



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно изискванията за одобрение на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/... и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009

(Текст от значение за ЕИП)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Технологичните промени засягат всички аспекти на обществото и икономиката и преобразяват живота на гражданите на ЕС. Транспортът не прави изключение от тази тенденция. Новите технологии радикално променят конфигурацията на мобилността. В този контекст ЕС и отраслите на неговата промишленост трябва да поемат предизвикателството да станат световен лидер в иновациите, цифровизацията и декарбонизацията. Във връзка с това Комисията възприе всеобхватен подход, който да гарантира, че политиките на ЕС по отношение на мобилността отразяват тези политически приоритети под формата на три пакета за мобилността „Европа в движение“.

След стратегията за мобилност с ниски въглеродни емисии Комисията прие други два пакета за мобилността през май и ноември 2017 г.¹ В тези пакети се определя положителна програма за постигане на резултати по стратегията за мобилност с ниски емисии и за осигуряване на гладък преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички. Европейската комисия призовава Европейския парламент и Съвета да гарантират бързото приемане на тези предложения.

Настоящата инициатива е част от третия пакет за мобилността „Европа в движение“, който работи за постигане на резултати по новата стратегия за индустриалната политика от септември 2017 г., и е насочена към приключване на процеса за създаване на условия Европа да извлече максимална полза от модернизирването на мобилността. От основно значение е системата за мобилност на утрешния ден да е безопасна, екологосъобразна и ефикасна за всички граждани на ЕС. Целта е европейската мобилност да стане по-безопасна и по-достъпна, европейската промишленост — по-конкурентоспособна, а европейската заетост — по-сигурна, както и да живеем по-екологосъобразно и да се адаптираме по-добре към неизбежната необходимост да се справяме с изменението на климата. За това ще е нужна пълната ангажираност на ЕС, държавите членки и заинтересованите страни, включително за затягане на изискванията по отношение на елементите за безопасност на пътните превозни средства.

Безопасността на движението по пътищата е общоевропейски проблем, към който се прилага интегриран подход. Политиките обикновено се структурират около три стълба: участници в движението по пътищата (водачи на моторни превозни средства, пешеходци и велосипедисти), превозни средства и инфраструктура.

През изминалите десетилетия пътната безопасност значително се е подобрила. В последните години обаче намаляването на броя на смъртните случаи по пътищата буксува. Статистическите данни на ЕС сочат, че от 2013 г. насам няма съществено намаление на броя на смъртните случаи по пътищата в Съюза². Докато някои държави членки продължават да отбелязват значителен напредък всяка година, други регистрират дори нарастване на броя на смъртните случаи, което води до стагнация на цифрите за смъртните случаи по пътищата в ЕС като цяло.

¹ COM(2017) 283 final и COM(2017) 675 final.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evolution.pdf

Необходима е преработена рамка, която да е по-адаптирана към промените в мобилността, произтичащи от тенденциите в обществото (например повишаване на броя на велосипедистите и пешеходците, застаряващо население) и технологичното развитие. Очаква се, че без нови инициативи за пътната безопасност като цяло действието на прилагания понастоящем подход вече няма да може да компенсира нарастващия обем на движението по отношение на безопасността. Тази сложна ситуация налага динамично коригиране на политиката, което да обхване основните предизвикателства съгласувано и ефективно в целия спектър на политиките, свързани с безопасността на движението по пътищата. По отношение на безопасността на превозните средства това означава задължителното въвеждане на широк спектър от усъвършенствани мерки за безопасност като стандартно оборудване за съответните категории превозни средства и подобряване на защитата за уязвимите участници в движението, като пешеходци, велосипедисти, лица с нисък ръст и възрастни хора.

Настоящото предложение е в отговор на основния проблем с постоянно високия брой пътнотранспортни произшествия, които от своя страна водят до висок брой смъртни случаи и тежко пострадали, и предвижда мерки за увеличаване на безопасността на ниво превозно средство, така че да се предотвратят произшествията и да се намали броят им или да се намали степента на тежест на непредотвратените произшествия, така че да се ограничи броят на смъртните случаи и тежко пострадалите. Предложението трябва да се разглежда в тясна връзка с други инициативи, които са част от третия пакет за мобилността, като например предложените изменения на директивата за управлението на безопасността на пътните инфраструктури³. Те също имат за цел да допринесат за намаляване на броя на смъртните случаи и пострадалите по пътищата на ЕС и следователно имат общ хоризонт и са взаимосвързани. Нещо повече — за някои бордови системи, като например системата за предупреждение при напускане на пътна лента и интелигентното регулиране на скоростта, добре поддържаната пътна инфраструктура (пътна маркировка, знаци и камери) е предварително условие. Ето защо предложенията за пътната инфраструктура и за безопасността на превозните средства взаимно се допълват в някои области и създават условия за пълноценна реализация на потенциала за безопасност на бордовите системи.

От друга страна, цялостната рамка за безопасността на превозните средства и инфраструктурата трябва да отчете нововъведенията по отношение на свързаното и автоматизираното шофиране, които напредват с бързи темпове. Поради това има тясна връзка и със стратегията на Комисията за съвместни интелигентни транспортни системи (C-ITS)⁴ и предложението за стратегия на ЕС за мобилността на бъдещето⁵. За да бъдат готови за бъдещето, превозните средства трябва не само да са подготвени за технологичните нововъведения в инфраструктурата, но и да заемат водеща позиция и да подготвят почвата за напълно автоматизирано шофиране. Поради това задължителното въвеждане на усъвършенствани елементи за безопасност за превозните средства още днес ще помогне на водачите постепенно да свикнат с новите

³ Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39—91).

⁴ Съобщение на Комисията „Европейската стратегия за съвместни интелигентни транспортни системи — крайъгълен камък по пътя към съвместната, свързана и автоматизирана мобилност“ (COM/2016/0766 final).

⁵ Съобщение на Комисията „По пътя към автоматизираната мобилност: стратегия на ЕС за мобилността на бъдещето“ (COM/2018/283)

характеристики и ще засили общественото доверие и приемане на прехода към автономно управление.

Предложението е напълно съгласувано и със заключенията на Съвета, които се основават на Декларацията от Валета (в която министрите на транспорта потвърдиха отново своя ангажимент за подобряване на пътната безопасност⁶) и в които към Комисията беше отправен призив да повиши защитата на участниците в движението по пътищата и по-специално уязвимите участници в движението по пътищата, като гарантира внедряването на нови елементи на безопасност за превозните средства.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Директива 2007/46/ЕО⁷ (която ще бъде заменена от регламент, който ще се прилага от 1 септември 2020 г.⁸) определя хармонизирани изисквания по отношение на безопасността и околната среда, на които трябва да отговарят моторните превозни средства, преди да бъдат пуснати на вътрешния пазар, и по този начин улеснява свободното движение на превозни средства. С директивата се предоставя рамка, в която действат множество отделни регулаторни инструменти със специфични технически изисквания за различните видове превозни средства.

В този контекст Регламентът за общата безопасност на превозните средства (GSR)⁹, Регламентът за безопасността на пешеходците и (PSR)¹⁰ и Регламентът за безопасността на задвижваните с водород превозни средства (HSR)¹¹ са отделни регулаторни инструменти в рамките на процедурата на ЕС за одобрение на типа. Техническите изисквания за одобрение на типа на моторните превозни средства по отношение на голям брой елементи, свързани с безопасността и опазването на околната среда, са хармонизирани на равнището на Съюза, за да се избегне наличието на различни изисквания в отделните държави членки и да се осигурят високи стандарти по отношение на здравето и безопасността в целия ЕС.

В член 17 от GSR и в член 12 от PSR от Комисията се изисква да наблюдава техническото развитие при технологиите за повишаване на безопасността и да обмисли евентуално разширяване на приложното поле на елементите за безопасност, приложими към определени превозни средства понастоящем, така че да обхванат други/всички категории превозни средства, чрез задължително въвеждането на нови усъвършенствани елементи за безопасност в актуализирано законодателство на Съюза и подобряване на защитата на уязвимите участници в движението.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

⁷ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

⁸ COM (2016) 31 final.

⁹ Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1.

¹⁰ Регламент (ЕО) № 78/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 14 януари 2009 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 2003/102/ЕО и 2005/66/ЕО (ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 1).

¹¹ Регламент (ЕО) № 79/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 14 януари 2009 година относно одобрение на типа на моторни превозни средства, задвижвани с водород, и за изменение на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 32).

В съответствие с горепосочените изисквания настоящото предложение предвижда необходимото коригиране на действащото законодателство на Съюза, за да се отчете техническият напредък, и същевременно въвежда нови елементи за безопасност на превозните средства с висок потенциал да спасяват човешки живот по пътищата.

Предложението е съобразено и с Регламент (ЕС) 2015/758¹², който налага от 31 март 2018 г. всички нови типове пътнически автомобили и ванове да са оборудвани със система eCall, която в случай на сериозен сблъсък автоматично набира единния европейски номер за спешни повиквания 112. Счита се, че eCall може да съкрати времето за спешно реагиране и да спаси живота на до 2500 души годишно. Докато eCall спомага за смекчаване на последиците от тежки пътнотранспортни произшествия в целия ЕС, настоящото предложение има за цел предотвратяване на пътнотранспортните произшествия или намаляване на степента на тежест на непредотвратените произшествия и намаляване на броя на смъртните случаи и тежко пострадалите.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

В по-общ план настоящото предложение ще допринесе за приоритетите, свързани с растежа, работните места и инвестициите в Съюза, чрез насърчаване на най-ефикасните иновации и запазване на качествените работни места в Европа, и за цифровизацията на вътрешния пазар чрез насърчаването на елементи за безопасност, които се разглеждат като главни базови технологии за стимулиране и подкрепа на широкомащабното навлизане на автоматизираните превозни средства в Съюза.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание на настоящата инициатива е член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Принципът на субсидиарност се прилага, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на Съюза. Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради следните причини:

Техническите изисквания за одобрение на типа на моторни превозни средства по отношение на голям брой елементи, свързани с безопасността и опазването на околната среда, са хармонизирани на равнището на Съюза и самостоятелно действие от страна на държавите членки би подкопало основите на цялата система на одобрение на типа на превозните средства. Действието на равнището на Съюза е необходимо, защото трябва да се предотврати възникването на пречки пред единния пазар и чрез такова действие по-добре ще бъдат постигнати целите на предложението, тъй като ще се избегне фрагментацията на вътрешния пазар, която би възникнала в противен случай, и ще се подобрят характеристиките на превозните средства, свързани с безопасността и околната среда. Поради това предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

¹² Регламент (ЕС) 2015/758 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно изискванията за одобряване на типа по отношение на въвеждането на бордовата система eCall, основаваща се на услугата 112, и за изменение на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 77).

- **Пропорционалност**

Както е видно от оценката на въздействието, предложението спазва принципа на пропорционалност, защото не отива по-далеч от необходимото за постигане на целите за намаляване на броя на смъртните случаи по пътищата на Съюза, като същевременно се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар и се осигурява високо ниво на обществена безопасност и защита на околната среда.

В предложението са застъпени най-високите стандарти за безопасност за всички видове превозни средства, включително леките търговски превозни средства (категория N1), при които разходите за предпочитания вариант на политиката (PO3) леко надвишават ползите. В този случай обаче са взети предвид допълнителни съображения, като например необходимостта от последователност на политиката, гарантиране на равни условия за всички производители на автомобили на вътрешния пазар, предпазване на работниците от излагане на по-високи рискове и възможността производителите да намалят разходите поради икономии от мащаба, както и факта, че леките търговски превозни средства често имат една и съща платформа и друг хардуер с пътническите автомобили. Освен това, тъй като на производителите се предоставя срок за въвеждане, който да им позволи да се съобразят с новите изисквания, настоящото предложение се счита за пропорционално.

В допълнение предложението предвижда опростяване на регулаторната среда, което ще доведе до намаляване на административните разходи за националните органи и промишлеността. В оценката на въздействието се прави също заключението, че предвижданите мерки на политиката няма да имат значими последици за МСП (вж. раздел 6.3).

- **Избор на инструмент**

Предложението засяга три взаимносвързани регламента — за общата безопасност, за безопасността на пешеходците и за безопасността на задвижваните с водород превозни средства — затова избраният инструмент също е регламент. Тъй като се предлагат съществени изменения, тъй като разпоредбите на PSR и HSR до голяма степен са остарели и трябва да бъдат заменени от съответните правила на ООН (№ 127 и 134) и с оглед на по-нататъшното опростяване на законодателството, беше преценено за целесъобразно да бъде предложен нов правен акт, който да замени и отмени трите регламента и остарелите им мерки за изпълнение наведнъж.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Регламентът за общата безопасност не е подлежал на последваща оценка.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Официалната обществена консултация на Комисията по предложението се проведе между 31 юли и 22 октомври 2017 г., като беше предшествана от допълнителни целенасочени консултации, а именно:

- обща проява за заинтересованите страни през юли 2014 г. в рамките на 124-ото заседание на Работната група по моторните превозни средства (експертната

група на Комисията с участието на заинтересовани страни от публичния и частния сектор);

- последващи целенасочени (преки) двудневни консултации със заинтересованите страни през октомври 2014 г.;
- на 131-вото заседание на Работната група по моторните превозни средства, проведено на 16 февруари 2016 г., Комисията представи на държавите членки и на заинтересованите страни набор от 19 възможни мерки, които може да се обмислят при преразглеждането на Регламента за общата безопасност (GSR) и Регламента за безопасност на пешеходците (PSR);
- през ноември 2016 г. се проведе допълнителна интензивна консултация със заинтересованите страни (72 участници, които представляваха 32 научни/научноизследователски организации, настояващи за повече безопасност групи, производители на превозни средства, представители на сектора на доставчиците на автомобилната промишленост, местните/националните власти и други имащи отношение експерти).

Основните цели на тези обширни консултации бяха, от една страна, да се информират заинтересованите страни за позицията на Комисията относно перспективите пред безопасността на превозните средства, а от друга страна, да се представят на всички заинтересовани страни по възможно най-прозрачния начин всички данни, параметри, експертни становища и техните източници, на които ще се основава оценката на въздействието като масиви от данни, по-специално темповете на доброволно внедряване на системи за безопасност на превозните средства, технологичните разходи, ефективността на технологиите и целевото население сред жертвите на пътнотранспортни произшествия. Тези консултации дадоха също възможност на заинтересованите страни да изразят преценката си и да валидират основните използвани данни като достатъчно и подходящо установени, надеждни и актуални. Резултатите от консултациите бяха използвани впоследствие като основа за изготвянето на предложението и на съпътстващата го оценка на въздействието.

• **Събиране и използване на експертни становища**

През март 2015 г. Комисията публикува проучване на тема „Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users“ (Полза и осъществимост на редица нови технологии и нерегулирани мерки в областта на безопасността на пътниците в превозните средства и защита на уязвимите участници в движението по пътищата)¹³, в контекста на предстоящото преразглеждане на GSR и PSR. В проучването се прави преглед на повече от 50 съществуващи мерки за безопасност, които може да допринесат за допълнително намаляване на жертвите и пострадалите при пътнотранспортни произшествия (включително съотношенията ползи/разходи).

През декември 2016 г. Комисията публикува доклад до Европейския парламент и Съвета, озаглавен „В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на

¹³

http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR0OOK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

автомобилите в ЕС¹⁴. Съпътстващият го работен документ на службите на Комисията¹⁵ установява и излага 19 възможни регулаторни мерки, които биха били ефективни за допълнително намаляване на броя на пътно-транспортните произшествия и на пострадалите.

Предвид изготвянето на оценка на въздействието на тази инициатива, през май 2017 г. Комисията публикува второ проучване „In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety“ (Задълбочен анализ на разходната ефективност на набелязаните мерки и елементи във връзка с перспективите пред безопасността на превозните средства в ЕС), в което се съдържа по-подробна оценка на ефективността на съотношението ползи/разходи на избраните 19 възможни регулаторни мерки¹⁶.

- **Оценка на въздействието**

Инициативата е подкрепена с оценка на въздействието, която получи положително становище с резерви при разглеждането ѝ от Комитета за регулаторен контрол (КРК) на 17 януари 2018 г. Резервите на КРК са свързани с три основни аспекта:

— Според КРК докладът от оценката на въздействието не очертава в достатъчна степен очаквания принос на тази инициатива в рамките на цялостния подход към пътната безопасност „Безопасна система“ и не обяснява добре връзките и взаимното допълване с успоредната инициатива за безопасност на пътните инфраструктури.

— КРК посочи също, че липсва съгласуваност между набелязания проблем (застой при намаляването на броя на смъртните случаи по пътищата), факторите за него, целите на инициативата и изготвянето на вариантите.

— КРК изтъкна факта, че от доклада не става ясно по какъв начин са подбрани отделните мерки, какви са очакваните разходи и ползи от тях, както и какви са ролята и становищата на заинтересованите страни в този процес.

В становището се отбелязва също важността на инициативата от гледна точка на REFIT и необходимостта от повече подробности защо е предпочетен вариант на политиката 3 за леките търговски превозни средства.

В окончателната оценка на въздействието бяха внесени следните допълнения в отговор на тези резерви:

— в раздел 1.4 са представени разяснения за връзката и взаимното допълване на тази инициатива с успоредната инициатива за безопасност на пътните инфраструктури;

— инициативите са поставени в контекста на общия базов подход, като се излагат съответният им принос към общите цели и методиките за проучванията в основата им,

¹⁴ Докладване относно мониторинга и оценката на усъвършенстваните елементи за безопасност на превозните средства, тяхната икономическа ефективност и осъществимост с оглед на преразглеждането на регламентите относно общата безопасност на превозните средства и относно защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата (COM (2016) 787 final)

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>

¹⁶ GSR 2, TRL, май 2017 г.: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

за да се покаже по какъв начин се гарантира избягване на двойното отчитане (повече подробности са представени в раздел 2.1 и приложение 4);

— в раздел 2.1 са дадени подробности за подхода „Безопасна система“, както и допълнителни възможни причини за застой при намаляването на броя на смъртните случаи по пътищата (в контекста на произхода на произшествията, гъстотата на населението, факторите, свързани с участници в движението по пътищата, и общите опасения във връзка с поведението на шофьорите);

— беше включен нов раздел 2.2, който свързва основните проблеми на пътната безопасност с тези, произтичащи от превозните средства и показателите за безопасност на превозните средства, с цел по-добро разбиране на структурата при формулирането на проблема и на факторите, които евентуално нямат толкова всеобхватен характер, а са свързани в по-голяма степен със системата на превозното средство, като все пак запазват своята актуалност;

— интервенционната логика в раздели 5.1—5.4 се свързва по-системно с основните проблеми, цели и варианти. Промените в наименованията на целите и вариантите поясняват факта, че тази инициатива не е насочена към защитата на определени групи участници в движението по пътищата при пренебрегване на други, а целите са допълнително изяснени с понятието защита в случай на произшествие, заедно с потенциал изцяло да се предотвратяват и избягват самите произшествия;

— в раздел 5 вече се обяснява взаимодействието и ролята на заинтересованите страни при подбора на отделните мерки и оценката на техните ползи и ефективност (на няколко етапа), както и начинът за разработване чрез принос от заинтересованите страни на окончателната оценка на разходите и ползите от отделните мерки в сравнение с групирани мерки;

— раздел 2.8 е изменен, за да се изясни по-добре очакваното опростяване на законодателната рамка, перспективите във връзка с евентуални остарели регулаторни разпоредби и за да се предоставят насоки за бъдещото актуализиране на правилата за безопасност на превозните средства; и

— в раздел 8 бяха добавени обосновка и пояснение на избора леките търговски превозни средства да бъдат включени във вариант на политиката 3, като се изтъква, че повечето европейски производители вече предвиждат по-безопасни от изискваните понастоящем превозни средства, равнопоставените условия за производителите, полезните взаимодействия при проектирането на превозните средства, споделянето на разходите, становищата на заинтересованите страни и повишеният риск от вреди за ограничена категория лица, а именно работниците, които използват леки товарни превозни средства на работно си място.

Обобщението на доклада от оценката на въздействието и становището на КРК са публикувани на следния адрес:

[...]

[...]

При оценката на въздействието бяха разгледани три общи варианта на политиката:

- Вариант 1 „Всеобщо използване на утвърдени и широко разпространени елементи за безопасност“ се състои в задължително изискване на елементи/системи за безопасност, чиято технология е вече утвърдена. С тях ще се защитават основно пътниците в превозното средство. Изпълнението ще започне от дата на прилагане на регламента.
- Вариант 2 „Въвеждане на широко разпространени и не толкова разпространени елементи за безопасност като стандартно оборудване“ се състои от вариант 1 плюс елементи за безопасност, които понастоящем също са разпространени и се монтират в превозните средства, но не са толкова често срещани и се нуждаят от време, за да се утвърдят напълно за всички категории превозни средства и пазарни сегменти (изпълнението започва 24 месеца след датата на прилагане на регламента). В този вариант се включват също мерки за гарантирано внимание на водача към управлението и цялостна защита на уязвимите участници в движението по пътищата.
- Вариант 3 „Въвеждане на пълен набор от елементи за безопасност при стимулиране на иновациите“ се състои от вариант 2 плюс допълнителни решения за безопасност, които са осъществими и вече присъстват на пазара, макар и с по-бавни темпове на монтиране и пазарно навлизане, но разполагат с потенциал максимално да ограничат общия брой на жертвите в Съюза и да стимулират иновациите при решенията за безопасност в ключовия автомобилен сектор. Единственият елемент с удължена дата на изпълнение в сравнение с двата предходни варианта е изискването към водачите на камиони за пряка видимост на уязвимите участници в движението по пътищата (изпълнението започва 48 месеца след датата на прилагане на регламента).

Беше предпочетен вариант 3. Очаква се този вариант да предотврати най-голям брой жертви и тежко пострадали сред пътниците в превозните средства и уязвимите участници в движението по пътищата при приемливи като цяло разходи. С него се гарантира също последователен и недискриминационен подход към всички категории превозни средства.

Очакваните ползи са, както следва:

- Очаква се, че въвеждането на новите елементи за безопасност ще спомогне за намаляване на жертвите с 24 794 души, а на тежко пострадалите — с 140 470, за срок от 16 години.
- Очакваните ползи възлизат на 72,8 млрд. евро по актуални цени.
- Очакват се и по-малко задръствания по пътищата благодарение на избегнатите удари, въпреки че тези ползи не могат да бъдат количествено измерени. Независимо от това следва да има по-малка загуба на време (за гражданите), повишена производителност (за предприятията) и по-добро използване на съществуващите пътни инфраструктури (за властите).
- В заключение се очаква също намаляване на емисиите от превозни средства и по-добро качество на въздуха поради системите за регулиране на скоростта и за следене на налягането в гумите, въпреки че тези ползи също не могат да се измерят количествено.

Очакват се следните разходи:

- Настоящата стойност на очакваните общи разходи (еднократни и текущи производствени разходи) за автомобилните производители възлиза на 57,4 млрд. евро.
- В средносрочен и дългосрочен план не се очаква значително повишение в цените на дребно на превозните средства поради предложените нови мерки за безопасност и поради това в модела на анализа на ползи/разходи не е включено специално отражение върху обема продажби на превозни средства.
- Не се очакват конкретни допълнителни разходи за националните органи, тъй като новите елементи за безопасност на превозните средства ще станат част от съществуващата рамка за одобрение на типа.

Показатели за общите ползи/разходи:

- Общите нетни ползи възлизат на 15,4 млрд. евро.
- Най-добрата приблизителна оценка на съотношението ползи/разходи на предпочетения вариант е със стойност 1,27.
- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Не се очаква предложението да окаже значително отражение върху регулаторната тежест за производителите или националните органи, тъй като одобрението на типа на превозните средства е вече обхванато в действащата законодателна рамка и включването на нови елементи за безопасност ще бъде интегрирано в тази рамка.

Макар че съответните процедури за изпитване и сертифициране на превозните средства могат да се провеждат в съществуващите инфраструктури за одобрение на типа в държавите членки, ще възникнат допълнителни разходи за изпитване и сертифициране. Независимо от това тези разходи са незначителни¹⁷ в сравнение с общите разходи за разработване на нов модел превозно средство (обичайно варират от няколко стотици милиони до няколко милиарда евро).

Приложимият понастоящем GSR не само въведе редица мерки за безопасност на превозните средства, но целеше да постигне и опростяване въз основа на препоръките на Групата на високо равнище CARS 21¹⁸, като замени 38 директиви на ЕО с равностойни и хармонизирани на световно равнище правила на ООН. В същия дух настоящото предложение е да се отменят няколко регламента на ЕС за изпълнение на GSR, PSR и HSR и да се заменят с равностойни правила на ООН, към които Съюзът междувременно се присъедини. С него допълнително се опростява законодателството чрез консолидирането на тези три регламента в един-единствен законодателен акт.

¹⁷ Проверка за пригодност на правната рамка за одобрение на типа на моторните превозни средства — <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ COM(2007) 22 окончателен — на Групата на високо равнище CARS 21 беше възложено изготвянето на препоръки за публичните политики и нормативната рамка, отнасящи се до европейската автомобилна индустрия, в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план, които да позволят повишаване на общата ѝ конкурентоспособност и на заетостта, като се осигури по-нататъшен напредък по отношение на резултатите в областта на безопасността и околната среда, на приемливи за потребителите цени:
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

- **Основни права**

Предложението може да засегне правата на лицата, гарантирани съгласно член 7 и 8 от Хартата във връзка с неприкосновеността на личния живот и защитата на личните данни. Някои от данните, събирани в устройствата за записване на данни от инциденти или чрез системи, които се монтират в превозното средство като наблюдението на сънливостта и вниманието на водача или усъвършенстваното детектиране на отклонено внимание, може да представляват лични данни, свързани с физическо лице с установена или подлежаща на установяване самоличност. Физическо лице, което може да бъде идентифицирано, е лице, което може да бъде идентифицирано, пряко или непряко, по-специално чрез идентификатор като име, идентификационен номер, данни за местонахождение, онлайн идентификатор или по един или повече признаци, специфични за физическата, физиологичната, генетичната, психическата, умствената, икономическата, културната или социалната идентичност на това физическо лице. Всяко обработване на лични данни следва да се извършва в съответствие със законодателството на ЕС относно защитата на данните, по-специално Общия регламент относно защитата на данните¹⁹.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма да има отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Европейската комисия ще продължи да следи развитието на техническия напредък в автомобилния сектор и когато е целесъобразно, ще предложи изменения на съответното законодателство, за да се включат нови елементи за безопасност. Тя ще продължи също активно да участва и да ръководи процеса по хармонизиране на стандартите за превозните средства на международно равнище (Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации – ИКЕ на ООН).

За да бъде съобразен новият регламент с бъдещите предизвикателства, беше сметено за по-целесъобразно всяко преразглеждане на тези правила за безопасност на превозните средства да се разглежда динамично, а именно във връзка с общия технически напредък и възникването на нови потребности в областта на безопасността. В този контекст развитието на международната нормативна уредба чрез ИКЕ на ООН, както и честата необходимост от адаптиране на тези правила, автоматично стартират този процес на преразглеждане.

Комисията е решена да насърчава и подпомага разработването на във възможно най-кратки срокове на подробни технически изисквания за усъвършенствани системи за превозни средства на равнището на ИКЕ на ООН. Въпреки това Комисията се ангажира да установи тези изисквания по линия на рамката на ЕС за одобрение на типа, ако изготвянето в ИКЕ на ООН не напредва с нужните темпове. Комисията ще положи също усилия да гарантира, че приетите с подкрепата на ЕС правила на ООН са

¹⁹ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните), ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1—88.

определени съгласно най-високите стандарти за наличните технологии за пътна безопасност и редовно се актуализират.

От друга страна, въвеждането на устройство за записване на данни от инциденти (произшествия) (УЗД), което съхранява важни данни от превозното средство за кратък период от време преди, по време на и след активиращото го събитие (най-често задействането на въздушната възглавница), следва да се разглежда като важна стъпка в правилната посока за получаването на задълбочени данни за злополуките от целия ЕС, което понастоящем не съществува в достатъчно голям мащаб, но е необходимо за цялостния мониторинг на показателите на превозните средства по отношение на пътната безопасност. Информацията от УЗД ще улесни задълбочения анализ на пътната безопасност и оценката на ефективността на специалните мерки за безопасност. Поради тази причина държавите членки следва да бъдат категорично насърчавани да извършват по-подробен анализ на злополуките по пътищата на Съюза и да предоставят на разположение изчерпателни доклади на национална основа. Във връзка с това следва държавите членки да бъдат и допълнително стимулирани в своите дейности за анализиране и подобряване на пътната безопасност на национално равнище посредством предоставянето на различни платформи за споделяне на знания на тяхно разположение²⁰.

- Обяснителни документи (за директивите)

Не се прилага.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Като цяло настоящото предложение се отнася до Регламент (ЕС) 2018/[...] относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, тъй като двата регламента имат съизмерими срокове за прилагането им.

Глава I (Предмет, обхват и определения):

Член 1 — Във връзка с предложената консолидация на регламента за общата безопасност (GSR) и регламента за безопасност на пешеходците (PSR), в настоящото предложение се запазва предметът на GSR, като се добавя препратка към изискванията за защита на пътниците в превозните средства и уязвимите участници в пътното движение.

Член 2 — Като цяло обхватът на GSR се запазва, обаче, на нивото на приложимите понастоящем елементи за безопасност на превозните средства и свързаните с това изключения, приложното поле е разширено, така че да включва и други категории превозни средства (или всички категории) и да се премахнат съответните изключения (например сегашните изключения, свързани с високопроходимите превозни средства и вановете, са премахнати).

Член 3 — Включени са редица нови определения, които да обхванат нововъведените елементи за безопасност на превозните средства.

²⁰

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

Глава II (Членове 4 — 11):

Като се следва подобна логика на тази в действащия понастоящем GSR, в член 4 се определят общите технически изисквания за типово одобрение на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли и се предвижда списък от области на безопасност, за които се разработват допълнително подробни правила (или трябва да бъдат разработени) във вторичното законодателство. Упоменава се приложение I, където са изброени всички правила на ООН, които ще се прилагат задължително в ЕС, както и приложение II, където се съдържа подробна информация за изискванията за безопасност на съответното превозно средство, обхвата им на прилагане и свързаното с тях вторично законодателство, независимо дали вече съществува или трябва да бъде разработено като част от инициативата.

В това предложение се предвижда и предоставяне на правомощия на Комисията да изменя / да определя подробни правила и технически изисквания в делегирани актове и да изменя приложения I и II, за да се вземе предвид развитието в техническата и регулаторната област на равнището на ООН и на Съюза.

Член 5 разширява обхвата на сега действащото изискване пътническите автомобили да се оборудват със система за следене на налягането в гумите, така че да включва всички категории превозни средства.

Член 6 въвежда задължение за редица усъвършенствани елементи за безопасност на превозните средства за всички превозни средства (напр. система за интелигентно регулиране на скоростта; системи за наблюдение на сънливостта и вниманието на водача/за детектиране на отклонено внимание; детектиране при заден ход; улесняване на монтирането на блокиращо устройство при употреба на алкохол).

Член 7 определя специални изисквания за леки автомобили и ванове и, по специално изисква те да бъдат оборудвани със записващо устройство за инциденти (злополуки) и да бъдат проектирани и конструирани с разширена зона за защита на главата от удар за уязвимите участници в движението.

Член 8 определя изискванията за системите за предна защита.

Член 9 определя специалните изисквания за товарни автомобили и автобуси и по-специално изисква те да бъдат оборудвани със системи за откриване и предупреждение за уязвими участници в пътното движение в непосредствена близост до предната част и страната откъм тротоара на превозното средство и да бъдат проектирани и конструирани така, че да се подобри видимостта на уязвими участници в пътното движение от седалката на водача.

Комисията не предлага да се изменят усъвършенстваните системи за аварийно спиране за товарни автомобили и автобуси, за да спират самостоятелно при откриване на уязвими участници в пътното движение, както е предложено за пътническите автомобили и леките търговски превозни средства. Анализът на злополуките, на който се опира инициативата, показва опасност от блъскане на пешеходци и велосипедисти, когато те са в непосредствена близост до кабината на водача, т.е. в така наречените „мъртви ъгли“, и когато тежкото превозно средство се движи много бавно (направо или завива) или когато потегля от състояние на покой. Обаче системите за откриване, свързани с автономното задействане на спирачките, може да не действат така ефективно при толкова ниски скорости. С други думи, в днешно време не разполагаме

със системи, които биха предотвратили ефективно този тип блъскане с ниска скорост, и не е сигурно дали ще се появят такива системи и кога. Оценките посочиха, че това не е просто въпрос на програмиране на системата. Вместо това, подготвителните изследвания потвърдиха, че сигнализирането на водача на присъствието на уязвим участник в пътното движение е по-ефективно, когато водачът може пряко да наблюдава неговото присъствие посредством огледала или по-добри предни стъкла и странични прозорци, които нямат мъртви ъгли. Очаква се на свой ред пешеходците и велосипедистите да се чувстват в по-голяма безопасност в трафика, тъй като ще могат да имат визуален контакт с водачите в подобрените кабинни. Все пак, ако автономното задействане на спирачките в такива случаи стане технически осъществимо, съответният регламент може и следва да бъде адаптиран в съответствие с техническия прогрес.

В член 10 са определени специалните изисквания за превозните средства, задвижвани с водород, а в приложение V са включени изискванията за свойствата на материалите за водородните системи и техните компоненти.

В член 11 са определени специални изисквания за автоматизирани превозни средства и се предвижда по-специално списък от области, свързани с безопасността, за които трябва да се разработят допълнително подробни правила и технически разпоредби, като основа за въвеждането на автоматизирани превозни средства.

Глава III (Заклучителни разпоредби):

Предлага се на Комисията да се предоставят правомощия да приема делегирани актове, за да привежда приложенията в съответствие с техническия прогрес и регулаторните промени, както и да определя подробните правила относно специалните процедури, изпитвания и технически изисквания за одобряването на типа на превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли във връзка със специалните изисквания, предвидени в настоящото предложение. В член 12 се определят условията за делегираните правомощия, предоставени на Комисията във връзка с това.

Член 13 съдържа преходни разпоредби.

В член 14 се посочват датите на прилагане за различните изисквания за безопасност, определени в приложение II. Съответните дати на прилагане за нововъведените изисквания са както следва:

- основната част от мерките за безопасност ще започне да се прилага от датата на прилагане на регламента за новите типове и 24 месеца след тази дата за всички новопроизведени превозни средства;
- ограничен брой мерки (общо три) ще започне да се прилага 24 месеца след датата на прилагане на регламента за новите типове и 48 месеца след датата на прилагане на регламента за всички нови превозни средства;
- за изискванията за подобрена пряка видимост за камиони и автобуси (член 9, параграф 4) е необходим по-дълъг период преди прилагането, тъй като за тях се изисква цялостна промяна на дизайна на кабината — те ще започнат да се прилагат 48 месеца след датата на прилагане на регламента за новите типове и 84 месеца след датата на прилагане на регламента за всички нови камиони и автобуси.

С член 15 се въвеждат необходимите промени в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/..., които произтичат от приемането на настоящото предложение.

С член 16 се отменят трите регламента (за общата безопасност на превозните средства, за безопасността на пешеходците и за безопасността на задвижваните с водород превозни средства) и остарялото вторично законодателство, свързано с тях²¹.

В член 17 за дата на прилагане на настоящия регламент се предвижда дата след 36 месеца от влизането му в сила. Това ще позволи на Комисията да приеме съответните делегирани актове предварително и да осигури достатъчен период от време на производителите, за да се съобразят с новите изисквания.

²¹ Всички мерки за прилагане, приети съгласно Регламент (ЕО) № 661/2009 в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, ще бъдат съгласувани, въз основа на предвиденото в настоящото предложение оправомощаване на Комисията, с новата рамка за комитология, въведена с ДФЕС.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно изискванията за одобрение на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/... и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет²²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²³,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕС) 2018/... на Европейския парламент и на Съвета²⁴⁺ установява административните разпоредби и техническите изисквания за одобряване на типа на новите превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, с цел да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар и да се осигури високо ниво на безопасност и опазване на околната среда.
- (2) Настоящият регламент е регулаторен акт за целите на процедурата на ЕС за одобряване на типа, установена в Регламент (ЕС) 2018/...⁺. Поради това приложение II към същия регламент следва да бъде съответно изменено.

²² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

²³ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

²⁴ Регламент (ЕС) 2018/... на Европейския парламент и на Съвета относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L ..., г., стр. ...)

⁺ Служба за публикации: моля въведете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE-CONS № 73/17 (2016/0014(COD)), и добавете номера, датата и данните за публикацията в ОВ на регламента в бележката под линия.

- (3) През изминалите десетилетия напредъкът в безопасността на превозните средства допринесе значително за общото намаляване на броя на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата. Това намаляване обаче напоследък е в застой в Съюза поради различни фактори, като например структурни и поведенчески фактори, и без нови инициативи относно общата безопасност по пътищата, въздействието на настоящия подход върху безопасността вече няма да е в състояние да компенсира последиците от нарастването на обема на трафика. Ето защо е необходимо показателите за безопасност на моторните превозни средства да бъдат подобрени допълнително като част от интегрирания подход към пътната безопасност и с оглед на по-добрата защита на уязвимите участници в движението по пътищата.
- (4) Техническият напредък в областта на усъвършенстваните системи за безопасност на превозните средства предлага нови възможности за намаляване на броя на пострадалите. За да се намали броят на смъртните случаи, трябва да бъдат въведени някои подходящи нови технологии.
- (5) Във връзка с Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета²⁵, Комисията оцени възможността за разширяване на съществуващото в този регламент изискване за инсталирането на определени системи (например усъвършенствани системи за аварийно спиране и системи за следене на налягането в гумите) в някои категории моторни превозни средства, така че то да се прилага за всички категории превозни средства. Освен това Комисията оцени техническата и икономическата осъществимост и готовността на пазара за налагане на ново изискване за инсталиране на други усъвършенствани устройства за безопасност. Въз основа на тези оценки през декември 2016 г. Комисията публикува доклад за Европейския парламент и за Съвета озаглавен: „В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС“²⁶. Съпътстващият го работен документ на службите на Комисията установява и излага 19 възможни регулаторни мерки, които биха били ефективни за допълнително намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия и на смъртните случаи и нараняванията.
- (6) Интелигентната система за регулиране на скоростта, предупредителните системи при напускане на пътната лента, системите за наблюдение на сънливостта и вниманието на водача и за разпознаване на отклоняване на вниманието, както и за детектиране при заден ход, имат висок потенциал за значително намаляване на броя на пострадалите. Освен това тези системи се основават на технологии, които ще се използват и за въвеждането на свързани и автоматизирани превозни средства. Поради това на равнището на Съюза следва да бъдат установени хармонизирани правила и процедури за изпитване за одобряването на типа на превозните средства по отношение на тези системи и за одобряването на тези системи като отделни технически възли.
- (7) Въвеждането на устройства за записване на данни от инциденти (произшествия), които да съхраняват редица важни данни от превозното средство за кратък период от време преди, по време на и след активиращото го събитие (например

²⁵ Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1).

²⁶ COM (2016) 787 final

задействането на въздушна възглавница), е важна стъпка за получаването на точни, подробни данни за произшествието. Следователно моторните превозни средства следва да бъдат оборудвани с такива устройства за записване. Освен това следва да има изискване тези устройства за записване да могат да записват и съхраняват данните, така че последните да могат да бъдат използвани от държавите членки за извършване на анализ на пътната безопасност и за оценяване на ефективността на предприетите специални мерки.

- (8) Всяко обработване на лични данни, като обработваната информация за водача в устройствата за записване на данни от инциденти (произшествия) или информацията за водача във връзка с наблюдението на сънливостта и вниманието или усъвършенстваното детектиране на отклонено внимание, следва да се извършва в съответствие със законодателството на ЕС относно защитата на данните, по-специално Общия регламент относно защитата на данните²⁷. Освен това обработването на лични данни, събрани чрез бордовата система eCall, основаваща се на услугата 112, подлежи на специфични предпазни мерки²⁸.
- (9) Регламент (ЕО) № 661/2009 освобождаваше вановите, високопроходимите превозни средства и многоцелевите превозни средства от изискванията за безопасност поради характеристиките, свързани с височината в седнало положение и масата на превозното средство. Като се има предвид увеличеният процент на навлизане на пазара на такива превозни средства (от едва 3% през 1996 г. до 14% през 2016 г.) и технологичните промени при проверките за електробезопасността след произшествието, тези изключения са остарели и неоправдани. Ето защо изключенията следва да бъдат премахнати и за тези превозни средства следва да се прилага целият спектър от изисквания за усъвършенствани системи за превозните средства.
- (10) Регламент (ЕО) № 661/2009 постигна значително опростяване на законодателството на Съюза, като замени 38 директиви с равностойни правила на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (правила на ООН), които са задължителни съгласно Решение 97/836/ЕО на Съвета²⁹. С цел да се постигне допълнително опростяване, повече правила на Съюза следва да бъдат заменени със съществуващи правила на ООН, които се прилагат в Съюза на задължителна основа. Освен това, Комисията следва да насърчава и подкрепя текущата работа на равнището на ООН с цел да се определят, без никакво забавяне и в съответствие с най-високите налични стандарти за безопасност по пътищата, технически изисквания за одобрение на типа на системи за безопасност на превозните средства, предвидени в настоящия регламент.
- (11) Правилата на ООН и измененията към тях, в подкрепа на които Съюзът е гласувал или които Съюзът прилага, в съответствие с Решение 97/836/ЕО, следва

²⁷ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните), ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1.

²⁸ Регламент (ЕС) 2015/758 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно изискванията за одобряване на типа по отношение на въвеждането на бордовата система eCall, основаваща се на услугата 112, и за изменение на Директива 2007/46/ЕО, ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 77.

²⁹ Решение 97/836/ЕО на Съвета от 27 ноември 1997 г. (ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 78).

да се включат в рамките на законодателството на Съюза за одобряване на типа. Поради това на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да изменя списъка на правилата на ООН, които се прилагат на задължителна основа, за да се гарантира редовното му обновяване.

- (12) С Регламент (ЕО) № 78/2009 на Европейския парламент и на Съвета³⁰ се предвиждат изисквания за защита на пешеходците, велосипедистите и на останалите уязвими участници в движението по пътищата под формата на изпитвания за съответствие и гранични стойности на одобрението на превозните средства по отношение на тяхната предна структура и за одобрението на системите за предна защита (напр. буферни греди). След приемането на Регламент (ЕО) № 78/2009, техническите изисквания и процедурите за изпитване на превозни средства бяха доразвити на равнището на ООН, с цел да се отчете техническият напредък. Правило № 127 на ООН³¹ понастоящем се прилага и в Съюза по отношение на одобряването на типа на моторни превозни средства.
- (13) След приемането на Регламент (ЕО) № 79/2009 на Европейския парламент и на Съвета³² техническите изисквания и процедурите за изпитване за целите на одобряването на моторни превозни средства, задвижвани с водород, и на водородните системи и компоненти, бяха доразвити на равнището на ООН, с цел да се отчете техническият напредък. Правило № 134 на ООН³³ понастоящем се прилага и в Съюза по отношение на одобряването на типа на водородни системи в моторни превозни средства. В допълнение към тези изисквания се прилагат и критерии за качеството на материалите, използвани в работещите със сгъстен водород системи на превозното средство, но понастоящем са установени само на равнището на Съюза.
- (14) По съображения за яснота, рационалност и опростяване регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 следва да бъдат отменени и заменени с настоящия регламент.
- (15) В исторически план, правилата на Съюза са ограничили общата дължина на комбинациите камион—ремарке, което доведе до проектирането на типичния модел на кабина над двигателя, тъй като той осигурява максимално товарно пространство. Въпреки това, високото място за сядане на водача доведе до увеличаване на невидимата зона и до по-лоша пряка видимост около кабината на камиона. Това е основен фактор за произшествия с товарни автомобили, свързани с уязвими участници в пътното движение. Броят на жертвите би могъл да бъде значително намален чрез подобряване на пряката видимост. Поради това следва да бъдат въведени изисквания за подобряване на пряката видимост.

³⁰ Регламент (ЕО) № 78/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 14 януари 2009 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 2003/102/ЕО и 2005/66/ЕО (ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 1).

³¹ Правило № 127 за определяне на единни разпоредби относно одобряването на моторни превозни средства по отношение на техните показатели за безопасност на пешеходците

³² Регламент (ЕО) № 79/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 14 януари 2009 година относно одобрение на типа на моторни превозни средства, задвижвани с водород, и за изменение на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 32).

³³ Правило № 134 на ООН относно единни предписания за одобряването на моторни превозни средства и техните компоненти по отношение на свързаните с безопасността характеристики на превозните средства, използващи водород като гориво

- (16) Като се има предвид акцентът, който правилата на ЕС в областта на безопасността на превозните средства поставя върху защитата на уязвимите участници в пътното движение, *inter alia*, чрез осигуряване на подходяща видимост за водачите, публичните и частните субекти следва да се въздържат да изискват поставянето на всякакъв вид етикет, винетка или стикер, предназначени за каквато и да е цел, на която и да е част от прозрачната повърхност на стъклата на превозните средства. Освен това националните органи следва да наложат изискването на предните стъклата и страничните прозорци да не бъдат поставяни етикети, винетки, стикери и всякакви други нарушаващи видимостта елементи, така че да не се обезсили ефективността на правото на Съюза относно видимостта за водачите.
- (17) Автоматизираните и свързаните превозни средства биха могли да имат огромен принос в намаляването на смъртните случаи по пътищата, тъй като в 90 процента от случаите на пътнотранспортни произшествия се счита, че причината е човешка грешка. Тъй като автоматизираните превозни средства постепенно ще изземат функциите на водача, на равнището на Съюза следва да бъдат приети хармонизирани правила и технически изисквания за системите на автоматизираните превозни средства.
- (18) Групирането на превозни средства има потенциала да допринесе за по-безопасен, по-чист и по-ефективен транспорт в бъдеще. В очакване на въвеждането на технологията на групиране и съответните стандарти, ще е необходима регулаторна рамка с хармонизирани правила и процедури. Във връзка с това Комисията следва да бъде оправомощена да приема делегирани актове за установяване на хармонизиран формат за обмена на данни за целите на групиране на различни марки превозни средства в съответствие със законодателството на ЕС относно защитата на данните.
- (19) Съюзът следва да продължи да насърчава разработването на технически изисквания за шума от гумите, съпротивлението при търкаляне и показателите за сцеплението с влажна повърхност на гумите на равнището на ООН. Това е с оглед на факта, че Правило № 117 на ООН вече съдържа тези подробни разпоредби. Процесът на адаптиране на изискванията относно гумите, така че да се отчете техническият напредък, следва да продължи на равнището на ООН, по-специално за да се гарантира, че показателите на гумите се оценяват и в края на жизнения цикъл на гумите при износено състояние, и да се популяризира идеята, че гумите следва да отговарят на изискванията през целия си жизнен цикъл, а не да бъдат преждевременно сменяни. Действащите в Регламент (ЕО) № 661/2009 изисквания във връзка с показателите на гумите следва да се заменят с еквивалентни правила на ООН.
- (20) С цел да се гарантира ефективността на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изискванията за одобряване на типа, свързани с характеристиките за безопасност, общата конструкция и съответните екологични характеристики на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли за такива превозни средства. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, които да бъдат

съобразени с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.³⁴. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(21) С оглед на привеждането на законодателството на Съюза, позоваващо се на процедурата по регулиране с контрол, в съответствие с правната рамка, въведена с Договора за функционирането на Европейския съюз, и с цел по-нататъшно опростяване на законодателството на Съюза в областта на безопасността на превозните средства, следните регламенти следва да бъдат отменени и заменени с делегирани актове, приети съгласно настоящия регламент:

- Регламент (ЕО) № 631/2009 на Комисията³⁵,
- Регламент (ЕС) № 406/2010 на Комисията³⁶,
- Регламент (ЕС) № 672/2010 на Комисията³⁷,
- Регламент (ЕС) № 1003/2010 на Комисията³⁸,
- Регламент (ЕС) № 1005/2010 на Комисията³⁹,
- Регламент (ЕС) № 1008/2010 на Комисията⁴⁰,

³⁴ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

³⁵ Регламент (ЕО) № 631/2009 на Комисията от 22 юли 2009 година за определяне на подробни правила за прилагане на приложение I към Регламент (ЕО) № 78/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата, за изменение на Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 2003/102/ЕО и 2005/66/ЕО (ОВ L 195, 25.7.2009 г., стр. 1).

³⁶ Регламент (ЕС) № 406/2010 на Комисията от 26 април 2010 година за прилагане на Регламент (ЕО) № 79/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно одобрение на типа на моторни превозни средства, задвижвани с водород (ОВ L 122, 18.5.2010 г., стр. 1).

³⁷ Регламент (ЕС) № 672/2010 на Комисията от 27 юли 2010 година относно изискванията за одобрение на типа по отношение на системите срещу обледеняване и изпотпяване на предното стъкло на определени моторни превозни средства и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 196, 28.7.2010 г., стр. 5).

³⁸ Регламент (ЕС) № 1003/2010 на Комисията от 8 ноември 2010 година относно изискванията за одобрение на типа по отношение на мястото за монтиране и закрепването на задните регистрационни табели на моторните превозни средства и техните ремаркета и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 291, 9.11.2010 г., стр. 22).

³⁹ Регламент (ЕС) № 1005/2010 на Комисията от 8 ноември 2010 година относно изискванията за одобрението на типа на теглително-прикачните устройства на моторните превозни средства и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 291, 9.11.2010 г., стр. 36).

- Регламент (ЕС) № 1009/2010 на Комисията⁴¹,
- Регламент (ЕС) № 19/2011 на Комисията⁴²,
- Регламент (ЕС) № 109/2011 на Комисията⁴³,
- Регламент (ЕС) № 458/2011 на Комисията⁴⁴,
- Регламент (ЕС) № 65/2012 на Комисията⁴⁵,
- Регламент (ЕС) № 130/2012 на Комисията⁴⁶,
- Регламент (ЕС) № 347/2012 на Комисията⁴⁷,
- Регламент (ЕС) № 351/2012 на Комисията⁴⁸,

-
- ⁴⁰ Регламент (ЕС) № 1008/2010 на Комисията от 9 ноември 2010 година относно изискванията за одобрение на типа по отношение на устройствата за почистване и измиване на предни стъкла на определени моторни превозни средства и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 292, 10.11.2010 г., стр. 2).
- ⁴¹ Регламент (ЕС) № 1009/2010 на Комисията от 9 ноември 2010 година относно изискванията за одобрение на типа за калници за някои моторни превозни средства и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 292, 10.11.2010 г., стр. 21).
- ⁴² Регламент (ЕС) № 19/2011 на Комисията от 11 януари 2011 г. относно изискванията за одобрение на типа на поставяните от производителя задължителни табели и на идентификационния номер на превозното средство за моторни превозни средства и техните ремаркета, и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 8, 12.1.2011 г., стр. 1).
- ⁴³ Регламент (ЕС) № 109/2011 на Комисията от 27 януари 2011 година за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 по отношение на изискванията за одобрение на типа за някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета по отношение на системите срещу пръски (ОВ L 34, 9.2.2011 г., стр. 2).
- ⁴⁴ Регламент (ЕС) № 458/2011 на Комисията от 12 май 2011 година относно изискванията за одобрение на типа на някои моторни превозни средства и техните ремаркета по отношение на монтирането на техните гуми и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 124, 13.5.2011 г., стр. 11).
- ⁴⁵ Регламент (ЕС) № 65/2012 на Комисията от 24 януари 2012 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на индикаторите за смяна на предавката и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 28, 31.1.2012 г., стр. 24).
- ⁴⁶ Регламент (ЕС) № 130/2012 на Комисията от 15 февруари 2012 година относно изискванията за одобрение на типа на моторни превозни средства по отношение на достъпа до превозното средство и маневреността и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 43, 16.2.2012 г., стр. 6).
- ⁴⁷ Регламент (ЕС) № 347/2012 на Комисията от 16 април 2012 година за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията за одобрение на типа за някои категории моторни превозни средства относно усъвършенствани системи за аварийно спиране (ОВ L 109, 21.4.2012 г., стр. 1).
- ⁴⁸ Регламент (ЕС) № 351/2012 на Комисията от 23 април 2012 година за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията за

- Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията⁴⁹,
 - Регламент (ЕС) 2015/166 на Комисията⁵⁰.
- (22) С оглед на това, че одобрения, издадени в съответствие с Регламент (ЕО) № 78/2009, Регламент (ЕО) № 79/2009, Регламент (ЕО) № 661/2009 и съдържащите се в тях мерки за прилагане, следва да се считат за равностойни, освен ако съответните изисквания са променени от настоящия регламент, или докато не бъдат изменени от законодателни актове за изпълнение, преходни разпоредби следва да гарантират, че такива одобрения не са обявени за недействителни.
- (23) Що се отнася до датите за отказ за издаване на одобрение на типа на ЕС, отказ за регистрация на превозни средства и забрана за пускане на пазара или въвеждане в експлоатация на компоненти и отделни технически възли, тези дати следва да бъдат определени за всеки регулиран елемент.
- (24) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно гарантиране на правилното функциониране на вътрешния пазар чрез въвеждане на хармонизирани технически изисквания относно характеристиките на превозните средства и техните ремаркета, свързани с безопасността и околната среда, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки и следователно, поради мащаба и последиците, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (25) Подробни технически изисквания и специфични процедури за изпитване за одобрение на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, следва да бъдат определени в делегирани актове преди датата на прилагане на настоящия регламент. Освен това, производителите следва да разполагат с достатъчно време, за да се адаптират към изискванията на настоящия регламент и делегираните актове, приети съгласно него. Поради това прилагането на настоящия регламент следва да бъде отложено,

⁴⁹ одобрение на типа, отнасящи се до монтирането в моторните превозни средства на системи за предупреждение при напускане на лентата за движение (ОВ L 110, 24.4.2012 г., стр. 18).

Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията от 12 декември 2012 година за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с изискванията за одобрение на типа по отношение на масите и размерите на моторните превозни средства и техните ремаркета и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 353, 21.12.2012 г., стр. 31).

⁵⁰ Регламент (ЕС) 2015/166 на Комисията от 3 февруари 2015 година за допълнение и изменение на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на включването на специфични процедури, методи за оценка и технически изисквания, а също и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, както и на регламенти (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 109/2011 и (ЕС) № 458/2011 (ОВ L 28, 4.2.2015 г., стр. 3).

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, ПРИЛОЖНО ПОЛЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Член 1

Предмет

Настоящият регламент установява изисквания:

1. за одобрение на типа на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, проектирани и конструирани за превозни средства, във връзка с техните общи характеристики и безопасност, и за защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата;
2. за одобрение на типа на превозни средства, по отношение на системи за следене на налягането в гумите, във връзка с тяхната безопасност, горивна ефективност и емисиите на CO₂; и
3. за одобрение на типа на новопроизведени гуми по отношение на техните характеристики, свързани с безопасността и околната среда.

Член 2

Обхват

Настоящият регламент се прилага за превозни средства от категории M, N и O, съгласно определеното в член 4 от Регламент (ЕС) 2018/..., както и за системи, компоненти и отделни технически възли, проектирани и конструирани за такива превозни средства, при условията на членове 4—11 от настоящия регламент.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, формулирани в член 3 от Регламент (ЕС) 2018/....

Наред с това се прилагат следните определения:

- (1) „уязвим участник в движението по пътищата“ означава участник в движението чрез двуколесно моторно превозно средство или немоторизираните участници в пътното движение, като например велосипедист или пешеходец;
- (2) „система за следене на налягането в гумите“ означава монтирана на превозно средство система, която е в състояние да извършва оценка на налягането в гумите или на промените в налягането в хода на времето и да предава съответната информация на ползвателя по време на движение на превозното средство;
- (3) „интелигентно регулиране на скоростта“ означава система за подпомагане на водача при съблюдаването на скоростта, подходяща за пътната обстановка,

чрез предоставяне на обратна информация чрез допир чрез педала на газта, с информация за ограничението на скоростта, получена чрез наблюдение на пътните знаци и сигнали, въз основа на инфраструктурни сигнали или електронни картографски данни, или и двете, на разположение вътре в превозното средство;

- (4) „облекчения за инсталирането на блокиращо устройство при употреба на алкохол“ означава стандартизиран интерфейс, улесняващ инсталирането на следпродажбени блокиращи устройства при употреба на алкохол в моторни превозни средства;
- (5) „наблюдение на сънливостта и вниманието на водача“ означава система за оценка на бдителността на водача чрез анализ на системите на превозното средство, и предупреждаване на водача, ако е необходимо;
- (6) „усъвършенствано детектиране на отклонено внимание“ означава система, която е в състояние да детектира равнището на визуално насочване на вниманието на водача към пътната ситуация и предупреждаване на водача, ако е необходимо;
- (7) „авариен стопсигнал“ означава бързо мигащи стоп светлини, които показват на останалите участници в движението зад превозното средство, че върху превозното средство се прилага голяма закъснителна сила по отношение на текущите пътни условия;
- (8) „детектиране при заден ход“ означава камера или наблюдение, оптична система или система за детектиране, с която водачът е осведомен за хората и предметите в задната част на превозното средство с основна цел избягване на сблъсъци при заден ход;
- (9) „система за предупреждение при напускане на лентата за движение“ означава система, която предупреждава водача, че превозното средство се отклонява от следваната от него лента на движение;
- (10) „усъвършенствана система за аварийно спиране“ е система, която може автоматично да установи опасността от евентуален сблъсък с превозното средство и да задейства спирачната система за намаляване на скоростта на превозното средство с цел предотвратяване на сблъсък или смекчаване на последиците от него;
- (11) „система за предупреждение при напускане на пътна лента“ означава система, която да наблюдава положението на превозното средство по отношение на границата на пътната лента, и да прилага въртящ момент на волана, или налягане на спирачките, поне когато възникне или е предстоящо възникването на напускане на пътната лента и сблъсъкът може да бъде неизбежен;
- (12) „главен ключ на превозното средство“ означава устройството, чрез което бордовата електронна система на превозното средство бива приведена от изключено състояние, какъвто е случаят на паркирано превозно средство без шофьор, в нормално работно състояние;
- (13) „записващо устройство за инциденти (злополуки)“ означава система за записване и съхраняване на критични параметри и информация, свързани със злополуки, преди, по време на и след сблъсък;
- (14) „система за предна защита“ означава отделна конструкция или конструкции, като буферна греда или допълнителна броня, които в допълнение към

оригиналната броня са предназначени да защитят външната повърхност на превозното средство в случай на удар с обект, с изключение на конструкциите с маса, по-малка от 0,5 kg, предназначени да защитават само фаровете на превозното средство;

- (15) „броня“ означава външната конструкция, разположена отпред в долната част на каросерията на превозното средство, включваща всички закрепени към нея елементи, предназначени да защитят превозното средство в случай на челен удар при ниска скорост с друго превозно средство; в нея обаче не се включва системата за предна защита;
- (16) „превозно средство, задвижвано с водород“ означава всяко моторно превозно средство, което използва водород като гориво за задвижване на превозното средство;
- (17) „водородна система“ означава съвкупност от компонентите на водородното оборудване и скрепителните части, монтирани на превозно средство, задвижвано с водород, с изключение на системата за задвижване с водород, или спомагателния енергиен агрегат;
- (18) „система за задвижване с водород“ означава двигателя с вътрешно горене или системата от горивни елементи, използвани за задвижване на превозното средство;
- (19) „компоненти на водородното оборудване“ означава резервоарите за водород и всички други части на превозните средства, задвижвани с водород, които са в пряк контакт с водорода или които представляват част от водородна система;
- (20) „резервоар за водород“ означава компонент на водородната система, който съхранява първичния обем водородно гориво;
- (21) „автоматизирано превозно средство“ означава моторно превозно средство, което е проектирано и конструирано да се движи самостоятелно за продължителни периоди от време без постоянен човешки надзор;
- (22) „система за следене на готовността на водача“ означава система, която прави оценка на това дали водачът е в състояние да поеме функцията по управление от автоматизирано превозно средство в конкретни ситуации, когато това е целесъобразно;
- (23) „групиране на превозни средства“ означава свързването на две или повече превозни средства в конвой, като се използва технология за свързаност и системи за подпомагане на автоматизираното управление, които позволяват на превозните средства автоматично да спазват фиксирано близко разстояние помежду си, когато са свързани за някои части от пътуването, и да се адаптират към промените в движението на първото превозно средство с малко или никакви действия от страна на водачите;
- (24) „максимална маса“ означава технически допустимата максимална маса с товар, заявена от производителя;
- (25) „колона А“ означава крайната предна външна опора на тавана, разположена между шасито и тавана на превозното средство;
- (26) „ъгъл на системата за предна защита“ представлява точката на допиране на системата за предна защита към вертикална равнина, която сключва ъгъл от

60 ° с вертикалната надлъжна равнина на превозното средство и е допирателна към външната повърхност на системата за предна защита;

- (27) „минимална височина на системата за предна защита“ означава, при напречно положение, разстоянието по вертикала между земята и долната базова линия на системата за предна защита, когато превозното средство е в неговото нормално положение на движение.

ГЛАВА II

ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ

Член 4

Общи задължения и технически изисквания

1. Производителите демонстрират, че всички нови превозни средства, които пускат на пазара, регистрират или въвеждат в експлоатация, и всички нови системи, компоненти и отделни технически възли, които се пускат на пазара или въвеждат в експлоатация, са получили одобрение на типа в съответствие с изискванията на настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно него.
2. Одобрение на типа в съответствие с правилата на ООН, посочени в приложение I, се счита за ЕС одобрение на типа в съответствие с изискванията на настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно него.
3. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 12 за изменение на приложение I, с цел отчитане на техническия прогрес и регулаторните промени чрез въвеждане и актуализиране на препратки към съответните правила на ООН и съответните серии от изменения, които се прилагат задължително.
4. Производителите гарантират, че превозните средства са проектирани, конструирани и монтирани така, че да се сведе до минимум рискът от нараняване на пътниците в тях и на уязвимите участници в движението по пътищата.
5. Производителите гарантират, че тези превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли отговарят на приложимите изисквания, посочени в приложение II, считано от датите, посочени в същото приложение, и на подробните технически изисквания и процедури за изпитване, определени в делегираните актове, приети съгласно настоящия регламент, включително на изискванията, свързани със:
 - а) системата за обезопасяване, изпитването на удар, целостта на горивната уредба и безопасността на високоволтовата електрическа уредба;
 - б) пешеходците, велосипедистите, зрителното поле и видимостта;
 - в) шасито на превозното средство, кормилната и спирачната уредба и гумите;
 - г) бордовите инструменти, електрическата система, осветлението на превозното средство и защитата срещу неразрешено използване, включително кибератаки;
 - д) поведението на водача и системата;
 - е) общата конструкция и характеристиките на превозното средство.
6. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 12 за изменение на приложение II, с цел отчитане на техническия прогрес и регулаторните

промени, по-специално по отношение на въпросите, изброени в параграф 5, букви а) — е) от настоящия член и с оглед осигуряване на високо общо ниво на безопасност на превозните средства, системите, компонентите и отделните технически възли и високо равнище на защита на пътниците в превозните средства и уязвимите участници в движението по пътищата.

7. За да се гарантира високото равнище на обща безопасност на превозните средства и на защита на пътниците в превозните средства и уязвимите участници в движението по пътищата, Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 12, с които да определя подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания за одобрение на типа на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли по отношение на изискванията, изброени в приложение II.

Член 5

Специфични разпоредби относно гумите и системите за следене на налягането в гумите

1. Превозните средства се оборудват с прецизна система за следене на налягането в гумите, която да е в състояние да предупреждава вътре в превозното средство водача при загуба на налягане в гума, което е в интерес на оптималното потребление на гориво и пътната безопасност, за широк набор от пътни и екологични условия.

2. Системите за следене на налягането в гумите трябва да бъдат проектирани така, че да се избегне повторно поставяне или повторно калибриране при ниско налягане на гумите.

3. Всички гуми, пуснати на пазара, отговарят на изискванията за безопасност и опазване на околната среда, посочени в съответните нормативни актове, изброени в приложение II.

4. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 12 цел да бъдат определени подробни правила относно специфични процедури за изпитване и технически изисквания по отношение на:

- а) одобрението на типа на превозни средства по отношение на системите за следене на налягането в гумите;
- б) одобрението на типа на гумите, включително техническите изисквания относно тяхното инсталиране.

Член 6

Усъвършенствани системи за превозни средства за всички категории моторни превозни средства

1. Моторните превозни средства се оборудват със следните усъвършенствани системи за превозни средства:

- а) интелигентно регулиране на скоростта;

- б) облекчения за инсталирането на блокиращо устройство при употреба на алкохол;
- в) наблюдение на сънливостта и вниманието на водача;
- г) усъвършенствано детектиране на отклонено внимание;
- д) аварийен стоп-сигнал;
- е) детектиране при заден ход.

2. Системите за интелигентно регулиране на скоростта имат следните минимални спецификации:

- а) водачът трябва да може да чувства чрез педала на газта, че приложимото ограничение на скоростта е достигнато или надвишено;
- б) не трябва да е възможно изключването или блокирането на системата;
- в) водачът има възможност да промени задействаната в системата скорост на превозното средство плавно и чрез обичайно задействане на педала на газта, без да е необходимо автоматично превключване на по-ниска предавка;
- г) Когато е активирана системата за круиз контрол, системата за интелигентно регулиране на скоростта трябва автоматично да се адаптира към всяка по-ниско ограничение на скоростта.

3. Моторно превозно средство, оборудвано с усъвършенствана система за детектиране на отклонено внимание в съответствие с параграф 1, буква г), също може да се счита, че отговаря на изискването по буква в) от посочения параграф.

4. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 12 с цел определяне на подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания по отношение на:

- а) одобрението на типа на превозни средства по отношение на усъвършенстваните системи на превозни средства, посочени в параграф 1;
- б) одобрението на типа за усъвършенствани системи за превозни средства, посочени в букви а) и е) от посочения параграф като отделни технически възли.

Член 7

Специфични изисквания по отношение на пътническите автомобили и леките търговски превозни средства

1. В допълнение към другите изисквания на настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно него, които също са приложими за превозни средства от категории M_1 и N_1 , превозните средства от тези категории отговарят на изискванията, посочени в параграфи 2—6 и в делегираните актове, приети съгласно параграф 7.

2. Превозните средства от категории M_1 и N_1 се оборудват с усъвършенствани системи за аварийно спиране, които са разработени и монтирани в две фази и осигуряват:

- а) детектиране на движещите се превозни средства и неподвижни пречки пред моторното превозно средство в първата фаза;
- б) разширяване на капацитета за детектиране, за да се включат и уязвимите участници в движението по пътищата пред моторното превозно средство във втората фаза.

3. Превозните средства от категории M_1 и N_1 се оборудват с предупредителна система при напускане на пътната лента.

4. Усъвършенстваните системи за аварийно спиране и предупредителните системи при напускане на пътната лента отговарят по-конкретно на следните изисквания:

- а) възможно е да се изключва само по една система едновременно и само в спряло положение със задействана ръчна спирачка чрез сложна поредица от действия, които се изпълняват от водача;
- б) системите са в нормално работно състояние след всяко задействане на главния ключ на превозното средство;
- в) възможно е лесно да се блокират звукови предупредителни сигнали, но същевременно това действие не блокира системни функции, различни от звукови предупреждения.

5. Превозните средства от категории M_1 и N_1 се оборудват с устройство за записване на данни от инциденти (произшествия). Устройствата за записване на данни от инциденти (произшествия) отговарят по-специално на следните изисквания:

- а) данните, които те са в състояние да записват и съхраняват по отношение на периода преди, по време и след удар, включват, като минимум, скоростта на превозното средство, състоянието и степента на активиране на неговите системи за безопасност и всички други имащи отношение входящи параметри на активните бордови системи за безопасност и за предотвратяване на произшествия;
- б) не е възможно дезактивирането на тези устройства;
- в) те могат да записват и съхраняват данни по такъв начин, че данните да са защитени срещу манипулиране и могат да се предоставят на националните органи, въз основа на законодателството на Съюза и националното законодателство в съответствие с Регламент (ЕС) № 2016/679, на стандартизиран интерфейс за целите на анализа на данни от произшествия, както и че точният тип, версия и вариант на превозното средство, и по-специално монтираните на превозното средство системи за активна безопасност и за предотвратяване на произшествия, да могат да бъдат идентифицирани.

Независимо от това данните, които устройството за записване на данни от инциденти (произшествия) е в състояние да записва и съхранява, не включват четирите последни цифри от отличителната част на идентификационния номер на превозното средство, нито друга информация, която би позволила идентифицирането на конкретното превозно средство.

6. Превозните средства от категории M_1 и N_1 се проектират и конструират така, че да осигуряват разширена зона за защита на главата от удар с цел да се засили защитата на уязвимите участници в движението по пътищата и да се ограничат евентуалните наранявания в случай на сблъсък.

7. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 12 с цел определяне на подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания по отношение на:

- а) одобрението на типа на превозните средства във връзка с изискванията, установени в параграфи 2—6 от настоящия член;

- б) одобрението на типа за устройствата за записване на данни от инциденти (произшествия) като отделни технически възли.

Член 8

Системи за предна защита за пътнически автомобили и леки търговски превозни средства

1. Системите за предна защита, независимо дали са монтирани първоначално на превозните средства от категории M₁ и N₁, или са предоставени на пазара като отделни технически възли за тези превозни средства, отговарят на изискванията, определени в параграф 2, в приложение IV и в делегираните актове, приети съгласно параграф 3 от настоящия член.
2. Системите за предна защита, които се предоставят на пазара като отделни технически възли, са придружени от подробен списък на типовете, вариантите и версиите на превозните средства, за които системата за предна защита е типово одобрена, както и от ясни инструкции за монтиране.
3. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 12 с цел определяне на подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и технически изисквания за одобрение на типа на системите за предна защита, посочени в параграф 1 от настоящия член, в т.ч. техническите изисквания относно тяхната конструкция и монтиране.

Член 9

Специфични изисквания, свързани с автобуси и камиони

1. В допълнение към останалите изисквания на настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно него, които са приложими и за превозни средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃, превозните средства от тези категории отговарят на изискванията, определени в параграфи 2—5 и в делегираните актове, приети съгласно параграф 7. Превозните средства от категории M₂ и M₃ също отговарят на изискването, определено в параграф 6.
2. Превозните средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃ се оборудват със система за предупреждение при напускане на лентата за движение и усъвършенствана система за аварийно спиране, които отговарят на изискванията, посочени в делегираните актове, приети съгласно параграф 7.
3. Превозните средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃ се оборудват с усъвършенствани системи, които могат да установяват уязвими участници в пътното движение, намиращи се в непосредствена близост до предната част или страната откъм тротоара на превозното средство, и да отправят предупреждение или да избягват сблъсък с такива уязвими участници в пътното движение.
4. По отношение на системите, посочени в параграфи 2 и 3 от настоящия член, те отговарят по-специално на следните изисквания:
 - а) възможно е да се изключва само по една система едновременно и само в спряло положение със задействана ръчна спирачка чрез сложна поредица от действия, които се изпълняват от водача;

- б) системите са в нормално работно състояние след всяко задействане на главния ключ на превозното средство;
- в) възможно е лесно да се блокират звукови предупредителни сигнали, но същевременно това действие не блокира системни функции, различни от звукови предупреждения.

5. Превозните средства от категории M_2 , M_3 , N_2 и N_3 се проектират и конструират по начин, който да подобрява пряката видимост на уязвими участници в пътното движение от седалката на водача.

6. Превозните средства от категории M_2 и M_3 с капацитет, надхвърлящ 22 пътници освен водача, конструирани с пространства за правостоящи пътници, с цел да се позволи често придвижване на пътниците, се проектират и конструират така, че да бъдат достъпни за лица с намалена подвижност, включително лица, ползващи инвалидни колички.

7. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 12 с цел определяне на подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и техническите изисквания по отношение на:

- а) одобрението на типа на превозните средства във връзка с изискванията, установени в параграфи 2—5 от настоящия член;
- б) одобрението на типа на системите, посочени в параграф 3 от настоящия член като отделни технически възли.

Член 10

Специфични изисквания, свързани с превозни средства, задвижвани с водород

1. В допълнение към останалите изисквания на настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно него, които са приложими и за превозни средства от категории M и N , задвижваните с водород превозни средства от тези категории, техните водородни системи и компонентите на тези системи отговарят на изискванията, определени в приложение V и в делегираните актове, приети съгласно параграф 3 от настоящия член.

2. Производителите гарантират, че водородните системи и компонентите на водородното оборудване се инсталират в съответствие с изискванията, посочени в приетите съгласно параграф 3 делегирани актове. Ако е необходимо, производителите също така предоставят информация за целите на проверката на водородните системи и на компонентите на водородното оборудване по време на срока на експлоатационна годност на задвижваните с водород превозни средства.

3. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 12 с цел:

- а) определяне на подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и технически изисквания за одобрение на типа на задвижваните с водород превозни средства във връзка с техните водородни системи и за одобрение на типа на компонентите на водородното оборудване, в т.ч. изискванията за тяхното монтиране.
- б) изменение на приложение V за адаптирането му към техническия прогрес.

Специфични изисквания, свързани с автоматизирани превозни средства

1. В допълнение към останалите изисквания на настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно него, които са приложими за превозни средства от съответните категории, автоматизирани превозни средства отговарят на изискванията, посочени в приетите съгласно параграф 2 делегирани актове, по отношение на:

- а) системи, заместващи управлението на превозното средство от водача, в т.ч. кормилна, ускорителна и спирачна уредба;
- б) системи, предоставящи на превозното средство информация в реално време за състоянието на превозното средство и околното пространство;
- в) системи за следене на готовността на водача;
- г) устройства за запис на данни от инциденти (произшествия);
- д) хармонизиран формат за обмен на данни, например за групиране на различни марки превозни средства.

2. С цел да се гарантира безопасната експлоатация на автоматизирани превозни средства по обществените пътища, Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 12 с цел определяне на изисквания, свързани със системите и други компоненти, посочени в параграф 1, букви а)–д) от настоящия член, и определяне на подробни правила относно специфичните процедури за изпитване и технически изисквания за одобрение на типа на автоматизирани превозни средства по отношение на тези изисквания.

ГЛАВА III

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощията да приема делегираните актове, посочени в член 4, параграфи 3, 6 и 7, член 5, параграф 4, член 6, параграф 4, член 7, параграф 7, член 8, параграф 3, член 9, параграф 7, член 10, параграф 3 и член 11, параграф 2, се предоставят на Комисията за неопределен срок, считано от [Служба за публикации: да се въведе датата на влизане в сила на настоящия регламент].

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграфи 3, 6 и 7, член 5, параграф 4, член 6, параграф 4, член 7, параграф 7, член 8, параграф 3, член 9, параграф 7, член 10, параграф 3 и член 11, параграф 2, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди да приеме делегиран акт, Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграфи 3, 6 и 7, член 5, параграф 4, член 6, параграф 4, член 7, параграф 7, член 8, параграф 3, член 9, параграф 7, член 10, параграф 3 или член 11, параграф 2, влиза в сила само ако Европейският парламент или Съветът не са повдигнали възражения в срок от два месеца след като са получили нотификация за него или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да повдигат възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 13

Преходни разпоредби

1. Настоящият регламент не обезсилва одобренията на типа на ЕС, дадени за превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли в съответствие с Регламент (ЕО) № 78/2009, Регламент (ЕО) № 79/2009, Регламент (ЕО) № 661/2009 и съдържащите се в тях мерки за прилагане, до [*Служба за публикации: да се въведе датата, непосредствено предшестваща датата на прилагане на настоящия регламент*], освен ако съответните изисквания, прилагани за тези превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, са изменени или са добавени нови изисквания с настоящия регламент и делегираните актове, приети съгласно него.

2. Органите по одобряването продължават да удължават срока на одобренията на типа на ЕС, посочени в параграф 1 от настоящия член.

3. Чрез дерогация от настоящия регламент до датите, посочени в приложение VI, държавите членки продължават да разрешават регистрацията на превозни средства, както и продажбата или въвеждането в експлоатация на компоненти, които не отговарят на изискванията на съответните правила на ООН, посочени във въпросното приложение.

Член 14

Дати на прилагане

Във връзка с превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли националните органи:

- a) считано от датите, посочени в приложение II, по отношение на конкретно изискване отказват на основания, свързани с това изискване, да издадат одобрение на типа на ЕС или национално одобрение на типа във връзка с нови типове превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно него;

- б) считано от датите, посочени в приложение II, по отношение на конкретно изискване считат на основания, свързани с това изискване, че сертификатите за съответствие във връзка с нови превозни средства вече не са валидни за целите на член 48 от Регламент (ЕС) 2018/... и забраняват регистрацията на такива превозни средства, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно него;
- в) считано от датите, посочени в приложение II, по отношение на конкретно изискване забраняват на основания, свързани с това изискване, пускането на пазара или въвеждането в експлоатация на компоненти и отделни технически възли, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент и на делегираните актове, приети съгласно него.

Член 15

Изменения на Регламент (ЕС) 2018/...

Приложение II към Регламент (ЕС) 2018/... се изменя в съответствие с приложение III към настоящия регламент.

Член 16

Отмяна

1. Регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009, (ЕО) № 631/2009 и (ЕО) № 661/2009 и регламенти (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) № 2015/166 се отменят, считано от датата на прилагане на настоящия регламент.

2. Позоваването на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 се тълкува като позоваване на настоящия регламент.

Член 17

Влизане в сила и дата на прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от [Служба за публикации: да се въведе датата, която е 36 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател