

Bruselj, 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/... ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Tehnološke spremembe vplivajo na vse dele družbe in gospodarstva ter spreminjajo življenje državljanov EU. Promet pri tem ni izjema. Nove tehnologije korenito spreminjajo okolje mobilnosti. Na podlagi tega se morata EU in njena industrija spoprijeti z izzivom, da bi postali vodilni na svetu na področju inovacij, digitalizacije in razogljičenja. Komisija je zato sprejela celosten pristop za zagotovitev, da bi politike mobilnosti EU izražale te politične prednostne naloge, v obliki treh svežnjev mobilnosti „Evropa v gibanju“.

Po uvedbi strategije za nizkoemisijско mobilnost je Komisija maja in novembra 2017¹ sprejela dva svežnja mobilnosti. Ta dva svežnja določata pozitivno agendo za izvajanje strategije za nizkoemisijско mobilnost ter zagotovitev nemotenega prehoda na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse. Evropska komisija poziva Evropski parlament in Svet, naj zagotovita hitro sprejetje teh predlogov.

Ta pobuda je del tretjega svežnja mobilnosti „Evropa v gibanju“, ki zagotavlja izvajanje nove strategije za industrijsko politiko iz septembra 2017, njen namen pa je zaključiti proces, ki bo Evropi omogočil, da v celoti izkoristi ugodnosti posodobitve mobilnosti. Ključno je, da se vsem državljanom EU v prihodnosti zagotovi varen, čist in učinkovit sistem mobilnosti. Cilj so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi ter čistejša mobilnost in boljša prilagojenost nujnosti obravnavanja podnebnih sprememb. V ta namen bo potrebna popolna zavezanost EU, držav članic in zainteresiranih strani, vključno z uvedbo strožjih zahtev glede varnostnih elementov v cestnih vozilih.

Varnost v cestnem prometu je vseevropsko vprašanje, ki se obravnava na podlagi celostnega pristopa. Politike po navadi temeljijo na treh stebrih: na udeležencih v cestnem prometu (voznikih, pešcih in kolesarjih), vozilih in infrastrukturi.

Varnost v cestnem prometu se je v zadnjih desetletjih precej izboljšala, napredek pri zniževanju stopenj smrtnih žrtev v cestnem prometu pa je v zadnjih letih zastal. Glede na statistične podatke EU se število smrtnih žrtev v cestnem prometu v Uniji od leta 2013 ni bistveno zmanjšalo². Čeprav nekatere države članice še vedno vsako leto dosegajo precejšen napredek, druge celo beležijo povečevanje števila smrtnih žrtev, kar povzroča stagnacijo stopenj smrtnih žrtev v cestnem prometu na ravni EU.

Nujno je treba spremeniti okvir, tako da bo bolj prilagojen spremembam v mobilnosti, ki so posledica družbenih trendov (npr. več kolesarjev in pešcev, starajoča se družba) in tehnološkega razvoja. Brez novih pobud o varnosti v cestnem prometu na splošno je mogoče pričakovati, da vplivi sedanjega pristopa na varnost ne bodo več mogli izravnati vedno večjega obsega prometa. Za obravnavanje zapletenih razmer je potrebno dinamično prilagajanje politike, ki dosledno in učinkovito upošteva glavne izzive celotnega spektra politik varnosti v cestnem prometu. Kar zadeva varnost vozil, to pomeni določitev številnih naprednih varnostnih ukrepov za standardno opremo zadevnih kategorij vozil in večjo zaščito

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

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

izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, kot so pešci, kolesarji ter osebe nižje rasti in ostareli.

Ta predlog obravnava glavno težavo stalno visokega števila prometnih nesreč, zaradi česar je visoko tudi število smrtnih žrtev in hudih poškodb, ter zagotavlja ukrepe za povečanje varnosti na ravni vozil, da bi se bodisi preprečile nesreče in zmanjšalo njihovo število bodisi zmanjšala resnost nesreč, ki jih ni bilo mogoče preprečiti, in s tem omejilo število smrtnih žrtev in hudih poškodb. Ta predlog je treba obravnavati v tesni povezavi z drugimi pobudami v okviru tretjega svežnja mobilnosti, kot so predlagane spremembe direktive o upravljanju varnosti cestne infrastrukture³. Cilj teh pobud je tudi prispevati k zmanjšanju števila smrtnih žrtev in poškodb na cestah v EU, torej imajo skupni okvir in so medsebojno povezane. Poleg tega so nekateri sistemi, ki so vgrajeni v vozila, na primer sistem za ohranjanje voznega pasu in inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti, odvisni od dobro vzdrževane cestne infrastrukture (talne označbe, znaki in kamere). Zato se predlogi o cestni infrastrukturi in varnosti vozil na nekaterih področjih dopolnjujejo ter sistemom, vgrajenim v vozila, omogočajo uresničitev varnostnega potenciala v celoti.

Po drugi strani je treba pri splošnem okviru varnosti vozil in infrastrukture upoštevati razvoj povezane in avtomatizirane vožnje, ki napreduje z veliko hitrostjo. Zato je ta predlog tesno povezan tudi s strategijo Komisije za kooperativne inteligentne prometne sisteme (C-ITS)⁴ in s predlogom za strategijo EU za mobilnost prihodnosti⁵. Da bi bila vozila kos izzivom prihodnosti, morajo biti pripravljena na nov tehnološki razvoj infrastrukture, poleg tega pa bodo morala tudi prevzeti vodilno vlogo in utreti pot do možnosti popolnoma avtomatizirane vožnje. Zato bo določitev zahteve glede naprednih varnostnih elementov v obstoječih vozilih voznikom pomagala pri postopnem privajanju novim elementom ter bo okrepila zaupanje javnosti in sprejemanje prehoda na avtomatizirano vožnjo.

Predlog je tudi v celoti v skladu s sklepi Sveta na podlagi izjave iz Vallette, v kateri so ministri za promet ponovno potrdili svojo zavezo izboljšanju varnosti v cestnem prometu⁶ in zlasti pozvali Komisijo, naj izboljša zaščito udeležencev v cestnem prometu, zlasti izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, tako da zagotovi uporabo novih varnostnih elementov za vozila.

• **Skladnost z veljavnimi določbami politike na tem področju**

V Direktivi 2007/46/ES⁷ (ki jo bo nadomestila Uredba, ki se bo uporabljala od 1. septembra 2020⁸) so določene usklajene varnostne in okoljske zahteve, ki jih morajo motorna vozila izpolnjevati, preden so dana na notranji trg, s čimer se olajša prosti pretok vozil. Zagotavlja okvir, na podlagi katerega delujejo številni posamični regulativni akti s posebnimi tehničnimi zahtevami za različne vrste vozil.

³ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju (UL L 167, 30.4.2004, str. 39–91).

⁴ Sporočilo Komisije, Evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti (COM(2016) 766 final).

⁵ Sporočilo Komisije, Na poti k avtomatizirani mobilnosti: strategija EU za mobilnost prihodnosti (COM(2018) 283).

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

⁷ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

⁸ COM(2016) 31 final.

V zvezi s tem so uredba o splošni varnosti vozil⁹, uredba o varnosti pešcev¹⁰ in uredba o varnosti vozil s pogonom na vodik¹¹ posamični regulativni akti v okviru postopka EU-homologacije. Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil glede številnih varnostnih in okoljskih prvin so bile usklajene na ravni Unije, da se prepreči sprejemanje zahtev, ki se med državami članicami razlikujejo, ter zagotovi visoka raven zdravstvenih in varnostnih standardov po vsej Uniji.

V skladu s členom 17 uredbe o splošni varnosti vozil in členom 12 uredbe o varnosti pešcev mora Komisija spremljati tehnični razvoj tehnologij za večjo varnost ter proučiti morebitno razširitev področja uporabe varnostnih elementov vozil, ki se trenutno uporabljajo, na druge/vse kategorije vozil z vključitvijo zahtev glede novih naprednih varnostnih elementov v posodobljeno zakonodajo Unije in izboljšanjem zaščite izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu.

Ta predlog v skladu z zgoraj navedenimi zahtevami zagotavlja potrebne prilagoditve veljavne zakonodaje Unije tehničnemu napredku, hkrati pa upaja nove varnostne elemente vozil, ki bi lahko na cestah rešili veliko življenj.

Predlog je skladen tudi z Uredbo (EU) 2015/758¹², v skladu s katero morajo biti vsi novi tipi osebnih avtomobilov in dostavnih vozil od 31. marca 2018 opremljeni s sistemom eCall, ki v primeru hude nesreče samodejno pokliče enotno evropsko številko za klic v sili 112. Ocenjuje se, da bi se lahko s sistemom eCall skrajšal čas nujnega odziva in na leto rešilo do 2 500 življenj. Sistem eCall prispeva k blaženju posledic hudih prometnih nesreč v EU, cilj tega predloga pa je preprečiti prometne nesreče ali zmanjšati resnost nesreč, ki jih ni bilo mogoče preprečiti, da bi se zmanjšalo število smrtnih žrtev in hudih poškodb.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Bolj na splošno bo ta predlog prispeval k prednostnim nalogam, povezanim z rastjo, delovnimi mesti in naložbami v Uniji, spodbujal najučinkovitejše inovacije in v Evropi ohranjal kakovostna delovna mesta ter prispeval k digitalizaciji notranjega trga s pospeševanjem varnostnih elementov, ki veljajo za ključne omogočitvene tehnologije, ki spodbujajo in podpirajo široko uporabo avtomatiziranih vozil v Uniji.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga te pobude je člen 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

⁹ Uredba (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 200, 31.7.2009, str. 1).

¹⁰ Uredba (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009 o homologaciji motornih vozil glede zaščite pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, o spremembi Direktive 2007/46/ES in razveljavitvi direktiv 2003/102/ES in 2005/66/ES (UL L 35, 4.2.2009, str. 1).

¹¹ Uredba (ES) št. 79/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009 o homologaciji motornih vozil s pogonom na vodik in spremembi Direktive 2007/46/ES (UL L 35, 4.2.2009, str. 32).

¹² Uredba (EU) 2015/758 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o zahtevah za homologacijo za uvedbo sistema eCall, vgrajenega v vozilo, kot storitev številke 112 in spremembi Direktive 2007/46/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 77).

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če ta predlog ne spada v izključno pristojnost Unije. Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga iz naslednjih razlogov:

Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil glede številnih varnostnih in okoljskih prvin so bile usklajene na ravni Unije, pri čemer bi samostojno ukrepanje držav članic ogrozilo celotni sistem homologacije vozil. Ukrepanje na ravni Unije je nujno zaradi preprečevanja pojavljanja ovir za enotni trg in omogoča lažje doseganje ciljev predloga, ker bo preprečilo razdrobljenost enotnega trga, ki se ji sicer ne bi izognili, ter okrepilo varnostno in okoljsko uspešnost vozil. Predlog je zato skladen z načelom subsidiarnosti.

- **Sorazmernost**

Kot je pokazala ocena učinka, je predlog skladen z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je nujno za zmanjšanje števila smrtnih žrtev na cestah Unije ter hkrati za zagotovitev pravilnega delovanja notranjega trga in visoke ravni javne varnosti in varstva okolja.

Ta predlog izraža najvišje varnostne standarde za vsa vozila, vključno z lahkimi gospodarskimi vozili (kategorije N₁), v zvezi s katerimi stroški za najustreznejšo možnost politike (možnost 3) nekoliko presegajo koristi. Vendar se v tem primeru upoštevajo dodatni premisleki, kot so potreba po skladnosti politike, zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev vsem proizvajalcem avtomobilov na notranjem trgu, preprečevanje izpostavljenosti delavcev višjim tveganjem ter možnost, da proizvajalci znižajo stroške zaradi ekonomij obsega in dejstva, da imajo lahka gospodarska vozila pogosto enako platformo in drugo strojno opremo kot osebni avtomobili. Poleg tega imajo proizvajalci na voljo dovolj časa za prilagoditev novim zahtevam, zato se ta predlog obravnava kot sorazmeren.

Poleg tega se bo s predlogom poenostavilo regulativno okolje, s tem pa znižali upravni stroški za nacionalne organe in industrijo. V oceni učinka je ugotovljeno tudi, da predvideni ukrepi politike ne bodo pomembno vplivali na mala in srednja podjetja (glej razdelek 6.3).

- **Izbira instrumenta**

Predlog se nanaša na tri medsebojno povezane uredbe – o splošni varnosti vozil, varnosti pešcev in varnosti vozil s pogonom na vodik – zato je tudi izbrani instrument uredba. Glede na predlagane vsebinske spremembe, dejstvo, da so določbe uredbe o varnosti pešcev in uredbe o varnosti vozil s pogonom na vodik v veliki meri zastarele in jih je treba nadomestiti z ustreznima pravilnikoma ZN (št. 127 in 134), ter ob upoštevanju nadaljnjih poenostavitev zakonodaje se zdi primerno predlagati nov pravni akt, s katerim se bodo nadomestile in razveljavile zadevne tri uredbe skupaj z njihovimi zastarelimi izvedbenimi ukrepi.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanje ustreznosti veljavne zakonodaje**

V zvezi z uredbo o splošni varnosti ni bila izvedena naknadna ocena.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Uradno javno posvetovanje Komisije v zvezi s predlogom je potekalo od 31. julija do 22. oktobra 2017, pred njim pa so bila organizirana dodatna ciljno usmerjena posvetovanja, in sicer:

- splošno sodelovanje z zainteresiranimi stranmi julija 2014 v okviru 124. srečanja delovne skupine za motorna vozila (strokovna skupina Komisije, ki vključuje javne in zasebne zainteresirane strani);
- nadaljnje ciljno usmerjeno (osebno) dvodnevno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi oktobra 2014;
- na 131. srečanju delovne skupine za motorna vozila, ki je potekalo 16. februarja 2016, je Komisija državam članicam in zainteresiranim stranem predstavila sklop 19 potencialnih ukrepov, ki bi se lahko upoštevali pri reviziji uredbe o splošni varnosti vozil in uredbe o varnosti pešcev;
- novembra 2016 je bilo organizirano dodatno intenzivno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi (72 udeležencev, ki so zastopali 32 strokovnjakov/raziskovalnih organizacij, skupin za podporo varnosti, proizvajalcev vozil, industrije za dobavo vozil, lokalnih/nacionalnih vlad in drugih zadevnih strokovnjakov).

Po eni strani so bili ključni cilji teh obsežnih posvetovanj seznaniti zainteresirane strani s stališči Komisije o nadaljnjih ukrepih v zvezi z varnostjo vozil, po drugi strani pa vsem zainteresiranim stranem čim bolj pregledno predstaviti vse podatke, parametre, stališča strokovnjakov in njihove vire, na katerih bo temeljila ocena učinka, zlasti v smislu sklopov podatkov, stopenj prostovoljne uporabe varnostnega sistema vozila, tehnoloških stroškov, tehnološke učinkovitosti in delov populacije, ki so običajno žrtve prometnih nesreč. V okviru teh posvetovanj so lahko zainteresirane strani tudi ocenile in potrdile ključne podatke, ki so se uporabili kot zadostno in ustrezno zanesljivi, pomembni in aktualni. Na podlagi rezultatov posvetovanj sta se nato pripravila predlog in priložena ocena učinka.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisija je marca 2015 objavila študijo „Koristi in izvedljivost številnih novih tehnologij in nereguliranih ukrepov na področju varnosti potnikov v vozilih in zaščite izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu“ (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 in the context of the General Safety and Pedestrian Safety Regulations)¹³ v okviru predvidene revizije uredbe o splošni varnosti in uredbe o varnosti pešcev. V študiji je obravnavanih več kot 50 razpoložljivih varnostnih ukrepov, ki bi lahko pomagali dodatno zmanjšati število smrtnih žrtev in poškodb v prometnih nesrečah (vključno z razmerji med koristmi in stroški).

Komisija je decembra 2016 objavila poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu „Reševanje

¹³ <https://publications.europa.eu/sl/publication-detail/-/publication/47beb77e-b33e-44c8-b5ed-505acd6e76c0>

življenj: Spodbujanje varnosti vozil v EU¹⁴. V delovnem dokumentu služb Komisije, priloženem temu poročilu¹⁵, je opredeljenih in predlaganih 19 potencialnih regulativnih ukrepov, s katerimi bi se učinkovito dodatno zmanjšalo število prometnih nesreč in smrtnih žrtev.

V okviru priprav za oceno učinka k tej pobudi je Komisija maja 2017 objavila drugo študijo „Poglobljena analiza stroškovne učinkovitosti opredeljenih ukrepov in elementov v zvezi z nadaljnjimi ukrepi za varnost vozil v EU“ (In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety) s podrobnejšo oceno stroškov in koristi ter stroškovne učinkovitosti za izbranih 19 potencialnih regulativnih ukrepov¹⁶.

• **Ocena učinka**

Pobuda je podprta z oceno učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor po pregledu 17. januarja 2018 izdal pozitivno mnenje s pridržki. Pridržki Odbora za regulativni nadzor so zadevali tri glavne vidike:

- Odbor za regulativni nadzor je navedel, da v poročilu o oceni učinka ni bil ustrezno opredeljen predvideni prispevek te pobude v okviru celostnega pristopa varnostnega sistema k varnosti v cestnem prometu ter nista bila dobro pojasnjena odnos in dopolnjevanje z vzporedno pobudo o varnosti cestne infrastrukture;
- navedel je tudi, da težava (stagnacija zmanjševanja števila smrtnih žrtev v cestnem prometu), njeni vzroki, cilji pobude in zasnova možnosti niso usklajeni;
- opozoril je na dejstvo, da v poročilu še vedno ni pojasnjeno, niti kako so bili izbrani posamezni ukrepi in kolikšni so njihovi ocenjeni stroški in koristi niti vloga in mnenja zainteresiranih strani v tem procesu.

V mnenju sta bila navedeni tudi pomembnost razsežnosti REFIT v okviru pobude in potreba po natančnejši pojasnitvi, zakaj je možnost politike 3 ustrežnejša za lahka gospodarska vozila.

Da bi se obravnavali navedeni pridržki, je bilo v končno oceno učinka dodano naslednje:

- pojasnila o odnosu in dopolnjevanju te pobude z vzporedno pobudo o varnosti cestne infrastrukture so v razdelku 1.4;
- pobude so obravnavane v okviru pristopa na podlagi skupnega izhodišča, pri čemer so pojasnjeni prispevki posamezne pobude k skupnim ciljem in metodologije študij, na katerih temeljijo, da bi se prikazalo preprečevanje dvojnega štetja (podrobnejši podatki so na voljo v razdelku 2.1 in Prilogi 4);
- podrobnejši podatki o pristopu na podlagi varnostnega sistema in več možnih razlogov za stagnacijo zniževanja stopenj smrtnih žrtev v cestnem prometu (v smislu vzrokov nesreč, raznovrstnosti populacije, dejavnikov udeležencev v cestnem prometu in splošnih pomislekov glede načina vožnje) so bili prav tako dodani v razdelek 2.1;

¹⁴ Poročilo o spremljanju in ocenjevanju naprednih varnostnih elementov v vozilih, njihove stroškovne učinkovitosti in izvedljivosti za pregled uredb o splošni varnosti vozil ter o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu (COM(2016) 787 final).

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

¹⁶ Uredba o splošni varnosti 2, Transport Research Laboratory, maj 2017: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

- dodan je nov razdelek 2.2, ki povezuje glavne težave glede varnosti v cestnem prometu s težavami, ki so povezane z vozili in varnostjo delovanja vozil, da bi se omogočilo boljše razumevanje strukture opredelitve težave in razlogov, ki so domnevno manj celoviti, vendar veliko pomembnejši na ravni sistema vozila, hkrati pa še vedno popolnoma relevantni;
- intervencijska logika iz razdelkov od 5.1 do 5.4 je bolj dosledno povezana z glavnimi težavami, cilji in možnostmi. Spremembe poimenovanj ciljev in možnosti pojasnjujejo, da se ta pobuda ne osredotoča na zaščito določenih skupin udeležencev v cestnem prometu in pri tem zanemari druge, cilji pa so dodatno pojasnjeni na podlagi pojma zaščite v primeru nesreče skupaj z možnostjo, da se nesreča v celoti prepreči;
- v razdelku 5 so zdaj pojasnjeni medsebojno delovanje in vloga zainteresiranih strani v postopku izbire posameznih ukrepov in ocene njihovih koristi in učinkovitosti (z več koraki) ter izvedba končne ocene stroškov in koristi posameznih ukrepov v primerjavi s svežnji ukrepov na podlagi prispevkov zainteresiranih strani;
- razdelek 2.8 je spremenjen, da bi se bolje pojasnili predvidena poenostavitve zakonodajnega okvira in nadaljnji ukrepi v zvezi z morebitnimi zastarelimi regulativnimi določbami, pri čemer so navedene prihodnje posodobitve pravil o varnosti vozil, in
- utemeljitev in pojasnitev odločitve o vključitvi lahkih gospodarskih vozil v možnost politike 3 sta dodani v razdelek 8, pri čemer so poudarjeni dejstva, da večina evropskih proizvajalcev že zagotavlja varnejša vozila, kot se trenutno zahtevajo, enaki konkurenčni pogoji za proizvajalce, sinergije z zasnovo vozila, delitev stroškov, mnenja zainteresiranih strani in povišano tveganje za poškodbe omejene kategorije ljudi, tj. delavcev, ki na svojem delovnem mestu uporabljajo lahka gospodarska vozila.

Povzetek poročila o oceni učinka in mnenje Odbora za regulativni nadzor sta objavljena na naslednjih povezavah:

[...]

[...]

V oceni učinka so bile proučene tri splošne možnosti politike:

- možnost 1: „splošna uporaba razvitih in široko dostopnih varnostnih elementov“ pomeni določitev obvezne uporabe varnostnih elementov/sistemov, katerih tehnologija je dovolj razvita. Njihov namen je predvsem zaščita potnikov v avtomobilu. Izvajanje se začne na datum začetka uporabe Uredbe;
- možnost 2: „ uvedba široko dostopnih in redkeje dostopnih varnostnih elementov kot standardne opreme“ vključuje možnost 1 in varnostne elemente, ki so trenutno tudi na voljo in so nameščeni v vozni park, vendar so manj pogosti in potrebujejo več časa, da bodo popolnoma razviti za vse kategorije vozil in segmente trga (izvajanje se začne 24 mesecev od datuma začetka uporabe uredbe). Vključuje tudi ukrepe, ki zagotavljajo osredotočenost voznika na vožnjo in splošno zaščito izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu;
- možnost 3: „ uvedba celovitega sklopa varnostnih elementov, ki spodbujajo inovacije“, vključuje možnost 2 in dodatne varnostne rešitve, ki so izvedljive in že obstajajo na trgu, čeprav sta njihova stopnja namestitve in uveljavljanje na trgu nizka, vendar bi lahko zagotovili čim večje splošno zmanjšanje števila smrtnih žrtev

v Uniji in spodbudili inovacije na področju varnostnih rešitev v ključnem avtomobilskem sektorju. Edini element s podaljšanim datumom izvajanja v primerjavi s prvima dvema možnostma je zahteva, da so izpostavljeni udeleženci v cestnem prometu neposredno vidni voznikom tovornjakov (izvajanje se začne 48 mesecev od datuma začetka uporabe uredbe).

Najustreznejša izbira je možnost 3. Ta možnost bo predvidoma preprečila največje število smrtnih žrtev in hudih poškodb potnikov v vozilu in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu pri splošno sprejemljivih stroških. Zagotavlja tudi dosleden in nediskriminativni pristop k vsem kategorijam vozil.

Pričakovane koristi so:

- uvedba novih varnostnih elementov bo predvidoma v naslednjih 16 letih pomagala zmanjšati število smrtnih žrtev za 24 794, število hudih poškodb pa za 140 740;
- sedanja vrednost koristi znaša 72,8 milijarde EUR;
- zaradi preprečenih trkov je mogoče pričakovati tudi zmanjšanje zastojev na cesti, čeprav teh koristi ni bilo mogoče količinsko opredeliti. Vendar pa bi morali zabeležiti manjše izgube časa (državljeni), večjo produktivnost (podjetja) in boljšo uporabo obstoječe cestne infrastrukture (uprave);
- nazadnje je zaradi sistemov za uravnavanje hitrosti in nadziranja tlaka v pnevmatikah mogoče pričakovati zmanjšanje emisij vozil in izboljšanje kakovosti zraka, čeprav tudi teh koristi ni bilo mogoče količinsko opredeliti.

Pričakovani stroški so:

- predvideni skupni stroški (enkratni in stalni stroški proizvodnje) proizvajalcev avtomobilov bodo znašali 57,4 milijarde EUR sedanje vrednosti stroškov;
- bistvenih srednje- in dolgoročnih zvišanj maloprodajnih cen vozil zaradi predlaganih novih varnostnih ukrepov za vozila ni mogoče pričakovati, zato v analizi stroškov in koristi ni bil predviden noben večji vpliv na obseg prodaje vozil;
- posebnih dodatnih stroškov za nacionalne uprave ni mogoče pričakovati, saj bodo novi varnostni elementi vozil vključeni v obstoječi okvir za homologacijo.

Splošni kazalniki stroškov in koristi:

- skupne neto koristi znašajo 15,4 milijarde EUR;
- „najboljša ocena“ razmerja med stroški in koristmi najustreznejše možnosti je 1,27.
- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Ta predlog predvidoma ne bo bistveno vplival na regulativno obremenitev proizvajalcev ali nacionalnih organov, saj je homologacija vozil že zajeta v obstoječem zakonodajnem okviru, uvedba kakršnih koli novih varnostnih elementov pa bo vključena v ta okvir.

Čeprav se lahko zadevni postopki preizkušanja in potrjevanja vozil izvedejo v okviru obstoječe infrastrukture za homologacijo, ki je na voljo v državah članicah, bodo nastali

dodatni stroški preizkušanja in potrjevanja. Vendar so ti stroški zanemarljivi¹⁷ glede na skupne stroške razvoja novega modela vozila (ki navadno znašajo od več sto milijonov do več milijard evrov).

Z uredbo o splošni varnosti, ki se trenutno uporablja, ni bil samo uveden nabor varnostnih ukrepov za vozila, ampak je bil namen tudi doseči poenostavitev na podlagi priporočil skupine na visoki ravni CARS 21¹⁸, pri čemer bi 38 direktiv ES nadomestili enakovredni pravilniki ZN, harmonizirani na svetovni ravni. V enakem smislu naj bi ta predlog razveljavil več uredb EU o izvajanju uredbe o splošni varnosti, uredbe o varnosti pešcev in uredbe o varnosti vozil s pogonom na vodik ter jih nadomestil z enakovrednimi pravilniki ZN, ki jih je Unije medtem upoštevala. Poleg tega dodatno poenostavlja zakonodajo z združitvijo teh treh uredb v en sam zakonodajni akt.

- **Temeljne pravice**

Predlog bi lahko vplival na pravice posameznikov iz členov 7 in 8 Listine v zvezi z zasebnostjo in varstvom osebnih podatkov. Nekateri podatki, pridobljeni z zapisovalnikom podatkov o dogodku ali s sistemi, ki se bodo vgradili v vozila, na primer sistem za spremljanje zaspanosti in pozornosti voznika ali sistem za napredno zaznavanje nepozornosti, so lahko osebni podatki, ki se nanašajo na določeno ali določljivo fizično osebo. Določljiva fizična oseba je tista, ki se lahko neposredno ali posredno identificira, zlasti s pomočjo identifikatorja, kot je ime, identifikacijske številke, lokacijskih podatkov, spletnega identifikatorja ali enega ali več dejavnikov, značilnih za fizično, fiziološko, genetsko, duševno, ekonomsko, kulturno ali socialno istovetnost zadevne fizične osebe. Vsako obdelavo osebnih podatkov je treba izvesti v skladu z zakonodajo EU na področju varstva podatkov, zlasti Splošno uredbo o varstvu podatkov¹⁹.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne bo vplival na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Izvedbeni načrti ter ureditve spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Evropska komisija bo še naprej spremljala tehnološki napredek v avtomobilskem sektorju in po potrebi predlagala spremembo ustrezne zakonodaje, da bi se vključili novi varnostni elementi. Prav tako bo še naprej javno sodelovala pri postopku usklajevanja standardov za vozila na mednarodni ravni in ga vodila (Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo, – UNECE).

¹⁷ „Fitness Check of the Legal Framework for the Type-Approval of Motor Vehicles“ (Pregled ustreznosti pravnega okvira EU za homologacijo motornih vozil) – <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>.

¹⁸ COM(2007) 22 final – skupina na visoki ravni CARS 21 je morala oblikovati priporočila za kratko-, srednje- in dolgoročno javno politiko ter regulativni okvir za evropsko avtomobilsko industrijo, ki bo izboljšala globalno konkurenčnost in zaposlenost, hkrati pa ohranjala dodatni napredek na področju varnostne in okoljske uspešnosti po ceni, ki je dostopna potrošniku:

¹⁹ <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>
Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1–88).

Za zagotovitev ustreznosti nove uredbe z vidika prihodnjih izzivov se šteje za primernejše, da se kakršen koli pregled teh pravil o varnosti vozil obravnava bolj dinamično, in sicer ob upoštevanju splošnega tehničnega napredka in pojava novih potreb glede varnosti. V povezavi s tem mednarodni regulativni razvoj v okviru UNECE in tudi pogosta potreba po prilagajanju navedenih pravil navadno samodejno spodbudita ta postopek pregleda.

Komisija je odločena, da bo spodbudila in podprla čim prejšnji razvoj natančnih tehničnih zahtev glede naprednih sistemov vozil na ravni UNECE. Kljub temu je zavezana, da bo te zahteve določila v okviru EU za homologacijo, če priprave na ravni UNECE ne bodo napredovale dovolj hitro. Komisija si bo tudi prizadevala zagotoviti, da so pravilniki ZN, ki so sprejeti ob podpori Unije, oblikovani v skladu z najvišjimi standardi razpoložljive tehnologije varnosti v cestnem prometu, in da se redno posodablajo.

Po drugi strani je treba uvedbo zapisovalnika podatkov o dogodku (nesreči) (EDR), v katerem so shranjeni številni ključni podatki o vozilu za kratek čas pred in med sprožilnim dogodkom ter po njem (najpogosteje je ta dogodek sprožitev zračne blazine), šteti za pomemben korak v pravo smer pri zagotovitvi natančnih podatkov o nesrečah za celotno EU, ki se danes še ne izvaja dovolj obsežno, vendar je nepogrešljiv za celovito spremljanje varnosti delovanja vozil v cestnem prometu. Informacije iz EDR bodo olajšale poglobljeno analizo varnosti v cestnem prometu in oceno učinkovitosti specifičnih varnostnih ukrepov. Zato bi bilo treba države članice odločno spodbujati k izvajanju bolj poglobljenih analiz nesreč na cestah v Uniji in k pripravi celovitih poročil na nacionalni podlagi. V povezavi s tem bi bilo treba države članice tudi dodatno spodbuditi pri izvajanju analiz in izboljšav varnosti v cestnem prometu na nacionalni ravni, tako da se jim dajo na voljo različne platforme za izmenjavo znanja²⁰.

- Obrazložiteni dokumenti (za direktive)

Ni relevantno.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Ta predlog se na splošno nanaša na Uredbo (EU) 2018/[...] o homologaciji in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, saj sta njuna časovna okvira uporabe združljiva.

Poglavje I (Predmet urejanja, področje uporabe in opredelitev pojmov):

Člen 1 – glede na predlagano konsolidacijo uredbe o splošni varnosti in uredbe o varnosti pešcev ta predlog ohranja predmet urejanja uredbe o splošni varnosti, dodani pa so sklici na zahteve glede zaščite potnikov v vozilu in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu.

Člen 2 – področje uporabe uredbe o splošni varnosti je na splošno ohranjeno, na ravni varnostnih elementov vozil, ki se trenutno uporabljajo, in povezanih izjem pa je bilo področje uporabe razširjeno, da bi se vključile tudi druge kategorije vozil (ali vse kategorije) in odpravile ustrezne izjeme (na primer odpravijo se trenutne izjeme v zvezi s športnimi terenskimi vozili in dostavnimi vozili).

Člen 3 – vključene so nove opredelitve pojmov, da bi se zajeli na novo uvedeni varnostni elementi vozil.

²⁰

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

Poglavje II (členi od 4 do 11):

V skladu z logiko, podobno uredbi o splošni varnosti, ki se trenutno uporablja, člen 4 določa splošne tehnične zahteve za homologacijo vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ter vsebuje seznam varnostnih področij, v zvezi s katerimi so v okviru sekundarne zakonodaje nadalje razvita (ali jih je treba razviti) natančnejša pravila. Vključuje sklic na Prilogo I, v kateri so navedeni vsi pravilniki ZN, katerih uporaba v EU je obvezna, in na Prilogo II, ki vsebuje podrobne informacije o ustreznih zahtevah glede varnosti vozil, njihovem področju uporabe in povezani sekundarni zakonodaji, ki morda že obstaja ali jo je treba razviti v okviru pobude.

V tem predlogu je predvidena tudi podelitev pooblastil Komisiji, na podlagi katerih bi lahko spremenila in določila podrobna pravila in tehnične zahteve v delegiranih aktih ter spremenila prilogi I in II, da bi se upoštevala tehnični napredek in regulativni razvoj na ravni Združenih narodov in Unije.

Člen 5 razširja področje uporabe trenutno veljavne zahteve, da se v osebnih avtomobilih namesti sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah, na vse kategorije vozil.

Člen 6 določa številne napredne varnostne elemente za vsa vozila (npr. inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti; sistem za spremljanje zaspanosti in pozornosti voznika/sistem za zaznavanje nepozornosti; zaznavanje vzvratne vožnje in pripomoček za namestitve blokirne naprave v primeru uživanja alkohola).

Člen 7 določa posebne zahteve za avtomobile in dostavna vozila, pri čemer zlasti zahteva, da so opremljeni z zapisovalnikom podatkov o dogodku (nesreči) ter zasnovani in izdelani z večjo cono za zaščito pred udarci z glavo za izpostavljene udeležence v cestnem prometu.

Člen 8 določa zahteve glede prednjih zaščitnih sistemov.

Člen 9 določa posebne zahteve za tovornjake in avtobuse, pri čemer zlasti zahteva, da so opremljeni s sistemom za zaznavanje izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ki so v neposredni bližini prednjega in stranskega dela vozila, in za opozarjanje nanje ter zasnovani in izdelani tako, da se zagotovi boljša vidljivost izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu z voznikovega sedeža.

Komisija ne predlaga spremembe naprednih sistemov za zaviranje v sili pri tovornjakih in avtobusih, tako da bi samodejno zavirali, ko bi zaznali izpostavljene udeležence v cestnem prometu, kot je predlagano za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila. Analiza nesreč, na kateri temelji pobuda, opozarja na tveganje, da bi vozilo povozilo pešce ali kolesarje, ki so v neposredni bližini voznikove kabine, tj. v tako imenovanih „slepih conah“, in kadar se težko gospodarsko vozilo premika zelo počasi (naravnost ali v ovinek) ali speljuje z mesta. Vendar delovanje sistemov za zaznavanje, ki so povezani s samodejnim zaviranjem, pri teh nizkih hitrostih morda ni enako učinkovito. Drugače povedano, na voljo niso nobeni sistemi, ki bi vozniku učinkovito preprečevali, da bi pri nizki hitrosti povozil udeleženca v prometu, in ni gotovo, ali in kdaj bodo na voljo. Ocena je pokazala, da to ni le vprašanje systemskega programiranja. Pripravljalne raziskave so pravzaprav potrdile, da je opozarjanje voznika na prisotnost izpostavljenega udeleženca v prometu učinkovitejše, kadar voznik lahko neposredno opazi njegovo prisotnost v ogledalih ali skozi izboljšana vetrobranska stekla in stranska okna, na katerih ni slepih con. Na podlagi tega je mogoče pričakovati, da se bodo pešci in kolesarji počutili varnejše v prometu, saj bodo lahko z vozniki v izboljšanih kabinah

vzpostavili očesni stik. Če pa samodejno zaviranje v teh primerih postane tehnično izvedljivo, se zadevna uredba lahko in bi se morala prilagoditi tehničnemu napredku.

Člen 10 določa posebne zahteve za vozila s pogonom na vodik, Priloga V pa vsebuje zahteve glede ustreznosti materialov za vodikove sisteme in njihove sestavne dele.

Člen 11 določa posebne zahteve za avtomatizirana vozila in zlasti vsebuje seznam področij varnosti, v zvezi s katerimi je treba nadalje razviti podrobna pravila in tehnične določbe kot podlago za uporabo avtomatiziranih vozil.

Poglavje III (Končne določbe):

Predlagana je pooblastitev Komisije za sprejemanje delegiranih aktov, da bi posodabljala priloge glede na tehnični napredek in regulativni razvoj, ter za določitev podrobnih pravil za posebne postopke, preizkuse in tehnične zahteve za homologacijo vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ob upoštevanju posebnih zahtev iz tega predloga. Člen 12 določa pogoje za prenos pooblastil na Komisijo v zvezi s tem.

Člen 13 določa prehodne določbe.

Člen 14 zadeva datume izvajanja različnih varnostnih zahtev iz Priloge II. Ustrezni datumi izvajanja na novo uvedenih varnostnih zahtev so:

- večina varnostnih ukrepov se bo začela uporabljati na datum začetka uporabe uredbe za nove tipe in 24 mesecev od tega datuma za vsa na novo proizvedena vozila;
- omejeno število ukrepov (skupaj trije) se bo začelo uporabljati 24 mesecev od datuma začetka uporabe uredbe za nove tipe in 48 mesecev od datuma začetka uporabe za vsa nova vozila;
- za zahteve glede boljše neposredne vidljivosti za tovornjake in avtobuse (člen 9(4)) je potreben daljši rok za izvajanje, saj bo potrebna popolnoma nova zasnova kabine – uporabljati se bodo začele 48 mesecev od datuma začetka uporabe uredbe za nove tipe in 84 mesecev od datuma začetka uporabe za vse nove tovornjake in avtobuse.

Člen 15 uvaja potrebne spremembe v Prilogo II k Uredbi (EU) 2018/[...], ki izhajajo iz sprejetja tega predloga.

Člen 16 razveljavlja zadevne tri uredbe (o splošni varnosti vozil, varnosti pešcev in varnosti vozil s pogonom na vodik) in z njimi povezano zastarelo sekundarno zakonodajo²¹.

Člen 17 določa, da se bo ta uredba začela uporabljati 36 mesecev od datuma začetka njene veljavnosti. To bo Komisiji omogočilo, da vnaprej sprejme ustrezne delegirane akte in proizvajalcem zagotovi dovolj časa za prilagoditev novim zahtevam.

²¹ Vsi izvedbeni ukrepi, ki so bili v okviru Uredbe (ES) št. 661/2009 sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom, bodo na podlagi pooblastil, dodeljenih Komisiji s tem predlogom, usklajeni z novim okvirom postopka, uvedenim s PDEU.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/... ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora,²²

ob upoštevanju mnenja Odbora regij,²³

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Uredbi (EU) 2018/... Evropskega parlamenta in Sveta²⁴⁺ so določene upravne določbe in tehnične zahteve za homologacijo novih vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, da se zagotovi pravilno delovanje notranjega trga ter omogoči visoka raven varnosti in okoljske uspešnosti.
- (2) Ta uredba je regulativni akt za namene postopka za EU-homologacijo, določenega v Uredbi (EU) 2018/...⁺. Zato bi bilo treba ustrezno spremeniti Prilogo II k navedeni uredbi.
- (3) V zadnjih desetletjih je razvoj na področju varnosti vozil znatno prispeval k splošnemu zmanjšanju števila smrtnih žrtev v cestnem prometu in hudih poškodb. Vendar je to zmanjševanje v Uniji v zadnjih letih zaradi različnih dejavnikov, na primer strukturnih in vedenjskih dejavnikov, zastalo in vplivi trenutnega pristopa na varnost brez novih pobud o splošni varnosti v cestnem prometu ne bodo več mogli izravnati vplivov čedalje večjega obsega prometa. Zato je treba dodatno izboljšati varnost delovanja

²² UL C , , str. .

²³ UL C , , str. .

²⁴ Uredba (EU) 2018/... Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji in nadzoru trga motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, ter spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 in razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L ..., ..., str. ...).

⁺ UP: vstavite v besedilo številko uredbe iz dokumenta PE-CONS št. 73/17 (2016/0014 (COD)), v opombi pa številko, datum in sklic na UL navedene uredbe.

vozil na podlagi celovitega pristopa k varnosti v cestnem prometu, da bi se bolje zaščitili izpostavljeni udeleženci v cestnem prometu.

- (4) Tehnični napredek na področju naprednih varnostnih sistemov vozil nudi nove možnosti za zmanjšanje števila smrtnih žrtev. Za čim večje zmanjšanje števila smrtnih žrtev je treba uvesti nekatere od teh novih tehnologij.
- (5) Komisija je na podlagi Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta²⁵ ocenila izvedljivost razširitve obstoječe zahteve iz navedene uredbe glede vgradnje določenih sistemov (na primer naprednih sistemov za zaviranje v sili in sistemov za nadzor tlaka v pnevmatikah) v določene kategorije vozil, tako da bi se uporabljale za vse kategorije vozil. Ocenila je tudi tehnično in ekonomsko izvedljivost ter zrelost trga za uvedbo nove zahteve glede vgradnje drugih naprednih varnostnih elementov. Na podlagi teh ocen je decembra 2016 objavila poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu „Reševanje življenj: Spodbujanje varnosti vozil v EU“²⁶. V delovnem dokumentu služb Komisije, ki je priložen temu poročilu, je opredeljenih in predlaganih 19 potencialnih regulativnih ukrepov, s katerimi bi se učinkovito dodatno zmanjšalo število prometnih nesreč ter smrtnih žrtev in poškodb.
- (6) Za inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti, sistem za ohranjanje voznega pasu, sistem za spremljanje zaspanosti in pozornosti voznika in sistem za zaznavanje nepozornosti ter sistem za zaznavanje vzvratne vožnje je zelo verjetno, da bodo znatno prispevali k zmanjšanju števila smrtnih žrtev. Poleg tega ti sistemi temeljijo na tehnologijah, ki se bodo uporabile tudi za povezana in avtomatizirana vozila. Zato bi bilo treba na ravni Unije uvesti usklajena pravila in preizkusne postopke za homologacijo vozil v zvezi z navedenimi sistemi in za homologacijo navedenih sistemov kot ločenih tehničnih enot.
- (7) Uvedba zapisovalnikov podatkov o dogodku (nesreči), v katerem so shranjeni številni ključni podatki o vozilu za kratek čas pred in med sprožilnim dogodkom ter po njem (na primer sprožitev zračne blazine), je pomemben korak za pridobitev točnejših, bolj poglobljenih podatkov o nesrečah. Zato bi bilo treba uvesti zahtevo, da so motorna vozila opremljena s takimi zapisovalniki. Določiti bi bilo treba tudi zahtevo, da so ti zapisovalniki zmožni beleženja in shranjevanja podatkov na način, ki omogoča državam članicam uporabo teh podatkov pri analizi varnosti v cestnem prometu in pri oceni učinkovitosti določenega sprejetega ukrepa.
- (8) Vsako obdelavo osebnih podatkov, na primer podatkov o vozniku, obdelanih v zapisovalnikih podatkov o dogodku (nesreči), ali podatkov o vozniku v zvezi s spremljanjem zaspanosti in pozornosti voznika ali naprednim zaznavanjem nepozornosti, je treba izvesti v skladu z zakonodajo EU na področju varstva podatkov, zlasti Splošno uredbo o varstvu podatkov²⁷. Poleg tega za obdelavo osebnih podatkov,

²⁵ Uredba (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 200, 31.7.2009, str. 1).

²⁶ COM(2016) 787 final.

²⁷ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

zbranih s sistemom eCall, ki je vgrajen v vozilo kot storitev številke 112, veljajo posebni zaščitni ukrepi²⁸.

- (9) Z Uredbo (ES) št. 661/2009 so bila dostavna vozila, športna terenska vozila in večnamenska vozila izvzeta iz varnostnih zahtev zaradi višine sedežev in značilnosti mase vozila. Glede na zvišano stopnjo prodiranja teh vozil na trg (s samo 3 % leta 1996 na 14 % leta 2016) in tehnološki razvoj pregledov električne varnosti po nesreči so ta izvzetja zastarela in neutemeljena. Zato bi bilo treba ta izvzetja odpraviti in za ta vozila uvesti številne zahteve glede naprednih sistemov vozil.
- (10) Z Uredbo (ES) št. 661/2009 se je bistveno poenostavila zakonodaja Unije, saj se je 38 direktiv nadomestilo z enakovrednimi pravilniki Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (v nadaljnjem besedilu: pravilniki ZN), ki so obvezni v skladu s Sklepom Sveta 97/836/ES²⁹. Za nadaljnjo poenostavitev bi bilo treba še več pravil na ravni Unije nadomestiti z obstoječimi pravilniki ZN, katerih izvajanje je v Uniji obvezno. Poleg tega bi morala Komisija spodbujati in podpreti delo, ki poteka na ravni Združenih narodov, da bi nemudoma in v skladu z najvišjimi obstoječimi standardi varnosti v cestnem prometu določila tehnične zahteve glede homologacije varnostnih sistemov vozil iz te uredbe.
- (11) Pravilnike ZN in njihove spremembe, za katere je Unija glasovala ali ki jih uporablja, v skladu s Sklepom Sveta 97/836/ES, bi bilo treba vključiti v zakonodajo Unije na področju homologacij. Skladno s tem bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila za spremembo seznama pravilnikov ZN, ki jih je treba obvezno izvajati, za zagotovitev, da je seznam posodobljen.
- (12) Uredba (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta³⁰ določa zahteve za zaščito pešcev, kolesarjev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu v obliki preizkusov skladnosti in mejnih vrednosti za homologacijo vozil glede njihove sprednje konstrukcije in homologacijo prednjih zaščitnih sistemov (na primer cevne zaščite („bull bar“)). Od sprejetja Uredbe (ES) št. 78/2009 so se tehnične zahteve in preizkusni postopki za vozila na ravni Združenih narodov nadalje razvili, da bi se upošteval tehnični napredek. Trenutno se v Uniji v zvezi s homologacijo motornih vozil uporablja tudi pravilnik ZN št. 127³¹.
- (13) Po sprejetju Uredbe (ES) št. 79/2009 Evropskega parlamenta in Sveta³² so bile na ravni Združenih narodov nadalje razvite tehnične zahteve in preizkusni postopki za homologacijo vozil s pogonom na vodik ter vodikovih sistemov in sestavnih delov vodikovih sistemov, da bi se upošteval tehnični napredek. Trenutno se v Uniji v zvezi s homologacijo vodikovih sistemov v motornih vozil uporablja tudi pravilnik ZN

²⁸ Uredba (EU) 2015/758 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o zahtevah za homologacijo za uvedbo sistema eCall, vgrajenega v vozilo, kot storitev številke 112 in spremembi Direktive 2007/46/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 77).

²⁹ Sklep Sveta 97/836/ES z dne 27. novembra 1997 (UL L 346, 17.12.1997, str. 78).

³⁰ Uredba (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009 o homologaciji motornih vozil glede zaščite pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, o spremembi Direktive 2007/46/ES in razveljavitvi direktiv 2003/102/ES in 2005/66/ES (UL L 35, 4.2.2009, str. 1).

³¹ Pravilnik št. 127 o določitvi enotnih določb za homologacijo motornih vozil glede njihove varnosti za pešce.

³² Uredba (ES) št. 79/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009 homologaciji motornih vozil s pogonom na vodik in spremembi Direktive 2007/46/ES (UL L 35, 4.2.2009, str. 32).

št. 134³³. Poleg navedenih zahtev se uporabljajo tudi merila za kakovost materialov, uporabljenih v sistemih vozil s stisnjenim vodikom, vendar so trenutno določena le na ravni Unije.

- (14) Zaradi jasnosti, racionalnosti in poenostavitve bi bilo treba razveljaviti uredbe (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 ter jih nadomestiti s to uredbo.
- (15) V preteklosti so pravila Unije omejevala skupno dolžino kombinacij tovornjakov, na podlagi tega pa so bile razvite značilne zasnove trambus, ki omogočajo čim več prostora za tovor. Vendar se je zaradi visokega položaja voznika povečalo območje slepega kota in poslabšala neposredna vidljivost okoli kabine tovornjaka. To je pomemben dejavnik pri prometnih nesrečah tovornjakov, ki vključujejo izpostavljene udeležence v cestnem prometu. Število smrtnih žrtev bi se lahko precej zmanjšalo z izboljšanjem neposredne vidljivosti, zato bi bilo treba uvesti zahteve za izboljšanje te vidljivosti.
- (16) Glede na to, kako predpisi EU o varnosti vozil poudarjajo zaščito izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, med drugim z zagotavljanjem zadostne vidljivosti voznikom, javni in zasebni subjekti ne bi smeli zahtevati, da se na kateri koli del prozorne zastekljene površine vozila namesti kakršna koli oznaka, vinjeta ali nalepka, ne glede na njen namen. Poleg tega bi morali nacionalni organi uvesti zahtevo, da se na vetrobransko steklo in stranska okna dejansko ne smejo namestiti oznake, vinjete, nalepke in kakršni koli drugi elementi, ki ovirajo vidno polje, da se ne bi izničila učinkovitost zakonodaje Unije o vidljivosti za voznike.
- (17) Avtomatizirana in povezana vozila bi lahko pomembno prispevala k zmanjšanju števila smrtnih žrtev v cestnem prometu, saj se ocenjuje, da je približno 90 % prometnih nesreč posledica človeške napake. Ker bodo avtomatizirana vozila postopno prevzela naloge voznika, bi bilo treba na ravni Unije sprejeti usklajena pravila in tehnične zahteve za sisteme avtomatiziranih vozil.
- (18) S samodejno vožnjo vozil v koloni bi se lahko v prihodnosti zagotovil varnejši, čistejši in učinkovitejši promet. Zaradi predvidene uvedbe tehnologije za samodejno vožnjo v koloni in s tem povezanih standardov bo potreben regulativni okvir z usklajenimi pravili in postopki. V zvezi s tem bi bilo treba Komisijo pooblastiti za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi bi vzpostavila usklajen način izmenjave podatkov za samodejno vožnjo vozil različnih znamk v koloni, v skladu z zakonodajo EU na področju varstva podatkov.
- (19) Unija bi morala še naprej spodbujati razvoj tehničnih zahtev glede hrupa pnevmatik, kotalnega upora pnevmatik in oprijema pnevmatik na mokri podlagi na ravni Združenih narodov. Pravilnik ZN št. 117 zdaj namreč vsebuje natančne določbe v zvezi s tem. Prav tako bi se moral na ravni Združenih narodov nadaljevati proces prilagajanja zahtev glede pnevmatik, da bi se upošteval tehnični napredek, zlasti za zagotovitev, da se učinkovitost pnevmatike oceni tudi na koncu njene življenjske dobe, ko je izrabljena, ter za spodbujanje zamisli, da bi morale pnevmatike izpolnjevati zahteve v celotni življenjski dobi in se ne bi smele zamenjati prezgodaj. Obstoječe zahteve iz Uredbe (ES) št. 661/2009 v zvezi z učinkovitostjo pnevmatik bi bilo treba nadomestiti z enakovrednimi pravilniki ZN.

³³

Pravilnik ZN št. 134 o enotnih določbah za homologacijo motornih vozil in njihovih sestavnih delov glede varnosti delovanja vozil s pogonom na vodik.

- (20) Za zagotovitev učinkovitosti te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z zahtevami za homologacijo, ki se nanašajo na varnost delovanja, splošno konstrukcijo in ustrezno okoljsko uspešnost motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih takim vozilom. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, tudi na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje³⁴. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente hkrati s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (21) V okviru prilagoditve zakonodaje Unije v zvezi z regulativnim postopkom s pregledom, s pravnim okvirom, vzpostavljenim s Pogodbo o delovanju Evropske unije, in zaradi nadaljnje poenostavitve zakonodaje Unije na področju varnosti vozil bi bilo treba naslednje uredbe razveljaviti ter jih nadomestiti z delegiranimi akti, sprejetimi v skladu s to uredbo:
- Uredba Komisije (ES) št. 631/2009³⁵,
 - Uredba Komisije (EU) št. 406/2010³⁶,
 - Uredba Komisije (EU) št. 672/2010³⁷,
 - Uredba Komisije (EU) št. 1003/2010³⁸,
 - Uredba Komisije (EU) št. 1005/2010³⁹,
 - Uredba Komisije (EU) št. 1008/2010⁴⁰,

³⁴ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

³⁵ Uredba Komisije (ES) št. 631/2009 z dne 22. julija 2009 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje Priloge I k Uredbi (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil v zvezi z zaščito pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ki spreminja Direktivo 2007/46/ES ter razveljavlja direktivi 2003/102/ES in 2005/66/ES (UL L 195, 25.7.2009, str. 1).

³⁶ Uredba Komisije (EU) št. 406/2010 z dne 26. aprila 2010 o izvajanju Uredbe (ES) št. 79/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil s pogonom na vodik (UL L 122, 18.5.2010, str. 1).

³⁷ Uredba Komisije (EU) št. 672/2010 z dne 27. julija 2010 o zahtevah za homologacijo za sisteme za odleditev in sušenje vetrobranskega stekla nekaterih motornih vozil in o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 196, 28.7.2010, str. 5).

³⁸ Uredba Komisije (EU) št. 1003/2010 z dne 8. novembra 2010 o zahtevah za homologacijo za prostor za namestitve in pritrditve zadnjih registrskih tablic na motorna vozila in njihove priklopnike ter o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 291, 9.11.2010, str. 22).

³⁹ Uredba Komisije (EU) št. 1005/2010 z dne 8. novembra 2010 o zahtevah za homologacijo za naprave za vleko na motornih vozilih in o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 291, 9.11.2010, str. 36).

⁴⁰ Uredba Komisije (EU) št. 1008/2010 z dne 9. novembra 2010 o zahtevah za homologacijo za sisteme za brisanje in pranje vetrobranskih stekel na nekaterih motornih vozilih ter izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih

- Uredba Komisije (EU) št. 1009/2010⁴¹,
- Uredba Komisije (EU) št. 19/2011⁴²,
- Uredba Komisije (EU) št. 109/2011⁴³,
- Uredba Komisije (EU) št. 458/2011⁴⁴,
- Uredba Komisije (EU) št. 65/2012⁴⁵,
- Uredba Komisije (EU) št. 130/2012⁴⁶,
- Uredba Komisije (EU) št. 347/2012⁴⁷,
- Uredba Komisije (EU) št. 351/2012⁴⁸,
- Uredba Komisije (EU) št. 1230/2012⁴⁹,
- Uredba Komisije (EU) 2015/166⁵⁰.

vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 292, 10.11.2010, str. 2).

⁴¹ Uredba Komisije (EU) št. 1009/2010 z dne 9. novembra 2010 o zahtevah za homologacijo okrovov koles nekaterih motornih vozil in o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 292, 10.11.2010, str. 21).

⁴² Uredba Komisije (EU) št. 19/2011 z dne 11. januarja 2011 o zahtevah za homologacijo za predpisano tablico proizvajalca in identifikacijsko številko vozila pri motornih vozilih in njihovih priklopnikih ter o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 8, 12.1.2011, str. 1).

⁴³ Uredba Komisije (EU) št. 109/2011 z dne 27. januarja 2011 o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za homologacijo za nekatere kategorije motornih vozil in njihovih priklopnikov v zvezi s sistemi za preprečevanje škropljenja (UL L 34, 9.2.2011, str. 2).

⁴⁴ Uredba Komisije (EU) št. 458/2011 z dne 12. maja 2011 o zahtevah za homologacijo za motorna vozila in njihove priklopnike glede na namestitve pnevmatik ter o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 124, 13.5.2011, str. 11).

⁴⁵ Uredba Komisije (EU) št. 65/2012 z dne 24. januarja 2012 o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s kazalniki menjanja prestav ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 28, 31.1.2012, str. 24).

⁴⁶ Uredba Komisije (EU) št. 130/2012 z dne 15. februarja 2012 o zahtevah za homologacijo za motorna vozila v zvezi z dostopom do vozila in sposobnostjo manevriranja ter o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 43, 16.2.2012, str. 6).

⁴⁷ Uredba Komisije (EU) št. 347/2012 z dne 16. aprila 2012 o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za homologacijo nekaterih kategorij motornih vozil glede na napredni sistem za zaviranje v sili (UL L 109, 21.4.2012, str. 1).

⁴⁸ Uredba Komisije (EU) št. 351/2012 z dne 23. aprila 2012 o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za homologacijo za vgradnjo sistema opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu v motorna vozila (UL L 110, 24.4.2012, str. 18).

⁴⁹ Uredba Komisije (EU) št. 1230/2012 z dne 12. decembra 2012 o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za homologacijo za mase in mere motornih vozil in njihovih priklopnikov ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 353, 21.12.2012, str. 31).

⁵⁰ Uredba Komisije (EU) 2015/166 z dne 3. februarja 2015 o dopolnitvi in spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede vključitve posebnih postopkov, metod ocenjevanja in tehničnih zahtev ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta

- (22) Ker bi bilo treba homologacije, izdane v skladu z Uredbo (ES) št. 78/2009, Uredbo (ES) št. 79/2009, Uredbo (ES) št. 661/2009 in njihovimi izvedbenimi ukrepi, obravnavati kot enakovredne, razen če se s to uredbo spremenijo zadevne zahteve ali dokler niso spremenjene z izvedbeno zakonodajo, bi bilo treba s prehodnimi določbami zagotoviti, da te homologacije niso razveljavljene.
- (23) Datume za zavrnitev podelitve homologacije, zavrnitev registracije vozila in prepoved dajanja na trg ali začetka uporabe sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot bi bilo treba določiti za vsako postavko posebej.
- (24) Ker cilja te direktive, in sicer zagotovitve pravilnega delovanja notranjega trga z uvedbo usklajenih tehničnih zahtev glede varnosti delovanja in okoljske uspešnosti motornih vozil in njihovih priklopnikov, države članice ne morejo zadovoljivo doseči ter ker se ta cilj zaradi njegovega obsega in učinkov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja.
- (25) Pred začetkom uporabe te uredbe bi bilo treba v delegiranih aktih določiti podrobne tehnične zahteve in posebne preizkusne postopke za homologacijo motornih in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot. Poleg tega je treba dati proizvajalcem na voljo dovolj časa za prilagoditev zahtevam iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu s to uredbo. Zato bi bilo treba uporabo te uredbe odložiti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

PREDMET UREJANJA, PODROČJE UPORABE IN OPREDELITVE

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba določa zahteve za:

1. homologacijo vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, zasnovanih in izdelanih za taka vozila, glede njihovih splošnih značilnosti in varnosti ter zaščite potnikov v vozilu in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu;
2. homologacijo vozil glede sistemov za nadzor tlaka v pnevmatikah, kar zadeva varnost, učinkovitost pri porabi goriva in zmanjšanje emisij CO₂, in
3. homologacijo na novo proizvedenih pnevmatik glede njihove varnosti in okoljske uspešnosti.

in Sveta in uredb Komisije (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 109/2011 in (EU) št. 458/2011 (UL L 28, 4.2.2015, str. 3).

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za vozila kategorij M, N in O, kot so opredeljene v členu 4 Uredbe (EU) 2018/..., ter za sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote, zasnovane in izdelane za taka vozila, v skladu s členi od 4 do 11 te uredbe.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 3 Uredbe (EU) 2018/....

Poleg tega se uporabljajo še naslednje opredelitve:

- (1) „izpostavljeni udeleženec v cestnem prometu“ pomeni udeleženca v cestnem prometu, ki uporablja vozilo na dvokolesni pogon, ali udeleženca v cestnem prometu brez motornega pogona, kot je kolesar ali pešec;
- (2) „sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah“ pomeni sistem, nameščen v vozilo, ki lahko ovrednoti tlak pnevmatik ali spremembo tlaka v času ter prenese ustrezne podatke do uporabnika med delovanjem vozila;
- (3) „inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti“ pomeni, sistem v vozilu, ki pomaga vozniku pri ugotavljanju primerne hitrosti glede na cestno okolje, tako da zagotavlja haptične povratne informacije prek pedala za plin, pri čemer informacije o omejitvah hitrosti pridobi z upoštevanjem prometne signalizacije, bodisi na podlagi infrastrukturne signalizacije bodisi na podlagi podatkov iz elektronske karte ali na podlagi obojega;
- (4) „pripomoček za namestitev blokirne naprave v primeru uživanja alkohola“ pomeni standardizirani vmesnik, ki olajšuje vgradnjo blokirne naprave v primeru uživanja alkohola kot dodatne opreme v motorna vozila;
- (5) „sistem za spremljanje zaspanosti in pozornosti voznika“ pomeni sistem, ki ocenjuje čuječnost voznika na podlagi analize sistemov vozila in po potrebi opozori voznika;
- (6) „napredno zaznavanje nepozornosti“ pomeni sistem, ki je zmožen zaznavanja ravni vizualne pozornosti, ki jo voznik namenja prometnim razmeram, in ki po potrebi opozori voznika;
- (7) „signal za zaustavitev v sili“ pomeni hitro utripajoče zavorne luči za nakazovanje drugim udeležencem v prometu za vozilom, da se je uporabila velika sila za zaustavitev vozila glede na prevladujoče razmere na cesti;
- (8) „zaznavanje vzvratne vožnje“ pomeni kamero ali ekran, optični sistem ali sistem za zaznavanje, ki voznika opozori na osebe in predmete za vozilom, pri čemer je glavni cilj preprečiti trk pri vzvratni vožnji;
- (9) „sistem opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu“ pomeni sistem za opozarjanje voznika o zanosu vozila z njegovega prometnega pasu;
- (10) „napredni sistem za zaviranje v sili“ pomeni sistem, ki lahko samodejno zazna možnost trka in aktivira zavorni sistem vozila za zmanjšanje hitrosti vozila z namenom preprečitve ali ublažitve trka;

- (11) „sistem za ohranjanje voznega pasu“ pomeni sistem za spremljanje položaja vozila glede na meje voznega pasu, ki uporablja navor na volan ali pritisk na zavore, vsaj kadar vozilo zapusti vozni pas ali je tik pred tem in je trk morda neizogiben;
- (12) „glavno nadzorno stikalo vozila“ pomeni napravo, s katero se elektronski sistem, vgrajen v vozilo, iz izključenega stanja, kot je v primeru, ko je vozilo parkirano in je voznik odsoten, preklopi v normalen način delovanja;
- (13) „zapisovalnik podatkov o dogodku (nesreči)“ pomeni sistem, ki beleži in shranjuje ključne s trkom povezane parametre in informacije pred in med trkom ter po njem;
- (14) „prednji zaščitni sistem“ pomeni samostojno konstrukcijo ali konstrukcije, kot je na primer cevna zaščita (bull bar) ali dodatni odbijač, ki poleg odbijača iz prvotne opreme ščiti zunanjo površino vozila pred poškodbo v primeru trka, razen konstrukcij z največjo maso manj kot 0,5 kg, namenjenih le zaščiti svetil vozila;
- (15) „odbijač“ pomeni sprednjo, spodnjo, zunanjo konstrukcijo vozila, vključno z vsemi pritrjenimi deli vozila, namenjenimi zaščiti vozila ob čelnem trku z drugim vozilom pri nizki hitrosti; sem pa ne spada kateri koli prednji zaščitni sistem;
- (16) „vozilo s pogonom na vodik“ pomeni vsako motorno vozilo, ki kot gorivo za pogon uporablja vodik;
- (17) „vodikov sistem“ pomeni sestav sestavnih delov vodikovega sistema in povezovalnih delov, nameščenih na vozilu s pogonom na vodik, razen vodikovega pogonskega sistema ali pomožne pogonske enote;
- (18) „vodikov pogonski sistem“ pomeni motor z notranjim zgorevanjem ali sistem gorivnih celic, ki se uporablja za pogon vozila;
- (19) „sestavni del vodikovega sistema“ pomeni posode za vodik in vse druge dele vozil s pogonom na vodik, ki so v neposrednem stiku z vodikom ali tvorijo del vodikovega sistema;
- (20) „posoda za vodik“ pomeni sestavni del vodikovega sistema, v katerem je shranjen glavni del vodikovega goriva;
- (21) „avtomatizirano vozilo“ pomeni motorno vozilo, katerega zasnova in izdelava omogočata avtonomno vožnjo za daljša obdobja brez stalnega človeškega nadzora;
- (22) „sistem za spremljanje razpoložljivosti voznika“ pomeni sistem, ki oceni, ali voznik v avtomatiziranem vozilu v posebnih okoliščinah lahko prevzame vozno funkcijo, kadar je to primerno;
- (23) „samodejna vožnja vozil v koloni“ pomeni povezovanje dveh ali več vozil v konvoj na podlagi tehnologije za povezljivost in sistemov za podporo avtomatizirane vožnje, ki vozilom omogočajo, da samodejno vzdržujejo določeno, kratko medsebojno razdaljo, kadar so v določenih delih potovanja povezana, in se prilagajajo spremembam v premikanju prvega vozila, pri čemer vozniki zelo malo sodelujejo ali sploh ne;
- (24) „največja masa“ pomeni največjo tehnično dovoljeno maso po podatkih proizvajalca;
- (25) „A-stebriček“ pomeni najbolj sprednjo in najbolj zunanjo oporo strehe, ki poteka od karoserije do strehe vozila;
- (26) „vogal čelnega zaščitnega sistema“ je stična točka čelnega zaščitnega sistema z navpično ravnino, ki z navpično vzdolžno ravnino vozila tvori kot 60° in se dotika zunanje površine čelnega zaščitnega sistema;

- (27) „spodnja višina prednjega zaščitnega sistema“ je, v vsakem prečnem položaju, navpična razdalja med tlemi in spodnjo referenčno črto prednjega zaščitnega sistema, pri čemer je vozilo v normalnem voznem položaju.

POGLAVJE II

OBVEZNOSTI PROIZVAJALCEV

Člen 4

Splošne obveznosti in tehnične zahteve

1. Proizvajalci dokažejo, da so vsa nova vozila, ki so dana na trg, registrirana ali se začnejo uporabljati, ter vsi novi sistemi, sestavni deli in samostojne tehnične enote, ki so dani na trg ali se začnejo uporabljati, homologirani v skladu z zahtevami iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu s to uredbo.
2. Homologacija v skladu s pravilniki ZN iz Priloge I se šteje za EU-homologacijo v skladu z zahtevami iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z njo.
3. Komisija se pooblasti za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da zaradi prilagoditve tehničnemu napredku in regulativnim spremembam spremeni Prilogo I z navedbo in posodobitvijo sklicev na pravilnike ZN ter ustrezne spremembe, ki jih je treba obvezno uporabljati.
4. Proizvajalci zagotovijo, da so vozila zasnovana, izdelana in sestavljena tako, da je tveganje poškodb potnikov in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu čim manjše.
5. Proizvajalci tudi zagotovijo, da so vozila, sistemi, sestavni deli in samostojne tehnične enote skladni z veljavnimi zahtevami iz Priloge II, ki začnejo veljati na datume iz navedene priloge, ter z natančnimi tehničnimi zahtevami in preizkusnimi postopki iz delegiranih aktov, sprejetih na podlagi te uredbe, vključno z zahtevami glede:
 - (a) sistemov za zadrževanje potnikov, preizkusa trka, celovitosti sistema za dovajanje goriva in električne varnosti pri visoki napetosti;
 - (b) pešcev, kolesarjev, vidnega polja in vidljivosti;
 - (c) šasije vozila, zaviranja, pnevmatik in krmiljenja;
 - (d) vgrajenih instrumentov, električnega sistema, svetlobnih naprav vozila in zaščite pred nedovoljeno uporabo, vključno s kibernetскими napadi;
 - (e) vedenja voznika in sistema;
 - (f) splošne konstrukcije in značilnosti vozila.
6. Komisija je pooblaščenca za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da zaradi prilagoditve tehničnemu napredku in regulativnim spremembam spremeni Prilogo II, zlasti v zvezi z zadevami iz točk od (a) do (f) odstavka 5 tega člena, in z namenom zagotoviti visoko raven splošne varnosti vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ter visoko raven zaščite potnikov v vozilu in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu.
7. Da bi se zagotovila visoka raven splošne varnosti vozil ter zaščite potnikov v vozilu in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, je Komisija pooblaščenca za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da bi določila podrobna pravila o posebnih

preizkusnih postopkih in tehničnih zahtevah za homologacijo vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot glede zahtev iz Priloge II.

Člen 5

Posebne določbe v zvezi s sistemi za nadzor tlaka v pnevmatikah in s pnevmatikami

1. Vozila morajo biti opremljena z natančnim sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah, ki voznika s signalom v notranjosti vozila opozori, kadar se tlak v pnevmatiki zmanjša, kar je koristno za učinkovito porabo goriva in varnost na cesti, v širokem razponu cestnih in okoljskih razmer.
2. Sistemi za nadzor tlaka v pnevmatikah so zasnovani tako, da se prepreči ponastavitev ali ponovno umerjanje pri nizkem tlaku v pnevmatikah.
3. Vse pnevmatike, dane na trg, izpolnjujejo zahteve glede varnosti in okoljske uspešnosti, določene v ustreznih regulativnih aktih iz Priloge II.
4. Komisija je pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da bi predpisala podrobna pravila glede posebnih preizkusnih postopkov in tehničnih zahtev za:
 - (a) homologacijo vozil glede sistemov za nadzor tlaka v pnevmatikah;
 - (b) homologacijo pnevmatik, vključno s tehničnimi zahtevami glede njihove namestitve.

Člen 6

Napredni sistemi vozil za vse kategorije motornih vozil

1. Motorna vozila so opremljena z naslednjimi naprednimi sistemi vozil:
 - (a) inteligentnim sistemom za uravnavanje hitrosti;
 - (b) pripomočkom za namestitev blokirne naprave v primeru uživanja alkohola;
 - (c) sistemom za spremljanje zaspanosti in pozornosti voznika;
 - (d) sistemom za napredno zaznavanje nepozornosti;
 - (e) signalom za zaustavitev v sili;
 - (f) sistemom za zaznavanje vzvratne vožnje.
2. Inteligentni sistemi za uravnavanje hitrosti imajo naslednje minimalne specifikacije:
 - (a) voznik lahko prek pedala začuti, da je bila veljavna omejitev hitrosti dosežena ali presežena;
 - (b) sistema ni mogoče izključiti ali preprečiti njegovega delovanja;
 - (c) vozniku ni treba upoštevati hitrosti vozila, ki jo predlaga sistem, tako da upravlja pedal za plin kot običajno, ne da bi prestavil v nižjo prestavo;
 - (d) v primeru uporabe tempomata se mora inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti samodejno prilagoditi kakršni koli nižji omejitvi hitrosti.

3. Za motorno vozilo, opremljeno s sistemom za napredno zaznavanje nepozornosti v skladu s točko (d) odstavka 1, se lahko šteje, da izpolnjuje tudi zahtevo iz točke (c) istega odstavka.

4. Komisija je pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da bi določila podrobna pravila o posebnih preizkusnih postopkih in tehničnih zahtevah za:

- (a) homologacijo vozil glede naprednih sistemov vozil iz odstavka 1;
- (b) homologacijo naprednih sistemov vozil iz točk (a) in (f) istega odstavka kot samostojnih tehničnih enot.

Člen 7

Posebne zahteve za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila

1. Vozila kategorij M_1 in N_1 morajo poleg drugih zahtev iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z njo, ki prav tako veljajo za vozila navedenih kategorij, izpolnjevati zahteve iz odstavkov od 2 do 6 in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 7.

2. Vozila kategorij M_1 in N_1 so opremljena z naprednimi sistemi za zaviranje v sili, ki so zasnovani in nameščeni v dveh fazah, in zagotavljajo:

- (a) zaznavanje premikajočih se vozil in stacionarnih ovir pred motornim vozilom v prvi fazi;
- (b) razširitev zmožnosti zaznavanja tudi na izpostavljene udeležence v cestnem prometu pred motornim vozilom v drugi fazi.

3. Vozila kategorij M_1 in N_1 so opremljena s sistemom za ohranjanje voznega pasu.

4. Napredni sistemi za zaviranje v sili in sistemi za ohranjanje voznega pasu izpolnjujejo zlasti naslednje zahteve:

- (a) izključiti je mogoče le vsak sistem posebej ter le ko vozilo stoji in je aktivirana parkirna zavora, pri čemer voznik opravi zapleteno zaporedje dejanj;
- (b) ob vsakem vklopu glavnega nadzornega stikala vozila so sistemi v normalnem načinu delovanja;
- (c) enostavno je mogoče izključiti zvočna opozorila, vendar se hkrati s tem ne izključijo druge funkcije sistema.

5. Vozila kategorij M_1 in N_1 so opremljena z zapisovalnikom podatkov o dogodku (nesreči). Ti zapisovalniki izpolnjujejo zlasti naslednje zahteve:

- (a) podatki v zvezi z obdobjem pred in med trkom ter po njem, ki jih lahko beležijo in shranijo, vključujejo vsaj hitrost vozila, stanje in stopnjo aktivacije varnostnih sistemov vozila ter katere koli druge pomembne vhodne parametre vgrajenega aktivnega varnostnega sistema in sistema za preprečevanje nesreč;
- (b) naprav ni mogoče deaktivirati;
- (c) njihova funkcija beleženja in shranjevanja podatkov pa omogoča, da se podatki na podlagi zakonodaje Unije ali nacionalne zakonodaje v skladu z Uredbo (EU) št. 2016/679 zaščitijo pred manipulacijo in dajo na voljo nacionalnim organom prek standardiziranega vmesnika v namene analize podatkov o nesreči ter da se lahko natančno opredelijo tip, izvedenka in varianta vozila ter zlasti aktiven varnostni sistem in sistem za preprečevanje nesreč, ki sta nameščena v vozilu.

Vendar podatki, ki jih zapisovalnik podatkov o dogodku (nesreči) lahko beleži in shranjuje, ne vključujejo zadnjih štirih številk označbe vozila v identifikacijski številki vozila niti katerih koli drugih informacij, na podlagi katerih bi se lahko identificiralo samo vozilo.

6. Vozila kategorij M_1 in N_1 so zasnovana in izdelana z večjo cono za zaščito pred udarci z glavo, da bi se tako izboljšala zaščita izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in ublažile njihove morebitne poškodbe v primeru trka.

7. Komisija je pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da bi določila podrobna pravila o posebnih preizkusnih postopkih in tehničnih zahtevah za:

- (a) homologacijo vozil glede zahtev iz odstavkov od 2 do 6 tega člena;
- (b) homologacijo zapisovalnikov podatkov o dogodku (nesreči) kot samostojnih tehničnih enot.

Člen 8

Prednji zaščitni sistemi za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila

1. Prednji zaščitni sistemi, bodisi nameščeni kot originalna oprema v vozilih kategorij M_1 in N_1 bodisi dani na trg kot samostojne tehnične enote za taka vozila, izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2, Priloge IV in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 3 tega člena.

2. Prednji zaščitni sistemi, ki so dani na trg kot samostojne tehnične enote, so opremljeni s podrobnim seznamom tipov, variant in izvedenk vozil, za katere je prednji zaščitni sistem homologiran, in z jasnimi navodili za montažo.

3. Komisija je pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da bi določila podrobna pravila o posebnih preizkusnih postopkih in tehničnih zahtevah za homologacijo prednjih zaščitnih sistemov iz odstavka 1 tega člena, vključno s tehničnimi zahtevami glede njihove izdelave in vgradnje.

Člen 9

Posebne zahteve v zvezi z avtobusi in tovornjaki

1. Vozila kategorij M_2 , M_3 , N_2 in N_3 morajo poleg drugih zahtev iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z njo, ki prav tako veljajo za vozila navedenih kategorij, izpolnjevati zahteve iz odstavkov od 2 do 5 in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 7. Vozila kategorij M_2 in M_3 morajo izpolnjevati tudi zahtevo iz odstavka 6.

2. Vozila kategorij M_2 , M_3 , N_2 in N_3 morajo biti opremljena s sistemom opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu in naprednim sistemom za zaviranje v sili, ki izpolnjujeta zahteve iz delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 7.

3. Vozila kategorij M_2 , M_3 , N_2 in N_3 morajo biti opremljena z naprednimi sistemi za zaznavanje izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ki so v neposredni bližini prednjega ali stranskega dela vozila, in za opozarjanje nanje ali preprečitev trka z njimi.

4. Sistemi iz odstavkov 2 in 3 tega člena izpolnjujejo zlasti naslednje zahteve:

- (a) izključiti je mogoče le vsak sistem posebej ter le ko vozilo stoji in je aktivirana parkirna zavora, pri čemer voznik opravi zapleteno zaporedje dejanj;
- (b) ob vsakem vklopu glavnega nadzornega stikala vozila so sistemi v normalnem načinu delovanja;

- (c) enostavno je mogoče izključiti zvočna opozorila, vendar se hkrati s tem ne izključijo druge funkcije sistema.

5. Vozila kategorij M_2 , M_3 , N_2 in N_3 so zasnovana in izdelana tako, da izboljšujejo neposredno vidljivost izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu z voznikovega sedeža.

6. Vozila kategorij M_2 in M_3 za prevoz več kot 22 potnikov poleg voznika in s prostorom za stoječe potnike, ki omogoča hitro menjavo potnikov, so zasnovana in izdelana tako, da so dostopna osebam z omejeno mobilnostjo, vključno z uporabniki invalidskih vozičkov.

7. Komisija je pooblaščenca za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da bi določila podrobna pravila o posebnih preizkusnih postopkih in tehničnih zahtevah za:

- (a) homologacijo vozil glede zahtev iz odstavkov od 2 do 4 tega člena;
- (b) homologacijo sistemov iz odstavka 3 tega člena kot samostojnih tehničnih enot.

Člen 10

Posebne zahteve v zvezi z vozili s pogonom na vodik

1. Vozila s pogonom na vodik kategorij M in N, njihovi vodikovi sistemi in sestavni deli teh sistemov morajo poleg drugih zahtev iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z njo, ki prav tako veljajo za vozila navedenih kategorij, izpolnjevati zahteve iz Priloge V in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 3 tega člena.

2. Proizvajalci zagotovijo, da so vodikovi sistemi in vodikovi sestavni deli vgrajeni ob upoštevanju zahtev iz delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 3. Proizvajalci po potrebi zagotovijo tudi informacije za namene pregledov vodikovega sistema in njegovih sestavnih delov v času življenjske dobe vozil s pogonom na vodik.

3. Komisija je pooblaščenca za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da bi:

- (a) določila podrobna pravila o posebnih preizkusnih postopkih in tehničnih zahtevah za homologacijo vozil s pogonom na vodik glede njihovih vodikovih sistemov in za homologacijo sestavnih delov vodikovega sistema, vključno z zahtevami za njihovo vgradnjo;
- (b) spremenila Prilogo V zaradi prilagajanja tehničnemu napredku.

Člen 11

Posebne zahteve v zvezi z avtomatiziranimi vozili

1. Avtomatizirana vozila morajo poleg drugih zahtev iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z njo, ki veljajo za vozila zadevnih kategorij, izpolnjevati zahteve iz delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 2, v zvezi s:

- (a) sistemi, ki prevzamejo nadzor pri upravljanju vozila, vključno s krmiljenjem, pospeševanjem in zaviranjem;
- (b) sistemi, ki vozilu zagotavljajo informacije v realnem času o stanju vozila in okolice;
- (c) sistemi za spremljanje pripravljenosti voznika;
- (d) zapisovalnikom podatkov o dogodku (nesreči) za avtomatizirana vozila;

- (e) usklajenim načinom izmenjave podatkov, na primer za samodejno vožnjo vozil različnih znamk v koloni.

2. Da bi se zagotovilo varno delovanje avtomatiziranih vozil na javnih cestah, je Komisija pooblaščenca za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12, da bi določila zahteve glede sistemov in drugih naprav iz točk od (a) do (e) odstavka 1 tega člena ter da bi določila podrobna pravila o posebnih preizkusnih postopkih in tehničnih zahtevah za homologacijo avtomatiziranih vozil glede navedenih zahtev.

POGLAVJE III

KONČNE DOLOČBE

Člen 12

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 4(3), 4(6), 4(7), 5(4), 6(4), 7(7), 8(3), 9(7), 10(3) in 11(2) se na Komisijo prenese za nedoločen čas od [UP: *prosimo, navedite datum začetka veljavnosti te uredbe*].
3. Evropski parlament ali Svet lahko kadar koli prekliče prenos pooblastila iz členov 4(3), 4(6), 4(7), 5(4), 6(4), 7(7), 8(3), 9(7), 10(3) in 11(2). S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Pred sprejetjem delegiranega akta se Komisija posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenuje vsaka država članica v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 4(3), 4(6), 4(7), 5(4), 6(4), 7(7), 8(3), 9(7), 10(3) ali 11(2), začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi s tem aktom, ne nasprotujeta ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 13

Prehodne določbe

1. Ta uredba ne razveljavlja nobene EU-homologacije, ki je bila za vozila, sisteme, sestavne dele ali samostojne tehnične enote podeljena v skladu z Uredbo (ES) št. 78/2009, Uredbo (ES) št. 79/2009, Uredbo (ES) št. 661/2009 in njihovimi izvedbenimi ukrepi do [UP: *prosimo navedite datum neposredno pred datumom začetka uporabe te uredbe*], razen če so bile v okviru te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z njo, spremenjene zadevne zahteve,

ki veljajo za ta vozila, sisteme, sestavne dele ali samostojne tehnične enote, ali so bile dodane nove zahteve.

2. Homologacijski organi še naprej podeljujejo razširitve EU-homologacij iz odstavka 1 tega člena.

3. Z odstopanjem od te uredbe države članice do datumov, določenih v Prilogi VI, še naprej dovoljujejo registracijo vozil in prodajo ali začetek uporabe sestavnih delov, ki ne izpolnjujejo zahtev iz zadevnih pravilnikov ZN iz navedene priloge.

Člen 14

Datumi izvajanja

Nacionalni organi v zvezi z vozili, sistemi, sestavnimi deli in samostojnimi tehničnimi enotami:

- (a) od datumov iz Priloge II v zvezi z določeno zahtevo zaradi razlogov, povezanih s to zahtevo, zavrnejo podelitev EU-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil, sistemov, sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot, ki ne izpolnjujejo zahtev iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z njo;
- (b) od datumov iz Priloge II v zvezi z določeno zahtevo zaradi razlogov, povezanih s to zahtevo, štejejo, da potrdila o skladnosti za nova vozila niso več veljavna za namene iz člena 48 Uredbe (EU) 2018/..., ter prepovejo registracijo vozil, ki ne izpolnjujejo zahtev iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z njo;
- (c) od datumov iz Priloge II v zvezi z določeno zahtevo zaradi razlogov, povezanih s to zahtevo, prepovejo dajanje na trg ali začetek uporabe sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki ne izpolnjujejo zahtev iz te uredbe in delegiranih aktov, sprejetih v skladu z njo.

Člen 15

Spremembe Uredbe (EU) 2018/...

Priloga II k Uredbi (EU) 2018/... se spremeni v skladu s Prilogo III k tej uredbi.

Člen 16

Razveljavitev

1. Uredbe (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009, (ES) št. 631/2009 in (ES) št. 661/2009 ter uredbe (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) št. 2015/166 se razveljavijo z učinkom od datuma začetka uporabe te uredbe.

2. Sklicevanja na uredbe (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 se štejejo kot sklicevanja na to uredbo.

Člen 17

Začetek veljavnosti in uporabe

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od [UP: prosimo, navedite datum 36 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik