9]) un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 595/2009 ([10]).

(12) Iekļaujot Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulā (EK) Nr. 595/2009 noteiktās prasības vienā regulā, tiktu nodrošināta gan mazas, gan lielas noslodzes transportlīdzekļu emisiju tipa apstiprināšanas sistēmas iekšējā saskaņotība, vienlaikus šādiem transportlīdzekļiem pieļaujot atšķirīgas emisiju robežvērtības un testēšanas procedūras.

(13) Turklāt pašreizējās emisiju robežvērtības lielas noslodzes transportlīdzekļiem tika pieņemtas 2009. gadā, pamatojoties uz tajā laikā pieejamo tehnoloģiju. Kopš tā laika tehnoloģijas ir attīstījušās, un emisiju līmenis, ko var sasniegt, kombinējot pašreizējās tehnoloģijas, ir daudz zemāks nekā pirms vairāk nekā 15 gadiem sasniegtais. Minētais tehnoloģiskais progress būtu jāatspoguļo emisiju robežvērtībās, pamatojoties uz esošām mūsdienīgām tehnoloģijām un zināšanām par piesārņojuma kontroli un visiem attiecīgajiem piesārņotājiem.

(14) Savienībā kopš 2011. gada mazas noslodzes transportlīdzekļiem un kopš 2013. gada lielas noslodzes transportlīdzekļiem tiek kontrolētas tādu cieto daļiņu skaita (PN) izplūdes gāzu emisijas, kas lielākas par 23 nanometriem (PN_{23}). Ņemot vērā to, ka esošās tehnoloģijas un ANO Vispārējie tehniskie noteikumi Nr. 15 ļauj izmērīt daļiņu skaita emisijas līdz pat 10 nanometriem (PN_{10}), ir lietderīgi piemērot daļiņu robežvērtību PN_{10} apmērā visiem transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas šī regula. Pirmo reizi nosakot konkrētu PN_{10} emisiju robežvērtību, tiks dots impulss vispārēji saskaņot uzlabotu PN emisiju kontroli un mērīšanu, un Savienībai būtu jāmudina ANO Transportlīdzekļu noteikumu harmonizācijas pasaules forums (ANO WP.29) attiecīgi saskaņot atbilstīgos ANO transportlīdzekļu noteikumus.

(15) Vienkāršošanu varētu panākt, atceļot testus, kuri nav vajadzīgi, attiecīgā gadījumā atsaucoties uz spēkā esošo ANO noteikumu standartiem un nodrošinot konsekventu procedūru un testu kopumu dažādiem emisiju tipa apstiprināšanas posmiem.

(16) Lai nodrošinātu, ka gan mazas, gan lielas noslodzes transportlīdzekļu emisijas reālos apstākļos ir ierobežotas, ir jāveic transportlīdzekļu testēšana reālos braukšanas apstākļos, kas ir statistiski nozīmīgi, ar ierobežojumu, robežu un citu braukšanas prasību minimālo kopumu. Šādā testēšanā uz ceļa būtu jābrauc normāli un noteikti jāizvairās no neobjektīvas braukšanas.

(17) Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulā (EK) Nr. 595/2009 ir prasīts, lai transportlīdzekļu emisiju robežvērtības tiktu ievērotas noteiktā laikposmā, kas neatbilst transportlīdzekļu vidējam kalpošanas laikam. Tāpēc ir lietderīgi noteikt ilgizturības prasības, kas atspoguļo transportlīdzekļu vidējo paredzamo kalpošanas laiku Savienībā.

([9]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

([10]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām ("Euro VI") un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu (OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp.).

(18) Dalībvalstis tiek mudinātas izstrādāt un īstenot stratēģijas autoparka atjaunošanas stimulēšanai, lai veicinātu pakāpenisku autoparka pāreju uz transportlīdzekļiem ar samazinātām emisijām, tādējādi veicinot tīrāku un ilgtspējīgāku transporta ekosistēmu.

(19) Tagad visā pasaulē ir pieejamas un plaši tiek izmantotas tehnoloģijas, kas ierobežo gaistošo organisko savienojumu iztvaikošanas emisijas benzīna transportlīdzekļu lietošanas un stāvēšanas laikā. Tāpēc ir lietderīgi šādiem gaistošiem organiskajiem savienojumiem noteikt zemākas emisiju robežvērtības.

(20) Neizplūdes emisijas veido daļiņas, kas tiek emitētas no transportlīdzekļu riepām un bremzēm. Tiek lēsts, ka emisijas no riepām ir lielākais vidē nokļūstošās mikroplastmasas avots. Kā norādīts ietekmes novērtējumā, kas pievienots šīs regulas priekšlikumam, paredzams, ka līdz 2050. gadam neizplūdes emisijas veidos līdz 90 % no visām autotransporta emitētajām daļiņām, jo izplūdes daļiņas samazināsies transportlīdzekļu elektrifikācijas dēļ. Tāpēc šīs neizplūdes emisijas būtu jāmēra un jāierobežo. Komisijai būtu jāmudina ANO WP.29 strādāt, lai laikus sasniegtu savus mērķus, parādot mērķu vērienīgumu, kas balstīts uz pārliecinošiem zinātniskiem un tehniskiem apsvērumiem, un lai noteiktu nodiluma robežvērtības, pamatojoties uz mūsdienīgām metodēm. Ja ANO WP.29 nav pieņēmusi vienotus noteikumus par riepu nodiluma robežvērtībām līdz 2026. gada 1. jūlijam C_1 klases riepām, 2028. gada 1. aprīlim C_2 klases riepām vai līdz 2030. gada 1. aprīlim C_3 klases riepām, Komisijai būtu jāpieņem deleģētais akts, kura mērķis ir sasniegt Savienības mērķi līdz 2030. gadam par 30 % samazināt vidē nonākušo mikroplastmasu, pamatojoties uz jaunākajām nodiluma robežvērtībām. Minētā deleģētā akta sagatavošanas laikā būtu jāizvērtē ar vilces akumulatoru baterijām aprīkotu transportlīdzekļu, tostarp uzlādējamu hibrīdautomobiļu un akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu, īpatnības.

(21) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 ([11]) reglamentē pārnesumu pārslēgšanas indikatorus (PPI), kuru galvenais mērķis ir transportlīdzekļa degvielas patēriņa samazināšana, vadītājiem ievērojot to norādes. Tomēr prasībām attiecībā uz piesārņotāju emisijām reālos apstākļos, tostarp tad, ja tiek ievēroti PPI, būtu jāpievēršas šajā regulā.

(22) Autotransporta nozares dekarbonizāciju veicina transportlīdzekļi ar vilces akumulatoru baterijām, tostarp uzlādējami hibrīdautomobiļi un akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi. Lai iegūtu un palielinātu patērētāju uzticēšanos šādiem transportlīdzekļiem, tiem vajadzētu būt efektīviem un ilglietojamiem. Tāpēc ir svarīgi prasīt, lai vilces akumulatoru baterijas pēc daudziem izmantošanas gadiem saglabātu lielu daļu no to sākotnējās ietilpības. Šāda prasība būtu jo īpaši svarīga lietotu elektrotransportlīdzekļu pircējiem, jo tas nodrošinātu, ka transportlīdzeklis turpinātu darboties kā paredzēts. Tāpēc būtu jānosaka prasība, ka visiem transportlīdzekļiem, kuros izmanto vilces akumulatoru baterijas, ir vilces akumulatoru baterijas darbderīguma monitori. Turklāt būtu jāievieš veiktspējas prasību minimums attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu akumulatoru bateriju ilgizturību, ņemot vērā ANO Vispārējos tehniskos noteikumus Nr. 22.

(23) Iebūvētās monitoringa (*OBM*) sistēmas un iebūvētās degvielas un elektroenerģijas patēriņa uzraudzības (*OBFCM*) ierīces izmanto transportlīdzekļa ģenerētos datus, lai uzraudzītu atbilstību šai regulai. Attiecīgos gadījumos uz šādiem datiem ir jāattiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2023/2854 ([12]).

(24) Labi zināma problēma ir nesankcionētas manipulācijas ar transportlīdzekļiem, lai noņemtu vai dezaktivētu piesārņojuma kontroles sistēmu daļas. Šāda prakse rada nekontrolētas emisijas, un tāpēc tā būtu jānovērš, un būtu jāpiemēro efektīvas, samērīgas un atturošas sankcijas. Nesankcionētas manipulācijas ar odometru noved pie nepareiza nobraukuma uzrādīšanas un apgrūtina transportlīdzekļa pienācīgu kontroli ekspluatācijas laikā. Tādēļ ir

([11]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.).

([12]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/2854 (2023. gada 13. decembris) par saskaņotiem noteikumiem par taisnīgu piekļuvi datiem un to lietošanu un ar ko groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu (ES) 2020/1828 (Datu akts) (OV L, 2023/2854, 22.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

ārkārtīgi svarīgi garantēt pēc iespējas augstāku šo sistēmu drošības aizsardzību, papildinot to ar drošības sertifikātiem un atbilstošu aizsardzību pret nesankcionētām manipulācijām, lai nodrošinātu, ka nevar nesankcionēti manipulēt ne ar piesārņojuma kontroles sistēmām, ne ar transportlīdzekļa odometru.

(25) Lai nepieļautu, ka pasākumi pret nesankcionētām manipulācijām nepamatoti kavē konkurenci, šajā regulā būtu jāsaglabā iespēja neatkarīgiem uzņēmējiem izstrādāt, izplatīt, uzstādīt un aktivēt pēcpārdošanas maiņas daļas. Tāpēc ražotājiem nebūtu jāliedz neatkarīgiem uzņēmējiem piekļuvi informācijai, rīkiem un procesiem, kas ir absolūti nepieciešami šādu maiņas daļu izstrādei un uzstādīšanai. Apstiprinājums un atļauja neatkarīgiem uzņēmējiem piekļūt transportlīdzekļa drošības elementiem būtu jāpiešķir saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858.

(26) Lai sasniegtu Savienības gaisa kvalitātei noteiktos mērķus, arī turpmāk jāstrādā, lai samazinātu transportlīdzekļu radītās emisijas. Šai regulai būtu jāaizliedz manipulācijas ierīču, kā arī manipulāciju stratēģiju, izmantošana. Šis aizliegums ir būtisks, lai aizsargātu minētos mērķus. Novērtējot situācijas, kurās varētu izmantot manipulācijas ierīces vai manipulācijas stratēģijas, minētās situācijas būtu jāizvērtē un jāinterpretē plaši saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru par pārveidošanas ierīcēm Regulas (EK) Nr. 715/2007 kontekstā. Nosakot, vai pastāv manipulācijas ierīces vai manipulācijas stratēģijas, būtu jāņem vērā visas ierīces vai stratēģijas, kas samazina izplūdes un neizplūdes emisiju robežvērtību efektivitāti un testēšanas apstākļu prasības saskaņā ar šo regulu un kā rezultātā neatbilstīgs transportlīdzeklis šķiet atbilstīgs, vai kas vilto testa rezultātus. Par transportlīdzekļu ar šādām manipulācijas ierīcēm vai manipulācijas stratēģijām projektēšanu, konstruēšanu un montāžu būtu jāpiemēro sankcijas.

(27) Transportlīdzekļos uzstādītie sensori jau tiek izmantoti, lai ar iebūvētās diagnostikas (*OBD*) sistēmas palīdzību konstatētu emisiju anomālijas un ierosinātu ar tām saistītus remontus. Tomēr pašlaik izmantotā *OBD* sistēma neprecīzi un ne savlaicīgi atklāj darbības traucējumus un nepietiekami mudina laikus veikt remontdarbus. Tāpēc ir iespējams, ka transportlīdzekļi rada daudz vairāk piesārņotāju emisiju, nekā atļauts. Sensorus, kas līdz šim izmantoti *OBD* vajadzībām, varētu izmantot arī, lai ar *OBM* sistēmas starpniecību nepārtraukti monitorētu un kontrolētu transportlīdzekļu izplūdes emisijas. *OBM* sistēma arī brīdinās lietotāju, lai tas veiktu motora vai piesārņojuma kontroles sistēmu remontu, kad tas nepieciešams. Tādēļ ir lietderīgi prasīt, lai šāda sistēma tiktu uzstādīta un lai tiktu reglamentētas tās tehniskās prasības. Šādu sistēmu prasītajiem pasākumiem nebūtu jāapdraud ceļu satiksmes drošība.

(28) Ražotāji var izvēlēties ražot transportlīdzekļus, kuri ietver papildu opcijas, piemēram, ģeozonēšanu. Ražotāji var arī izvēlēties ražot "Euro 7ext" transportlīdzekļus, kas ir N_2 kategorijas transportlīdzekļi ar maksimālo masu no 3,5 līdz 5 tonnām, kuru pamatā ir N_1 kategorijas transportlīdzekļa tips, kuram pēc ražotāja pieprasījuma var piešķirt N_2 emisiju tipa apstiprinājumu, ja transportlīdzeklis atbilst N_1 kategorijas transportlīdzekļa tipa prasībām. Patērētājiem un valstu iestādēm būtu jāspēj identificēt šādus transportlīdzekļus, izmantojot atbilstošu dokumentāciju.

(29) Vides dati par transportlīdzekļu tipiem būtu jādara pieejami transportlīdzekļu lietotājiem. Tāpēc katram transportlīdzeklim būtu jādara pieejama transportlīdzekļa vides pase (*EVP*). Transportlīdzekļu lietotājiem vajadzētu būt arī piekļuvei atjauninātai informācijai par degvielas patēriņu, vilces akumulatoru bateriju darbderīgumu, piesārņotāju emisijām un citai būtiskai informācijai, ko ģenerē iebūvētas sistēmas un monitori.

(30) Ja Komisija nāk klajā ar priekšlikumu pēc 2035. gada reģistrēt jaunus mazas noslodzes transportlīdzekļus, kas darbojas tikai ar CO_2 neitrālām degvielām ārpus CO_2 autoparka standartu darbības jomas un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un Savienības klimatneitralitātes mērķi, šī regula būs jāgroza, lai ietvertu iespēju veikt šādu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu.

(31) Maza apjoma ražotāju pārdoto transportlīdzekļu emisijas veido nenozīmīgu daļu no emisijām Savienībā. Tādējādi attiecībā uz dažām prasībām šādu ražotāju gadījumā būtu jāpieļauj zināma elastība. Maza apjoma ražotājiem būtu jāspēj konkrētus testus tipa apstiprināšanas laikā aizstāt ar atbilstības deklarācijām, savukārt ultramaza apjoma ražotājiem būtu jāļauj izmantot laboratorijas testus, pamatojoties uz nejauši izraudzītiem braukšanas cikliem reālos apstākļos.

(32) Regula (ES) 2019/631 un Regula (ES) 2019/1242 reglamentē jaunu mehānisko transportlīdzekļu autoparka vidējos CO_2 emisiju standartus Savienībā. Emisiju tipa apstiprināšanā būtu jāievieš procedūras un metodikas CO_2 emisiju, degvielas un elektroenerģijas patēriņa, elektrosniedzamības un jaudas precīzai noteikšanai atsevišķiem transportlīdzekļiem, tostarp, atjauninot un attīstot transportlīdzekļa enerģijas patēriņa aprēķināšanas rīku (*VECTO*), lai cita starpā labāk ņemtu vērā smagāku transportlīdzekļu kombināciju energoefektivitāti.

(33) Lai gan terminu "darbderīgums" (*SOH*) parasti lieto, lai apzīmētu vilces akumulatoru baterijas darbderīgumu konkrētā dzīves cikla brīdī, minētais termins nav vispārīgi definēts un tiek noteikts, izmantojot dažādas metodes, piemēram, "sertificētās enerģijas stāvokli" un "sertificētās sniedzamības stāvokli". Abi rādītāji atspoguļo sertificētās akumulatora baterijas enerģijas vai elektrosniedzamības procentuālo daļu, kas ir atlikusi konkrētajā brīdī.

(34) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz šādām lietām:

— ražotāju pienākumi saistībā ar tipa apstiprināšanu un procedūrām, testiem un metodiku, kas jāpiemēro atbilstības deklarācijai, ražošanas atbilstības pārbaudei, atbilstības ekspluatācijā pārbaudei, tirgus uzraudzībai un *EVP*,

— prasības, testi, metodes un korektīvi pasākumi saistībā ar transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību ilgizturību, kā arī *OBM* sistēmu reģistrācija un saziņas spējas, tostarp periodisko tehnisko apskašu un tehnisko pārbaužu vajadzībām,

— metodes un testi, lai: i) izplūdes emisijas mērītu laboratorijā un uz ceļa, izmantojot portatīvas emisiju mērīšanas sistēmas, lai verificētu emisijas reālos braukšanas apstākļos; ii) noteiktu mehāniskā transportlīdzekļa CO_2 emisijas, degvielas un elektroenerģijas patēriņu, elektrosniedzamību un motora jaudu; iii) noteiktu O_3 un O_4 kategorijas piekabju energoefektivitāti; iv) mērītu kartera emisijas, iztvaikošanas emisijas un bremžu emisijas; v) novērtētu akumulatoru baterijas ilgizturības atbilstību veiktspējas prasību minimumam; vi) novērtētu motoru un transportlīdzekļu atbilstību ekspluatācijā; vii) novērtētu piesārņojuma kontroles oriģinālo un maiņas sistēmu darbību, efektivitāti, reģenerāciju un ilgizturību; viii) nodrošinātu un novērtētu pasākumus saistībā ar manipulācijas ierīcēm un manipulācijas stratēģijām, tostarp ievainojamības analīzi un aizsardzību pret nesankcionētām manipulācijām; ix) novērtētu to transportlīdzekļu tipu pareizu darbību, kas apstiprināti saskaņā ar dažiem konkrētiem apzīmējumiem; x) izvērtētu atbilstību tādām prasībām par emisiju tipa apstiprinājumiem, kas attiecas uz transportlīdzekļiem, kurus izgatavo maza apjoma un ultramaza apjoma ražotāji; xi) konstatētu manipulācijas ierīču un manipulācijas stratēģiju neesību; un xii) mērītu riepu nodilumu,

— metodes, prasības un testi, tostarp atbilstības robežvērtības, lai nodrošinātu *OBFCM* ierīču un *OBD* un *OBM* sistēmu un šādu ierīču un sistēmu sensoru veiktspēju, kā arī šādu ierīču un sistēmu reģistrēto datu paziņošanu ārpus transportlīdzekļa,

— metodes, prasības un specifikācijas saistībā ar PPI,

— vadītāja brīdināšanas sistēmu un stimulēšanas paņēmienu raksturlielumi un specifikācijas un metodes to darbības novērtēšanai,

— testēšanas aprīkojuma veiktspējas prasības,

— standartdegvielu specifikācija,

— *EVP* formāts, dati un *EVP* datu paziņošanas metode,

— prasības un informācija, kas jāsniedz transportlīdzekļu, tostarp vairākos posmos apstiprinātu transportlīdzekļu, ražotājiem, kā arī

— tehniski elementi, administratīvās un dokumentācijas prasības emisiju tipa apstiprināšanai un tirgus uzraudzības pārbaudēm, atbilstību ekspluatācijā un ražošanas atbilstības pārbaudēm, kā arī ziņošanas pienākumiem.

(35) Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ([13]). Lai nodrošinātu nepārtrauktību saistībā ar dažiem spēkā esošajiem juridiskajiem pienākumiem attiecībā uz piesārņotāju emisiju mērīšanas metodēm no M_1 un N_1 kategorijas tipa transportlīdzekļiem, izplūdes un iztvaikošanas emisiju mērīšanas metodēm būtu jāatspoguļo tās, kas īstenošanas akta pieņemšanas brīdī noteiktas Regulā (ES) 2017/1151.

(36) Lai vajadzības gadījumā grozītu vai papildinātu nebūtiskus šīs regulas elementus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz testa nosacījumiem, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot "Euro 7" transportlīdzekļus, bremzes vai riepas; testa prasībām, īpaši ņemot vērā tehnikas attīstību un datus, kas savākti, testējot "Euro 7" transportlīdzekļus; ieviešot papildu transportlīdzekļu opcijas un apzīmējumus, kuru pamatā ir inovatīvas tehnoloģijas ražotājiem; nosakot bremžu daļiņu emisiju robežvērtības, formaldehīda emisiju robežvērtības M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, testa nosacījumus M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem un – konkrētos apstākļos – nodiluma robežvērtības riepu tipiem, kā arī akumulatoru bateriju veiktspējas prasību minimumu un ilgizturības reizinātājus, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot "Euro 7" transportlīdzekļus; paredzot īpašus noteikumus M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu maza apjoma ražotājiem; un testa prasību piemērošanu un deklarācijām. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([14]). Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(37) Savienība ir līgumslēdzēja puse 1958. gada 20. marta Nolīgumā par vienotu tehnisko prasību pieņemšanu riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai izmantot riteņu transportlīdzekļos, un saskaņā ar šīm prasībām piešķiramo atbilstības novērtēšanas apstiprinājumu savstarpējās atzīšanas nosacījumiem ([15]). Šajā regulā noteiktās prasības attiecīgā gadījumā būtu jāsaskaņo ar ANO noteikumos vai jebkuros turpmākajos minēto ANO noteikumu grozījumos noteiktajiem standartiem, ja tādi ir pieejami, jo īpaši attiecībā uz bremžu daļiņu emisiju robežvērtībām, riepu tipu nodiluma ierobežojumiem un akumulatoru bateriju minimālo veiktspējas prasību noteikšanu.

(38) Līdz ar to, ja šādi ierobežojumi vai prasības ANO noteikumu vai ANO noteikumu grozījuma priekšlikumā ir apstiprināti saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktu un Padomes Lēmumu 97/836/EK ([16]), minētie ierobežojumi vai prasības būtu jāiekļauj šajā regulā. Tādēļ būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus šādām vajadzībām saskaņā ar LESD 290. pantu.

([13]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), 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.).

([14]) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

([15]) OV L 346, 17.12.1997., 81. lpp.

([16]) Padomes Lēmums 97/836/EK (1997. gada 27. novembris) par Eiropas Kopienas pievienošanos ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Nolīgumam vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzīšanai, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām ("Pārskatītais 1958. gada Nolīgums") (OV L 346, 17.12.1997., 78. lpp.).

(39) Tā kā noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību emisiju tipa apstiprinājumu tiek atjaunināti un konsolidēti šajā regulā, skaidrības, lietderības un vienkāršošanas labad Regula (EK) Nr. 595/2009 un Regula (EK) Nr. 715/2007 būtu jāatceļ un jāaizstāj ar šo regulu.

(40) Skaidrības, lietderības un vienkāršošanas labad ar šo regulu būtu jāatceļ šādi tiesību akti, kas pieņemti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulu (EK) Nr. 595/2009: Komisijas Regula (ES) Nr. 582/2011 ([17]), Komisijas Regula (ES) 2017/1151 ([18]), Komisijas Regula (ES) 2017/2400 ([19]) un Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362 ([20]).

(41) Ja šajā regulā paredzētie pasākumi ietver personas datu apstrādi, tie būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulām (ES) 2016/679 ([21]) un (ES) 2018/1725 ([22]), kā arī saskaņā ar minētajām regulām atbilstīgi attiecīgiem valstu tiesību aktiem.

(42) Ir svarīgi dot dalībvalstīm, valsts iestādēm un ekonomikas dalībniekiem pietiekami daudz laika sagatavoties ar šo regulu ieviesto jauno noteikumu un saskaņā ar to pieņemto īstenošanas aktu un deleģēto aktu piemērošanai. Tāpēc piemērošanas datums būtu jāatliek, un jauniem un esošiem tipiem būtu jānosaka atšķirīgi piemērošanas datumi. Lai gan mazas noslodzes transportlīdzekļiem piemērošanas datumam vajadzētu būt tehniski un ekonomiski iespējami drīzam, piemērošanas datumu lielas noslodzes transportlīdzekļiem un piekabēm var atlikt, jo lielas noslodzes transportlīdzekļu jomā pāreja uz bezemisiju transportlīdzekļiem būs ilgāka.

(43) Attiecībā uz M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļiem, kuriem Regulā (ES) 2019/1242 no 2030. gada pārskata perioda ir noteikts 100 % nulles emisiju mērķrādītājs, šajā regulā būtu jānosaka pārejas pasākumi, lai nodrošinātu saskaņotību ar Regulā (ES) 2019/1242 noteiktajiem pienākumiem, kā arī nodrošinātu, lai nepieciešamie investīciju centieni arī turpmāk būtu samērīgi.

(44) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, noteikt saskaņotas tehniskās prasības un administratīvus noteikumus attiecībā uz M un N kategoriju transportlīdzekļu un šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību emisiju tipa apstiprināšanu un tirgus uzraudzību attiecībā uz emisijām, kā arī tiekties uz augsta līmeņa vides un veselības aizsardzību, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to mēroga un ietekmes 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 tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai,

([17]) Komisijas Regula (ES) Nr. 582/2011 (2011. gada 25. maijs), ar ko īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI) un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK I un III pielikumu (OV L 167, 25.6.2011., 1. lpp.).

([18]) Komisijas Regula (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), 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, ar ko 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.).

([19]) Komisijas Regula (ES) 2017/2400 (2017. gada 12. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu CO2 emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011 (OV L 349, 29.12.2017., 1. lpp.).

([20]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/1362 (2022. gada 1. augusts), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 īsteno attiecībā uz lielas noslodzes piekabju veiktspēju saistībā ar to ietekmi uz mehānisko transportlīdzekļu CO2 emisijām, degvielas patēriņu, enerģijas patēriņu un bezemisiju sniedzamību un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2020/683 (OV L 205, 5.8.2022., 145. lpp.).

([21]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

([22]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.).

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS, DARBĪBAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

1. pants

Priekšmets

1. Šī regula nosaka kopīgas tehniskās prasības un administratīvos noteikumus mehānisko transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību emisiju tipa apstiprināšanai un tirgus uzraudzībai attiecībā uz to CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un elektroenerģijas patēriņu un akumulatoru baterijas ilgizturību.

2. Šajā regulā arī ir izklāstīti noteikumi par emisiju tipa apstiprinājumu, ražošanas atbilstību, atbilstību ekspluatācijā, iebūvētu monitoringa sistēmu tirgus uzraudzību, piesārņojuma kontroles sistēmu un vilces akumulatoru bateriju ilgizturību, kā arī drošības noteikumi, lai ierobežotu nesankcionētas manipulācijas, un kiberdrošības pasākumi, un noteikumi par CO_2 emisiju, elektrosniedzamības, degvielas un elektroenerģijas patēriņa un energoefektivitātes precīzu noteikšanu.

2. pants

Darbības joma

Šo regulu piemēro M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 un N_3 kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kā arī O_3 un O_4 kategorijas piekabēm, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 4. pantā, tostarp tādiem, kas konstruēti un izgatavoti vienā vai vairākos posmos, un sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, kas paredzētas šādiem transportlīdzekļiem, kā arī C_1, C_2 un C_3 klases riepām, kā noteikts ANO Noteikumos Nr. 117 ([23]), izņemot saķeres ar ledu riepas.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Regulas (ES) 2018/858 attiecīgās definīcijas.

Turklāt šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "emisiju tipa apstiprinājums" ir ES tipa apstiprinājums, kas atbilst šīs regulas administratīvajiem noteikumiem un tehniskajām prasībām attiecībā uz CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un elektroenerģijas patēriņu un akumulatoru baterijas ilgizturību;

2) "piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde" ir apstiprinātāja iestāde, kas piešķir emisijas tipa apstiprinājumu;

3) "ražošanas atbilstība" jeb "*CoP*" ir darbības, ko veic ar jauniem transportlīdzekļiem, atsevišķām tehniskām vienībām vai sastāvdaļām, kuras izraudzītas ražotāja telpās, lai nodrošinātu, ka tirgū laistie ražojumi atbilst šajā regulā noteiktajām prasībām;

4) "atbilstība ekspluatācijā" jeb "*ISC*" ir darbības, ko veic ar apritē esošiem transportlīdzekļiem, sistēmām, atsevišķām tehniskām vienībām vai sastāvdaļām, lai verificētu atbilstību šajā regulā noteiktajām ilgizturības prasībām;

5) "motors" ir transportlīdzekļa iekšdedzes motors;

6) "emisijas" ir mehāniskā transportlīdzekļa izplūdes un neizplūdes emisijas;

7) "izplūdes emisijas" ir mehāniskā transportlīdzekļa vai motora izpūtēja visas turpmāk minētās emisijas: CO_2, gāzveida, cieto, šķidro savienojumu un kartera emisijas;

8) "gāzveida piesārņotāji" ir gāzveida ķīmisku savienojumu emisijas, izņemot CO_2;

([23]) Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Noteikumi Nr. 117 – Vienoti noteikumi par riepu apstiprināšanu attiecībā uz rites trokšņa emisiju, saķeri ar slapju virsmu un/vai rites pretestību.

9) "CO_2" ir no izpūtēja emitētais oglekļa dioksīds;

10) "slāpekļa oksīdi" jeb "NO_x" ir no izpūtēja emitētā slāpekļa oksīda (NO) un slāpekļa dioksīda (NO_2) summa;

11) "dislāpekļa oksīds" jeb "N_2O" ir no izpūtēja emitētais dislāpekļa oksīds;

12) "daļiņas" jeb "PM" ir jebkāds materiāls, kas emitēts no izpūtēja vai bremzēm un savākts filtrēšanas līdzeklī;

13) "daļiņas, kas mazākas par 10 μm" jeb "PM_{10}" ir daļiņas, kuru diametrs ir mazāks nekā 10 μm;

14) "daļiņu skaits" jeb "PN" ir kopējais no izpūtēja vai bremzēm emitēto cieto daļiņu skaits;

15) "PN_{10}" ir to no izpūtēja vai bremzēm emitēto cieto daļiņu kopējais skaits, kuru diametrs ir 10 nm vai lielāks;

16) "oglekļa monoksīds" jeb "CO" ir no izpūtēja emitētais oglekļa monoksīds;

17) "metāns" jeb "CH_4" ir no izpūtēja emitētais metāns;

18) "ogļūdeņraži kopā" jeb "THC" ir visi no izpūtēja emitētie ogļūdeņraži;

19) "nemetāna ogļūdeņraži" jeb "NMHC" ir visi no izpūtēja emitētie ogļūdeņraži, izņemot metānu;

20) "nemetāna organiskās gāzes" jeb "NMOG" ir no izpūtēja emitēto neoksigenēto un oksigenēto ogļūdeņražu, izņemot metānu, summa;

21) "amonjaks" jeb "NH_3" ir no izpūtēja emitētais amonjaks;

22) "formaldehīds" jeb "HCHO" ir no izpūtēja emitētais formaldehīds;

23) "*WHTC*" ir vispārēji harmonizētais pārejas braukšanas cikls saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 49 ([24]) 4. pielikuma 7.2.1. punktu;

24) "*WHSC*" ir vispārēji harmonizētais vienmērīga režīma braukšanas cikls saskaņā ar ANO Noteikumu Nr. 49 4. pielikuma 7.2.2. punktu;

25) "elektroenerģijas patēriņš" ir ātrums, kādā transportlīdzeklis norādītajos ekspluatācijas apstākļos patērē elektroenerģiju no savas vilces akumulatoru baterijas vai baterijām;

26) "degvielas patēriņš" ir ātrums, kādā transportlīdzeklis norādītajos ekspluatācijas apstākļos patērē degvielu;

27) "transportlīdzekļa enerģijas patēriņa aprēķināšanas rīks" jeb "*VECTO*" ir simulācijas rīks, ko izmanto, lai noteiktu CO_2 emisijas, degvielas patēriņu, elektroenerģijas patēriņu un lielas noslodzes transportlīdzekļu elektrosniedzamību;

28) "iztvaikošanas emisijas" ir ogļūdeņražu tvaiki, kas tiek emitēti no transportlīdzekļa degvielas sistēmas, izņemot no izpūtēja emisijām;

29) "kartera emisijas" ir gāzveida piesārņotāji no tādiem nodalījumiem motorā vai ārpus tā, kas savienoti ar eļļas vāceli, izmantojot iekšējus vai ārējus kanālus;

30) "bremžu daļiņu emisijas" ir daļiņas, ko emitē transportlīdzekļa bremžu sistēma;

31) "riepu nodilums" ir tā materiāla masa, kas zūd riepas nodiluma dēļ un tiek emitēta vidē;

32) "neizplūdes emisijas" ir iztvaikošanas, riepu nodiluma un bremžu emisijas;

33) "piesārņotāju emisijas" ir izplūdes un neizplūdes emisijas, kas nav CO_2 emisijas;

34) "piesārņojuma kontroles ierīce" ir tā transportlīdzekļa ierīce, kura kontrolē vai ierobežo piesārņotāju emisijas;

35) "piesārņojuma kontroles sistēmas" ir transportlīdzeklī uzstādītas piesārņojuma kontroles ierīces, tostarp visi vadības bloki un programmatūra, kas pārvalda to izmantošanu;

([24]) Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 49 – Vienoti noteikumi par pasākumiem pret gāzveida un daļiņveida piesārņojošo vielu emisiju, ko izraisa kompresijas aizdedzes motoru un dzirksteļaizdedzes motoru izmantošana transportlīdzekļos.

36) "piesārņojuma kontroles oriģinālās sistēmas" ir piesārņojuma kontroles sistēma vai šādu sistēmu komplekts, ko aptver attiecīgajam transportlīdzeklim piešķirtais tipa apstiprinājums;

37) "piesārņojuma kontroles maiņas sistēmas" ir piesārņojuma kontroles sistēma vai šādu sistēmu komplekts, kas paredzēts piesārņojuma kontroles oriģinālās sistēmas nomaiņai un ko var apstiprināt kā atsevišķu tehnisko vienību;

38) "iebūvēta diagnostikas sistēma" jeb "*OBD* sistēma" ir transportlīdzeklī iebūvēta sistēma, kas var ģenerēt transportlīdzekļa iebūvētās diagnostikas (*OBD*) informāciju, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 49. punktā, un kas minēto informāciju spēj paziņot ārpus transportlīdzekļa;

39) "iebūvēta monitoringa sistēma" jeb "*OBM* sistēma" ir transportlīdzeklī iebūvēta sistēma, kas spēj uzraudzīt izplūdes emisijas, konstatēt izplūdes emisiju pārsniegumus un kas minēto informāciju kopā ar informāciju par darbderīgumu spēj paziņot ārpus transportlīdzekļa;

40) "iebūvēta degvielas un elektroenerģijas patēriņa uzraudzības ierīce" jeb "*OBFCM* ierīce" ir jebkāda transportlīdzeklī iebūvēta programmatūra vai aparatūra, kas konstatē un izmanto transportlīdzekļa, motora, degvielas vai elektroenerģijas un lietderīgās slodzes/masas parametrus, lai noteiktu un uzglabātu transportlīdzeklī degvielas un elektroenerģijas patēriņa datus un citus parametrus, kas ir būtiski transportlīdzekļa degvielas vai elektroenerģijas patēriņa un energoefektivitātes noteikšanai;

41) "manipulācijas ierīce" ir jebkāds konstrukcijas elements, kura rezultātā braukšanas laikā, bet ne reglamentētās testēšanas laikā, transportlīdzeklis neatbilst šīs regulas prasībām, lai gan testēšanas laikā transportlīdzeklis šķiet prasībām atbilstošs, vai kurš sagroza datus, kas attiecas uz sensoriem, degvielas vai elektroenerģijas patēriņu, elektrosniedzamību vai akumulatoru bateriju ilgmūžību;

42) "manipulācijas stratēģija" ir stratēģija, kuras rezultātā braukšanas laikā, bet ne reglamentētās testēšanas laikā, transportlīdzeklis neatbilst šīs regulas prasībām, lai gan testēšanas laikā transportlīdzeklis šķiet prasībām atbilstošs, vai kura sagroza datus, kas attiecas uz sensoriem, degvielas vai elektroenerģijas patēriņu, elektrosniedzamību vai akumulatoru bateriju ilgmūžību;

43) "emisijas reālos braukšanas apstākļos" jeb "*RDE*" ir transportlīdzekļa emisijas apstākļos, kuri norādīti III pielikuma 1. un 2. tabulā;

44) "odometrs" ir instruments, kas rāda transportlīdzekļa kopējo nobraukto attālumu kopš tā ražošanas dienas;

45) "nesankcionēta manipulācija" ir motora vai elektromotora, transportlīdzekļa piesārņojuma kontroles ierīču un sistēmas, spēkiekārtas sistēmas, vilces akumulatoru baterijas, odometra, *OBFCM* ierīces, *OBD* vai *OBM* sistēmas dezaktivēšana vai modificēšana, tostarp minēto sistēmu un to datu jebkādu programmatūras vai citu loģikas kontroles elementu dezaktivēšana vai modificēšana, kā rezultātā transportlīdzeklis neatbilst šai regulai;

46) "sava ražotne" ir ražošanas vai montāžas rūpnīca, ko ražotājs izmanto savu jaunu transportlīdzekļu ražošanai vai montāžai, ieskaitot, attiecīgā gadījumā, eksportam paredzētus transportlīdzekļus;

47) "savs konstruktoru centrs" ir birojs, kurā viss transportlīdzeklis tiek konstruēts un izstrādāts un kurš atrodas ražotāja kontrolē un lietošanā;

48) "maza apjoma ražotājs" ir ražotājs, kas saražo mazāk nekā 10 000 jaunu M_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu vai 22 000 jaunu N_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu, vai – kombinēti – 450 jaunu M_2 un M_3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu vai – kombinēti – 6 000 jaunu N_2 un N_3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu, kuri Savienībā reģistrēti katra kalendārā gada laikā, un kas:

   a) neietilpst saistītu ražotāju grupā; vai

   b) ietilpst saistītu ražotāju grupā, kura ir atbildīga par kopā mazāk nekā 10 000 jaunu M_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu vai 22 000 jaunu N_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu, vai – kombinēti – 450 jaunu M_2 un M_3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu vai – kombinēti – 6 000 jaunu N_2 un N_3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu, kuri Savienībā ir reģistrēti katra kalendārā gada laikā; vai

   c) ietilpst saistītu ražotāju grupā, bet kam ir savas ražotnes un savs konstruktoru centrs;

49) “ultramaza apjoma ražotājs” ir maza apjoma ražotājs, kas saražo mazāk nekā 1 000 jaunu M_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu vai mazāk nekā 1 000 jaunu N_1 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu, kas Savienībā ir reģistrēti iepriekšējā kalendārā gada laikā;

50) “tikai ar iekšdedzes motoru darbināms transportlīdzeklis” jeb *“ICEV”* ir transportlīdzeklis, kura visi spēkiekārtas enerģijas pārveidotāji ir iekšdedzes motori, tostarp ar ūdeņradi darbināmi motori;

51) “pilnībā elektrisks transportlīdzeklis” jeb *“PEV”* ir transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurā kā spēkiekārtas enerģijas pārveidotāji ietilpst tikai elektromašīnas, un vilces enerģijas akumulēšanas sistēmām, ko veido vienīgi uzlādējamas elektroenerģijas akumulēšanas sistēmas;

52) “degvielas elements” ir enerģijas pārveidotājs, kas transformē ķīmisko enerģiju (pievadītā enerģija) elektroenerģijā (izvadītā enerģija) vai otrādi;

53) “degvielas elementa transportlīdzeklis” jeb *“FCV”* ir transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurā par spēkiekārtas enerģijas pārveidotāju(-iem) izmanto tikai degvielas elementu(-s) un elektromašīnu(-as);

54) “degvielas elementa hibrīda transportlīdzeklis” jeb *“FCHV”* ir degvielas elementa transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurā par spēkiekārtas enerģijas akumulēšanas sistēmu izmanto vismaz vienu degvielas uzglabāšanas sistēmu un vismaz vienu atkārtoti uzlādējamu elektroenerģijas akumulēšanas sistēmu;

55) “hibrīda transportlīdzeklis” jeb “*HV*” ir transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kuram ir vismaz divu dažādu kategoriju spēkiekārtas enerģijas pārveidotāji un vismaz divu dažādu kategoriju spēkiekārtas enerģijas akumulēšanas sistēmas;

56) “hibrīdelektrisks transportlīdzeklis” jeb *“HEV”* ir hibrīda transportlīdzeklis, kurā viens no spēkiekārtas enerģijas pārveidotājiem ir elektromašīna;

57) “hibrīdelektrisks transportlīdzeklis ar ārēju uzlādi” jeb *“OVC-HEV”* ir hibrīdelektrisks transportlīdzeklis, ko var uzlādēt no ārēja avota;

58) “hibrīdelektrisks transportlīdzeklis bez ārējas uzlādes” jeb *“NOVC-HEV”* ir transportlīdzeklis ar vismaz diviem dažādiem enerģijas pārveidotājiem un divām dažādām enerģijas akumulēšanas sistēmām, ko izmanto transportlīdzekļa darbināšanai, un kuru nevar uzlādēt no ārēja avota;

59) “ģeozonēšanas tehnoloģijas” ir tehnoloģijas, kas neļauj hibrīda transportlīdzeklim braukt, izmantojot iekšdedzes motoru, t. i., lai nodrošinātu bezemisiju režīmu, braucot konkrētā ģeogrāfiskā zonā;

60) “bezemisiju režīms” ir ieslēdzams režīms, kurā hibrīda transportlīdzekli darbina, neizmantojot iekšdedzes motoru;

61) “masa nokomplektētā stāvoklī” ir transportlīdzekļa masa, tā degvielas tvertnei(-ēm) esot piepildītai(-ām) vismaz par 90 procentiem no tās (to) ietilpības, ieskaitot vadītāja, degvielas un šķidrumu masu, tam esot aprīkotam ar standartaprīkojumu saskaņā ar ražotāja specifikācijām, un ieskaitot, kad ir uzstādīta, virsbūves, kabīnes, sakabes un rezerves riteņu, kā arī instrumentu masu;

62) “vilces akumulatoru baterija” ir akumulatoru baterijas sistēma, kurā uzkrāj enerģiju, ko galvenokārt izmanto transportlīdzekļa pārvietošanai;

63) “elektrosniedzamība” ir nobrauktais attālums akumulēto enerģiju patērējošā ekspluatācijas režīmā, līdz vilces akumulatoru baterija ir izlādējusies;

64) “bezemisiju sniedzamība” ir maksimālais attālums, ko transportlīdzeklis var nobraukt ar nulle izplūdes emisijām, kas *PEV* gadījumā atbilst elektrosniedzamībai;

65) “ilgizturība” ir sistēmas vai ierīces, sastāvdaļas vai transportlīdzekļa daļas spēja noteiktu laiku saglabāt nepieciešamo veiktspēju;

66) “akumulatoru baterijas ilgizturība” ir vilces akumulatoru baterijas ilgizturība transportlīdzeklī, ko mēra tās darbderīguma izteiksmē;

67) “darbderīgums” jeb “*SOH*” ir transportlīdzekļa vai vilces akumulatoru baterijas konkrēta veiktspējas rādītāja izmērītais vai aplēstais stāvoklis konkrētā tās darbmūža punktā, ko izsaka procentos no veiktspējas, kas noteikta, kad transportlīdzeklis ticis sertificēts vai bijis jauns;

68) “transportlīdzekļa vides pase” jeb “*EVP*” ir ieraksts digitālā veidā, kas satur informāciju par transportlīdzekļa vidisko sniegumu reģistrācijas brīdī, tostarp par piesārņotāju emisiju robežvērtību līmeni, CO_2 emisijām, degvielas patēriņu, elektroenerģijas patēriņu, elektrosniedzamību un motora vai elektromotora jaudu, kā arī akumulatoru baterijas ilgizturību un citām saistītām vērtībām;

69) “sistēma vadītāja brīdināšanai par izplūdes emisiju pārsniegšanu” ir sistēma, kas konstruēta, izgatavota un uzstādīta transportlīdzeklī, lai sniegtu lietotājam informāciju par izplūdes emisiju pārsniegšanu un nodrošinātu remonta veikšanu pirms turpmākas lietošanas;

70) “sistēma vadītāja brīdināšanai par reaģenta zemu līmeni” ir sistēma, kas konstruēta, izgatavota un uzstādīta transportlīdzeklī, lai brīdinātu lietotāju par patērējamā reaģenta zemo līmeni un nodrošinātu reaģenta lietošanu;

71) “atbilstības deklarācija” jeb “deklarācija” ir ražotāja deklarācija, ka konkrēts transportlīdzekļu, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības tips vai grupa atbilst šīs regulas prasībām;

72) “piekabes energoefektivitāte” ir piekabes veiktspēja attiecībā uz tās ietekmi uz velkošā mehāniskā transportlīdzekļa CO_2 emisijām, degvielas un elektroenerģijas patēriņu, bezemisiju sniedzamību, elektrosniedzamību un motora vai elektromotora jaudu;

73) “sniega riepa” ir riepa, kuras protektora raksts, sastāvs vai konstrukcija galvenokārt ir konstruēti, lai dubļu un sniega apstākļos tā efektīvāk nekā parasta riepa ļautu transportlīdzeklim sākt kustību un kontrolēt tā kustību;

74) “riepa izmantošanai smagos sniega apstākļos” ir sniega riepa vai īpaša lietojuma riepa, kuras protektora raksts, sastāvs vai struktūra ir īpaši konstruēti lietošanai smagos sniega apstākļos;

75) “saķeres ar ledu riepa” ir C_1 klases sniega riepa izmantošanai smagos sniega apstākļos, kura papildus konstruēta lietošanai uz ceļa segumiem, ko klāj ledus, un kura atbilst ANO Noteikumos Nr. 117 paredzētajām prasībām;

76) “īpaša lietojuma riepa” ir riepa, kas paredzēta lietošanai gan uz ceļa, gan bezceļu apstākļos vai citiem īpašiem nolūkiem un kas galvenokārt ir konstruēta, lai transportlīdzeklis spētu sākt un saglabāt kustību bezceļu apstākļos;

77) “opcija” ir šajā regulā noteikts papildu prasību kopums, ko ražotāji var izvēlēties ievērot, lai varētu izmantot attiecīgo apzīmējumu saviem ražotajiem transportlīdzekļiem.

II NODAĻA

RAŽOTĀJU PIENĀKUMI

4. pants

Ražotāju pienākumi attiecībā uz transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību konstrukciju

1. Ražotāji nodrošina, ka to ražotajiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kurus pārdod, reģistrē vai sāk ekspluatēt Savienībā, ir tipa apstiprinājums saskaņā ar šo regulu. Ražotāji no šajā regulā noteiktajiem konkrētajiem piemērošanas sākuma datumiem nodrošina, ka jaunās sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskās vienības, tostarp motori, vilces akumulatoru baterijas, bremžu sistēmas, riepas un piesārņojuma kontroles maiņas sistēmas, kurām nepieciešams tipa apstiprinājums un kuras tie ražo un kuras pārdod vai sāk ekspluatēt Savienībā, ir saņēmušas tipa apstiprinājumu saskaņā ar šo regulu.

2. Ražotāji konstruē, izgatavo un komplektē transportlīdzekļus tā, lai tie atbilstu šai regulai, tostarp atbilstu I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām III pielikumā noteiktajos apstākļos un attiecīgi laikposmos vai nobraukuma laikā, kā noteikts IV pielikuma 1. tabulā, nepārsniegtu atbilstības sertifikātā un tipa apstiprinājuma dokumentācijā deklarētās vērtības attiecībā uz transportlīdzekļa kalpošanas laiku. Minētos transportlīdzekļus apzīmē kā “Euro 7” transportlīdzekļus.

3. Attiecīgā gadījumā – ražotājiem, valsts iestādēm, Komisijai vai atzītām trešām personām verificējot atbilstību izplūdes emisiju robežvērtībām, ja testēšanu veic paplašinātos braukšanas apstākļos, – emisijas dala ar paplašinātās braukšanas dalītāju, kas noteikts ANO Noteikumos Nr. 168 ([25]).

4. Ražotāji konstruē un izgatavo sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, tostarp motorus, elektromotorus, vilces akumulatoru baterijas, bremžu sistēmas, riepas un piesārņojuma kontroles maiņas sistēmas tā, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai, tostarp I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām III pielikumā noteiktajos testēšanas apstākļos.

5. Ražotāji nekonstruē, neizgatavo un nekomplektē transportlīdzekļus ar manipulācijas ierīcēm vai manipulācijas stratēģijām.

6. Ražotāji konstruē, izgatavo un komplektē M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļus ar:

a) *OBD* sistēmām, kuras, lai atvieglotu remontēšanu, var atklāt tādus darbības traucējumus sistēmās, kas izraisa izplūdes emisiju pārsniegšanu, vai ar emisijām saistītu sastāvdaļu darbības traucējumus;

b) *OBM* sistēmām, kas spēj uzraudzīt izplūdes emisijas;

c) *OBFCM* ierīces, lai uzraudzītu to degvielas un elektroenerģijas patēriņu reālos apstākļos un citus būtiskus parametrus, kas ir vajadzīgi, lai noteiktu to degvielas patēriņa efektivitāti un energoefektivitāti reālos apstākļos;

d) vilces akumulatoru baterijas *SOH* monitoriem;

e) sistēmām vadītāja brīdināšanai par izplūdes emisiju pārsniegšanu;

f) sistēmām vadītāja brīdināšanai par reaģenta zemu līmeni;

g) ierīcēm, ar kurām paziņo datus, kas ģenerēti ārpus transportlīdzekļa, ko izmanto, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai, un *OBFCM* datus, tostarp periodisko tehnisko apskašu vajadzībām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/45/ES ([26]) un tehnisko pārbaužu uz ceļiem vajadzībām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/47/ES ([27]), un saziņai ar uzlādes infrastruktūru un stacionārām energosistēmām, kas spēj atbalstīt viedas un divvirzienu uzlādes funkcijas.

7. Ražotāji projektē, izgatavo un komplektē M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļus tā, lai samazinātu ievainojamības, kuras rodas to kalpošanas laika visos posmos un kuras var novest pie nesankcionētām manipulācijām ar:

a) degvielas un reaģenta iesmidzināšanas sistēmu;

b) motoru un motora vadības blokiem;

c) vilces akumulatoru baterijām un saistītajām vadības sistēmām;

d) odometru;

e) piesārņojuma kontroles sistēmām;

f) elektromotoru un saistītajiem vadības blokiem;

([25]) ANO Noteikumi Nr. 168 – Vienoti noteikumi par mazas noslodzes pasažieru un komerciālo transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz emisijām reālos braukšanas apstākļos (RDE).

([26]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51. lpp.).

([27]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/47/ES (2014. gada 3. aprīlis) par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un par Direktīvas 2000/30/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 134. lpp.).

g) *OBFCM* ierīci;

h) *OBD* sistēmu;

i) *OBM* sistēmu; un

j) *EVP*.

8. Ražotāji, cik vien maksimāli iespējams un pamatojoties uz labākajām pieejamajām zināšanām tipa apstiprināšanas laikā, novērš iespēju izmantot 7. punktā minētās ievainojamības. Ja tiek konstatēta šāda ievainojamība, ražotāji, ņemot vērā tehnoloģiju attīstības stāvokli, veic visus iespējamos pasākumus, lai ievainojamību novērstu, atjauninot programmatūru vai izmantojot jebkādus citus piemērotus līdzekļus.

9. Ražotāji tādu apsvērumu dēļ, kas saistīti ar nesankcionētu manipulāciju nepieļaušanu, neliedz piekļuvi informācijai, rīkiem vai procesiem, kas vajadzīgi, lai izstrādātu, uzstādītu un aktivizētu saderīgas pēcpārdošanas maiņas daļas, kuras atbilst ražotāja tehniskajām prasībām, ja vien tie nevar pierādīt, ka attiecīgās informācijas, rīku un procesu nenodrošināšana ir samērīgs veids, kā novērst attiecīgās bažas par nesankcionētu manipulāciju nepieļaušanu.

10. Vidiskos datus par transportlīdzekļa tipu un atsevišķu transportlīdzekļu vidisko sniegumu dara pieejamus lietotājiem un attiecīgā gadījumā norāda transportlīdzekļa iekšpusē. Minētie dati aptver datus no *EVP*, *OBM* sistēmas un *OBFCM* ierīces, tostarp kalpošanas laika vērtības, un vilces akumulatoru baterijas darbderīgumu.

11. Ražotāji nodrošina ar emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību saistīto datu drošu nosūtīšanu, šajā nolūkā veicot kiberdrošības pasākumus saskaņā ar ANO Noteikumiem Nr. 155 ([28]).

5. pants

Ražotāju opcijas attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukciju un apzīmējumu

1. Ražotāji var transportlīdzekļiem piešķirt apzīmējumu "Euro 7G" transportlīdzekļi, ja šie transportlīdzekļi ir aprīkoti ar iekšdedzes motoriem ar ģeozonēšanas tehnoloģijām. Ražotājs minētajos transportlīdzekļos uzstāda vadītāja brīdināšanas sistēmu, lai informētu lietotāju, kad vilces akumulatoru baterijas ir gandrīz tukšas, un, ja tas netiek uzlādēts, apturētu transportlīdzekli piecu kilometru robežās pēc pirmā brīdinājuma, kad tas ir bezemisiju režīmā ģeozonēšanas teritorijā. Šādu ģeozonēšanas tehnoloģiju izmantošanu pierāda apstiprinātājai iestādei tipa apstiprināšanas laikā un verificē visā transportlīdzekļa kalpošanas laikā.

2. Pēc ražotāja pieprasījuma N_2 kategorijas transportlīdzekļiem ar maksimālo masu no 3,5 līdz 5 tonnām, kuru pamatā ir N_1 kategorijas transportlīdzekļa tips, apstiprinātāja iestāde var piešķirt emisiju tipa apstiprinājumu, ja transporlīdzeklis atbilst N_1 kategorijas transportlīdzekļa tipa prasībām. Šādus transportlīdzekļus apzīmē kā "Euro 7ext" transportlīdzekļus.

3. Ražotāji var izgatavot transportlīdzekļus, kuros apvienoti 1. un 2. punktā minētie raksturlielumi, un apzīmēt tos kā "Euro 7Gext" transportlīdzekļus.

6. pants

Ilgizturības prasības transportlīdzekļiem, sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām

1. Ražotāji nodrošina, ka to ražotie transportlīdzekļi, kurus pārdod, reģistrē vai sāk ekspluatēt Savienībā, atbilst I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām, ar minētajiem transportlīdzekļiem braucot testēšanas apstākļos, kā noteikts III pielikumā, transportlīdzekļa kalpošanas laikā, kā noteikts IV pielikuma 1. tabulā, un atbilst akumulatoru baterijas ilgizturības veiktspējas minimālajām prasībām, kā noteikts II pielikumā.

2. Ražotāji nodrošina, ka 1. punktā minētie transportlīdzekļi atbilst CO_2 emisiju, degvielas un elektroenerģijas patēriņa un energoefektivitātes vērtībām, kas saskaņā ar šo regulu deklarētas attiecībā uz transportlīdzekļa kalpošanas laiku, kā noteikts IV pielikumā.

([28]) ANO Noteikumi Nr. 155 – Vienoti noteikumi par transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz kiberdrošību un kiberdrošības pārvaldības sistēmu.

3. Ražotāji nodrošina, ka 1. punktā minētajos transportlīdzekļos uzstādīto *OBFCM* ierīču un *OBD* un *OBM* sistēmu un pasākumu nesankcionētu manipulāciju nepieļaušanai konstrukcija un funkcionalitāte atbilst šai regulai un ka minētās ierīces, sistēmas un pasākumi nevar tikt dezaktivēti, kamēr vien minētie transportlīdzekļi tiek ekspluatēti.

4. Prasības, kas minētas 1., 2. un 3. punktā, piemēro neatkarīgi no degvielas vai enerģijas avota veida, ko izmanto transportlīdzekļu darbināšanai. Minētās prasības piemēro arī visām atsevišķajām tehniskajām vienībām un sastāvdaļām, kas paredzētas šādiem transportlīdzekļiem.

5. Lai verificētu atbilstību 1. punktā minētajām prasībām transportlīdzekļa papildu kalpošanas laikā, I pielikumā noteiktās gāzveida piesārņotāju robežvērtības koriģē, izmantojot ilgizturības reizinātājus, kas noteikti IV pielikuma 2. tabulā.

6. *OBM* sistēmas, ko ražotājs uzstāda transportlīdzekļos, spēj veikt turpmāk minēto:

a) uzraudzīt un reģistrēt visas NO_x, NH_3 un PM izplūdes emisijas no M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem un NO_x un PM izplūdes emisijas no M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem un noteikt, kad attiecīgās izplūdes emisiju robežvērtības, kas noteiktas I pielikumā, tiek pārsniegtas vismaz 2,5 reizes;

b) paziņot datus par transportlīdzekļa izplūdes emisijām un transportlīdzekļa akumulatoru baterijas ilgizturības datus, izmantojot *OBD* pieslēgvietu, tostarp tehnisko apskašu vajadzībām saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES un tehnisko pārbaužu uz ceļiem vajadzībām saskaņā ar Direktīvu 2014/47/ES, un anonīmi, izmantojot bezvadu pārraidi, nolūkā uzraudzīt transportlīdzekļu tipu atbilstību;

c) aktivizēt vadītāja brīdināšanas sistēmu, ja ir ievērojami pārsniegtas izplūdes emisijas, un izmantot saskaņotas metodes, lai vadītāju stimulētu savlaicīgi veikt remontu, neliedzot transportlīdzekļiem pabeigt iesākto braucienu, lai izvairītos no satiksmes drošības problēmām.

7. *OBFCM* ierīces, ko ražotāji uzstāda 1. punktā minētajos transportlīdzekļos, spēj paziņot visus juridiski nepieciešamos attiecīgos transportlīdzekļa datus, ko tās reģistrē, izmantojot *OBD* pieslēgvietu un bezvadu pārraidi.

8. Ja transportlīdzeklis, sistēma, sastāvdaļa vai atsevišķa tehniskā vienība rada nopietnu risku vai neatbilstību šīs regulas prasībām, ražotāji – tiklīdz par to uzzina – nekavējoties veic nepieciešamos koriģējošos pasākumus, tostarp, pēc vajadzības, minētā transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskās vienības remontu vai modificēšanu, lai novērstu nopietno risku vai nodrošinātu atbilstību šai regulai. Ražotāji un jebkuri citi ekonomikas dalībnieki attiecīgi piemēro Regulu (ES) 2018/858.

Ražotāji par neatbilstību nekavējoties informē apstiprinātāju iestādi, kas piešķīra tipa apstiprinājumu, un sniedz attiecīgu detalizētu informāciju.

7. pants

Ražotāju pienākumi attiecībā uz emisiju tipa apstiprinājumu

1. Lai pierādītu atbilstību emisiju tipa apstiprinājuma noteikumiem emisiju tipa apstiprināšanas laikā, ražotāji veic V pielikuma 1., 3., 5., 7., 9. un 11. tabulā norādītos testus. Lai verificētu ražošanas atbilstību šīs regulas prasībām, apstiprinātāja iestāde vai ražotājs izvēlas transportlīdzekļus, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības ražotāja telpās. Atbilstību ekspluatācijā pārbauda attiecībā uz transportlīdzekļa kalpošanas laiku, kā noteikts IV pielikuma 1. tabulā.

2. Ražotāji iesniedz apstiprinātājai iestādei parakstītu atbilstības deklarāciju attiecībā uz prasībām par *RDE*, CO_2 apkārtējās vides temperatūras korekciju, *OBD* un *OBM* sistēmām, emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību, nepārtrauktu vai periodisku reģenerāciju, nesankcionētu manipulāciju nepieļaušanu un kartera emisijām, kā noteikts V pielikumā. Ražotāji iesniedz apstiprinātājai iestādei parakstītu atbilstības deklarāciju par ģeozonēšanas opcijas izmantošanu, ja minētā opcija ir izvēlēta.

3. Valstu iestādes var testēt transportlīdzekļa tipu, lai verificētu tā ražošanas atbilstību, atbilstību ekspluatācijā vai veikt tirgus uzraudzību, kā noteikts V pielikumā.

4. Ražotāji katram transportlīdzeklim izsniedz *EVP* un kopā ar transportlīdzekli izsniedz minēto pasi pircējam, izgūstot attiecīgos datus no tādiem avotiem kā atbilstības sertifikāts un tipa apstiprinājuma dokumentācija. Ražotāji nodrošina, ka *EVP* dati ir pieejami attēlošanai transportlīdzekļa elektroniskajās sistēmās vai izmantojot QR kodu vai līdzīgu metodi un ka *EVP* datus var pārraidīt no transportlīdzekļa saņēmējam ārpus transportlīdzekļa.

5. Vairākposmu tipa apstiprināšanas gadījumā emisiju tipa apstiprinājumam, ražošanas atbilstībai un atbilstībai ekspluatācijā piemēro Regulas (ES) 2018/858 13. panta 2. punktu.

8. pants

Īpaši noteikumi maza apjoma ražotājiem

1. Attiecībā uz piesārņotāju emisijām maza apjoma ražotāji V pielikuma 1., 3., 5., 7., 9. un 11. tabulā noteiktos testus var aizstāt ar atbilstības deklarācijām. Var pārbaudīt maza apjoma ražotāju izgatavotu un tirgū laistu transportlīdzekļu atbilstību, veicot atbilstības ekspluatācijā un tirgus uzraudzības testus saskaņā ar V pielikuma 2., 4., 6., 8., 10. un 12. tabulu. V pielikumā noteiktie ražošanas atbilstības testi nav nepieciešami.

Regulas 4. panta 6. punkta b), c) un e) apakšpunktu nepiemēro M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzekļu maza apjoma ražotājiem.

2. Atbilstības ekspluatācijā un tirgus uzraudzības vajadzībām ultramaza apjoma ražotāji pierāda atbilstību I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām vai nu uz ceļa, vai laboratorijas testos, kuru pamatā ir braukšanas cikli reālos apstākļos.

9. pants

Īpaši noteikumi transportlīdzekļiem, kuriem ir motors ar tipa apstiprinājumu

1. Gadījumā, kad tiek apstiprināts tāda M_2, M_3, N_2 vai N_3 kategorijas transportlīdzekļa tips, kuram ir motors ar tipa apstiprinājumu, transportlīdzekļa ražotājs ir atbildīgs par emisiju tipa apstiprinājumu. Minētais pienākums aptver arī motora uzstādīšanu transportlīdzeklī. Ja motora uzstādīšana atbilst motora ražotāja sniegtajām motora uzstādīšanas specifikācijām un ja ir panākta iepriekšēja vienošanās starp transportlīdzekļa ražotāju un motora ražotāju, motora ražotājam var uzlikt atbildību pierādīt, ka ir ievērotas prasības par atbilstību ekspluatācijā.

2. Tāda transportlīdzekļa gadījumā, kuram ir motors ar apstiprinājumu, motora ražotājs veic ar transportlīdzekli saistītus tipa apstiprinājuma un ražošanas atbilstības testus, kuri noteikti V pielikuma 3. tabulā un no kuriem transportlīdzekļa ražotājs ir atbrīvots. Motora ražotājs veic arī ar atbilstību ekspluatācijā saistītus testus, ja motora ražotājam ir uzlikta atbildība pierādīt, ka ir ievērotas prasības par transportlīdzekļa atbilstību ekspluatācijā, izņemot CO_2 noteikšanu, par kuru joprojām ir atbildīgs transportlīdzekļa ražotājs.

3. Administratīvās prasības to transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma un atbilstības ekspluatācijā testēšanai, kuros uzstādīts motors ar tipa apstiprinājumu, jo īpaši attiecas uz motora tipa apstiprinājuma raksturlielumiem, kas jāņem vērā, informāciju, kas motora ražotājam jāsniedz transportlīdzekļa ražotājam, un atbildības noteikšanu par atbilstību ekspluatācijā.

III NODAĻA

DALĪBVALSTU PIENĀKUMI ATTIECĪBĀ UZ EMISIJU TIPA APSTIPRINĀŠANU UN TIRGUS UZRAUDZĪBU

10. pants

Emisiju tipa apstiprinājums, ražošanas atbilstība, atbilstība ekspluatācijā un tirgus uzraudzība

1. Apstiprinātājas iestādes ievieš pasākumus, lai piešķirtu emisiju tipa apstiprinājumus transportlīdzekļu tipiem, sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām un veiktu testus, pārbaudes un inspekcijas nolūkā verificēt, vai ražotāji ievēro ražošanas atbilstības un atbilstības ekspluatācijā prasības saskaņā ar V pielikumu.

2. Tirgus uzraudzības iestādes veic tirgus uzraudzības pārbaudes saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 8. pantu un šīs regulas V pielikuma 2., 4., 6., 8., 10. un 12. tabulu.

3. No brīža, kad ir pieņemti visi 14. panta 8. punktā minētie īstenošanas akti, pēc ražotāja pieprasījuma apstiprinātājas iestādes neatsaka piešķirt ES emisiju tipa apstiprinājumu vai valsts emisiju tipa apstiprinājumu jaunam M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzekļa tipam vai neaizliedz reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā šādu jaunu transportlīdzekli, kas atbilst šai regulai.

No brīža, kad ir pieņemti visi 14. panta 9. punktā minētie īstenošanas akti, pēc ražotāja pieprasījuma apstiprinātājas iestādes neatsaka piešķirt ES emisiju tipa apstiprinājumu vai valsts emisiju tipa apstiprinājumu jaunam M_2, M_3, N_2 vai N_3 kategorijas transportlīdzekļa tipam vai šādiem transportlīdzekļiem paredzētam motoram vai neaizliedz reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā šādu jaunu transportlīdzekli vai motoru, kas atbilst šai regulai.

4. No 2026. gada 29. novembra apstiprinātājas iestādes jaunu tādu M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzekļu tipu gadījumā, kas neatbilst šai regulai, atsaka piešķirt ES emisiju tipa apstiprinājumu vai valsts emisiju tipa apstiprinājumu šādiem jauniem transportlīdzekļu tipiem, pamatojot to ar CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un elektroenerģijas patēriņu vai akumulatoru baterijas ilgizturību.

5. No 2027. gada 29. novembra valstu iestādes jaunu tādu M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā, kas neatbilst šai regulai, uzskata to atbilstības sertifikātus par vairs nederīgiem reģistrācijas vajadzībām un, pamatojot to ar CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un elektroenerģijas patēriņu vai akumulatoru baterijas ilgizturību, aizliedz šādu jaunu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā.

6. No 2028. gada 29. maija apstiprinātājas iestādes jaunu tādu M_2, M_3, N_2 vai N_3 kategorijas transportlīdzekļu tipu un jaunu tādu O_3 vai O_4 kategorijas piekabju tipu gadījumā, kas neatbilst šai regulai, atsaka piešķirt ES emisiju tipa apstiprinājumu vai valsts emisiju tipa apstiprinājumu šādiem jauniem transportlīdzekļu un piekabju tipiem, pamatojot to ar CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un elektroenerģijas patēriņu vai akumulatoru baterijas ilgizturību.

7. No 2029. gada 29. maija valstu iestādes jaunu tādu M_2, M_3, N_2 vai N_3 kategorijas transportlīdzekļu un jaunu tādu O_3 vai O_4 kategorijas piekabju gadījumā, kas neatbilst šai regulai, uzskata to atbilstības sertifikātus par vairs nederīgiem reģistrācijas vajadzībām un, pamatojot to ar CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un elektroenerģijas patēriņu, energoefektivitāti vai akumulatoru baterijas ilgizturību, aizliedz šādu jaunu transportlīdzekļu un piekabju reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā.

8. Atkāpjoties no šā panta 5. punkta, līdz 2029. gada 31. decembrim attiecībā uz M_2 vai M_3 kategorijas transportlīdzekļiem, kuriem saskaņā ar Regulu (ES) 2019/1242 no 2030. gada pārskata perioda ir noteikts 100 % nulles emisiju mērķrādītājs, valstu iestādes atļauj reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā jaunus transportlīdzekļus, kuri neatbilst šai regulai, bet kuriem ir derīgs emisiju tipa apstiprinājums saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009.

9. No 2030. gada 1. jūlija valstu iestādes jaunu tādu M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā, kurus izgatavo maza apjoma ražotāji un kuri neatbilst šai regulai, uzskata to atbilstības sertifikātus par vairs nederīgiem reģistrācijas vajadzībām un, pamatojot to ar CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un elektroenerģijas patēriņu, energoefektivitāti vai akumulatoru baterijas ilgizturību, aizliedz šādu jaunu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā.

10. No 2031. gada 1. jūlija valstu iestādes jaunu tādu M_2, M_3, N_2 vai N_3 kategorijas transportlīdzekļu gadījumā, kurus izgatavo maza apjoma ražotāji un kuri neatbilst šai regulai, uzskata to atbilstības sertifikātus par vairs nederīgiem reģistrācijas vajadzībām un, pamatojot to ar CO_2 un piesārņotāju emisijām, degvielas un elektroenerģijas patēriņu, energoefektivitāti vai akumulatoru baterijas ilgizturību, aizliedz šādu jaunu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā.

11. pants

Dalībvalstu īpašie pienākumi attiecībā uz sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību emisiju tipa apstiprinājumu

1. No 2026. gada 29. novembra dalībvalstis aizliedz pārdot vai uzstādīt tādu sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību, ko paredzēts uzstādīt saskaņā ar šo regulu apstiprinātā M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzeklī, ja attiecīgās sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskās vienības tips nav apstiprināts saskaņā ar šo regulu.

2. No 2028. gada 29. maija dalībvalstis aizliedz pārdot vai uzstādīt tādu sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību, ko paredzēts uzstādīt saskaņā ar šo regulu apstiprinātā M_2, M_3, N_2 vai N_3 kategorijas transportlīdzeklī vai O_3 vai O_4 kategorijas piekabē, ja attiecīgās sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskās vienības tips nav apstiprināts saskaņā ar šo regulu.

3. Apstiprinātājas iestādes var turpināt piešķirt paplašinājumus piesārņojuma kontroles maiņas sistēmu ES emisiju tipa apstiprinājumiem saskaņā ar noteikumiem, kurus piemēroja sākotnējā emisiju tipa apstiprināšanas laikā. Valstu iestādes aizliedz šādu piesārņojuma kontroles maiņas sistēmu pārdošanu vai uzstādīšanu transportlīdzeklī, ja tām nav tipa apstiprinājuma.

4. No 2028. gada 1. jūlija valstu iestādes piešķir sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības ES tipa apstiprinājumu tikai attiecībā uz jauniem C_1 klases riepu tipiem, kas atbilst šai regulai.

No 2030. gada 1. jūlija valstu iestādes aizliedz laist tirgū tādas C_1 klases riepas, kuras neatbilst šai regulai, un aizliedz reģistrēt tādus jaunus transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar C_1 klases riepām, ja minētās riepas neatbilst šai regulai.

C_1 klases riepas, kuras neatbilst šai regulai, var turpināt darīt pieejamas tirgū līdz 2032. gada 30. jūnijam.

5. No 2030. gada 1. aprīļa valstu iestādes piešķir sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības ES tipa apstiprinājumu tikai attiecībā uz jauniem C_2 klases riepu tipiem, kas atbilst šai regulai.

No 2032. gada 1. aprīļa valstu iestādes aizliedz laist tirgū tādas C_2 klases riepas, kuras neatbilst šai regulai, un aizliedz reģistrēt tādus jaunus transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar C_2 klases riepām, ja minētās riepas neatbilst šai regulai.

C_2 klases riepas, kuras neatbilst šai regulai, var turpināt darīt pieejamas tirgū līdz 2034. gada 31. martam.

6. No 2032. gada 1. aprīļa valstu iestādes piešķir sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības ES tipa apstiprinājumu tikai attiecībā uz jauniem C_3 klases riepu tipiem, kas atbilst šai regulai.

No 2034. gada 1. aprīļa valstu iestādes aizliedz laist tirgū tādas C_3 klases riepas, kuras neatbilst šai regulai, un aizliedz reģistrēt tādus jaunus transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar C_3 klases riepām, ja minētās riepas neatbilst šai regulai.

C_3 klases riepas, kuras neatbilst šai regulai, var turpināt darīt pieejamas tirgū līdz 2036. gada 31. martam.

12. pants

Sistēmu, kurās izmanto patērējamu reaģentu, un piesārņojuma kontroles sistēmu ekspluatācija

1. Ekonomikas dalībnieki un neatkarīgie uzņēmēji neveic nesankcionētas manipulācijas ar transportlīdzekļiem un to sistēmām.

2. Valstu iestādes ekspluatācijas atbilstības vai tirgus uzraudzības pārbaužu laikā verificē, vai transportlīdzekļu ražotāji ir pareizi uzstādījuši sistēmas vadītāja brīdināšanai par izplūdes emisiju pārsniegšanu un sistēmas vadītāja brīdināšanai par reaģenta zemu līmeni un vai ar transportlīdzekļiem var veikt nesankcionētas manipulācijas.

IV NODAĻA

KOMISIJAS UN ATZĪTU TREŠO PERSONU LOMA SAISTĪBĀ AR ATBILSTĪBU EKSPLUATĀCIJĀ UN TIRGUS UZRAUDZĪBU

13. pants

Komisijas un atzītu trešo personu veikta testa prasību piemērošana

1. Atbilstības ekspluatācijā un tirgus uzraudzības pārbaudes, kā noteikts šīs regulas V pielikuma 2., 4., 6., 8., 10. un 12. tabulā, veic Komisija saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 9. pantu, un tās var veikt atzītas trešās personas saskaņā ar minētās regulas 13. panta 10. punktu, lai verificētu transportlīdzekļu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību atbilstību šai regulai.

2. Šādu pārbaužu veikšanai vajadzīgos datus ražotāji dara pieejamus Komisijai un atzītām trešām personām saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 9. panta 5. punktu un 13. panta 10. punktu.

V NODAĻA

TESTI UN DEKLARĀCIJAS

14. pants

Procedūras un testi

1. Emisiju tipa apstiprināšanas procedūras ietver testus un pārbaudes, kā norādīts V pielikumā, kā arī visas administratīvo procedūru un dokumentācijas prasības. Lai pierādītu atbilstību V pielikumā noteiktajām prasībām, ražotāji attiecīgā gadījumā iesniedz apstiprinātājai iestādei atbilstības deklarāciju.

2. Testus, lai pierādītu atbilstību šīs regulas prasībām, veic ražotāji un valstu iestādes, kā norādīts V pielikumā. Testus, lai pierādītu atbilstību šīs regulas prasībām, var veikt Komisija un atzītas trešās personas, kā norādīts V pielikumā. Ja V pielikuma 1., 3., 5., 7., 9. un 11. tabulā tests ir norādīts kā fakultatīvs, apstiprinātāja iestāde var pieprasīt, lai tiktu veikts norādītais tests.

Testus, kuri norādīti V pielikuma 1., 3., 5., 7., 9. un 11. tabulā, jāveic ražotājiem. Testus, kuri norādīti V pielikuma 2., 4., 6., 8., 10. un 12. tabulā, jāveic valstu iestādēm, Komisijai un atzītām trešām personām.

3. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka procedūras un testēšanas metodiku, administratīvos noteikumus, procedūras un metodiku emisiju tipa apstiprinājumu grozīšanai un paplašināšanai un piekļuvei datiem, dokumentācijas prasības un veidnes attiecībā uz emisiju tipa apstiprinājumu, ražošanas atbilstību, atbilstību ekspluatācijā un tirgus uzraudzību saistībā ar visu turpmāk minēto:

a) M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu tipi;

b) M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu tipi;

c) M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu tipos izmantotie motori;

d) *OBM* un *OBD* sistēmas;

e) sistēma vadītāja brīdināšanai par emisiju pārsniegšanu;

f) sistēma vadītāja brīdināšanai par reaģenta zemu līmeni;

g) nesankcionētu manipulāciju novēršanas, drošības un kiberdrošības sistēmas;

h) piesārņojuma kontroles maiņas sistēmu tipi un to daļas;

i) bremžu sistēmu tipi un to maiņas daļas attiecībā uz daļiņu emisijām;

j) C_1, C_2 un C_3 klases riepas attiecībā uz riepu nodilumu;

k) citi sastāvdaļu tipi un to maiņas daļas;

l) CO_2 emisijas, degvielas un elektroenerģijas patēriņš, elektrosniedzamība un jaudas noteikšana M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, nosacījumi *OBFCM* ierīcēm;

m) CO_2 emisijas, degvielas un elektroenerģijas patēriņš, bezemisiju sniedzamība, elektrosniedzamība un jaudas noteikšana M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, O_3 un O_4 kategorijas piekabju energoefektivitāte, nosacījumi *OBFCM* ierīcēm.

4. Komisija pieņem īstenošanas aktus attiecībā uz emisiju tipa apstiprināšanu, atbilstību ekspluatācijā, ražošanas atbilstību un tirgus uzraudzību, lai noteiktu:

a) metodes izplūdes emisiju mērīšanai laboratorijā un uz ceļa atbilstoši parastajam lietojumam reālos braukšanas apstākļos un portatīvu emisiju mērīšanas sistēmu izmantošanu, lai verificētu emisijas reālos braukšanas apstākļos;

b) metodes mehāniskā transportlīdzekļa CO_2 emisiju, degvielas un elektroenerģijas patēriņa, bezemisiju sniedzamības, elektrosniedzamības un jaudas noteikšanai;

c) metodes, prasības un tehniskās specifikācijas saistībā ar pārnesumu pārslēgšanas indikatoriem;

d) metodes O_3 un O_4 kategorijas piekabju energoefektivitātes noteikšanai;

e) metodes kartera emisiju mērīšanai;

f) metodes iztvaikošanas emisiju mērīšanai;

g) metodes bremžu daļiņu emisiju mērīšanai, tostarp metodes attiecībā uz M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, bremžu daļiņu emisijām reālos braukšanas apstākļos un reģeneratīvo bremzēšanu;

h) metodes riepu nodiluma mērīšanai;

i) metodes, ar kurām novērtē atbilstību akumulatoru baterijas ilgtspējas minimālajām veiktspējas prasībām;

j) metodes, prasības un testus, tostarp atbilstības robežvērtības, lai nodrošinātu *OBFCM* ierīču, *OBD* un *OBM* sistēmu un šādu ierīču un sistēmu sensoru veiktspēju, kā arī šādu ierīču un sistēmu reģistrēto datu paziņošanu ārpus transportlīdzekļa;

k) vadītāja brīdināšanas sistēmu un stimulēšanas paņēmienu raksturlielumus un veiktspēju un metodes to darbības novērtēšanai;

l) metodes piesārņojuma kontroles oriģinālo un maiņas sistēmu darbības, efektivitātes, reģenerācijas un ilgizturības novērtēšanai;

m) metodes atbilstības 4. panta 5. punktam nodrošināšanai un novērtēšanai, tostarp metodiku ievainojamības analīzei un aizsardzībai pret nesankcionētām manipulācijām;

n) metodes, lai novērtētu atbilstību emisiju tipa apstiprināšanas prasībām, kas piemērojamas transportlīdzekļiem, kurus izgatavojoši maza un ultramaza apjoma ražotāji, kā noteikts 8. pantā, un šādu transportlīdzekļu testa procedūras;

o) metodes, lai novērtētu to transportlīdzekļu tipu funkcionēšanu, kas apstiprināti ar 5. pantā minētajiem apzīmējumiem;

p) pārbaudes par atbilstību 9. panta 1. un 2. punktam un vairākos posmos apstiprinātu transportlīdzekļu testēšanas procedūras;

q) testēšanas aprīkojuma veiktspējas prasības;

r) testēšanai izmantoto standartdegvielu specifikācijas;

s) metodes manipulācijas ierīču un manipulācijas stratēģiju neesības noteikšanai;

t) *EVP* formātu un datus un metodes tās paziņošanai ārpus transportlīdzekļa, kā arī metodes vidisko datu par transportlīdzekļa tipu un atsevišķa transportlīdzekļa vidisko sniegumu attēlošanai transportlīdzeklī;

u) administratīvās un dokumentācijas prasības emisiju tipa apstiprināšanai, ražošanas atbilstībai, atbilstībai ekspluatācijā un tirgus uzraudzībai;

v) attiecīgā gadījumā – ziņošanas pienākumus.

5. Šā panta 3. un 4. punktā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 17. panta 2. punktā.

6. Jebkurš 3. un 4. punktā minētais īstenošanas akts attiecas uz vienu vai vairākiem 3. punkta a) līdz m) apakšpunktā minētajiem jautājumiem apvienojumā ar vienu vai vairākiem 4. punkta a) līdz v) apakšpunktā minētajiem jautājumiem.

7. Šā panta 3. un 4. punktā minētajiem īstenošanas aktiem – attiecībā uz M_1 un N_1 kategorijām – piesārņotāju izplūdes emisiju un iztvaikošanas emisiju mērīšanas metodes atspoguļo Regulā (ES) 2017/1151 noteiktās metodes, kas piemērojamas brīdī, kad pieņem attiecīgo īstenošanas aktu.

8. Līdz 2025. gada 29. maijam Komisija saistībā ar M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kā minēts 3. punkta a) apakšpunktā, pieņem šādus īstenošanas aktus:

a) attiecībā uz piesārņotāju emisijām, kā minēts 4. punkta a), e), f), k), q), r), s), t), u) un v) apakšpunktā;

b) attiecībā uz metodēm, ar kurām nosaka CO_2 emisijas, degvielas un elektroenerģijas patēriņu, bezemisiju sniedzamību, elektrosniedzamību, transportlīdzekļa jaudu, kā arī *OBFCM* ierīču veiktspēju, kā minēts 4. punkta b), c) un j) apakšpunktā;

c) attiecībā uz *OBM* un *OBD* sistēmām, kā minēts 4. punkta j) un k) apakšpunktā.

9. Līdz 2026. gada 29. novembrim Komisija saistībā ar M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, kā attiecīgi minēts 3. punkta b) un c) apakšpunktā, un to motoriem, kā arī saistībā ar O_3 un O_4 kategorijas piekabēm pieņem šādus īstenošanas aktus:

a) attiecībā uz piesārņotāju emisijām, kā minēts 4. punkta a), e), k), q), r), s), t), u) un v) apakšpunktā;

b) attiecībā uz metodēm, ar kurām nosaka CO_2 emisijas, degvielas un elektroenerģijas patēriņu, bezemisiju sniedzamību, elektrosniedzamību, transportlīdzekļa jaudu, kā arī *OBFCM* ierīču veiktspēju, kā minēts 4. punkta b), d) un j) apakšpunktā;

c) attiecībā uz *OBM* un *OBD* sistēmām, kā minēts 4. punkta j) un k) apakšpunktā.

15. pants

Pielāgošana tehnikas attīstībai

1. Lai ņemtu vērā tehnikas attīstību, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai šo regulu grozītu šādi:

a) šīs regulas 5. pantu, ieviešot papildu opcijas un apzīmējumus, kuru pamatā ir inovatīvas tehnoloģijas ražotājiem;

b) formulē īpašus noteikumus M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu maza apjoma ražotājiem saskaņā ar 3. un 8. pantu;

c) attiecīgā gadījumā I pielikuma 2. tabulā nosaka emisiju robežvērtības formaldehīdam no M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, pēc pārskatīšanas saskaņā ar 18. panta 6. punktu un pamatojoties uz to;

d) III pielikuma 2. tabulu attiecībā uz testa nosacījumiem M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot "Euro 7" transportlīdzekļus;

e) III pielikuma 4. un 5. tabulu attiecībā uz testa nosacījumiem, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot "Euro 7" bremzes vai riepas;

f) nosaka ilgizturības reizinātājus IV pielikuma 2. tabulā, pamatojoties uz datiem, kas savākti, testējot M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu izplūdes emisijas, un Eiropas Parlamentam un Padomei iesniegto ziņojumu par lielas noslodzes transportlīdzekļu ilgizturību saskaņā ar 18. panta 3. punktu;

g) V pielikumu attiecībā uz testa prasību piemērošanu un deklarācijām.

2. Ja ir pieņemts priekšlikums ANO noteikumiem, Vispārējiem tehniskajiem noteikumiem vai ANO noteikumu vai Vispārējo tehnisko noteikumu grozījumam, Komisija saskaņā ar 16. pantu un bez liekas kavēšanās pēc šīs pieņemšanas vai pamatojoties uz ziņojumiem, kas Eiropas Parlamentam un Padomei iesniegti saskaņā ar 18. panta 4. un 5. punktu, attiecīgā gadījumā ņemot vērā tehnikas attīstību, pieņem deleģētos aktus, ar kuriem šo regulu groza šādi:

a) nosaka bremžu daļiņu emisiju robežvērtības I pielikumā saskaņā ar jaunākajām tehnoloģijām un vajadzības gadījumā atsaucas uz darbu, kas veikts Apvienoto Nāciju Organizācijas Transportlīdzekļu noteikumu harmonizācijas pasaules forumā (ANO WP.29), tostarp attiecīgā gadījumā groza I pielikuma 5., 6., 7. un 8. tabulu, proti, paredzot atšķirīgas robežvērtības vai kritērijus atkarībā no transportlīdzekļu kategorijām un spēka pārvada tehnoloģijām;

b) nosaka nodiluma robežvērtības riepu tipiem I pielikumā, atsaucoties uz ANO WP.29 darbu;

c) nosaka II pielikumā minēto akumulatoru bateriju veiktspējas prasību minimumu saskaņā ar jaunākajām tehnoloģijām un akumulatoru bateriju arhitektūru, kā arī to piemērošanu, jo īpaši maziem transportlīdzekļiem, un ņemot vērā tādus kritērijus kā nobraukums un kalpošanas laiks visām transportlīdzekļu kategorijām saistībā ar akumulatoru baterijas veiktspēju.

Atkāpjoties no šā punkta pirmās daļas, Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 16. pantu, lai grozītu šo regulu, nosakot nodiluma robežvērtības I pielikumā minētajiem riepu tipiem, ja ANO WP.29 līdz šā panta 3. punktā noteiktajam attiecīgajam termiņam nav pieņēmusi vienotus noteikumus, saskaņā ar ANO WP.29 darbu un attiecīgā gadījumā atsaucoties uz to un ņemot vērā tehnikas attīstību, – C_1 klases riepām līdz 2027. gada 1. jūlijam, C_2 klases riepām līdz 2029. gada 1. aprīlim un C_3 klases riepām līdz 2031. gada 1. aprīlim.

3. Ja ANO WP.29 līdz 2026. gada 1. jūlijam nav pieņēmusi vienotus noteikumus attiecībā uz C_1 klases riepām, līdz 2028. gada 1. aprīlim attiecībā uz C_2 klases riepām un līdz 2030. gada 1. aprīlim attiecībā uz C_3 klases riepām, Komisija izstrādā riepu nodiluma mērīšanas metodi un nosaka riepu nodiluma robežvērtības, pamatojoties uz mūsdienīgām metodēm.

VI NODAĻA

VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

16. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 15. panta 1. un 2. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2024. gada 28. maija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais 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 var jebkurā laikā atsaukt 15. panta 1. un 2. 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 paredzēti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 15. panta 1. vai 2. 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.

17. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos. 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.

18. pants

Ziņošana un pārskatīšana

1. Dalībvalstis līdz 2030. gada 1. septembrim informē Komisiju par šīs regulas piemērošanu.

2. Komisija, pamatojoties uz informāciju, kas sniegta saskaņā ar 1. punktu, līdz 2031. gada 1. septembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei izvērtējuma ziņojumu par šīs regulas piemērošanu, tostarp novērtējumu par panākto izplūdes un neizplūdes emisiju samazinājumu.

3. Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā izvērtē lielas noslodzes transportlīdzekļu ilgizturību attiecībā uz emisijām.

4. Lai pieņemtu 15. panta 2. punkta c) apakšpunktā minētos deleģētos aktus, Komisija līdz 2027. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par akumulatoru baterijas ilgizturību, kurā pārskata tehnoloģiju attīstības līmeni un kurš ir pamats veiktspējas prasību minimuma pārskatīšanai.

Minētajā ziņojumā cita starpā novērtē, vai ir lietderīgi noteikt veiktspējas prasību minimumu transportlīdzekļiem, kuru vecums nepārsniedz 10 gadus vai kuru nobraukums nav lielāks par 200 000 km, atkarībā no tā, kas notiek agrāk.

5. Komisija līdz 2027. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par bremžu daļiņu emisijām, kurā pārskata mērīšanas metodes un tehnoloģiju attīstības līmeni, lai pieņemtu 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētos deleģētos aktus par I pielikuma 5., 6., 7. un 8. tabulā noteiktajām otrā posma emisiju robežvērtībām.

6. Lai potenciāli varētu pieņemt 15. panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto deleģēto aktu, Komisija līdz 2027. gada 31. decembrim pārskata, vai ir lietderīgi noteikt konkrētu formaldehīda emisiju robežvērtību attiecībā uz M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, pamatojoties uz degvielas paredzamo izmantošanu, kas izraisītu formaldehīda emisiju pieaugumu.

VII NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

19. pants

Grozījums Regulā (ES) 2018/858

Regulas (ES) 2018/858 84. pantu groza šādi:

1) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro ekonomikas dalībniekiem, neatkarīgiem uzņēmējiem un tehniskiem dienestiem par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un atturošas. Jo īpaši, minētās sankcijas ir samērīgas ar neatbilstības nopietnību un to neatbilstīgo transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību skaitu, kas darīts pieejams attiecīgās dalībvalsts tirgū. Dalībvalstis minētos noteikumus un pasākumus dara zināmus Komisijai un nekavējoties paziņo tai par turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē.";

2) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Papildus 2. punktā izklāstītajiem pārkāpumu veidiem ekonomikas dalībnieku pārkāpumu veidi, par kuriem arī piemēro sankcijas, ir vismaz šādi:

a) atteikšanās nodrošināt piekļuvi informācijai;

b) pārkāpums, kas saistīts ar to, ka tirgū dara pieejamus transportlīdzekļus, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kam vajadzīgs apstiprinājums, bet kam šāda apstiprinājuma nav, vai ar šādu nolūku vilto dokumentus, atbilstības sertifikātus, obligātās izgatavotāja plāksnītes vai apstiprinājuma marķējumus;

c) nesankcionētas manipulācijas ar transportlīdzekli un tā sistēmām.";

3) iekļauj šādus punktus:

"3.a Papildus 2. un 3. punktā izklāstītajiem pārkāpumu veidiem ražotāju pārkāpumu veidi, par kuriem arī piemēro sankcijas, ir vismaz šādi:

a) testa rezultātu falsificēšana attiecībā uz atbilstību ekspluatācijā saskaņā ar emisijas tipa apstiprinājumu;

b) transportlīdzekļu konstruēšana, izgatavošana un montāža ar manipulācijas ierīcēm vai manipulācijas stratēģijām, kā rezultātā neatbilstīgs transportlīdzeklis šķiet atbilstīgs šai regulai;

c) M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu konstruēšana, izgatavošana un montāža bez nepieciešamajām sistēmām vadītāja brīdināšanai par izplūdes emisiju pārsniegšanu vai sistēmām vadītāja brīdināšanai par reaģenta zemu līmeni.

3.b To pārkāpumu veidi, ko izdarījuši neatkarīgi uzņēmēji un par kuriem piemēro sankcijas, ietver vismaz nesankcionētas manipulācijas ar transportlīdzekli un tā sistēmām."

20. pants

Atcelšana

1. Regulu (EK) Nr. 715/2007 atceļ no 2030. gada 1. jūlija.

Regulu (EK) Nr. 595/2009 atceļ no 2031. gada 1. jūlija.

Atsauces uz Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulu (EK) Nr. 595/2009 uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar šīs regulas VI pielikumā iekļauto atbilstības tabulu.

2. Regulu (ES) 2017/1151 atceļ no 2030. gada 1. jūlija.

Regulas (ES) Nr. 582/2011 un (ES) 2017/2400, kā arī Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362 atceļ no 2031. gada 1. jūlija.

21. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro no 2026. gada 29. novembra attiecībā uz jauniem M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu tipiem un sastāvdaļām, sistēmām un atsevišķām tehniskām vienībām, kas paredzētas saskaņā ar šo regulu apstiprinātiem M_1 vai N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, un no 2027. gada 29. novembra attiecībā uz jauniem M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem un tiem paredzētām sastāvdaļām, sistēmām un atsevišķām tehniskām vienībām.

To piemēro no 2028. gada 29. maija attiecībā uz jauniem M2, M3, N2, N3, O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļu tipiem un tādām sastāvdaļām, sistēmām un atsevišķām tehniskām vienībām, kas paredzētas saskaņā ar šo regulu apstiprinātiem M2, M3, N2, N3, O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļiem, un no 2029. gada 29. maija attiecībā uz jauniem M2, M3, N2, N3, O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļiem un tiem paredzētām sastāvdaļām, sistēmām un atsevišķām tehniskām vienībām.

To piemēro no 2028. gada 1. jūlija attiecībā uz jauniem C_1 klases riepu tipiem, no 2030. gada 1. aprīļa attiecībā uz jauniem C_2 klases riepu tipiem un no 2032. gada 1. aprīļa attiecībā uz jauniem C_3 klases riepu tipiem.

To piemēro no 2030. gada 1. jūlija attiecībā uz tādiem M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, ko izgatavo maza apjoma ražotāji, un no 2031. gada 1. jūlija attiecībā uz tādiem M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, ko izgatavo maza apjoma ražotāji.

Tomēr 11. panta 3. punktu piemēro no 2024. gada 28. maija.

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

Strasbūrā, 2024. gada 24. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs*
R. METSOLA	M. MICHEL

I PIELIKUMS

“EURO 7” EMISIJU ROBEŽVĒRTĪBAS

1. tabula. “Euro 7” izplūdes emisiju robežvērtības M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru

		Masa nokomplektētā stāvoklī (MRO) (kg)	Oglekļa monoksīda masa (CO)		Visa ogļūdeņražu masa (THC)		Ogļūdeņražu, kas nav metāns, masa (NMHC)		Slāpekļa oksīdu masa (NO_x)		Visu ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu kopējā masa (THC + NO_x)		Daļiņu masa (PM)		Daļiņu skaits (PN_{10})	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Kategorija	Klase		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M_1	—		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
N_1	I	MRO ≤ 1 280	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	II	1 280 < MRO ≤ 1 735	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$
	III	1 735 < MRO	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6x10^{11}$	$6x10^{11}$

Piezīmes: PI = dzirksteļaizdedze.
CI = kompresijas aizdedze.

2. tabula. "Euro 7" izplūdes emisiju robežvērtības M2, M3, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru un šajos transportlīdzekļos izmantotajiem iekšdedzes motoriem

Piesārņotāju emisijas	WHSC (CI) un WHTC (CI un PI)	Emisijas reālos braukšanas apstākļos (*RDE*)
	uz kWh	uz kWh
NO_x, mg	200	260
PM, mg	8	—
PN_{10}, #	$6x10^{11}$	9×10^{11}
CO, mg	1 500	1 950
NMOG, mg	80	105
NH_3, mg	60	85
CH_4, mg	500	650
N_2O, mg	200	260

Piezīmes: PI = dzirksteļaizdedze.
CI = kompresijas aizdedze.

3. tabula. "Euro 7" iztvaikošanas emisiju robežvērtības ar benzīnu darbināmiem M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem

Iztvaikošanas emisijas masa (g/test)
1,5

4. tabula. "Euro 7" bremžu daļiņu emisiju robežvērtības standarta braukšanas ciklā, ko piemēro līdz 2029. gada 31. decembrim, izmantojot spēka pārvada tehnoloģiju

Emisiju robežvērtības mg/km katram transportlīdzeklim	M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļi, izņemot N_1 kategorijas III klases transportlīdzekļus (*)				
Spēka pārvada tehnoloģija	PEV	*OVC-HEV*	NO*VC-HEV*	FCV/FCHV	ICEV
Bremžu daļiņu emisijas (PM_{10})	3	7	7	7	7

(*) N1 kategorijas III klases transportlīdzekļiem piemērojamās robežvērtības ir šādas: PEV 5 mg/km; *OVC-HEV*, NO*VC-HEV*, FCV/FCHV un ICEV 11 mg/km.

5. tabula. "Euro 7" bremžu daļiņu emisiju robežvērtības standarta braukšanas ciklā, ko piemēro no 2030. gada 1. janvāra pēc 18. panta 5. punktā minētās pārskatīšanas, izmantojot spēka pārvada tehnoloģiju (M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļi)

Emisiju robežvērtības	M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļi				
Spēka pārvada tehnoloģija	PEV	*OVC-HEV*	NO*VC-HEV*	FCV/FCHV	ICEV
Bremžu daļiņu emisijas (PM_{10})					
Bremžu daļiņu skaita emisijas (PN)					

6. tabula. "Euro 7" bremžu daļiņu emisiju robežvērtības standarta braukšanas ciklā, ko piemēro no 2030. gada 1. janvāra pēc 18. panta 5. punktā minētās pārskatīšanas, izmantojot spēka pārvada tehnoloģiju (M_2 un N_2 kategorijas transportlīdzekļi)

Emisiju robežvērtības	M_2 un N_2 kategorijas transportlīdzekļi				
Spēka pārvada tehnoloģija	PEV	*OVC-HEV*	NOVC-*HEV*	FCV/FCHV	ICEV
Bremžu daļiņu emisijas (PM_{10})					
Bremžu daļiņu skaita emisijas (PN)					

7. tabula. "Euro 7" bremžu daļiņu emisiju robežvērtības standarta braukšanas ciklā, ko piemēro no 2030. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim pēc 18. panta 5. punktā minētās pārskatīšanas, izmantojot spēka pārvada tehnoloģiju (M_3 un N_3 kategorijas transportlīdzekļi)

Emisiju robežvērtības	M_3 un N_3 kategorijas transportlīdzekļi				
Spēka pārvada tehnoloģija	PEV	*OVC-HEV*	NOVC-*HEV*	FCV/FCHV	ICEV
Bremžu daļiņu emisijas (PM_{10})					
Bremžu daļiņu skaita emisijas (PN)					

8. tabula. "Euro 7" bremžu daļiņu emisiju robežvērtības standarta braukšanas ciklā, ko piemēro no 2035. gada 1. janvāra visām spēka pārvada tehnoloģijām, pa transportlīdzekļu kategorijām

Emisiju robežvērtības	M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļi	M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļi	N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļi
Bremžu daļiņu emisijas (PM_{10})	3 mg/km uz transportlīdzekli		
Bremžu daļiņu skaita emisijas (PN)			

9. tabula. “Euro 7” riepu nodiluma robežvērtības

Riepu nodiluma robežvērtības	C1 klases riepas	C2 klases riepas	C3 klases riepas
Parastās riepas			
Sniega riepas			
Īpaša lietojuma riepas			

II PIELIKUMS

"EURO 7" VEIKTSPĒJAS PRASĪBU MINIMUMS AKUMULATORU BATERIJAS ILGIZTURĪBAI

1. tabula. "Euro 7" veiktspējas prasību minimums (*MPR*) M_1 kategorijas transportlīdzekļu akumulatoru baterijas ilgizturībai

Uz akumulatoru baterijas enerģiju balstīts *MPR*	No aprites cikla sākuma līdz 5 gadiem vai 100 000 km atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	Transportlīdzekļi, kuri vecāki par 5 gadiem vai kuru nobraukums lielāks par 100 000 km, un līdz 8 gadiem vai 160 000 km atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	Transportlīdzekļi līdz papildu kalpošanas laikam (*)
OVC-HEV	80 %	72 %	
PEV	80 %	72 %	

Uz sniedzamību balstīts *MPR*	No aprites cikla sākuma līdz 5 gadiem vai 100 000 km atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	Transportlīdzekļi, kuri vecāki par 5 gadiem vai kuru nobraukums lielāks par 100 000 km, un līdz 8 gadiem vai 160 000 km atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	Transportlīdzekļi līdz papildu kalpošanas laikam (*)
OVC-HEV			
PEV			

(*) Kā norādīts IV pielikumā.

2. tabula. "Euro 7" veiktspējas prasību minimums (*MPR*) N_1 kategorijas transportlīdzekļu akumulatoru baterijas ilgizturībai

Uz akumulatoru baterijas enerģiju balstīts *MPR*	No aprites cikla sākuma līdz 5 gadiem vai 100 000 km atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	Transportlīdzekļi, kuri vecāki par 5 gadiem vai kuru nobraukums lielāks par 100 000 km, un līdz 8 gadiem vai 160 000 km atkarībā no tā, kas notiek agrāk	Transportlīdzekļi līdz papildu kalpošanas laikam (*)
OVC-HEV	75 %	67 %	
PEV	75 %	67 %	

Uz sniedzamību balstīts *MPR*	No aprites cikla sākuma līdz 5 gadiem vai 100 000 km atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	Transportlīdzekļi, kuri vecāki par 5 gadiem vai kuru nobraukums lielāks par 100 000 km, un līdz 8 gadiem vai 160 000 km atkarībā no tā, kas notiek agrāk	Transportlīdzekļi līdz papildu kalpošanas laikam (*)
OVC-HEV			
PEV			

(*) Kā norādīts IV pielikumā.

3. tabula. "Euro 7" veiktspējas prasību minimums (*MPR*) M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu akumulatoru baterijas ilgizturībai

Uz akumulatoru baterijas enerģiju balstīts *MPR*	Transportlīdzekļi galvenajā kalpošanas laikā (*)	Transportlīdzekļi papildu kalpošanas laikā (*)
OVC-HEV		
PEV		

(*) Kā norādīts IV pielikumā.

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

III PIELIKUMS

TESTĒŠANAS APSTĀKĻI

1. tabula. Apstākļi, kādos testē M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļu atbilstību izplūdes emisiju robežvērtībām, izmantojot tādas tirgus degvielas un smērvielas, kuru specifikācijas atbilst ražotāja izdotajām

Izplūdes emisiju mērīšana laboratorijā	Emisiju reālos braukšanas apstākļos (*RDE*) mērīšana
Visiem izplūdes emisiju testiem, ko veic, izmantojot vispārēji harmonizētās vieglo transportlīdzekļu testa procedūras (*WLTP*) šasijas dinamometra testa ciklu, piemēro ANO Noteikumus Nr. 154 (*). Piemēro noteikumus attiecībā uz 1.A līmeni (4 posmu *WLTP*).	*RDE* testiem, ko veic uz ceļa, piemēro ANO Noteikumus Nr. 168 (**), un attiecībā uz 4 posmu *WLTP* ir jābūt veiktam emisiju novērtējumam.

(*) ANO Noteikumi Nr. 154 – Vienoti noteikumi par mazas noslodzes pasažieru un komerciālo transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz kritēriju emisijām, oglekļa dioksīda emisijām un degvielas patēriņu un/vai elektroenerģijas patēriņa un pilnuzlādes nobraukuma mērīšanu (*WLTP*), 02. sērijas grozījumi.

(**) ANO Noteikumi Nr. 168, oriģinālversija.

2. tabula. Apstākļi, kādos testē M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu atbilstību izplūdes emisiju robežvērtībām, izmantojot tādas tirgus degvielas un smērvielas, kuru specifikācijas atbilst ražotāja izdotajām

Izplūdes emisiju mērīšana laboratorijā	*RDE* mērīšana
Visiem izplūdes emisiju testiem, ko veic, izmantojot *WHTC*/*WHSC* motoru stenda testa ciklu, piemēro ANO Noteikumu Nr. 49 4. pielikumu (*).	ANO Noteikumu Nr. 49 8. pielikumu piemēro ar šādiem pielāgojumiem: i) ANO Noteikumu Nr. 49 8. pielikuma 1. papildinājuma A.1.4.2.2.2.1. punktu lasa šādi: "Derīgie intervāli ir tie, kuros vidējā jauda pārsniedz jaudas slieksni, kas ir 6 % no motora maksimālās jaudas"; ii) saistībā ar atbilstības koeficientu (*CF*), kas norādīts ANO Noteikumu Nr. 49 8. pielikuma 6.3. punkta 2. tabulā, visiem piesārņotājiem izmanto vērtību = 1,0; piemērojamās robežvērtības ir *RDE* robežvērtības šīs regulas I pielikuma 2. tabulā.

(*) ANO Noteikumi Nr. 49, 07. sērijas grozījumi.

3. tabula. Apstākļi, kādos testē atbilstību iztvaikošanas emisiju robežvērtībām

	Testēšanas apstākļi
Iztvaikošanas emisiju *SHED* (*) tests	Piemēro ANO Noteikumus Nr. 154, 1.A līmenis (4 posmu *WLTP*) (**).

(*) *SHED*: hermētiska telpa izgarojumu testam.
(**) ANO Noteikumi Nr. 154, 02. sērijas grozījumi.

4. tabula. Apstākļi, kādos testē atbilstību bremžu daļiņu emisiju robežvērtībām

	M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļi	M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļi
Bremžu daļiņu emisiju tests	Testēšana saskaņā ar ANO Vispārējiem tehniskajiem noteikumiem Nr. 24 par bremžu emisijām	

5. tabula. Apstākļi, kādos testē atbilstību riepu nodiluma robežvērtībām

	C_1 klases riepas	C_2 klases riepas	C_3 klases riepas
Riepu nodiluma robežvērtību tests	Pamatojoties uz ANO WP.29 izstrādātajām testēšanas metodēm riepu nodiluma testēšanai reālos apstākļos	Pamatojoties uz ANO WP.29 izstrādātajām testēšanas metodēm riepu nodiluma testēšanai reālos apstākļos	Pamatojoties uz ANO WP.29 izstrādātajām testēšanas metodēm riepu nodiluma testēšanai reālos apstākļos

IV PIELIKUMS

KALPOŠANAS LAIKA PRASĪBAS

1. tabula. Transportlīdzekļu, motoru un piesārņojuma kontroles sistēmu kalpošanas laiks

Transportlīdzekļu, motoru un piesārņojuma kontroles maiņas ierīču kalpošanas laiks	M_1, N_1 un M_2	N_2, $N_3 \leq 16$ t (*), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*)	$N_3 > 16$ t (*), $M_3 > 7{,}5$ t (*)
Galvenais kalpošanas laiks	Līdz 160 000 km vai 8 gadiem atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	300 000 km vai 8 gadi atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	700 000 km vai 12 gadi atkarībā no tā, kas iestājas agrāk
Papildu kalpošanas laiks	Pēc galvenā kalpošanas laika un līdz 200 000 km vai 10 gadiem atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	Pēc galvenā kalpošanas laika un līdz 375 000 km vai 10 gadiem atkarībā no tā, kas iestājas agrāk	Pēc galvenā kalpošanas laika un līdz 875 000 km vai 15 gadiem atkarībā no tā, kas iestājas agrāk

(*) Maksimālā masa.

2. tabula. Piemērojamie ilgizturības reizinātāji izplūdes emisiju robežvērtību koriģēšanai saskaņā ar 1. pielikumu, testējot transportlīdzekļus, motorus un piesārņojuma kontroles maiņas ierīces papildu kalpošanas laikā

Ilgizturības reizinātāji	M_1, N_1 un M_2	N_2, $N_3 \leq 16$ t (*), $M_3 \leq 7{,}5$ t (*)	$N_3 > 16$ t (*), $M_3 > 7{,}5$ t (*)
Ilgizturības reizinātājs papildu kalpošanas laikam	1,2 gāzveida piesārņotājiem		

(*) Maksimālā masa.

V PIELIKUMS

TESTA PRASĪBU PIEMĒROŠANA UN DEKLARĀCIJAS

1. tabula. Testa prasību piemērošana un deklarācijas M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem – ražotāji

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprinājumam	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi
Gāzveida piesārņotāji un PN, veicot testēšanu uz ceļa (*RDE*)	Nepieciešams pierādīšanas tests visām degvielām, kurām piešķirts tipa apstiprinājums, un atbilstības deklarācija visām degvielām, visām lietderīgajām slodzēm un visiem piemērojamiem transportlīdzekļu tipiem	Netiek prasīti	Neobligāti
Gāzveida piesārņotāji, PM, PN, CO_2 emisijas, degvielas patēriņš (*OBFCM*), elektroenerģijas patēriņš un elektrosniedzamība (akumulatoru baterijas ilgizturība) (*WLTP* 23 °C temperatūrā)	Nepieciešams tests visām degvielām, kurām piešķirts tipa apstiprinājums	Nepieciešams izplūdes emisijām un *OBFCM*	Nepieciešams izplūdes emisijām, *OBFCM* un akumulatoru baterijas ilgizturības *SOH* monitoriem
CO_2 apkārtējās vides temperatūras korekcija (*WLTP* 14 °C temperatūrā)	Deklarācija (*)	Netiek prasīti	Neobligāti
Kartera emisijas	Deklarācija, ka ir uzstādīta slēgta kartera sistēma vai novade uz izpūtēju (*)	Nepieciešami	Neobligāti
Iztvaikošanas emisiju tests	Nepieciešami	Nepieciešami	Neobligāti
Emisijas kontroles sistēmu kalpošanas ilgums	Deklarācija	Netiek prasīti	Netiek prasīti
Sistēmu, kurās izmanto patērējamu reaģentu, un piesārņojuma kontroles sistēmu pareiza ekspluatācija	Deklarācija	Netiek prasīti	Neobligāti
Akumulatoru baterijas ilgizturība	Deklarācija	Netiek prasīti	Nepieciešami
Zemas temperatūras laboratorisks tests emisijām	Nepieciešami	Netiek prasīti	Neobligāti
Zemas temperatūras laboratorisks tests elektrosniedzamībai	Nepieciešami	Netiek prasīti	Neobligāti

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprinājumam	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi
Iebūvētā diagnostika	Deklarācija	Netiek prasīti	Neobligāti
Iebūvēts monitorings	Deklarācija un pierādīšana	Netiek prasīti	Nepieciešami
Jaudas noteikšana	Nepieciešami	Netiek prasīti	Neobligāti
Neatļautas iejaukšanās nepieļaušana, drošība un kiberdrošība	Deklarācija un dokumentācija	Netiek prasīti	Netiek prasīti
Ģeozonēšanas tehnoloģijas (attiecīgā gadījumā)	Deklarācija un pierādīšana	Netiek prasīti	Netiek prasīti

(*) Apstiprinātāja iestāde var prasīt, lai tiktu veikts tests.

2. tabula. Testa prasību piemērošana un deklarācijas M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem – dalībvalstis, Komisija un atzītas trešās personas

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi		Tirgus uzraudzības testi	
Attiecīgais rīcībspēks	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Komisija un atzītas trešās personas	Tirgus uzraudzības iestādes	Komisija un atzītas trešās personas
Gāzveida piesārņotāji un PN, veicot testēšanu uz ceļa (*RDE*)	Nepieciešams pierādīšanas tests visām degvielām, kurām piešķirts tipa apstiprinājums, un atbilstības deklarācija visām degvielām, visām lietderīgajām slodzēm un visiem piemērojamiem transportlīdzekļu tipiem	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Gāzveida piesārņotāji, PM, PN, CO_2 emisijas, degvielas patēriņš (*OBFCM*), elektroenerģijas patēriņš un elektrosniedzamība (akumulatoru baterijas ilgizturība) (*WLTP* 23 °C temperatūrā)	Nepieciešams tests visām degvielām, kurām piešķirts tipa apstiprinājums	Revīzijas vai neobligāta testēšana	Nepieciešami	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti
CO_2 apkārtējās vides temperatūras korekcija (*WLTP* 14 °C temperatūrā)	Deklarācija (*)	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi		Tirgus uzraudzības testi	
Attiecīgais rīcībspēks	Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde	Komisija un atzītas trešās personas	Tirgus uzraudzības iestādes	Komisija un atzītas trešās personas
Kartera emisijas	Deklarācija, ka ir uzstādīta slēgta kartera sistēma vai novade uz izpūtēju (*)	Revīzijas vai neobligāta testēšana	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti
Iztvaikošanas emisiju tests	Nepieciešami	Revīzijas vai neobligāta testēšana	Neobligāti	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Emisijas kontroles sistēmu kalpošanas ilgums	Deklarācija	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Sistēmu, kurās izmanto patērējamu reaģentu, un piesārņojuma kontroles sistēmu ekspluatācija	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Akumulatoru baterijas ilgizturība	Deklarācija	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Zemas temperatūras laboratorisks tests emisijām	Nepieciešami	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Zemas temperatūras laboratorisks tests elektrosniedzamībai	Nepieciešami	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Iebūvētā diagnostika	Deklarācija	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Iebūvēts monitorings	Deklarācija un pierādīšana	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Jaudas noteikšana	Nepieciešami	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi		Tirgus uzraudzības testi	
Attiecīgais rīcībspēks	Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķirēja tipa apstiprinātāja iestāde	Komisija un atzītas trešās personas	Tirgus uzraudzības iestādes	Komisija un atzītas trešās personas
Neatļautas iejaukšanās nepieļaušana, drošība un kiberdrošība	Deklarācija un dokumentācija	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti
Ģeozonēšanas tehnoloģijas (attiecīgā gadījumā)	Deklarācija un pierādīšana	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti

(*) Apstiprinātāja iestāde var prasīt, lai tiktu veikts tests.

3. tabula. Testa prasību, deklarāciju un citu prasību piemērošana M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai un tipa apstiprinājuma paplašināšanai – ražotāji

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi
Gāzveida piesārņotāji, PM, PN un CO_2 emisijas, degvielas patēriņš (*WHTC* un *WHSC*)	Nepieciešams emisiju saimes cilmes motoram, un deklarācija par visiem saimes motoriem (*); (**)	Nepieciešams motoram ārpus saimes (***)	Netiek prasīti
Gāzveida piesārņotāji, PN, veicot testēšanu uz ceļa (*RDE*), katrai degvielai un piemērojamajām transportlīdzekļu kategorijām (M_2, M_3, N_2 un N_3)	Nepieciešami pierādīšanas testi visām degvielām, attiecībā uz kurām katram transportlīdzekļa tipam piešķirts tipa apstiprinājums, un atbilstības deklarācija visām degvielām, visām lietderīgajām slodzēm un visām piemērojamām transportlīdzekļu kategorijām (**)	Netiek prasīti	Nepieciešams tests transportlīdzeklim ar jebkādu degvielu un jebkurā transportlīdzekļa kategorijā, kā arī ar jebkādu lietderīgo slodzi – visiem motoru tipiem ik pēc diviem gadiem (***)
Transportlīdzekļa CO_2 emisiju, degvielas un elektroenerģijas patēriņa, bezemisiju sniedzamības un elektrosniedzamības noteikšana	Licence *VECTO* simulācijas rīka izmantošanai, sastāvdaļu sertifikācija.	Sastāvdaļām *VECTO* izmantošanas pārbaude (četras reizes gadā)	Nepieciešami
Verifikācijas testēšanas procedūra	Netiek prasīti	Nepieciešami	Netiek prasīti
Kartera emisijas	Pārbaudīt, ka ir uzstādīta slēgta kartera sistēma vai novade uz izpūtēju (**)	Netiek prasīti	Neobligāti

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi
Emisijas kontroles sistēmu kalpošanas ilgums	Deklarācija (**)	Netiek prasīti	Netiek prasīti
Sistēmu, kurās izmanto patērējamu reaģentu, un piesārņojuma kontroles sistēmu ekspluatācija	Deklarācija (**)	Netiek prasīti	Neobligāti (***)
Akumulatoru baterijas ilgizturība	Deklarācija	Netiek prasīti	Nepieciešami
Jaudas noteikšana	Nepieciešami (**)	Netiek prasīti	Netiek prasīti
Iebūvētā diagnostika (*OBD* saimes līmenis)	Deklarācija	Netiek prasīti	Neobligāti
Iebūvētais monitorings (*OBM* saimes līmenis)	Deklarācija un pierādīšana	Netiek prasīti	Nepieciešami
OBFCM (iebūvēta degvielas un elektroenerģijas patēriņa, kā arī lietderīgās slodzes mērīšanas ierīce)	Nepieciešami	Nepieciešami	Nepieciešami
Neatļautas iejaukšanās nepieļaušana, drošība un kiberdrošība	Deklarācija un dokumentācija	Netiek prasīti	Netiek prasīti
Ģeozonēšanas tehnoloģijas (attiecīgā gadījumā)	Deklarācija un pierādīšana	Netiek prasīti	Netiek prasīti

(*) Pamato ar motora testēšanas datiem par visām jaudas kategorijām.
(**) Ja transportlīdzeklim ir motora sistēma ar emisiju tipa apstiprinājumu, motora ražotājs ir atbildīgs par transportlīdzekļa atbilstības pierādīšanu šajā testā (motoram ir tipa apstiprinājums kā atsevišķai tehniskai vienībai).
(***) Ja transportlīdzeklim ir motora sistēma ar emisiju tipa apstiprinājumu un ja ir panākta vienošanās ar transportlīdzekļa ražotāju saskaņā ar 9. pantu, motora ražotājs ir atbildīgs par transportlīdzekļa atbilstības pierādīšanu šajā testā.

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj

4. tabula. Testa prasību piemērošana un deklarācijas M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai un tipa apstiprinājuma paplašināšanai – dalībvalstis, Komisija un atzītas trešās personas

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi		Tirgus uzraudzības testi	
Attiecīgais rīcībspēks	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Komisija un atzītas trešās personas	Tirgus uzraudzības iestādes	Komisija un atzītas trešās personas
Gāzveida piesārņotāji un PN, veicot testēšanu uz ceļa (*RDE*), katrai degvielai un piemērojamajām transportlīdzekļu kategorijām (M_2, M_3, N_2 un N_3)	Nepieciešami pierādīšanas testi visām degvielām, attiecībā uz kurām katram transportlīdzekļa tipam piešķirts tipa apstiprinājums, un atbilstības deklarācija visām degvielām, visām lietderīgajām slodzēm un visām piemērojamām transportlīdzekļu kategorijām (**)	(Sk. motora prasības)	Nepieciešams ik gadu pietiekamam skaitam transportlīdzekļu tipu ar jebkuru degvielu un jebkuru transportlīdzekļa kategoriju, uz ko attiecas emisiju tipa apstiprinājums (***)	Neobligāti	Nepieciešami / neobligāti	Neobligāti
Gāzveida piesārņotāji, PM, PN un CO_2 emisijas, degvielas patēriņš (*WHTC* un *WHSC*)	Nepieciešams motoru saimes cilmes motoram, un deklarācija par visiem saimes motoriem (*); (**)	Nepieciešams motoru saimes motoram (**)	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Netiek prasīti
Transportlīdzekļa CO_2 emisiju, degvielas un elektroenerģijas patēriņa, bezemisiju sniedzamības un elektrosniedzamības noteikšana	Izdot licenci *VECTO* simulācijas rīka izmantošanai; izdot sastāvdaļu sertifikātus	Sastāvdaļām	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti
Verifikācijas testēšanas procedūra	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti
Kartera emisijas	Pārbaudīt, ka ir uzstādīta slēgta kartera sistēma vai novade uz izpūtēju	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti
Emisijas kontroles sistēmu kalpošanas ilgums	Deklarācija	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi		Tirgus uzraudzības testi	
Attiecīgais rīcībspēks	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Komisija un atzītas trešās personas	Tirgus uzraudzības iestādes	Komisija un atzītas trešās personas
Sistēmu, kurās izmanto patērējamu reaģentu, un piesārņojuma kontroles sistēmu ekspluatācija	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Akumulatoru baterijas ilgizturība	Deklarācija	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti
Jaudas noteikšana	Nepieciešami (**)	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti
Iebūvētā diagnostika (*OBD* saimes līmenis)	Deklarācija	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti
Iebūvētais monitorings (*OBM* saimes līmenis)	Deklarācija un pierādīšana	Netiek prasīti	Nepieciešami	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti
OBFCM (iebūvēta degvielas un elektroenerģijas patēriņa, kā arī lietderīgās slodzes mērīšanas ierīce)	Nepieciešami	Nepieciešami	Nepieciešami	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti
Neatļautas iejaukšanās nepieļaušana, drošība un kiberdrošība	Deklarācija un dokumentācija (**)	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti
Ģeozonēšanas tehnoloģijas (attiecīgā gadījumā)	Deklarācija un pierādīšana	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Nepieciešami	Neobligāti

(*) Pamato ar motora testēšanas datiem par visām jaudas kategorijām.

(**) Ja transportlīdzeklim ir motora sistēma ar emisiju tipa apstiprinājumu, motora ražotājs ir atbildīgs par transportlīdzekļa atbilstības pierādīšanu šajā testā (motoram ir tipa apstiprinājums kā atsevišķai tehniskai vienībai).

(***) Ja transportlīdzeklim ir motora sistēma ar emisiju tipa apstiprinājumu un ja ir panākta vienošanās ar transportlīdzekļa ražotāju saskaņā ar 9. pantu, motora ražotājs ir atbildīgs par transportlīdzekļa atbilstības pierādīšanu šajā testā.

5. tabula. Testa prasību, deklarāciju un citu prasību piemērošana O_3 un O_4 kategorijas piekabju tipa apstiprināšanai un tipa apstiprinājuma paplašināšanai – ražotāji

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi
Piekabju energoefektivitāte	Izdot licenci *VECTO* simulācijas rīka izmantošanai; izdot sastāvdaļu sertifikātus	Sastāvdaļām	Neobligāti

6. tabula. Testa prasību piemērošana un deklarācijas O_3 un O_4 kategorijas piekabju tipa apstiprināšanai un tipa apstiprinājuma paplašināšanai – dalībvalstis, Komisija un atzītas trešās personas

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi		Tirgus uzraudzības testi	
Piekabju energoefektivitāte	Izdot licenci *VECTO* simulācijas rīka izmantošanai; izdot sastāvdaļu sertifikātus	Sastāvdaļām	Netiek prasīti	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti

7. tabula. Testa prasību un deklarāciju piemērošana to motoru tipa apstiprināšanai un tipa apstiprinājuma paplašināšanai, kuri paredzēti M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem – ražotāji

Testa prasības katrai degvielai	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi
Gāzveida piesārņotāji, PM, PN un CO_2 emisijas un degvielas patēriņš (*WHTC* un *WHSC*)	Nepieciešams motoru saimes cilmes motoram, un deklarācija par visiem saimes motoriem (**)	Nepieciešams motoru saimes motoram	Veic tikai pabeigtam transportlīdzeklim, kā norādīts 3. un 4. tabulā
Gāzveida piesārņotāji, PN, veicot testēšanu uz ceļa (*RDE*), katram degvielas veidam un piemērojamajām transportlīdzekļu kategorijām (M_2, M_3, N_2 un N_3)	Nepieciešami pierādīšanas testi visām degvielām, attiecībā uz kurām katram transportlīdzekļa tipam piešķirts tipa apstiprinājums, un atbilstības deklarācija visām degvielām, visām lietderīgajām slodzēm un visām piemērojamām transportlīdzekļu kategorijām	Netiek prasīti	
Motora testi to datu verificēšanai, kas nepieciešami CO_2 emisiju noteikšanai	Nepieciešami	Nepieciešami	
Nepārtraukta/periodiska reģenerācija	Deklarācija	Netiek prasīti	
Kartera emisijas	Pārbaudīt, ka ir uzstādīta slēgta kartera sistēma vai novade uz izpūtēju	Netiek prasīti	
Emisijas kontroles sistēmu kalpošanas ilgums	Deklarācija	Netiek prasīti	
Jaudas noteikšana	Nepieciešami	Netiek prasīti	
Iebūvētā diagnostika (*OBD* saimes līmenis)	Deklarācija	Netiek prasīti	
Iebūvētais monitorings (*OBM* saimes līmenis)	Veic tikai pabeigtam transportlīdzeklim, kā norādīts 3. un 4. tabulā	Netiek prasīti	
Neatļautas iejaukšanās nepieļaušana, drošība un kiberdrošība	Deklarācija un dokumentācija (*)	Netiek prasīti	

(*) Tikai tad, ja motora ražotājs nodrošina minētās sistēmas kopā ar motoru.
(**) Pamato ar motora testēšanas datiem par visām jaudas kategorijām.

8. tabula. Testa prasību piemērošana un deklarācijas to motoru tipa apstiprināšanai un tipa apstiprinājuma paplašināšanai, kuri paredzēti M_2, M_3, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem – dalībvalstis, Komisija un atzītas trešās personas

Testa prasības katrai degvielai	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi	Tirgus uzraudzības testi
Attiecīgais rīcībspēks	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	—	—
Gāzveida piesārņotāji, PM, PN un CO_2 emisijas un degvielas patēriņš (*WHTC* un *WHSC*)	Nepieciešams cilmes motoram, un deklarācija par visiem motoru saimes motoriem (**)	Revīzija vai neobligāta testēšana	Veic tikai pabeigtam transportlīdzeklim, kā norādīts 3. un 4. tabulā	Veic tikai pabeigtam transportlīdzeklim, kā norādīts 3. un 4. tabulā
Gāzveida piesārņotāji, PN, veicot testēšanu uz ceļa (*RDE*), katram degvielas veidam un piemērojamajām transportlīdzekļu kategorijām (M_2, M_3, N_2 un N_3)	Nepieciešami pierādīšanas testi visām degvielām, attiecībā uz kurām katram transportlīdzekļa tipam piešķirts tipa apstiprinājums, un atbilstības deklarācija visām degvielām, visām lietderīgajām slodzēm un visām piemērojamām transportlīdzekļu kategorijām	Netiek prasīti		
Motora testi to datu verificēšanai, kas nepieciešami CO_2 noteikšanai	Nepieciešami	Nepieciešami		
Nepārtraukta/periodiska reģenerācija	Deklarācija	Netiek prasīti		
Kartera emisijas	Pārbaudīt, ka ir uzstādīta slēgta kartera sistēma vai novade uz izpūtēju	Netiek prasīti		
Emisijas kontroles sistēmu kalpošanas ilgums	Deklarācija	Netiek prasīti		
Jaudas noteikšana	Nepieciešami	Netiek prasīti		
Iebūvētā diagnostika (*OBD* saimes līmenis)	Deklarācija	Netiek prasīti		
Iebūvētais monitorings (*OBM* saimes līmenis)	Veic tikai pabeigtam transportlīdzeklim, kā norādīts 3. un 4. tabulā			
Motora jauda	Nepieciešami	Netiek prasīti		

Testa prasības katrai degvielai	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi	Tirgus uzraudzības testi
Attiecīgais rīcībspēks	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	—	—
Neatļautas iejaukšanās nepieļaušana, drošība un kiberdrošība	Deklarācija un dokumentācija (*)	Netiek prasīti		

(*) Tikai tad, ja motora ražotājs nodrošina minētās sistēmas kopā ar motoru.
(**) Pamato ar motora testēšanas datiem par visām jaudas kategorijām.

9. tabula. Testa prasību piemērošana un deklarācijas piesārņojuma kontroles sistēmu tipa apstiprinājumam – ražotāji

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi
Veiktspējas un ilgizturības pierādīšana ar vecinātām daļām	Nepieciešami/deklarācija	Netiek prasīti	Neobligāti
Ilgizturības prasību pārbaude reālajā dzīvē (*RDE* tests ar veciem transportlīdzekļiem)	Deklarācija	Netiek prasīti	Neobligāti

10. tabula. Testa prasību piemērošana un deklarācijas piesārņojuma kontroles sistēmu tipa apstiprinājumam – dalībvalstis, Komisija un atzītas trešās personas

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi		Tirgus uzraudzības testi	
Attiecīgais rīcībspēks	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Komisija un atzītas trešās personas	Tirgus uzraudzības iestādes	Komisija un atzītas trešās personas
Veiktspējas un ilgizturības pierādīšana ar vecinātām daļām	Nepieciešami	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti	Neobligāti
Ilgizturības prasību pārbaude reālajā dzīvē (*RDE* tests ar veciem transportlīdzekļiem)	Deklarācija	Netiek prasīti	Neobligāti	Neobligāti	Nepieciešami	Neobligāti

11. tabula. Testa prasību piemērošana bremžu sistēmu tipa apstiprinājumam – ražotāji

Testēšanas prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi
Bremžu sistēmas emisiju tests *WLTP* bremzēšanas ciklā	Nepieciešami	Nepieciešami	Netiek prasīti

12. tabula. Testa prasību piemērošana bremžu sistēmu tipa apstiprinājumam – dalībvalstis, Komisija un atzītas trešās personas

Testa prasības	Testi un prasības emisiju tipa apstiprināšanai	Ražošanas atbilstības testi	Atbilstības ekspluatācijā testi		Tirgus uzraudzības testi	
Attiecīgais rīcībspēks	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Piešķīrēja tipa apstiprinātāja iestāde	Komisija un atzītas trešās personas	Tirgus uzraudzības iestādes	Komisija un atzītas trešās personas
Bremžu sistēmas emisiju tests *WLTP* bremzēšanas ciklā	Nepieciešami	Revīzija vai neobligāta testēšana	Netiek prasīti	Neobligāti, lai verificētu berzes bremzēšanas īpatsvaru	Neobligāti, lai verificētu berzes bremzēšanas īpatsvaru	Neobligāti, lai verificētu berzes bremzēšanas īpatsvaru

VI PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

1. Regula (EK) Nr. 715/2007

Regula (EK) Nr. 715/2007	Šī regula
1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts
1. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts
2. panta 1. punkts	2. panta 1. punkts
2. panta 2. punkts	5. panta 2. punkts
3. pants	3. pants
4. panta 1. punkta pirmā daļa	4. panta 1. punkts
4. panta 1. punkta otrā daļa	4. panta 2. punkts
4. panta 2. punkts	7. panta 1. punkts
4. panta 3. punkts	7. panta 4. punkts
4. panta 4. punkts	14. panta 3. un 4. punkts
5. panta 1. punkts	4. panta 2. punkts
5. panta 2. punkts	4. panta 5. punkts
5. panta 3. punkts	14. pants
10. pants	10. pants
11. pants	11. pants
12. pants	—
13. pants	19. pants
14. pants	—
15. pants	17. pants
16. pants	—
17. pants	20. pants
18. pants	21. pants
I pielikums	I pielikums
II pielikums	—

2. Regula (EK) Nr. 595/2009

Regula (EK) Nr. 595/2009	Šī regula
1. pants	1. pants
2. panta pirmā daļa	2. pants
2. panta otrā daļa	—
2. panta trešā daļa	—
2. panta ceturtā daļa	—
3. pants	3. pants
4. panta 1. punkts	4. panta 1. punkts
4. panta 2. punkts	7. panta 1. punkts
4. panta 3. punkts	14. pants
5. panta 1. punkts	4. panta 2. punkts
5. panta 2. punkts	4. panta 4. punkts
5. panta 3. punkts	4. panta 5. punkts
5. panta 4. punkts	14. pants
5.a pants	4. panta 6. punkts
5.b pants	10. panta 6. un 7. punkts
5.c panta a) punkts	14. panta 4. punkta d) apakšpunkts
5.c panta b) punkts	14. panta 4. punkta j)apakšpunkts
5.c panta c) punkts	14. panta 4. punkta b) apakšpunkts
7. pants	12. pants
8. pants	10. panta 6. punkts un 10. panta 7. punkts
9. pants	11. pants
10. pants	—
11. pants	19. pants
12. pants	—
13. pants	17. pants
13.a pants	17. pants
14. pants	—
15. pants	—
16. pants	—
17. pants	20. pants
18. pants	21. pants
I pielikums	I pielikums
II pielikums	—