



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.5.17.
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/... rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

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

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A technológiai változás a társadalom és a gazdaság minden szelét érinti, és átalakítja az uniós polgárok életét. E tendencia alól a közlekedés sem kivétel. Az új technológiák radikálisan megváltoztatják a mobilitást. Ebben a helyzetben az EU-nak és az uniós iparágaknak meg kell felelniük a kihívásoknak ahhoz, hogy világelsők legyenek az innováció, digitalizáció és széntelenítés terén. A Bizottság ezért három „Európa mozgásban” mobilitási csomag formájában átfogó megközelítést fogadott el annak biztosítása érdekében, hogy az uniós mobilitási politikák tükrözzék ezeket a politikai prioritásokat.

Az alacsony kibocsátású mobilitás stratégiája után a Bizottság két mobilitási csomagot fogadott el 2017 májusában és novemberében¹. Ezek a csomagok pozitív menetrendet jelölnek ki az alacsony kibocsátású mobilitás stratégia megvalósítására és a mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való átmenet biztosítására vonatkozóan. Az Európai Bizottság felkéri az Európai Parlamentet és a Tanácsot, hogy biztosítsák az említett javaslatok gyors elfogadását.

Ez a kezdeményezés a harmadik „Európa mozgásban” mobilitási csomag részét képezi, amely a 2017. szeptemberi új iparpolitikai stratégiát valósítja meg, és arra szolgál, hogy végigvigye azt a folyamatot, amely lehetővé teszi Európa számára, hogy teljes mértékben kihasználja a mobilitás korszerűsítésének előnyeit. Alapvető fontosságú, hogy a jövőbeni mobilitási rendszer minden uniós polgár szempontjából biztonságos, tiszta és hatékony legyen. Az a cél, hogy az európai mobilitás biztonságosabbá és elérhetőbbé, az európai ipar versenyképesebbé váljon, az európai munkahelyek pedig biztonságosabbak legyenek, valamint fokozzuk a tisztaságot, és jobban alkalmazkodjunk az éghajlatváltozás kezelésének megkerülhetetlen feladatához. Ehhez az EU, a tagállamok és az érdekelt felek teljes elkötelezettsége szükséges, többek között a közúti járművek biztonsági funkcióira vonatkozó előírások szigorítása terén.

A közúti közlekedésbiztonság egész Európát érintő kérdés, amelyet integrált megközelítés alkalmazásával kell kezelni. A szakpolitikák hagyományosan a következő három pillér köré szerveződnek: az úthasználók (járművezetők, gyalogosok és kerékpárosok), a járművek és az infrastruktúra.

Az elmúlt évtizedekben jelentősen javult a közúti közlekedésbiztonság. Az utóbbi években azonban lelassult a halálos közúti balesetek csökkenése. Az uniós statisztika szerint 2013 óta az Unióban nem történt jelentős csökkenés a halálos közúti balesetek számában². Míg egyes tagállamok továbbra is minden évben jelentős előrehaladást érnek el, mások a halálos kimenetelű balesetek számának növekedéséről számolnak be, ami a halálos közúti balesetek arányának uniós szintű stagnálásához vezetett.

Olyan felülvizsgált keretre van szükség, amely jobban igazodik a társadalmi trendek következtében a mobilitás terén történt változásokhoz (pl. több kerékpáros és gyalogos, idősödő társadalom) és a technológiafejlesztésekhez. Az általános közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó új kezdeményezések nélkül a jelenlegi megközelítés

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

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

biztonsági hatásai a továbbiakban várhatóan nem tudják már ellensúlyozni a forgalom volumenének növekedését. Az összetett helyzet a szakpolitikák dinamikus kiigazítását teszi szükségessé, következetesen és hatékonyan kezelve a legjelentősebb kihívásokat a közútbiztonsági politikák teljes spektrumában. Ez a járműbiztonság tekintetében fejlett biztonsági funkciók széles körének alapfelszerelésként történő előírását igényli a releváns járműkategóriák vonatkozásában, valamint a veszélyeztetett úthasználók, például a gyalogosok, a kerékpárosok és az alacsony termetűek és az idősek nagyobb védelmét.

Ez a javaslat azzal a jelentős problémával foglalkozik, hogy továbbra is nagy a közúti balesetek száma, aminek következtében magas a halálos balesetek és a súlyos sérülések száma, és intézkedéseket indítványoz a járműbiztonság növelésére a balesetek elkerülése vagy a számuk csökkentése, vagy az elkerülhetetlen balesetek súlyosságának mérséklése érdekében, hogy csökkenjen a halálos kimenetelű balesetek és a súlyos sérülések száma. Ezt a javaslatot a harmadik mobilitási csomag részét képező más kezdeményezések, például a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv³ javasolt módosításaival szoros összefüggésben kell szemlélni. E módosítások szintén az EU közútjain bekövetkező halálos balesetek és súlyos sérülések számának csökkentésére irányulnak, tehát ugyanazzal a témával foglalkoznak, és szorosan kapcsolódnak egymáshoz. Továbbá bizonyos a járműfedélzeti rendszereknek, például a sávtartást segítő rendszernek és az intelligens sebességszabályozó rendszernek a jól karbantartott közúti infrastruktúra (útburkolati jelek, közúti jelzőtáblák és kamerák) az alapja. Így a közúti infrastruktúrára és a járműbiztonságra vonatkozó javaslatok bizonyos területeken kiegészítik egymást, és lehetővé teszik a járműfedélzeti rendszerek biztonsági potenciáljának teljes mértékű kihasználását.

Másrészről az általános jármű- és infrastruktúra-biztonsági keretnek figyelembe kell vennie a rendkívüli ütemben fejlődő összekapcsolt és automatizált járművezetés terén elért előrehaladást. Következésképpen szoros az összefüggés a Bizottság által javasolt, az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó stratégiával⁴ és a jövő mobilitására vonatkozó uniós stratégiával⁵ is. Ahhoz, hogy időtállóak legyenek, a járműveknek nemcsak az új infrastrukturális technológiafejlesztésekre kell készen állniuk, hanem élen kell járniuk a teljesen automatizált járművezetés lehetővé tételének előkészítésében is. Éppen ezért a járművekre vonatkozó fejlett biztonsági funkciók a mai naptól történő előírása elő fogja segíteni, hogy a járművezetők fokozatosan hozzászokjanak az új funkciókhoz, valamint növelni fogja a lakosság körében a bizalmat és az elfogadást az önvezető gépjárművekre való átállást illetően.

A javaslat teljes mértékben összhangban áll a vallettai nyilatkozaton alapuló tanácsi következtetésekkel, amelyekben a közlekedési miniszterek újból megerősítették a közúti közlekedésbiztonság javítása iránti elkötelezettségüket⁶, és felkérték a Bizottságot az úthasználók és különösen a veszélyeztetett úthasználók védelmének új járműbiztonsági funkciók bevezetése révén történő növelésére.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelve (2004. április 29.) a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről (HL L 167., 2004.4.30., 39. o.).

⁴ A Bizottság közleménye – „Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája – mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé”, COM(2016) 766 final.

⁵ A Bizottság közleménye – „Az automatizált mobilitás megvalósítása felé: a jövő mobilitására vonatkozó uniós stratégia”, COM(2018)283 final.

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

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A 2007/46/EK irányelv⁷ (amelyet 2020. szeptember 1-jétől egy rendelet fog felváltani⁸) harmonizált biztonsági és környezetvédelmi követelményeket határoz meg, amelyeket a gépjárműveknek teljesíteniük kell a belső piacon történő forgalomba hozatal előtt, ezáltal elősegítve a járművek szabad mozgását. Keretet biztosít a különböző járműtípusokra vonatkozó különös műszaki követelményeket tartalmazó sok különálló rendeleti jellegű jogi aktus számára.

E tekintetben az általános járműbiztonsági rendelet (GSR)⁹, a gyalogosbiztonsági rendelet (PSR)¹⁰ és a hidrogénbiztonsági rendelet (HSR)¹¹ különálló rendeleti jellegű jogi aktusok az EU-típusjóváahagyási eljárásán belül. Számos biztonsági és környezetvédelmi elem tekintetében már megtörtént a gépjárművek típusjóváahagyására vonatkozó műszaki előírások uniós szintű harmonizálása annak érdekében, hogy az egyes tagállamok előírásai ne térjenek el egymástól, és az Unióban mindenütt magas szintű egészségvédelmi és biztonsági normák legyenek biztosítva.

Az általános járműbiztonsági rendelet 17. cikke és a gyalogosbiztonsági rendelet 12. cikke is előírja, hogy a Bizottság kísérje figyelemmel a fejlett biztonsági technológiák területén bekövetkező műszaki fejlődést, valamint vizsgálja meg a jelenleg alkalmazandó járműbiztonsági funkciók hatályának más járműkategóriákra/valamennyi járműkategóriára történő kiterjesztésének lehetőségét, új fejlett biztonsági funkciókat előírva egy aktualizált uniós jogszabályban és javítva a veszélyeztetett úthasználók védelmét.

A fent említett követelményeknek megfelelően ez a javaslat előírja a hatályos uniós jogszabályoknak a műszaki fejlődéshez való szükséges hozzáigazítását, ugyanakkor új járműbiztonsági funkciókat is bevezet, amelyek jelentősen csökkenthetik a közúti halálesetek számát.

A javaslat az (EU) 2015/758 rendelettel¹² is összhangban áll, amely előírja, hogy 2018. március 31-től minden új típusú személygépkocsit és kisteherautót fel kell szerelni e-segélyhívó rendszerrel, amely súlyos baleset esetén automatikusan tárcsázza a 112-es egységes európai segélyhívó számot. Becslések szerint az e-segélyhívó rendszer alkalmazásával gyorsabban lehetne reagálni a vészhelyzetekre, és évente mintegy 2500 életet lehetne megmenteni. Míg az e-segélyhívó rendszer a súlyos közúti balesetek következményeinek enyhítését segíti elő EU-szerte, addig ez a javaslat a közúti balesetek elkerülését vagy az elkerülhetetlen balesetek súlyosságának mérséklését tűzi ki célul, hogy csökkenjen a halálos kimenetelű balesetek és a súlyos sérülések száma.

⁷ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

⁸ COM(2016) 31 final.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 661/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváahagyási előírásokról (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 78/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváahagyásáról, a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 35., 2009.2.4., 1. o.).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 79/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváahagyásáról és a 2007/46/EK irányelv módosításáról (HL L 35., 2009.2.4., 32. o.).

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/758 rendelete (2015. április 29.) a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváahagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 77. o.)

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Általánosabb értelemben ez a javaslat hozzá fog járulni az uniós növekedéshez, munkahelyteremtéshez és beruházásokhoz kapcsolódó prioritásokhoz, ösztönözve a leghatékonyabb innovációkat és a minőségi munkahelyek megtartását Európában, valamint a belső piac digitalizálódásához az automatizált járműveknek az Unión belüli, széles körben való elterjedését szolgáló és támogató, kulcsfontosságú alaptechnológiákat kínáló biztonsági funkciók népszerűsítése révén.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

E kezdeményezés jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 114. cikke.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Mivel a javaslat nem tartozik az Unió kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve érvényesül. A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következők miatt nem tudják kielégítően megvalósítani:

Számos biztonsági és környezetvédelmi elem tekintetében már megtörtént a gépjárművek típusjövahagyására vonatkozó műszaki előírások uniós szintű harmonizálása, és a tagállamok egyedi intézkedései aláaknáznák a járművek típusjövahagyásának egész rendszerét. Mivel az egységes piac akadályoztatását el kell kerülni, uniós szintű fellépésre van szükség, amely a javaslat céljait jobban meg tudja valósítani, mert megakadályozza a belső piac máskülönben elkerülhetetlen szétagolódását, valamint biztonságosabb és környezetkímélőbb járműveket eredményez. A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Arányosság**

Amint azt a hatásvizsgálat kimutatja, a javaslat megfelel az arányosság elvének, mert az Unión belüli halálos közúti balesetek számának csökkentésére irányuló célkitűzések teljesítéséhez szükségesnél nagyobb mértékű beavatkozást nem tartalmaz, ugyanakkor biztosítja a belső piac megfelelő működését, valamint nagyfokú közbiztonságot és környezetvédelmet garantál.

Ez a javaslat valamennyi jármű tekintetében a legszigorúbb biztonsági előírásokat tükrözi, beleértve a könnyű haszongépjárműveket is (N1 kategória), amelyek esetében az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva (3. lehetőség) költségei valamivel meghaladják a hasznot. Ebben az esetben azonban további szempontokat is figyelembe kell venni, úgymint a szakpolitikák koherenciájának szükségességét, egyenlő versenyfeltételek biztosítását a gépjárműgyártók számára a belső piacon, a munkavállalók nagyobb kockázatoknak való kitettségének megakadályozását és a gyártók lehetőségét arra, hogy a méretgazdaságosságnak köszönhetően csökkentsék a költségeket, valamint azt a tényt, hogy a könnyű haszongépjárművek és a személygépkocsik gyakran azonos alvázra épülnek, és egyéb komponenseik is megegyeznek. Továbbá, mivel a gyártók számára türelmi idő biztosított, hogy alkalmazkodhassanak az új követelményekhez, ez a javaslat arányosnak tekinthető.

Ezen túlmenően a javaslat a szabályozási környezet egyszerűsítését irányozza elő, aminek következtében csökkenni fognak a nemzeti hatóságok és az ipar igazgatási költségei. A hatásvizsgálat ezenkívül arra a következtetésre jutott, hogy a tervezett szakpolitikai intézkedések nem fejtenek ki lényeges hatást a kkv-kra (lásd: 6.3. szakasz).

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A javaslat három, egymással összefüggő rendeletet érint – az általános járműbiztonságról, a gyalogosbiztonságról és a hidrogénbiztonságról szólót –, ezért a választott jogi eszköz is rendelet. Tekintettel az előterjesztett lényegi módosításokra, arra, hogy a gyalogosbiztonsági rendelet és a hidrogénbiztonsági rendelet rendelkezései rendkívül elavultak, és azokat a megfelelő (127. és 134. számú) ENSZ-előírással kell felváltani, valamint a jogszabályok további egyszerűsítése céljából indokoltnak tűnt új jogi aktust indítványozni mindhárom rendelet és idejétmúlt végrehajtási intézkedéseik együttes felváltására és hatályon kívül helyezésére.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELESEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Az általános járműbiztonsági rendelet esetében nem került sor utólagos értékelésre.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A javaslattal kapcsolatban 2017. július 31. és október 22. között került sor a Bizottság hivatalos nyilvános konzultációjára, amelyet több célzott konzultáció előzött meg:

- 2014 júliusában az érdekelt felekkel folytatott általános megbeszélés a gépjárművekkel foglalkozó munkacsoport (a Bizottságnak a köz- és a magánszféra érdekelt feleiből álló szakértői csoportja) 124. ülése keretében;
- kétnapos célzott (személyes) utókonzultáció az érdekelt felekkel 2014 októberében;
- a gépjárművekkel foglalkozó munkacsoport 2016. február 16-i 131. ülésén a Bizottság 19 olyan potenciális intézkedést terjesztett a tagállamok és az érdekelt felek elé, amelyeket tekintetbe lehetett venni az általános járműbiztonsági rendelet és az utasbiztonsági rendelet felülvizsgálatához;
- 2016 novemberében újabb intenzív konzultációra került sor az érdekelt felekkel (72 résztvevő 32 tudós/kutatóhely, biztonsági érdekvédelmi csoportok, járműgyártók, a járműbeszállítói ipar, helyi önkormányzatok/nemzeti kormányok és más releváns szakértők képviselőitében).

A széles körű konzultációknak egyrészt az volt a legfontosabb célja, hogy az érdekelt felek tájékoztatást kapjanak a Bizottságnak a járműbiztonság javításával kapcsolatos nézeteiről, másrészt valamennyi érdekelt fél a lehető legátláthatóbb módon ismerje meg az összes olyan adatot, paramétert, szakértői véleményt és azok forrását, amelyek a hatásvizsgálat alapját képezik az adathalmazok, különösen a járműbiztonsági rendszer önkéntes alkalmazásának aránya, a technológiai költségek, a technológia hatékonysága és a közlekedési balesetek áldozatainak célcsoportja tekintetében. Az említett konzultációk azt is lehetővé tették, hogy az érdekelt felek megítélhessék, hogy a felhasznált legfontosabb adatok elég megalapozottak, helytállóak és aktuálisak, és meg is győződhessenek erről. A konzultációk eredménye később alapul szolgált a javaslat és a kísérő hatásvizsgálat elkészítéséhez.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

2015 márciusában a Bizottság az általános járműbiztonsági rendelet és a gyalogosbiztonsági

rendelet tervezett felülvizsgálatával összefüggésben közzétette a „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” (Új technológiák és szabályozatlan intézkedések előnyei és megvalósíthatósága az utasok biztonsága és a veszélyeztetett úthasználók vonatkozásában) című tanulmányt¹³. A tanulmány több mint 50 számba vehető biztonsági intézkedést tekint át (a költség-haszon arányokat is), amelyek hozzájárulhatnak a halálos közúti balesetek és a sérülések számának csökkentéséhez.

2016 decemberében a Bizottság közzétette az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló, „A halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentése: a gépjárműbiztonság javítása az Európai Unióban” című jelentést¹⁴. A jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum¹⁵ 19 olyan lehetséges szabályozási intézkedést határoz meg és terjeszt elő, amelyek hatékonyak lennének a közúti balesetek és sérülések számának további csökkentése tekintetében.

Tekintettel a kezdeményezéssel kapcsolatos hatásvizsgálat elkészítésére, a Bizottság 2017 májusában közzétett egy újabb tanulmányt „In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety” (Az EU-ban a járműbiztonság javításával kapcsolatban meghatározott intézkedések és funkciók alapos költség-hatékonysági elemzése) címmel, amely a kiválasztott 19 potenciális szabályozási intézkedés részletesebb költség-haszon/hatékonysági értékelését tartalmazza¹⁶.

• **Hatásvizsgálat**

A kezdeményezést egy hatásvizsgálat támogatja, amely a 2018. január 17-i felülvizsgálatot követően a Szabályozói Ellenőrzési Testületől fenntartások melletti pozitív véleményt kapott. A testület fenntartásai három fő szempontot érintettek:

- A testület szerint a hatásvizsgálatról szóló jelentés nem határozta meg kielégítően a kezdeményezés várható hozzájárulását a biztonsági rendszer közúti közlekedésbiztonságának átfogó megközelítésén belül, és nem világította meg eléggé a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonságára vonatkozó párhuzamos kezdeményezéssel való kapcsolatot és kiegészítő jellegét.
- A testület arra is rámutatott, hogy nem volt összefüggés a probléma (a halálos közúti balesetek csökkenésének stagnálása), a kiváltó okok, a kezdeményezés célkitűzései és a megoldási lehetőségek kialakítása között.
- A testület felhívta a figyelmet arra, hogy a jelentésből továbbra sem derül ki, hogy miként választották ki az egyes intézkedéseket, azoknak mennyi a becsült költsége és haszna, valamint hogy milyen szerepet játszottak az érdekelt felek ebben a folyamatban, továbbá a jelentés a véleményeiket sem tartalmazza.

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=Iq1Ekni0.11SR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

¹⁴ Jelentés a fejlett járműbiztonsági funkciók nyomon követéséről és értékeléséről, valamint azok költség-hatékonyságáról és megvalósíthatóságáról az általános járműbiztonságról, valamint a gyalogosok és egyéb veszélyeztetett úthasználók védelméről szóló rendeletek felülvizsgálata céljából (COM (2016) 787 final)

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

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

A testület véleményében felhívta a figyelmet a kezdeményezés REFIT-dimenziójának jelentőségére is, valamint arra, hogy nagyobb részletességgel kell megindokolni, hogy a könnyű haszongépjárművek esetében miért a 3. szakpolitikai alternatíva élvez előnyt.

Az említett fenntartások megválaszolása érdekében a végleges hatásvizsgálat a következő kiegészítéseket tartalmazza:

- az 1.4. szakasz megvilágítja az e kezdeményezés és a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonságára vonatkozó párhuzamos kezdeményezés közötti kapcsolatot és kiegészítő jellegét;
- a kezdeményezéseket elhelyezi a közös kiindulási megközelítés összefüggésrendszerében, kifejtve a közös célkitűzések eléréséhez való hozzájárulásukat és az alapul szolgáló vizsgálatok módszereit, hogy bemutassa, miként biztosított a kettős elszámolás elkerülése (részleteket a 2.1. szakasz és a 4. melléklet tartalmaz);
- a 2.1. szakasz ezenkívül kiegészül a biztonságos rendszerrel kapcsolatos megközelítésre vonatkozó részletekkel, valamint a halálos közúti balesetek csökkenésében tapasztalható stagnálás legvalószínűbb okaival (a balesetek okaival, a népesség sokféleségével, az úthasználókkal és a járművezetők magatartásával kapcsolatos általános szempontokkal összefüggésben);
- a hatásvizsgálat egy új 2.2. szakasszal egészül ki, amely a legfontosabb közúti közlekedésbiztonsági problémákat a járműveket és a járműbiztonsági teljesítményt érintő legfontosabb problémákkal kapcsolja össze a problémameghatározás struktúrájának és a kiváltó okoknak a jobb megértése céljából, amelyek vélhetően kevésbé holisztikus jellegűek, de szorosabban kapcsolódnak a járműrendszerekhez, miközben továbbra is időszerűek;
- az 5.1–5.4. szakaszban ismertetett intervenciós logikát következetesebben kapcsolja össze a legfontosabb problémákkal, célkitűzésekkel és lehetőségekkel. A célkitűzések és a lehetőségek megállapításával kapcsolatos változtatások érthetővé teszik, hogy ez a kezdeményezés nem a közlekedésben részt vevők bizonyos csoportjainak védelmére helyezi a hangsúlyt úgy, hogy közben másokat figyelmen kívül hagy, továbbá a baleset esetén biztosítandó védelem fogalmával, valamint a balesetek előfordulásának teljes megakadályozására és elkerülésére vonatkozó lehetőséggel a célkitűzések további pontosítására is sor került;
- az 5. szakasz megvilágítja az érdekelt felek közötti kölcsönös kapcsolatot és az egyes intézkedések kiválasztásának folyamatában, továbbá az intézkedések hasznának és hatékonyságának (több lépésben történt) értékelésében betöltött szerepüket, valamint azt, hogyan alakult az egyes intézkedések végleges költségeinek és hasznának a kollektív intézkedésekhez viszonyított értékelése az érdekelt felek véleményének figyelembevételével;
- módosult a 2.8. szakasz annak érdekében, hogy jobban megvilágítsa a jogalkotási keret várható egyszerűsítését, valamint az esetlegesen elavult szabályozási rendelkezésekkel kapcsolatos jövőbeni teendőket és jelezze a járműbiztonsági szabályok jövőbeni aktualizálását; valamint
- a 8. szakasz kiegészült azon döntés indoklásával és tisztázásával, hogy a 3. szakpolitikai alternatíva a könnyű haszongépjárművekre is kiterjedjen, rámutatva arra, hogy az európai gyártók többsége már biztonságosabb járműveket biztosít a jelenleg előírtnál, a gyártók egyenlő versenyfeltételeire, a járműtervezés szinergiáira, a költségmegosztásra, az

érdekelte felek véleményeire és arra, hogy az emberek meghatározott csoportja – nevezetesen a munkahelyükön könnyű haszongépjárműveket használó munkavállalók csoportja – fokozott sérülésveszélynek van kitéve.

A hatásvizsgálatról szóló jelentés vezetői összefoglalója és a Szabályozói Ellenőrzési Testület véleménye az alábbi hivatkozásokon érhető el:

[...]

[...]

Nagy vonalakban három megoldási lehetőség képezte a hatásvizsgálat tárgyát:

- 1. lehetőség: „Fejlett és széles körben elérhető biztonsági funkciók általánossá tétele”, amely olyan biztonsági funkciók/rendszerek előírásából áll, amelyekhez kiforrott technológia áll rendelkezésre. Ezek főleg az utasok védelmét szolgálják. A végrehajtás a rendelet alkalmazásának napjától kezdődik.
- 2. lehetőség „Széles körben rendelkezésre álló és ritkábban rendelkezésre álló biztonsági funkciók alapfelszerelésként történő bevezetése”, amely az 1. lehetőségéből plusz olyan, már most is rendelkezésre álló és járművekbe beszerelt biztonsági funkciókból áll, amelyek azonban kevésbé gyakoriak, és amelyek esetében több időre van szükség ahhoz, hogy az összes járműkategória és piaci szegmens tekintetében kiforrottá váljanak (a végrehajtás a rendelet alkalmazásának kezdőnapját 24 hónappal követő naptól kezdődik). Olyan intézkedéseket is tartalmaz, amelyek biztosítják, hogy a járművezetők a vezetésre figyeljenek, és garantálják a veszélyeztetett úthasználók általános védelmét.
- 3. lehetőség: „Egy sor, innovációt előmozdító biztonsági funkció bevezetése”, amely a 2. lehetőségéből plusz további, megvalósítható és már piaci forgalomban lévő biztonsági megoldásokból áll, és bár beszerelési arányuk és piaci elterjedésük alacsony, de hozzájárulhatnak ahhoz, hogy az Unióban összességében a lehető legnagyobb mértékű legyen a halálos balesetek számának csökkenése, és a biztonsági megoldások innovációjának előmozdításához a kulcsfontosságú gépjárműiparban. Az előző két lehetőséghez viszonyítva egyetlen funkció, azaz azon előírás esetében hosszabb a végrehajtási határidő, hogy a veszélyeztetett úthasználók közvetlen láthatósága biztosított legyen a tehergépkocsi-vezetők számára (a végrehajtás a rendelet alkalmazásának kezdőnapját 48 hónappal követő naptól kezdődik).

A 3. lehetőség az előnyben részesített megoldás. Várhatóan ez a lehetőség akadályozza meg – elfogadható összköltségek mellett – az utasokat és a veszélyeztetett úthasználókat érintő legtöbb halálos kimenetelű balesetet és súlyos sérülést. Ezenkívül következetes és megkülönböztetésmentes megközelítés alkalmazását biztosítja valamennyi járműkategória tekintetében.

A várt előnyök a következők:

- Az új biztonsági funkciók bevezetésének köszönhetően 16 év alatt várhatóan 24 794-gyel csökken a halálos balesetek és 140 740-nel a súlyos sérülések száma.
- A jelenértéken számított haszon 72,8 milliárd eurót tesz ki.

- Az is várható, hogy az elkerült ütközéseknek köszönhetően a közutakon kevesebb lesz a torlódás, bár ez a haszon nem számszerűsíthető. Mindazonáltal bizonyára kevesebb lesz az idővesztés (a polgárok), nő a termelékenység (a vállalkozások) és javul a meglévő közúti infrastruktúra kihasználtsága (a közigazgatások számára).

- Végezetül arra is számítani lehet, hogy a sebességszabályozó rendszereknek és az abroncsnyomás-ellenőrzésnek köszönhetően csökkenni fog a járművek kibocsátása és javul a levegőminőség, bár ezeket az előnyöket sem lehet számokban kifejezni.

A várható költségek a következők:

- A járműgyártók várható összköltsége (egyszeri és folyamatos gyártási költségek) 57,4 milliárd eurót tesz ki jelenértéken számítva.

- Közép- és hosszú távon nem várható, hogy a javasolt új járműbiztonsági intézkedések miatt növekedni fog a járművek kiskereskedelmi ára, következésképpen a költség-haszon elemzéshez nem modelleztek rendkívüli hatást a járműértékesítési számok tekintetében.

- A tagállami közigazgatások szempontjából várhatóan nem merülnek fel további költségek, mivel az új járműbiztonsági funkciók a meglévő típusjóváahagyási keret részét fogják képezni.

Általános haszon-költség mutatók:

- Az összes nettó haszon 15,4 milliárd eurót tesz ki.

- A legjobb becslések szerint az előnyben részesített lehetőség költség-haszon aránya 1,27.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A javaslat várhatóan nem gyakorol jelentős hatást a gyártókat, illetve nemzeti hatóságokat érintő szabályozási teherre, mivel a járművek típusjóváahagyása már a jelenlegi jogszabályi keret hatálya alá tartozik, és minden új biztonsági funkciót ebbe a keretbe kell beépíteni.

Jóllehet a releváns járművizsgálati és -tanúsítási eljárások elvégezhetők a meglévő tagállami típusjóváahagyási infrastruktúrák keretében, további vizsgálati és tanúsítási költségek lesznek alkalmazhatók. Ezek a költségek azonban elenyészőek¹⁷ az új gépjárműmodellek fejlesztésének összköltségéhez viszonyítva (ami általában több száz millió és több milliárd euró közötti összeget tehet ki).

A jelenleg alkalmazandó általános járműbiztonsági rendelet nemcsak számos járműbiztonsági intézkedést vezetett be, hanem azt is célul tűzte ki, hogy a CARS 21 magas szintű csoport ajánlásain¹⁸ alapuló egyszerűsítést ér el azáltal, hogy 38 EK irányelvet megfelelő és

¹⁷ A gépjárművek típusjóváahagyására vonatkozó jogi keretrendszer célravezetőségi vizsgálata – <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ COM(2007) 22 végleges – A CARS 21 magas szintű csoport azt a megbízást kapta, hogy az európai autópárral kapcsolatos közpolitikák és szabályozási keret tekintetében rövid, közép- és hosszú távra vonatkozó ajánlásokat fogalmazzon meg, amelyek az autópárra globális versenyképességének javítása, munkahelyeinek megőrzése mellett a biztonsági és környezetvédelmi teljesítmény fejlesztésének folytatását biztosítják olyan árakon, amelyek kellőképpen olcsók maradnak ahhoz, hogy a háztartások számára elérhetőek legyenek.

nemzetközileg harmonizált ENSZ-előírásokkal vált fel. A javaslat arra is törekszik, hogy több, az általános járműbiztonsági rendeletet, a gyalogosbiztonsági rendeletet és a hidrogénbiztonsági rendeletet végrehajtó uniós rendeletet hatályon kívül helyez és azon megfelelő ENSZ-előírásokkal vált feltörekszik, amelyekhez az Unió időközben csatlakozott. Emellett tovább egyszerűsíti a jogszabályokat azáltal, hogy a három rendeletet egyetlen jogalkotási aktusba egyesíti.

- **Alapjogok**

A javaslat hatással lehet a magánszemélyeknek a Charta 7. és 8. cikkében biztosított jogaira a magánélet védelme és a személyes adatok védelme tekintetében. Az esemény- (baleseti) adatrögzítőben vagy a járműbe beépítésre kerülő rendszerek, például a járművezető fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére vagy a figyelmetlenség felismerésére szolgáló rendszerek révén gyűjtött adatok között lehetnek azonosított vagy azonosítható személyekkel kapcsolatos személyes adatok. Egy azonosítható természetes személy az a személy, akit – különösen bármilyen azonosító adat, például név, azonosító szám, tartózkodási információ, online azonosító jel vagy az adott természetes személy fizikai, fiziológiai, genetikai, szellemi, gazdasági, kulturális vagy társadalmi identitására jellemző egy vagy több tényező alapján – közvetlenül vagy közvetetten azonosítani lehet. A személyes adatok kezelését az uniós adatvédelmi jogszabályoknak, és különösen az általános adatvédelmi rendeletnek¹⁹ megfelelően kell végezni.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nem lesz hatása az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Az Európai Bizottság továbbra is nyomon fogja követni a gépjárműipar műszaki fejlődését, és adott esetben javaslatot tesz a releváns jogszabály módosítására annak érdekében, hogy az új biztonsági funkciókat tartalmazzon. Továbbra is részt vesz és vezető szerepet vállal a járművekre vonatkozó szabványok nemzetközi harmonizációjában (az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága – ENSZ EGB).

Annak érdekében, hogy az új rendelet időtálló legyen, megfelelőbbnek tűnik, hogy a járműbiztonsági szabályok felülvizsgálata dinamikusabb módon, azaz az átfogó technikai fejlődés és az új biztonsági igények figyelembevételével történjen. E tekintetben az ENSZ EGB keretében elért nemzetközi szabályozási fejlemények, valamint a szabályok gyakori kiigazításának szükségessége automatikusan ösztönzik a felülvizsgálati folyamat elvégzését.

A Bizottság eltökélt szándéka, hogy előmozdítsa és támogassa, hogy az ENSZ EGB keretében minél előbb dolgozzák ki a fejlett járműrendszerekre vonatkozó részletes műszaki követelményeket. Mindazonáltal a Bizottság elkötelezett az iránt, hogy az említett követelményeket megállapítsa az EU-típusjóváhagyási keret alapján, amennyiben a

¹⁹ <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>
Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

kidolgozás az ENSZ EGB keretében nem halad a kívánt ütemben. A Bizottság arra is törekedni fog, hogy az Unió támogatásával elfogadott ENSZ-előírásokat az elérhető közútbiztonsági technológiák legszigorúbb szabványai szerint határozzák meg, és rendszeresen frissítsék.

Másrészt az esemény- (baleseti) adatrögzítő (EDR) bevezetését, amely egy sor fontos járműadatot tárol röviddel a kiváltó esemény (leggyakrabban a légzsák aktiválása) előtt, alatt és után, a helyes irányba tett fontos előrelépésnek kell tekinteni annak érdekében, hogy az egész Unióra vonatkozó részletes baleseti statisztikák álljanak rendelkezésre, amelyek jelenleg nem érhetők el elég széles körben, de nélkülözhetetlenek a járművek közúti közlekedésbiztonságának átfogó ellenőrzéséhez. Az EDR adatai elősegítik a közúti közlekedésbiztonság alapos elemzését és az egyes biztonsági intézkedések hatékonyságának értékelését. Ezért a tagállamokat fokozottan ösztönözni kell arra, hogy az uniós közutakon alaposabban vizsgálják ki a baleseteket, és bocsássanak rendelkezésre tagállami szintű átfogó jelentéseket. Ezzel összefüggésben még jobban kell ösztönözni a tagállamok arra irányuló tevékenységeit, hogy a rendelkezésükre álló különböző ismeretmegosztó platformokon keresztül nemzeti szinten elemezzék és javítsák a közúti közlekedésbiztonságot²⁰.

- Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)

Tárgytalan.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Általános értelemben ez a javaslat a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló (EU) 2018/[...] rendeletre hivatkozik, mivel az alkalmazás tekintetében mindkét rendelet határideje kompatibilis.

I. fejezet (Tárgy, hatály és fogalommeghatározások):

1. cikk – Az általános járműbiztonsági rendelet és a gyalogosbiztonsági rendelet javasolt egyesítése nyomán e javaslat megtartja az általános járműbiztonsági rendelet tárgyát, amely az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelmére vonatkozó követelményekre való hivatkozással egészül ki.

2. cikk – Általánosságban megtartja az általános járműbiztonsági rendelet tárgyát, azonban a jelenleg alkalmazandó járműbiztonsági funkciók és a kapcsolódó mentességek tekintetében kiterjeszti az alkalmazás körét más járműkategóriákra is (vagy az összes járműkategóriára), valamint az adott mentességek megszüntetésére (például megszünteti a szabadidő-terepjárók és kisteherautók jelenlegi mentességét).

3. cikk – Egy sor új fogalommeghatározást tartalmaz, hogy lefedje az újonnan bevezetett járműbiztonsági funkciókat.

II. fejezet (4–11. cikk):

A jelenleg alkalmazandó általános járműbiztonsági rendeletéhez hasonló logikát követve a 4. cikk meghatározza a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

típusjövahagyására vonatkozó általános műszaki követelményeket, és felsorolja azon biztonsági területeket, amelyek tekintetében másodlagos jogban fejlesztik tovább (vagy ki kell dolgozni) a részletes szabályokat. Hivatkozás történik az I. mellékletre, amely felsorolja az összes ENSZ-előírást, amely kötelezően alkalmazandó az EU-ban, valamint a II. mellékletre, amely részletes információkat tartalmaz a releváns járműbiztonsági követelményekre, azok alkalmazási körére és a kapcsolódó – már meglévő vagy a kezdeményezés részeként kidolgozandó – másodlagos jogra vonatkozóan.

Ez a javaslat ezenkívül a Bizottság felhatalmazását irányozza elő arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban állapítson meg részletes szabályokat és műszaki követelményeket, valamint hogy módosítsa az I. és a II. mellékletet a műszaki fejlődés, továbbá az Egyesült Nemzeteken belüli és uniós szintű szabályozási fejlemények figyelembevétele érdekében.

Az 5. cikk kiterjeszti a személygépkocsik abroncsnyomás-ellenőrző rendszerrel való felszerelésére vonatkozó, jelenleg alkalmazandó követelmény hatályát az összes járműkategóriára.

A 6. cikk egy sor fejlett járműbiztonsági funkciót ír elő minden jármű számára (pl. az intelligens sebességszabályozást; a járművezető fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére/a figyelmetlenség felismerésére szolgáló rendszereket; tolatóradart; indításgátló alkoholszonda (alcolock készülék) előkészítését).

A 7. cikk a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó különleges követelményeket állapítja meg, különösen azt írja elő, hogy ezeket a járműveket esemény- (baleseti) adatrögzítővel kell felszerelni, valamint úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a veszélyeztetett úthasználók frontális ütközés esetén nagyobb védelmi zónával rendelkezzenek.

A 8. cikk az elülső védelmi rendszerekre vonatkozó követelményeket állapítja meg.

A 9. cikk a tehergépkocsikra és autóbuszokra vonatkozó különleges követelményeket állapítja meg, különösen azt írja elő, hogy ezeket a járműveket fel kell szerelni az előttük és a járda felőli oldalon közvetlen közelükben lévő veszélyeztetett úthasználókat érzékelő és figyelmeztető rendszerekkel kell felszerelni, valamint úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a vezetőülésből jobban lehessen látni a veszélyeztetett úthasználókat.

A Bizottság nem tesz javaslatot arra, hogy tehergépkocsik és autóbuszok esetében a fejlett vészfékező rendszert a veszélyeztetett úthasználók érzékelésekor működésbe lépő automata fékrendszerrel váltsák fel, amint az a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek esetében javasolt. A kezdeményezést alátámasztó baleseti elemzés rámutat arra, hogy fennáll a gyalogosok és a kerékpárosok elgázolásának veszélye, amikor a vezetőfülke közvetlen közelében, azaz az úgynevezett holtterben vannak, vagy amikor a nehézgépjármű nagyon lassan halad (egyenesen vagy kanyarodik), vagy álló helyzetből elindul. Előfordulhat azonban, hogy az automata fékrendszerhez kapcsolódó érzékelő rendszerek kis sebesség mellett nem működnek olyan hatékonyan. Másképpen fogalmazva, jelenleg nincs olyan rendszer, amely hatékonyan meg tudná akadályozni az ilyen típusú, kis sebességnél bekövetkező gázolást, és bizonytalan, hogy lesz-e egyáltalán ilyen rendszer, és ha igen, mikor. A hatásvizsgálat rámutatott arra, hogy ez nem pusztán rendszerprogramozás kérdése. Az előzetes kutatások inkább azt támasztják alá, hogy hatékonyabb a veszélyeztetett úthasználó jelenlétének jelzése a járművezető számára, ha az utóbbi közvetlenül észleli a veszélyeztetett úthasználókat tükrök vagy olyan korszerű szélvédő és oldalsó ablakok segítségével, amelyek megszüntetik a holtteret. Másfelől a gyalogosok és a kerékpárosok várhatóan nagyobb biztonságban érzik magukat a forgalomban, ha szemkontaktust teremthetnek a korszerű

vezetőfülkében ülő vezetővel. Ha azonban az automata fékrendszer ezekben az esetekben műszakilag kivitelezhetővé válik, a vonatkozó előírást a műszaki fejlődéshez kell igazítani.

A 10. cikk a hidrogénüzemű járművekre vonatkozó különleges követelményeket állapítja meg, az V. melléklet pedig a hidrogénrendszerekre és alkotóelemeikre vonatkozó anyagminősítési követelményeket tartalmazza.

A 11. cikk az automatizált járművekre vonatkozó különleges követelményeket állapítja meg, és felsorolja azon biztonsági területeket, amelyek tekintetében tovább kell fejleszteni a részletes szabályokat és műszaki előírásokat, amelyek az automatizált járművek forgalomba állításának alapjául szolgálnak.

III. fejezet (Záró rendelkezések):

A javaslat szerint a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékleteket a műszaki fejlődéshez és a szabályozási fejleményekhez igazítsa, valamint részletes szabályokat állapítson meg a járműveknek, rendszereknek, alkotóelemeknek és önálló műszaki egységeknek az e javaslatban meghatározott különleges követelmények tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó különös eljárások, vizsgálatok és műszaki követelmények vonatkozásában. A 12. cikk meghatározza a Bizottságra ruházott felhatalmazás feltételeit.

A 13. cikk átmeneti rendelkezéseket határoz meg.

A 14. cikk a II. mellékletben meghatározott különböző biztonsági követelményekre vonatkozó végrehajtási dátumokat tartalmazza. Az újonnan bevezetett követelményekre vonatkozó végrehajtási dátumok a következőképpen alakulnak:

- a biztonsági intézkedések többségét az új járműtípusok esetében a rendelet alkalmazásának kezdőnapjától kell alkalmazni, valamennyi újonnan gyártott jármű esetében pedig a rendelet alkalmazásának kezdőnapját 24 hónappal követő naptól;
- egy kisszámú intézkedést (összesen három) az új járműtípusok esetében a rendelet alkalmazásának kezdőnapját 24 hónappal követő naptól kell alkalmazni, valamennyi új jármű esetében pedig a rendelet alkalmazásának kezdőnapját 48 hónappal követő naptól;
- a tehergépkocsik és autóbuszok esetében a közvetlen láthatóság javítására vonatkozó követelmények (a 9. cikk (4) bekezdése) hosszabb végrehajtási határidőt igényelnek, mivel a vezetőfülke teljes átalakítását teszik szükségessé – ezek a követelményeket az új járműtípusok esetében a rendelet alkalmazásának kezdőnapját 48 hónappal követő naptól kell alkalmazni, valamennyi új tehergépkocsi és autóbusz esetében pedig a rendelet alkalmazásának kezdőnapját 84 hónappal követő naptól.

A 15. cikk az (EU) 2018/... rendelet II. mellékletének az e javaslat elfogadása miatt szükséges módosításait vezeti be.

A 16.cikk hatályon kívül helyezi a három rendeletet (az általános járműbiztonsági, gyalogosbiztonsági és hidrogénbiztonsági rendelet) és az azok alapján elfogadott, elavult másodlagos jogszabályokat²¹.

A 17. cikk előírja, hogy ezt a rendeletet a hatálybalépése napjától számított 36 hónap elteltével kell alkalmazni. Ez lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy előre elfogadjon a vonatkozó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat, és elegendő türelmi időt biztosítson a gyártók számára az új követelményekhez való igazodásra.

²¹ A 661/2009/EK rendelet alapján az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás szerint elfogadott valamennyi végrehajtási intézkedésnek az EUMSZ által bevezetett új bizottsági eljárással történő összehangolására a Bizottság számára e javaslatban biztosított felhatalmazás alapján kerül sor.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/... rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,
tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére,
tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,
a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²²,
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²³,
rendes jogalkotási eljárás keretében,
mivel:

- (1) Az (EU) 2018/... európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁴⁺ a belső piac megfelelő működése, valamint a magas szintű biztonság és környezetvédelem biztosítása érdekében az új járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek típusjóváhagyására vonatkozó adminisztratív rendelkezéseket és műszaki követelményeket határoz meg.
- (2) Ez a rendelet az (EU) 2018/...⁺ rendeletben megállapított EU-típusjóváhagyási eljárással összefüggésben elfogadott rendeleti jellegű jogi aktus. Ezért az említett rendelet II. mellékletét ennek megfelelően módosítani kell.
- (3) Az elmúlt évtizedek során a járműbiztonsági fejlesztések jelentős mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy összességében csökkent a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérülések száma. Az utóbbi időben azonban különböző – például strukturális és hozzáállásbeli – tényezők miatt lelassult ez a csökkenés az Unióban, és az általános közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó új kezdeményezések nélkül a

²² HL C... , . . . o.

²³ HL C... , . . . o.

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/... rendelete a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L ... , , ... o.).

⁺ Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be a szövegbe a PE-CONS 73/17. sz. dokumentumban (2016/0014 (COD)) szereplő rendelet számát, a lábjegyzetbe pedig a rendelet számát, dátumát és HL-hivatkozását.

jelenlegi megközelítés biztonsági hatásai a továbbiakban várhatóan nem tudják már ellensúlyozni a forgalom volumenének növekedését. Ezért a járművek biztonsági teljesítményét egy integrált közúti közlekedésbiztonsági megközelítés részeként, a veszélyeztetett úthasználók nagyobb védelmének érdekében tovább kell javítani.

- (4) A fejlett járműbiztonsági rendszerek területén tapasztalható műszaki fejlődés új lehetőségeket kínál a balesetek számának csökkentésére. A halálos kimenetelű balesetek számának minimalizálása érdekében be kell vezetni néhány új releváns technológiát.
- (5) A Bizottság a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel²⁵ összefüggésben megvizsgálta, hogy ki lehet-e terjeszteni az említett rendeletben foglalt, arra vonatkozó követelményt, hogy bizonyos járműkategóriákba be kell építeni bizonyos rendszereket (például fejlett vészfékező rendszereket és abroncsnyomás-ellenőrző rendszereket), hogy ez a követelmény valamennyi járműkategóriára vonatkozzon. A Bizottság ezenkívül megvizsgálta a műszaki és gazdasági kivitelezhetőséget, valamint a piaci érettséget az egyéb fejlett biztonsági funkciók beépítésére vonatkozó új követelmény előírásával kapcsolatban. Az említett vizsgálatok alapján a Bizottság 2016. decemberben közzétette az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló, „A halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentése: a gépjárműbiztonság javítása az Európai Unióban” című jelentést²⁶. A jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 19 olyan lehetséges szabályozási intézkedést határozott meg és terjesztett elő, amelyek hatékonyak lennének a közúti balesetek és a közúti halálesetek és sérülések számának további csökkentése tekintetében.
- (6) Az intelligens sebességszabályozó, sávtartást segítő rendszerek, a járművezető fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére, a figyelmetlenség felismerésére szolgáló rendszerek és a tolatóradarok jelentősen csökkenthetik a balesetek számát. Ráadásul ezek a rendszerek olyan technológiákon alapulnak, amelyeket az összekapcsolt és automatizált járművek bevezetéséhez is alkalmazni fognak. Ezért uniós szinten meg kell állapítani a járműveknek az említett rendszerek tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint az említett rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozó harmonizált szabályokat és vizsgálati eljárásokat.
- (7) Az esemény- (baleseti) adatrögzítő bevezetése, amely egy sor fontos járműadatot tárol röviddel a kiváltó esemény (leggyakrabban a légzsák aktiválása) előtt, alatt és után, igen jelentős előrelépés abból a szempontból, hogy a balesetekkel kapcsolatban pontosabb, részletesebb adatok álljanak rendelkezésre. Ezért elő kell írni a gépjárművek ilyen adatrögzítő készülékkel való felszerelését. Azt is követelményként kell megállapítani, hogy az adatrögzítő készülékek képesek legyenek úgy rögzíteni és tárolni az adatokat, hogy a tagállamok fel tudják használni azokat a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos elemzések elvégzéséhez és az adott intézkedés hatékonyságának értékeléséhez.
- (8) A személyes adatok, például az esemény- (baleseti) adatrögzítőkben a járművezetőre vonatkozóan rögzített információk vagy a járművezető fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére vagy a figyelmetlenség felismerésére szolgáló

²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 661/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.).

²⁶ COM(2016) 787 final

rendszerekben a járművezetőre vonatkozóan rögzített információk kezelését az uniós adatvédelmi jogszabályoknak, és különösen az általános adatvédelmi rendeletnek²⁷ megfelelően kell végezni. Emellett a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszeren keresztül gyűjtött személyes adatok kezelésére külön biztosítékok vonatkoznak²⁸.

- (9) A 661/2009/EK rendelet az ülésmagasság és a jármű tömege miatt mentesítette a kisteherautókat, a szabadidő-terepjárákat és a többcélú járműveket a biztonsági előírások alól. Tekintettel az említett járművek piaci elterjedésének megnövekedésére (az 1996-os 3 %-ról 2016-ban 14 %-ra), valamint az ütközést követő elektromos biztonsági vizsgálatok terén bekövetkezett technológiai fejlődésre, az említett mentességek mára elavulttá és indokolatlanná váltak. Ezért meg kell szüntetni a mentességeket, és a fejlett járműrendszerekre vonatkozó követelmények teljes körét alkalmazni kell az említett járművekre.
- (10) A 661/2009/EK rendelet az uniós jogszabályok jelentős egyszerűsítését hajtotta végre azért, hogy 38 irányelv helyébe az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának megfelelő, a 97/836/EK tanácsi határozat²⁹ szerint kötelező előírásait léptette. A további egyszerűsítés érdekében még több uniós szabályt kell felváltani meglévő ENSZ-előírásokkal, amelyek kötelezően alkalmazandók az Unióban. A Bizottságnak továbbá elő kell segítenie és támogatnia kell az Egyesült Nemzetek szintjén annak érdekében folytatott munkát, hogy haladéktalanul, az érvényes legszigorúbb közúti közlekedésbiztonsági szabványoknak megfelelően műszaki követelményeket dolgozzanak ki az e rendelet által előírt járműbiztonsági rendszerek típusjóváhagyására vonatkozóan.
- (11) Az ENSZ EGB azon előírásait és azok módosításait, amelyek elfogadását az Unió megszavazta vagy alkalmaz, a 97/836/EK tanácsi határozatnak megfelelően be kell építeni az EU-típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályokba. Következésképpen a Bizottságot fel kell hatalmazni a kötelezően alkalmazandó ENSZ-előírások listájának módosítására a naprakész állapot biztosítása érdekében.
- (12) A 78/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³⁰ a járművek elülső szerkezetük tekintetében történő jóváhagyására és az elülső védelmi rendszerek (például gallytörő rácsok) jóváhagyására vonatkozó megfelelőségi vizsgálatok és határértékek formájában követelményeket állapít meg a gyalogosok, kerékpárosok és egyéb veszélyeztetett úthasználók védelme érdekében. A 78/2009/EK rendelet elfogadása óta az Egyesült Nemzetek keretében a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében továbbfejlesztették a járművekre vonatkozó műszaki követelményeket és vizsgálati

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/758 rendelete (2015. április 29.) a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típusjóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 77. o.).

²⁹ A Tanács 1997. november 27-i 97/836/EK határozata (HL L 346., 1997.12.17., 78. o.).

³⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 78/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 35., 2009.2.4., 1. o.).

eljárásokat. A 127. számú ENSZ-előírás³¹ jelenleg az Unióban is alkalmazandó a gépjárművek típusjóváahagyása tekintetében.

- (13) A 79/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³² elfogadását követően a műszaki fejlődés figyelembevételére érdekében az Egyesült Nemzetek szintjén továbbfejlesztették a hidrogénüzemű járművek, valamint a hidrogénrendszerek és -alkotóelemek jóváahagyására vonatkozó műszaki követelményeket és vizsgálati eljárásokat. A 134. számú ENSZ-előírás³³ jelenleg az Unióban is alkalmazandó a gépjárművek hidrogénrendszereinek típusjóváahagyása tekintetében. Az említett követelményeken kívül a sűrített hidrogéngáz használatára tervezett járműrendszerekben használt anyagok minőségére vonatkozó kritériumok is alkalmazandók, bár ezek megállapítására csak uniós szinten került sor.
- (14) A közérthetőség, ésszerűség és egyszerűsítés érdekében a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni, és ezzel a rendelettel kell felváltani.
- (15) Korábban az uniós szabályok korlátozták a „moduláris rendszerű” járművek teljes hosszát, aminek következtében olyan általános elrendezést alakítottak ki, hogy a motor felett helyezték el vezetőfülkét, hogy minél nagyobb legyen a rakodótér. Ennek következtében azonban magasra került a vezetőülés és nagyobb lett a holtter, romlott a tehergépkocsi vezetőfülkéje körüli közvetlen láthatóság. Ez a legfőbb oka a tehergépkocsival okozott, veszélyeztetett úthasználókat érintő baleseteknek. A közvetlen látás javításával jelentősen csökkenthető lenne a balesetek száma. Ezért követelményeket kell bevezetni a közvetlen látás javítására vonatkozóan.
- (16) Tekintettel arra, hogy az uniós járműbiztonsági előírások hangsúlyt helyeznek a veszélyeztetett úthasználók védelmére, többek között azáltal, hogy a járművezetők számára megfelelő kilátás legyen biztosított, a köz- és a magánszférabeli szervezeteknek tartózkodniuk kell attól, hogy előírják bármilyen célú címke vagy matrica felragasztását a jármű átlátszó üvegfelületének bármely részére. Ezen túlmenően a nemzeti hatóságoknak kötelezően elő kell írniuk, hogy a szélvédőre és az oldalsó ablakokra nem kerülhet semmilyen címke, matrica és látást akadályozó egyéb dolog, amely rontja a járművezetők kilátására vonatkozó uniós jogszabály hatékonyságát.
- (17) Az automatizált és összekapcsolt járművek jelentős mértékben hozzájárulhatnak a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkentéséhez, mivel becslések szerint a közúti balesetek 90 %-át emberi hiba okozza. Mivel az automatizált járművek fokozatosan átveszik a járművezetők feladatait, az automatizált járműrendszerekre vonatkozóan harmonizált szabályokat és műszaki követelményeket kell elfogadni uniós szinten.
- (18) A járműkonvoj-kialakítás révén a jövőben biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb lehet a közlekedés. A járműkonvoj kialakítását biztosító technológia és a vonatkozó előírások várható bevezetése harmonizált szabályokat és eljárásokat tartalmazó szabályozási keret kialakítását teszi szükségessé. Ezzel összefüggésben a Bizottságot

³¹ A 127. számú előírás egységes rendelkezéseket állapít meg a gépjárművek gyalogosbiztonsági teljesítményének tekintetében történő jóváahagyására vonatkozóan.

³² Az Európai Parlament és a Tanács 79/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváahagyásáról és a 2007/46/EK irányelv módosításáról (HL L 35., 2009.2.4., 32. o.).

³³ 134. számú ENSZ-előírás a gépjárműveknek és alkatrészeiknek a hidrogénüzemű járművek biztonságát érintő teljesítménye tekintetében történő jóváahagyására vonatkozó egységes rendelkezésekről.

fel kell hatalmazni arra, hogy az uniós adatvédelmi jogszabályoknak megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a több márkát magában foglaló járműkonvoj kialakítása célját szolgáló harmonizált adatcsere-formátum létrehozása érdekében.

- (19) Az Uniónak továbbra is támogatnia kell a gumiabroncsok zajszintjére, gördülési ellenállására és nedves tapadására vonatkozó műszaki követelményeknek az Egyesült Nemzetek szintjén történő fejlesztését, mivel a 117. számú ENSZ-előírás már tartalmazza ezeket a részletes rendelkezéseket. Az Egyesült Nemzetek szintjén folytatni kell a gumiabroncsokra vonatkozó követelmények műszaki fejlődéshez való igazítását, különösen annak biztosítása érdekében, hogy a gumiabroncsok teljesítményét életciklusuk végén, elhasznált állapotban is értékeljék, és azon elképzelés támogatása érdekében, hogy a gumiabroncsoknak a teljes életciklus során meg kell felelniük a követelményeknek, hogy ne kelljen idő előtt lecserélni őket. A 661/2009/EK rendelet gumiabroncs-teljesítményre vonatkozó jelenlegi követelményeit a megfelelő ENSZ-előírásokkal kell felváltani.
- (20) E rendelet hatékonyságának biztosítása érdekében a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek biztonsági teljesítményére, szerkezeti felépítésére és környezeti teljesítményére vonatkozó típusjóváhagyási követelményekre vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak³⁴ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (21) Az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra utaló jogi aktusoknak az Európai Unió működéséről szóló szerződés által bevezetett jogi kerethez történő hozzáigazítása, valamint a járműbiztonsággal kapcsolatos uniós jogszabályok további egyszerűsítése érdekében a következő rendeleteket az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal hatályon kívül kell helyezni és fel kell váltani:
- a 631/2009/EK bizottsági rendelet³⁵,
 - a 406/2010/EU bizottsági rendelet³⁶,
 - a 672/2010/EU bizottsági rendelet³⁷,

³⁴ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

³⁵ A Bizottság 631/2009/EK rendelete (2009. július 22.) a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról szóló 78/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet I. melléklete részletes végrehajtási szabályainak megállapításáról, a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 195., 2009.7.25., 1. o.).

³⁶ A Bizottság 406/2010/EU rendelete (2010. április 26.) a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváhagyásáról szóló 79/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 122., 2010.5.18., 1. o.).

- az 1003/2010/EU bizottsági rendelet³⁸,
- az 1005/2010/EU bizottsági rendelet³⁹,
- az 1008/2010/EU bizottsági rendelet⁴⁰,
- az 1009/2010/EU bizottsági rendelet⁴¹,
- a 19/2011/EU bizottsági rendelet⁴²,
- a 109/2011/EU bizottsági rendelet⁴³,
- a 458/2011/EU bizottsági rendelet⁴⁴,
- a 65/2012/EU bizottsági rendelet⁴⁵,
- a 130/2012/EU bizottsági rendelet⁴⁶,

³⁷ A Bizottság 672/2010/EU rendelete (2010. július 27.) egyes gépjárművek szélvédő-jégmentesítő és -párátlanító berendezéseire vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 196., 2010.7.28., 5. o.).

³⁸ A Bizottság 1003/2010/EU rendelete (2010. november 8.) a gépjárművek és pótkocsijaik hátsó rendszámtáblái felszerelésének helyére és rögzítésének módjára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 291., 2010.11.9., 22. o.).

³⁹ A Bizottság 1005/2010/EU rendelete (2010. november 8.) a gépjárművek elvontató berendezéseire vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 291., 2010.11.9., 36. o.).

⁴⁰ A Bizottság 1008/2010/EU rendelete (2010. november 9.) egyes gépjárművek szélvédőtörlő és szélvédőmosó rendszereire vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 292., 2010.11.10., 2. o.).

⁴¹ A Bizottság 1009/2010/EU rendelete (2010. november 9.) egyes gépjárművek kerékdobjaira vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 292., 2010.11.10., 21. o.).

⁴² A Bizottság 19/2011/EU rendelete (2011. január 11.) a gépjárművek és pótkocsijaik hatóságilag előírt gyári adattáblájára és járműazonosító számára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 8., 2011.1.12., 1. o.).

⁴³ A Bizottság 109/2011/EU rendelete (2011. január 27.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáira a felcsapódó víz elleni védőrendszerekkel összefüggésben vonatkozó típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 34., 2011.2.9., 2. o.).

⁴⁴ A Bizottság 458/2011/EU rendelete (2011. május 12.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak a gumibroncsaik felszerelése tekintetében történő típusjóváhagyásáról, valamint a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK rendelet végrehajtásáról (HL L 124., 2011.5.13., 11. o.).

⁴⁵ A Bizottság 65/2012/EU rendelete (2012. január 24.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet sebességváltás-jelzők tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 28., 2012.1.31., 24. o.).

- a 347/2012/EU bizottsági rendelet⁴⁷,
 - a 351/2012/EU bizottsági rendelet⁴⁸,
 - az 1230/2012/EU bizottsági rendelet⁴⁹,
 - az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet⁵⁰.
- (22) Mivel a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendelettel, valamint a kapcsolódó végrehajtási intézkedésekkel összhangban kiadott jóváhagyásokat egyenértékűnek kell tekinteni, kivéve, ha ez a rendelet módosítja a vonatkozó követelményeket, illetve addig, amíg a végrehajtási jogi aktus módosítja azokat, átmeneti rendelkezéseknek kell biztosítaniuk, hogy az ilyen jóváhagyásokat ne érvénytelenítsék.
- (23) Az EU-típusjóváhagyás megadásának megtagadására, a jármű nyilvántartásba vételének megtagadására, valamint az alkotóelemek és önálló műszaki egységek forgalmazásának vagy üzembe helyezésének tilalmára vonatkozó dátumokat minden egyes szabályozott tétel esetében meg kell állapítani.
- (24) Mivel e rendelet célját, azaz a belső piac megfelelő működésének a gépjárművek és pótkocsijaik biztonságosságára és környezetvédelmi jellemzőire vonatkozó harmonizált műszaki követelmények bevezetése révén történő biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az a terjedelme és hatásai miatt uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl a cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (25) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint a rendszereik, alkotóelemeik és önálló műszaki egységeik típusjóváhagyására vonatkozó részletes műszaki követelményeket és különös vizsgálati eljárásokat e rendelet alkalmazásának napja előtt felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban kell megállapítani. Ezen túlmenően elegendő időt kell hagyni a gyártók számára az e rendeletben és a rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményekhez való alkalmazkodásra. Ennélfogva e rendelet alkalmazását el kell halasztani.

⁴⁶ A Bizottság 130/2012/EU rendelete (2012. február 15.) az egyes gépjárművekre a járműbe való bejutás és a manőverezőképeség tekintetében vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 43., 2012.2.16., 6. o.).

⁴⁷ A Bizottság 347/2012/EU rendelete (2012. április 16.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az egyes gépjármű-kategóriákra a fejlett vészfékező rendszerek szempontjából vonatkozó típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 109., 2012.4.21., 1. o.).

⁴⁸ A Bizottság 351/2012/EU rendelete (2012. április 23.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a sávellhagyásra figyelmeztető rendszerek gépjárművekbe történő beépítésére vonatkozó típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 110., 2012.4.24., 18. o.).

⁴⁹ A Bizottság 1230/2012/EU rendelete (2012. december 12.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és azok pótkocsijainak tömegével és méreteivel kapcsolatos típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 353., 2012.12.21., 31. o.).

⁵⁰ A Bizottság (EU) 2015/166 rendelete (2015. február 3.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a különös eljárások, értékelési módszerek és műszaki előírások bevezetése tekintetében történő kiegészítéséről és módosításáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, továbbá az 1003/2010/EU, a 109/2011/EU és a 458/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 28., 2015.2.4., 3. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

TÁRGY, HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. cikk

Tárgy

E rendelet követelményeket állapít meg a következőkre vonatkozóan:

1. a járművek, a járművekhez tervezett és gyártott rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek általános jellemzőik és biztonságosságuk, valamint az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyása;
2. a járműveknek az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek tekintetében a biztonságosság, a hatékony üzemanyag-fogyasztás és a szén-dioxid-kibocsátás vonatkozásában történő típusjóváhagyása; valamint
3. az újonnan gyártott gumiabroncsok biztonsága és környezeti teljesítménye tekintetében történő típusjóváhagyása.

2. cikk

Hatály

Ez a rendelet az (EU) 2018/... rendelet 4. cikkében meghatározott, M, N és O kategóriájú járművekre, valamint az ilyen a járművekhez tervezett és gyártott rendszerekre, alkotóelemekre és önálló műszaki egységekre alkalmazandó, e rendelet 4–11. cikkére is figyelemmel.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az (EU) 2018/... rendelet 3. cikkében szereplő fogalommeghatározások alkalmazandók.

Emellett az alábbi fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „veszélyeztetett úthasználó”: kétkerekű járművet használó úthasználó vagy nem motorizált úthasználó, például kerékpáros vagy gyalogos;
2. „abroncsnyomás-ellenőrző rendszer”: olyan, járműbe beépített rendszer, amely képes az abroncsnyomásnak és a nyomás idővel történő változásának az értékelésére, és menet közben továbbítja a megfelelő információkat a járművezetőhöz;
3. „intelligens sebességszabályozó”: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt az útviszonyoknak megfelelő sebesség tartásában azáltal, hogy a gázpedál érzékelhető visszajelzést ad az útjelző táblák, jelzések megfigyelése, a járműben hozzáférhető infrastruktúrajelzések és/vagy elektronikus térképadatok alapján;

4. „indításgátló alkoholszonda (alcolock készülék) előkészítése”: szabványosított interfész, amely lehetővé teszi utángyártott alcolock készülékek beszerelését gépjárművekbe;
5. „a járművezető fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére szolgáló rendszer”: olyan rendszer, amely felméri a vezető éberségét a gépjármű berendezései által összegyűjtött adatok elemzése alapján, és figyelmezteti a vezetőt, amennyiben az szükséges;
6. „figyelmetlenség felismerésére szolgáló fejlett rendszer”: olyan rendszer, amely képes felmérni, hogy a vezető milyen mértékben követi vizuálisan a forgalmi helyzetet, és figyelmezteti a vezetőt, amennyiben az szükséges;
7. „véselfékjelzés”: gyorsan villogó féklámpajelzés, amely a jármű mögött közlekedőknek jelzi, hogy az útviszonyokhoz képest nagy fékezőerőt fejtenek ki a járműre;
8. „tolatóradar”: elsősorban a tolatás közbeni ütközés elkerülésére szolgáló kamera vagy monitor, optikai vagy érzékelő rendszer, amely tolatáskor jelzi a vezető számára, ha emberek vagy tárgyak vannak a jármű mögött;
9. „sávelhagyásra figyelmeztető rendszer”: olyan rendszer, amely figyelmezteti a járművezetőt a járműnek a menetsávból történő kisodródására;
10. „fejlett véselfékező rendszer”: olyan rendszer, amely képes automatikusan érzékelni az ütközés veszélyét és bekapcsolni a jármű fékrendszerét, hogy az ütközés elkerülése vagy enyhítése céljából lelassítsa a járművet;
11. „sávtartást segítő rendszer”: a jármű sávjelzésekhez viszonyított helyzetét figyelő rendszer, amely erőt fejt ki a kormánykerékre vagy a fékre sávelhagyáskor, vagy közvetlenül a sávelhagyás előtt, amikor is ütközés közvetlen veszélye áll fenn;
12. „gépjármű főkapcsolója”: az a berendezés, amellyel a gépjármű fedélzeti elektronikai rendszerét kikapcsolt állapotból (amikor a gépjármű parkol, a vezető pedig nincs jelen) rendes üzemmódba kapcsolja;
13. „esemény- (baleseti) adatrögzítő”: olyan rendszer, amely ütközés előtt, ütközéskor és azt követően az ütközések szempontjából kritikus adatokat és információkat rögzíti és tárolja;
14. „elülső védelmi rendszer”: olyan önálló szerkezet vagy szerkezetek, mint pl. egy gallytörő rács vagy kiegészítő lökhárító, amely a gyárilag felszerelt lökhárító mellett a jármű külső felületének védelmét szolgálja egy másik tárggyal való ütközés esetén fellépő károk ellen, a 0,5 kg-nál kisebb tömegű szerkezetek kivételével, amelyek rendeltetése csupán a jármű lámpáinak védelme;
15. „lökhárító”: az elülső védelmi rendszer kivételével minden, a jármű elejének alján lévő külső szerkezeti elem, ideértve annak tartozékait is, amelyek célja a jármű védelme más járművel kis sebességgel történő frontális ütközés esetén;
16. „hidrogénüzemű jármű”: olyan gépjármű, amely meghajtásához hidrogént használ üzemanyagként;
17. „hidrogénrendszer”: hidrogénüzemű járművekre rögzített alkotóelemek és kapcsolóelemek együttese, kivéve a hidrogénmeghajtású rendszereket és a segédhajtóműveket;

18. „hidrogénmeghajtású rendszer”: a jármű meghajtásához használt belső égésű motor vagy tüzelőanyagcella-rendszer;
19. „hidrogénrendszer alkotórésze”: a hidrogéntartály és a hidrogénüzemű jármű minden olyan része, amely a hidrogénnel közvetlenül érintkezik, vagy a hidrogénrendszer részét képezi;
20. „hidrogéntartály”: a hidrogénrendszer alkotórésze, amely a hidrogén-üzemanyag fő volumenét tárolja;
21. „automatizált jármű”: olyan gépjármű, amelyet arra a célra terveztek és gyártottak, hogy hosszabb ideig folyamatos emberi felügyelet nélkül, önállóan közlekedjen;
22. „a járművezető készségét figyelő rendszer”: olyan rendszer, amely felméri, hogy a sofőr képes-e átvenni a vezetési feladatokat az automatizált járműtől bizonyos helyzetekben, amennyiben ez szükséges;
23. „járműkonvoj kialakítása”: két vagy több jármű konvojba történő rendezése kapcsolódási technológiák és automatizált vezetéstámogató rendszerek használatával, ami lehetővé teszi, hogy a járművek egymás között a beállított rövid követési távolságot tartva haladjanak az utazás bizonyos szakaszain, ha össze vannak kapcsolva, és képesek alkalmazkodni a konvojt vezető jármű mozgásában bekövetkező változásokhoz úgy, hogy az csekély vagy semmilyen beavatkozást nem igényel a járművezetők részéről;
24. „megengedett legnagyobb össztömeg”: a járműgyártó által megadott műszakilag megengedett legnagyobb terhelte tömeg;
25. „A-oszlop”: a legelső és legkülső tetőtartó oszlop, amely a jármű alvázatól a tetőig nyúlik;
26. „az elülső védelmi rendszer sarka”: az elülső védelmi rendszer érintkezési pontja egy olyan függőleges síkkal, amely 60°-os szöget zár be a jármű függőleges hosszanti síkjával, és érinti az elülső védelmi rendszer külső felületét;
27. „az elülső védelmi rendszer aljának magassága”: bármely keresztmetszeti pozícióban a talaj és az elülső védelmi rendszer alsó referenciavonala közötti távolság, amikor a jármű normál menethelyzetben van;

II. FEJEZET

A GYÁRTÓK KÖTELEZETTSÉGEI

4. cikk

Általános kötelezettségek és műszaki követelmények

(1) A gyártóknak igazolniuk kell, hogy minden új jármű, amelyet forgalomba hoztak, nyilvántartásba vettek vagy üzembe állítottak, valamint minden új rendszer, alkotóelem és önálló műszaki egység, amelyet forgalomba hoztak vagy üzembe helyeztek, e rendeletnek és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok követelményeinek megfelelő típusjóváhagyással rendelkezik.

(2) Az I. mellékletben felsorolt vonatkozó ENSZ-előírásoknak megfelelő típusjóváhagyás e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok követelményeivel összhangban EU-típusjóváhagyásnak minősül.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet módosítására vonatkozóan, hogy a műszaki fejlődés és a szabályozási fejlemények figyelembevétele érdekében bevezesse és aktualizálja a kötelezően alkalmazandó ENSZ-előírásokra és a vonatkozó módosítássorozatra való hivatkozásokat.

(4) A gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy a járműveket úgy tervezik, gyártják és szerelik össze, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék az utasokra és a veszélyeztetett úthasználókra nézve.

(5) A gyártóknak azt is biztosítaniuk kell, hogy a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek megfeleljenek a II. mellékletben felsorolt követelményeknek a mellékletben megadott naptól kezdve, valamint az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított részletes műszaki követelményeknek és vizsgálati eljárásoknak, beleértve az alábbiakkal kapcsolatos követelményeket is:

- a) utasbiztonsági rendszerek, törésteeszt, a tüzelőanyag-rendszer épsége és nagyfeszültségű elektromos biztonság;
- b) gyalogosok, kerékpárosok, látás és kilátás;
- c) a jármű alváza, fékrendszere, gumibroncsai és kormányberendezése;
- d) fedélzeti műszerek, elektromos rendszer, járművilágítás és jogosulatlan használat, többek között a kibertámadások elleni védelem;
- e) a járművezető magatartása és a rendszer működése;
- f) a járművek általános szerkezeti felépítése és tulajdonságai;

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet módosítására vonatkozóan a műszaki fejlődés és a szabályozási fejlemények figyelembevétele érdekében, különösen az e cikk (5) bekezdésének a)–f) pontjában felsorolt témákat illetően, valamint a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek magas szintű általános biztonságának, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók magas szintű védelmének biztosítása céljából.

(7) A magas szintű általános járműbiztonság, valamint az utasok és a veszélyeztetett úthasználók magas szintű védelme megvalósulásának érdekében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, hogy részletes szabályokat állapítson meg a járműveknek, rendszereknek, alkotóelemeknek és önálló műszaki egységeknek a II. mellékletben felsorolt követelmények tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokat és műszaki követelményeket illetően.

5. cikk

Az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerekkel és gumibroncsokkal kapcsolatos egyedi rendelkezések

(1) A járművekbe megfelelő abroncsnyomás-ellenőrző rendszert kell beépíteni, amely az optimális üzemanyag-fogyasztás és az útbiztonság érdekében a legkülönbözőbb útviszonyok

és környezeti feltételek mellett képes a járművezetőt a jármű belsejében figyelmeztetni, ha az abroncsban nyomáscsökkenés lép fel.

(2) Az abroncsnyomás-ellenőrző rendszert úgy kell megtervezni, hogy alacsony gumiabroncsnyomásnál ne lehessen visszaállítani vagy újrakalibrálni.

(3) Minden forgalomba hozott gumiabroncsnak teljesítenie kell a biztonságra és a környezeti teljesítményre vonatkozó, a II. mellékletben felsorolt megfelelő, rendeleti jellegű jogi aktusokban meghatározott követelményeket.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

- a) járművek abroncsnyomás-ellenőrző rendszerük tekintetében történő típusjóváhagyása;
- b) gumiabroncsok típusjóváhagyása, beleértve a felszerelésükre vonatkozó műszaki követelményeket is.

6. cikk

Fejlett járműrendszerek minden gépjármű-kategória számára

(1) A gépjárműveket fel kell szerelni a következő fejlett járműrendszerekkel:

- a) intelligens sebességszabályozó rendszer;
- b) indításgátló alkoholszonda (alcolock készülék) előkészítése;
- c) a járművezető fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére szolgáló rendszer;
- d) a figyelmetlenség felismerésére szolgáló fejlett rendszer;
- e) vészfékjelzés;
- f) tolatóradar.

(2) Az intelligens sebességszabályozó rendszereknek a következő minimális jellemzőkkel kell rendelkezniük:

- a) a járművezető a gázpedálon keresztül képes érzékelni az alkalmazandó sebességhatár elérését vagy túllépését;
- b) nem lehet kikapcsolni vagy kiiktatni a rendszert;
- c) a járművezető a gázpedál szokásos használatával is tud finoman változtatni a rendszer által beállított sebességen, nem szükséges a pedált hirtelen padlóig nyomni;
- d) az intelligens sebességszabályozó rendszernek automatikusan alkalmazkodnia kell bármely alacsonyabb sebességhatárhoz, ha az automatikus sebességtartó rendszer bekapcsolt állapotban van;

(3) Az (1) bekezdés d) pontja szerinti, figyelmetlenség felismerésére szolgáló fejlett rendszerrel felszerelt gépjármű úgy tekinthető, hogy megfelel az említett bekezdés c) pontjában foglalt követelménynek is.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

- a) a járműveknek az (1) bekezdésben felsorolt fejlett járműrendszerek tekintetében történő típusjóváahagyása;
- b) az említett bekezdés a) és f) pontjában felsorolt fejlett járműrendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváahagyása.

7. cikk

A személygépkocsikkal és könnyű haszongépjárművekkel kapcsolatos egyedi követelmények

(1) Az e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egyéb, az M_1 és N_1 kategóriájú járművekre is alkalmazandó követelményei mellett az említett kategóriába tartozó járműveknek teljesíteniük kell a (2)–(6) bekezdésben és a (7) bekezdés alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményeket.

(2) Az M_1 és N_1 kategóriájú járműveket fejlett vészfékező rendszerrel kell felszerelni, amelyet úgy kell megtervezni és gyártani, hogy két működési szakasszal rendelkezzen:

- a) az első szakasz a gépjármű előtt lévő mozgó járművek és mozdulatlan tárgyak felismerése;
- b) a második szakasz a felismerés kiterjesztése a gépjármű előtt lévő veszélyeztetett úthasználókra

(3) Az M_1 és N_1 kategóriájú járműveket sávtartást segítő rendszerrel kell felszerelni.

(4) A fejlett vészfékező rendszereknek és a sávtartást segítő rendszereknek különösen a következő követelményeknek kell megfelelniük:

- a) kizárólag egyenként, a vezető által végzett összetett cselekvési sorozat által lehessen csak kikapcsolni a rendszereket, mozdulatlan járműben és behúzott kézifékkal;
- b) a jármű főkapcsolója által végrehajtott minden egyes bekapcsoláskor a rendszereknek normál üzemmódban kell lennie;
- c) a figyelmeztető hangjelzéseket ki lehessen kapcsolni, de kikapcsolásuk egyidejűleg nem kapcsolhat ki más rendszerfunkciókat, csak a figyelmeztető hangjelzéseket.

(5) Az M_1 és N_1 kategóriájú járműveket esemény- (baleseti) adatrögzítővel kell felszerelni. Az esemény- (baleseti) adatrögzítőnek különösen a következő követelményeknek kell megfelelnie:

- a) az általuk rögzített és tárolt, az ütközést megelőző, ütközéskori, és az azt követő adatoknak minimálisan tartalmazniuk kell a jármű sebességét, a jármű biztonsági rendszerei aktiválásának és üzemmódjainak állapotát, és bármely más érdemi beviteli paramétert, amely az aktív fedélzeti biztonsági és balesetmegelőző rendszereket érinti;
- b) a berendezéseket ne lehessen kikapcsolni;
- c) olyan módon kell rögzíteniük és tárolniuk az adatokat, hogy azokat ne lehessen manipulálni, és – az (EU) 2016/679 rendelettel összhangban lévő uniós vagy tagállami jogszabály alapján – szabványosított interfészen keresztül hozzáférhető legyenek a nemzeti hatóságok számára, hogy baleseti adatelemzést lehessen elvégezni, és hogy a konkrét járműtípus, -változat és -kialakítás, valamint különösképpen a felszerelt aktív biztonsági és balesetmegelőző rendszerek beazonosíthatók legyenek.

Mindazonáltal, az esemény- (baleseti) adatrögzítő által rögzített és tárolt adatok nem tartalmazhatják a jármű-azonosító szám járművet azonosító részének utolsó négy számjegyét, sem más olyan információt, amely alkalmas lehet arra, hogy beazonosítható legyen a konkrét jármű.

(6) Az M_1 és N_1 kategóriájú járműveket úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a veszélyeztetett úthasználók megnövelt védelme és ütközéskori potenciális sérüléseik mérséklése érdekében nagyobb frontális védelmi zónával rendelkezzenek.

(7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

- a) a járműveknek az e cikk (2)–(6) bekezdésében megállapított követelmények tekintetében történő típusjóváhagyása;
- b) esemény- (baleseti) adatrögzítők önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyása.

8. cikk

Elülső védelmi rendszerek személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek számára

(1) Az elülső védelmi rendszereknek, függetlenül attól, hogy azokat eredeti készülékként szerelték-e be M_1 és N_1 kategóriájú járművekbe, vagy az ezekre a járművekre való felszerelés céljára önálló műszaki egységként forgalmazták, a (2) bekezdésben, a IV. mellékletben és az e cikk (3) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított követelményeknek kell megfelelniük.

(2) Az önálló műszaki egységként forgalmazott elülső védelmi rendszerekhez csatolni kell az azon járműtípusok, változatok és kivitelek részletes felsorolását, amely tekintetében típusjóváhagyással rendelkeznek, valamint egyértelmű összeszerelési utasításokat.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e cikk (1) bekezdésében említett elülső védelmi rendszerek típusjóváhagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan, beleértve a kialakításukkal és felszerelésükkel kapcsolatos műszaki követelményeket is.

9. cikk

Az autóbusszokkal és tehergépkocsikkal kapcsolatos egyedi követelmények

(1) Az e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egyéb, az M_2 , M_3 , N_2 és N_3 kategóriájú járművekre is alkalmazandó követelményei mellett az említett kategóriába tartozó járműveknek teljesíteniük kell a (2)–(5) bekezdésben és a (7) bekezdés alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított követelményeket. Az M_2 és M_3 kategóriájú járműveknek a (6) bekezdésben megállapított követelményt is teljesíteniük kell.

(2) Az M_2 , M_3 , N_2 és N_3 kategóriájú járműveket a (7) bekezdés alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményeknek megfelelő, sávelhagyásra figyelmeztető rendszerrel és fejlett vészfékező rendszerrel kell felszerelni.

(3) Az M_2 , M_3 , N_2 és N_3 kategóriájú járműveket fel kell szerelni olyan fejlett rendszerrel, amely érzékeli a jármű elejénél vagy mellette, a járda felőli oldalon, a jármű közvetlen közelben lévő veszélyeztetett úthasználókat, és figyelmeztető jelzést ad, vagy elkerüli a veszélyeztetett úthasználókkal való ütközést.

(4) Az e cikk (2) és (3) bekezdésében említett rendszerek tekintetében különösen a következő követelményeket kell teljesíteniük:

- a) kizárólag egyenként, a vezető által végzett összetett cselekvési sorozat által lehessen csak kikapcsolni a rendszereket, mozdulatlan járműben és behúzott kézifékkal;
- b) a jármű főkapcsolója által végrehajtott minden egyes bekapcsoláskor a rendszereknek normál üzemmódban kell lennie;
- c) a figyelmeztető hangjelzéseket ki lehessen kapcsolni, de kikapcsolásuk egyidejűleg nem kapcsolhat ki más rendszerfunkciókat, csak a figyelmeztető hangjelzéseket.

(5) Az M_2 , az M_3 , az N_2 és az N_3 kategóriájú járműveket úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a vezetőülésből jobb legyen a közvetlen rálátás a veszélyeztetett úthasználókra.

(6) Az olyan, M_2 és M_3 kategóriájú járműveket, amelyek kapacitása a járművezetőn kívül meghaladja a 22 utast, és álló utasok számára kialakított területekkel rendelkeznek, lehetővé téve az utasok gyakori mozgását, úgy kell megtervezni és gyártani, hogy csökkent mozgásképességű személyek, többek között kerekesszékesek számára is megközelíthetők legyenek.

(7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

- a) a járműveknek az e cikk (2)–(5) bekezdésében megállapított követelmények tekintetében történő típusjóváhagyása;
- b) az e cikk (3) bekezdésében említett rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyása.

10. cikk

A hidrogénüzemű járművekkel kapcsolatos egyedi követelmények

(1) Az e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egyéb, az M és az N kategóriájú járművekre is alkalmazandó követelményei mellett az említett kategóriába tartozó hidrogénüzemű járműveknek, hidrogénrendszereiknek és a rendszerek alkotóelemeinek teljesíteniük kell az V. mellékletben és az e cikk (3) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított követelményeket.

(2) A gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy a hidrogénrendszereket és hidrogén-alkotóelemeket a (3) bekezdés alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményeknek megfelelően építsék be. A gyártók a hidrogénrendszerek és -alkotórészek ellenőrzése céljából a hidrogénüzemű járművek teljes üzemi élettartama során információkat bocsátanak rendelkezésre, ha szükséges.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan:

- a) a hidrogénüzemű járművek hidrogénrendszereik tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint a hidrogén-alkotóelemek típusjóváhagyására vonatkozó

különös vizsgálati eljárásokkal és műszaki követelményekkel – többek között a beépítésükre vonatkozó követelményekkel – kapcsolatos részletes szabályok megállapítása.

- b) az V. melléklet módosítása a műszaki fejlődéshez való igazodás érdekében.

11. cikk

Az automatizált járművekkel kapcsolatos egyedi követelmények

(1) Az e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egyéb, az adott kategóriájú járművekre alkalmazandó követelményei mellett az automatizált járműveknek teljesíteniük kell a (2) bekezdés alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményeket a következők tekintetében:

- a) a járművezetőt a jármű vezetésében – többek között a kormányzásban, gyorsításban és fékezésben – helyettesítő rendszerek;
- b) a jármű állapotát és a környezetet ismertető, valós idejű információkat biztosító rendszerek;
- c) a járművezető készségét ellenőrző rendszerek;
- d) esemény- (baleseti) adatrögzítők az automatizált járművek számára;
- e) harmonizált adatcsere-formátum, például a több márkát is magába foglaló járműkonvoj kialakításához.

(2) Annak biztosítása érdekében, hogy az automatizált járművek biztonságosan közlekedjenek a közutakon, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e cikk (1) bekezdésének a)–e) pontjában felsorolt rendszerekkel és egyéb eszközökkel kapcsolatos követelmények, valamint az automatizált járműveknek az említett követelmények tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokat és műszaki követelményeket érintő részletes szabályok megállapítására vonatkozóan.

III. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

12. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottság [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be e rendelet hatálybalépésének napját*]-tól/-től határozatlan időre szóló felhatalmazást kap a 4. cikk (3) bekezdésében, a 4. cikk (6) bekezdésében, a 4. cikk (7) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 6. cikk (4) bekezdésében, a 7. cikk (7) bekezdésében, a 8. cikk (3) bekezdésében, a 9. cikk (7) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében és a 11. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács a 4. cikk (3) bekezdésében, a 4. cikk (6) bekezdésében, a 4. cikk (7) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 6. cikk (4) bekezdésében, a 7. cikk (7) bekezdésében, a 8. cikk (3) bekezdésében, a 9. cikk (7) bekezdésében, a 10. cikk (3) bekezdésében és a 11. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazást bármikor visszavonhatja. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 4. cikk (3) bekezdése, a 4. cikk (6) bekezdése, a 4. cikk (7) bekezdése, az 5. cikk (4) bekezdése, a 6. cikk (4) bekezdése, a 7. cikk (7) bekezdése, a 8. cikk (3) bekezdése, a 9. cikk (7) bekezdése, a 10. cikk (3) bekezdése és a 11. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, vagy ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

13. cikk

Átmeneti rendelkezések

(1) Ez a rendelet nem érvénytelenít semmilyen, járműre, rendszerre, alkotóelemre vagy önálló műszaki egységre a 78/2009/EK, a 79/2009/EK, a 661/2009/EK rendeletnek és a kapcsolódó végrehajtási intézkedéseknek megfelelően [*Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az e rendelet alkalmazásának kezdőnapját megelőző dátumot*]-ig megadott EU-típusjóváhagyást, kivéve, ha a járműre, rendszerre, alkotóelemre vagy önálló műszaki egységre vonatkozó követelményeket az e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok módosították vagy újakkal egészítették ki.

(2) A jóváhagyó hatóságok továbbra is kiterjesztik az e cikk (1) bekezdésében említett EU-típusjóváhagyásokat.

(3) E rendeletről eltérve, a tagállamok a VI. mellékletben megadott dátumokig továbbra is engedélyezik azon járművek nyilvántartásba vételét, valamint azon alkotóelemek értékesítését vagy üzembe helyezését, amelyek nem felelnek meg az említett mellékletben felsorolt vonatkozó ENSZ-előírásoknak.

14. cikk

Végrehajtási határidők

A járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek vonatkozásában a nemzeti hatóságoknak:

- a) a II. mellékletben megadott dátumoktól kezdődően egy meghatározott követelmény tekintetében, az adott követelménnyel kapcsolatos okokból meg kell tagadniuk az olyan új járműtípusok, rendszerek, alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek EU-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának megadását, amelyek nem felelnek meg e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok követelményeinek;
- b) a II. mellékletben megadott dátumoktól kezdődően egy meghatározott követelmény tekintetében, az adott követelménnyel kapcsolatos okokból érvénytelennek kell tekinteniük a meglévő megfelelési igazolásokat az (EU) 2018/... rendelet 48. cikke alkalmazásában és meg kell tiltaniuk az olyan járművek nyilvántartásba vételét, amelyek nem felelnek meg e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok követelményeinek;
- c) a II. mellékletben megadott dátumoktól kezdődően egy meghatározott követelmény tekintetében, az adott követelménnyel kapcsolatos okokból meg kell tiltaniuk az alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek forgalomba hozatalát vagy üzembe helyezését, amennyiben nem felelnek meg e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok követelményeinek.

15. cikk

Az (EU) 2018/... rendelet módosításai

Az (EU) 2018/... rendelet II. melléklete e rendelet III. mellékletének megfelelően módosul.

16. cikk

Hatályon kívül helyezés

(1) A 78/2009/EK, a 79/2009/EK, a 631/2009/EK és a 661/2009/EK rendelet, valamint a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 rendelet e rendelet alkalmazásának napjától hatályát veszti.

(2) A 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendeletre történő hivatkozásokat az e rendeletre történő hivatkozásként kell értelmezni.

17. cikk

Hatálybalépés és az alkalmazás napja

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet [Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az e rendelet hatálybalépésének kezdőnapját 36 hónappal követő nap dátumát]-tól/-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.
Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök