

Briuselis, 2018 05 17
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugą, reikalavimų, iš dalies keičiantis Reglamentą (ES) 2018/... ir panaikinantis Reglamentus (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Technologiniai pokyčiai yra susiję su visomis visuomenės ir ekonomikos sritimis, dėl jų taip pat keičiasi ES piliečių gyvenimas. Transportas – ne išimtis. Naujos technologijos radikaliai keičia susisiekimo vaizdą. Atsižvelgdamos į šias aplinkybes, ES ir jos įmonės turi įvykdyti svarbų uždavinį – tapti pasaulio lyderėmis inovacijų, skaitmeninimo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srityse. Todėl Komisija taiko visapusišką požiūrį, siekdama užtikrinti, kad ES judumo politika atspindėtų šiuos politinius prioritetus, įtvirtintus trijuose iniciatyvos „Europa kelyje“ dokumentų rinkiniuose.

Vykdydama netaršaus judumo strategiją, 2017 m. gegužės ir lapkričio mėn. Komisija priėmė du judumo dokumentų rinkinius¹. Šiuose dokumentų rinkiniuose nustatyta konstruktyvi darbotvarkė, kuria siekiama įgyvendinti netaršaus judumo strategiją ir užtikrinti sklandų perėjimą prie švaraus, konkurencingo ir susietojo susisiekimo visiems. Europos Komisija ragina Europos Parlamentą ir Tarybą kuo greičiau užtikrinti, kad šie pasiūlymai būtų kuo greičiau priimti.

Ši iniciatyva yra trečiojo iniciatyvos „Europa kelyje“ dokumentų rinkinio, kuriuo įgyvendinama naujoji 2017 m. rugsėjo mėn. pramonės politikos strategija, dalis ir ja siekiama užbaigti procesą, kuriuo Europa įgalinama pasinaudoti visa judumo modernizavimo teikiama nauda. Labai svarbu, kad ateities judumo sistema būtų saugi, švari ir veiksminga visiems ES piliečiams. Siekiama, kad Europos judumas būtų saugesnis ir prieinamesnis, Europos pramonė taptų konkurencingesnė, Europos darbo vietos – geriau apsaugotos, taip pat kad Europa taptų švaresnė ir labiau prisitaikiusi klimato kaitos problemoms spręsti. Tam prireiks visišką ES, valstybių narių ir suinteresuotųjų šalių įsipareigojimo, be kita ko, sustiprinti kelių transporto priemonių saugos elementų reikalavimus.

Kelių eismo sauga yra visai Europai svarbus klausimas, kuris sprendžiamas taikant integruotą požiūrį. Politika tradiciškai pagrįsta trimis ramsčiais, tai yra: eismo dalyviai (vairuotojai, pėstieji ir dviratininkai), transporto priemonės ir infrastruktūra.

Per pastaruosius dešimtmečius kelių eismo sauga labai pagerėjo. Tačiau pastaraisiais metais žūčių keliuose skaičiaus mažinimo pažanga nepasistūmėjo. Remiantis ES statistiniais duomenimis, nuo 2013 m. Europos Sąjungoje žūčių keliuose skaičius reikšmingai nesumažėjo². Nors kai kuriose valstybėse narėse kasmet pastebima didelė pažanga, kitose žūčių skaičius net išaugo, todėl ES lygmeniu žūčių keliuose skaičiaus rodikliai negerėja.

Reikalinga patikslinta sistema, geriau pritaikyta prie judumo pokyčių, susijusių su visuomenės tendencijomis (pvz., dviratininkų ir pėsčiųjų skaičiaus didėjimu, senstančia visuomene) ir technologine plėtra. Tikėtina, kad be naujų bendrosios kelių eismo saugos iniciatyvų dabartinis požiūris nepadės užtikrinti saugos didėjant eismo intensyvumui. Dėl sudėtingos padėties reikalingas dinamiškas politikos koregavimas, kuriuo būtų nuosekliai ir veiksmingai sprendžiamos pagrindinės viso kelių eismo saugos politikos spektro problemos. Transporto priemonių saugos atžvilgiu tai reiškia, kad reikia numatyti išsamias pažangias saugos

¹ COM(2017) 283 *final* ir COM(2017) 675 *final*.

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

priemonės, kurios būtų taikomos kaip atitinkamų transporto priemonių kategorijų standartinė įranga, ir geriau apsaugoti pažeidžiamus eismo dalyvius, pvz., pėsčiuosius, dviratininkus, mažo ūgio asmenis ir pagyvenusius žmones.

Šiuo pasiūlymu sprendžiama pagrindinė nuolatinio didelio kelių eismo įvykių skaičiaus problema, dėl kurios žūsta daug žmonių ir patiriama daug sunkių sužalojimų, ir numatomos priemonės, kuriomis siekiama padidinti transporto priemonių saugą, siekiant išvengti nelaimingų atsitikimų arba sumažinti jų skaičių arba sušvelninti neišvengiamų nelaimingų atsitikimų pasekmes, taip mažinant žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių. Šis pasiūlymas turi būti vertinamas jį glaudžiai siejant su kitomis trečiojo judumo dokumentų rinkinio iniciatyvomis, pvz., siūlomais direktyvos dėl kelių infrastruktūros saugos valdymo pakeitimais³. Jomis taip pat siekiama sumažinti žūčių ir sužalojimų skaičių ES keliuose, taigi jos turi bendrą tikslą ir yra tarpusavyje susijusios. Be to, tam tikroms transporto priemonėse įrengtoms sistemoms, pvz., kelio juostos sekimo sistemai ir išmaniajai greičio palaikymo pagalbinei sistemai reikalinga gerai prižiūrima kelių infrastruktūra (kelių ženklavimas, ženklai ir kameros). Todėl pasiūlymai dėl kelių infrastruktūros ir transporto priemonių saugos papildo vienas kitą tam tikrose srityse ir sudaro sąlygas visiškai realizuoti transporto priemonėse įrengtų sistemų saugos galimybes.

Kita vertus, kuriant bendrą transporto priemonių ir infrastruktūros saugos sistemą, būtina atsižvelgti į sparčius susietojo ir automatizuoto vairavimo plėtros pokyčius. Todėl esama glaudaus ryšio tarp Komisijos sąveikųjų intelektinių transporto sistemų strategijos (angl. santrumpa – C-ITS)⁴ ir pasiūlymo dėl ES ateities judumo strategijos⁵. Kad transporto priemonės būtų perspektyvios, jos ne tik turi būti parengtos technologiniams infrastruktūros pokyčiams, bet ir turės sudaryti galimybes ir praskinti kelių visiškai automatizuotam vairavimui. Todėl jau šiandien įdiegti transporto priemonių pažangūs saugos elementai padės vairuotojams palaipsniui priprasti prie naujų savybių ir padidins visuomenės pasitikėjimą ir pripažinimą pereinant prie autonominio vairavimo.

Pasiūlymas taip pat visiškai atitinka Tarybos išvadas, pagrįstas Valetos deklaracija, kurioje transporto ministrai dar kartą patvirtino savo įsipareigojimą gerinti kelių eismo saugą⁶ ir paragino Komisiją stiprinti kelių eismo dalyvių ir visų pirma pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugą užtikrinant, kad būtų diegiamos nauji transporto priemonėms skirti saugos elementai.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Direktyva 2007/46/EB⁷ (ją pakeis reglamentas, įsigaliosiantis 2020 m. rugsėjo 1 d.⁸), nustatanti suderintus saugos ir aplinkos apsaugos reikalavimus, kuriuos motorinės transporto priemonės turi atitikti prieš pateikiant jas vidaus rinkai, taip palengvinant laisvą transporto priemonių judėjimą. Joje numatyta sistema, pagal kurią veikia daugybė atskirų norminių aktų, susijusių su konkrečiais techniniais reikalavimais, taikomais skirtingų tipų transporto priemonėms.

³ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų, OL L 167, 2004 4 30, p. 39–91.

⁴ Komisijos komunikatas „Europos sąveikųjų intelektinių transporto sistemų strategija – svarbus žingsnis į sąveikų, susietąjį ir automatizuotą judumą“ (COM/2016/0766 *final*).

⁵ Komisijos komunikatas „Pakeliui link automatizuoto judumo: ES ateities judumo strategija“ (COM/2018/283).

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

⁷ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

⁸ COM(2016) 31 *final*.

Atsižvelgiant į tai, Transporto priemonių bendrosios saugos reglamentas (angl. santrumpa – GSR)⁹, Pėsčiųjų saugos reglamentas (angl. santrumpa – PSR)¹⁰ Vandenilio saugos reglamentas (angl. santrumpa – HSR)¹¹ yra atskiri ES tipo patvirtinimo procedūros dokumentai. Siekiant išvengti to, kad valstybės narės taikytų skirtingus reikalavimus, ir visoje Sąjungoje užtikrinti aukšto lygio kelių saugumą ir aplinkosaugą, Sąjungos lygmeniu buvo suderinti variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į daugelį saugos ir sveikatos standartų, techniniai reikalavimai.

Transporto priemonių bendrosios saugos reglamento 17 straipsnyje ir Pėsčiųjų saugos reglamento 12 straipsnyje reikalaujama, kad Komisija stebėtų techninę pažangių saugos technologijų raidą ir apsparstytų galimybę išplėsti šiuo metu galiojančių transporto priemonių saugos elementų taikymo sritį kitoms / visoms transporto priemonių kategorijoms, numatydama naujus pažangius saugos elementus atnaujintuose Sąjungos teisės aktuose ir taip pagerindama pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugą.

Laikantis minėtų reikalavimų, šiame pasiūlyme numatomi reikalingi esamų Sąjungos teisės aktų patikslinimai atsižvelgiant į technikos pažangą ir kartu pristatomi nauji transporto priemonių saugos elementai, turintys didelį potencialą mažinti žūčių keliuose skaičių.

Pasiūlymas taip pat suderinamas su Reglamentu (ES) 2015/758¹², kuriuo nuo 2018 m. kovo 31 d. reikalaujama naujų tipų lengvuosiuose automobiliuose ir mažos keliamosios galios krovininėse transporto priemonėse įdiegti iškvietos sistemą „eCall“, kuri didelio susidūrimo atveju inicijuotų skambutį bendruoju Europos pagalbos numeriu 112. Apskaičiuota, kad sistema „eCall“ gali pagreitinti reagavimo į ekstremalias situacijas laiką ir išgelbėti iki 2 500 gyvybių per metus. Nors sistema „eCall“ padeda sušvelninti didelių kelių eismo įvykių pasekmes visoje ES, šiuo pasiūlymu siekiama išvengti nelaimingų atsitikimų keliuose arba sušvelninti neišvengiamų nelaimingų atsitikimų pasekmes, siekiant sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Apskritai šis pasiūlymas prisidės prie prioritetų, susijusių su ekonomikos augimu, darbo vietų kūrimu ir investicijomis Europos Sąjungoje, skatinant efektyviausias naujoves ir išlaikant kokybiškas darbo vietas Europoje bei prie vidaus rinkos skaitmeninimo, populiarinant saugos elementus, kurie laikomi pagrindinėmis technologijomis, kuriomis būtų skatinamas ir remiamas platus automatizuotų transporto priemonių diegimas Sąjungoje.

⁹ 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų, OL L 200, 2009 7 31, p. 1.

¹⁰ 2009 m. sausio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 78/2009 dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, susijusio su pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, iš dalies keičiantis Direktyvą 2007/46/EB ir panaikinantis direktyvas 2003/102/EB bei 2005/66/EB, OL L 35, 2009 2 4, p. 1.

¹¹ 2009 m. sausio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 79/2009 dėl vandenilinių variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ir iš dalies keičiantis Direktyvą 2007/46/EB, OL L 35, 2009 2 4, p. 32.

¹² 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/758 dėl tipo patvirtinimo reikalavimų transporto priemonėse montuojamos numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistemos įdiegimo atžvilgiu, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2007/46/EB, OL L 123, 2015 5 19 p. 77.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Šios iniciatyvos teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Subsidiarumo principas taikomas tuomet, kai pasiūlymas nepriklauso išimotinei Europos Sąjungos kompetencijai. Šio pasiūlymo tikslų valstybės narės negali tinkamai pasiekti dėl toliau nurodytų priežasčių.

Sąjungos lygmeniu buvo suderinti variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į daugelį saugos ir aplinkosaugos nuostatų, techniniai reikalavimai, o vien valstybių narių veiksmai pakenktų visai transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemai. Sąjungos veiksmai yra būtini siekiant išvengti bendrosios rinkos kliūčių ir užtikrins geresnį pasiūlymo tikslų įgyvendinimą, išvengiant kitu atveju galimo vidaus rinkos susiskaidymo, ir padidinant transporto priemonių saugą ir aplinkosauginį veiksmingumą. Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Kaip parodė poveikio vertinimas, pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti: sumažinti žūčių skaičių Sąjungos keliuose, kartu užtikrinant tinkamą vidaus rinkos veikimą ir aukšto lygio visuomenės saugumą bei aplinkos apsaugą.

Šis pasiūlymas atspindi aukščiausius visoms transporto priemonėms taikomus saugos standartus, įskaitant lengvasias komercines transporto priemones (N1 kategorija), kurių pageidaujamos politikos galimybės (PO3) išlaidos šiek tiek viršija naudą. Tačiau šiuo atveju atsižvelgiama į papildomus aspektus, pvz., politikos nuoseklumo poreikį, visiems automobilių gamintojams vidaus rinkoje užtikrinant vienodas sąlygas, išvengiant didesnio pavojaus darbuotojams ir sudarant sąlygas gamintojams sumažinti išlaidas dėl masto ekonomijos ir dėl to, kad lengvųjų komercinių transporto priemonių platforma ir kita techninė įranga dažnai yra tokia pati kaip keleivinių automobilių. Be to, kadangi gamintojams suteikiamas pereinamasis laikotarpis, kad jie galėtų prisitaikyti prie naujų reikalavimų, dabartinis pasiūlymas laikomas proporcingu.

Pasiūlyme taip pat numatyta supaprastinti reglamentavimo aplinką, todėl sumažės nacionalinių valdžios institucijų ir pramonės administracinės išlaidos. Poveikio vertinime taip pat daroma išvada, kad numatytos politikos priemonės neturės didelės įtakos smulkiosioms ir vidutinėms įmonėms (žr. 6.3 skirsnį).

- **Priemonės pasirinkimas**

Pasiūlyme nagrinėjami trys tarpusavyje susiję reglamentai: Transporto priemonių bendrosios saugos reglamentas, Pėsčiųjų saugos reglamentas ir Vandens saugos reglamentas. Todėl pasirinkta priemonė taip pat yra reglamentas. Atsižvelgiant į siūlomus esminius pakeitimus, t. y. kad Pėsčiųjų saugos reglamento ir Vandens saugos reglamento nuostatos yra iš esmės pasenusios ir turi būti pakeistos atitinkamais JT reglamentais (Nr. 127 ir 134), ir atsižvelgiant į tolesnį teisės aktų supaprastinimą, pasirodė tinkama pasiūlyti naują teisės aktą, kuriuo būtų pakeisti ir panaikinti trys reglamentai ir jų pasenusios įgyvendinimo priemonės.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Transporto priemonių bendrajam saugos reglamentui nebuvo taikomas *ex post* vertinimas.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Oficialios Komisijos viešos konsultacijos dėl pasiūlymo vyko nuo 2017 m. liepos 31 d. iki 2017 m. spalio 22 d., o prieš tai vyko papildomos tikslinės konsultacijos:

- bendras suinteresuotųjų šalių dalyvavimas 2014 m. liepos mėn. Variklinių transporto priemonių darbo grupės (Komisijos ekspertų grupė, kurioje dalyvauja viešosios ir privačios suinteresuotosios šalys) 124-ajame posėdyje;
- 2014 m. spalio mėn. surengtos papildomos tikslinės (betarpiškos) dviejų dienų konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis;
- 2016 m. vasario 16 d. vykusiam 131-ajame Variklinių transporto priemonių darbo grupės posėdyje Komisija pristatė valstybėms narėms ir suinteresuotosioms šalims 19 galimų priemonių, kurias būtų galima svarstyti siekiant peržiūrėti Transporto priemonių bendrosios saugos reglamentą ir Pėsčiųjų saugos reglamentą, sąrašą;
- 2016 m. lapkričio mėn. įvyko tolesnės intensyvios konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis (72 dalyviai, atstovaujantys 32 mokslininkams / mokslinių tyrimų organizacijoms, saugos atstovų grupėms, transporto priemonių gamintojams, transporto priemonių tiekėjų pramonei, vietos ir (arba) nacionalinėms valdžios institucijoms, bei kiti susiję ekspertai).

Pagrindiniai šių išsamių konsultacijų tikslai buvo, viena vertus, pristatyti suinteresuotosioms šalims Komisijos nuomonę apie transporto priemonių saugą ir, kita vertus, kuo skaidriau pateikti visoms suinteresuotosioms šalims visus duomenis, parametrus, ekspertų išvadas ir jų šaltinius, kurie galėtų sudaryti duomenų rinkinių poveikio vertinimo pagrindą, visų pirma transporto priemonių saugos sistemos savanoriško įsisavinimo lygį, technologijų sąnaudas, technologijų efektyvumą ir tikslinę eismo įvykių aukų grupę. Tomis konsultacijomis taip pat buvo sudaromos sąlygos suinteresuotosioms šalims įvertinti ir patvirtinti pagrindinius naudojamus duomenis kaip pakankamai patikimus, aktualius ir naujausius. Vėliau konsultacijų rezultatai buvo naudojami kaip pagrindas rengiant pasiūlymą ir prie šio dokumento pridedamą poveikio vertinimą.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

2015 m. kovo mėn. Komisija paskelbė tyrimą „Naujų technologijų ir nereglamentuotų priemonių nauda ir įgyvendinamumas transporto priemonėje esančių asmenų saugos ir pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugos srityje“¹³, atsižvelgdama į numatytą Transporto priemonių bendrosios saugos reglamento ir Pėsčiųjų saugos reglamento peržiūrą. Tyrime pateikta daugiau kaip 50 siūlomų saugos priemonių, galinčių padėti dar labiau sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių (įskaitant sąnaudų ir ekonominės naudos santykį).

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=Iq1Ekni0.1ISR00K4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_vCUpo9P-w=

2016 m. gruodžio mėn. Komisija paskelbė ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai „Automobilių saugos didinimas ES siekiant išsaugoti gyvybes“¹⁴. Prie šios ataskaitos pridamas tarnybų darbinis dokumentas¹⁵, kuriame įvardijama ir pabrėžiama 19 galimų reguliavimo priemonių, kurios būtų veiksmingos kelių eismo įvykių ir aukų skaičiui toliau mažinti.

Atsižvelgdama į šios iniciatyvos poveikio vertinimą, 2017 m. gegužės mėn. Komisija paskelbė antrąjį tyrimą „Išsami nustatytų priemonių ir savybių ekonominio efektyvumo analizė gerinant ES transporto priemonių saugumą“, kuriame pateikiamas išsamesnis pasirinktų 19 galimų reguliavimo priemonių sąnaudų ir ekonominės naudos / veiksmingumo įvertinimas¹⁶.

• **Poveikio vertinimas**

Iniciatyva grindžiama poveikio vertinimu, kurį 2018 m. sausio 17 d. peržiūrėjusi Reglamentavimo patikros valdyba (toliau – RPV) pateikė teigiamą nuomonę su išlygomis. RPV išlygos buvo susijusios su trimis pagrindiniais aspektais:

– RPV nuomone, poveikio vertinimo ataskaitoje nepakankamai išskirtas tikėtinas šios iniciatyvos indėlis į visapusišką saugios sistemos požiūrį į kelių eismo saugą ir nepakankamai paaiškinti su lygiagrečios kelių infrastruktūros saugos iniciatyva susiję santykiai ir papildomumas.

– RPV taip pat nurodė, kad nebuvo jokios sąsajos tarp problemos (pažangos sąstingio mažinant žūčių keliuose skaičių), jos paskatų, iniciatyvos tikslų ir galimybių projektavimo.

– RPV atkreipė dėmesį į tai, kad ataskaitoje ne visiškai aiškiai apibrėžtas atskirų priemonių pasirinkimas ir jų sąnaudų ir ekonominė nauda, taip pat suinteresuotųjų šalių vaidmuo ir nuomonės šiame procese.

Nuomonėje taip pat atkreipiamas dėmesys į iniciatyvos REFIT aspekto svarbą ir į poreikį išsamiau nurodyti, kokia pirmenybė būtų teikiama lengvųjų komercinių transporto priemonių 3 politikos galimybei.

Galutiniame poveikio vertinime buvo atlikti toliau išvardyti papildymai, atsižvelgiant į minėtas išlygas:

– paaiškinimai dėl iniciatyvos santykių ir papildomumo su lygiagrečios kelių infrastruktūros saugos iniciatyva pateikiami 1.4 skirsnyje;

– iniciatyvos įtraukiamos į bendrą pagrindinį požiūrį, paaiškinant jų atitinkamą indėlį į bendrus tikslus ir atliktų tyrimų metodikas, siekiant parodyti, kaip išvengiama dvigubo skaičiavimo (išsami informacija pateikta 2.1 skirsnyje ir 4 priede);

– 2.1 skirsnis taip pat papildytas išsamia informacija apie saugios sistemos požiūrį, taip pat nurodant daugiau galimų pažangos sąstingio mažinant žūčių keliuose skaičių priežasčių

¹⁴ Ataskaita apie pažangių transporto priemonių saugos elementų, jų ekonominio veiksmingumo ir taikymo galimybių stebėjimo ir vertinimo rezultatus, kurie svarbūs persvarstant bendrosios transporto priemonių saugos bei pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugos reglamentus (COM(2016) 787 final).

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

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

(atsižvelgiant į eismo įvykių šaltinius, gyventojų įvairovę, eismo dalyvių veiksnius ir bendras su vairavimo elgesiu susijusias problemas);

– pridėtas naujas 2.2 skirsnis, kuriame pagrindinės kelių eismo saugos problemos susiejamos su transporto priemonių ir transporto priemonių saugos problemomis, siekiant geriau suprasti problemos apibrėžties struktūrą ir varomąsias jėgas, kurios, be abejonės, nėra visa apimančios, bet daug labiau susijusios su transporto priemonių sistemos lygiu, ir išlieka aktualios;

– 5.1–5.4 skirsniuose pateikta intervencijos logika nuosekliau susieta su pagrindinėmis problemomis, tikslais ir galimybėmis. Pakeitus tikslų ir galimybių pavadinimus, tampa aiškiau, kad ši iniciatyva nėra skirta konkrečioms eismo dalyvių grupėms apsaugoti, neatsižvelgiant į kitas grupes, o tikslai dar labiau patikslinti atsižvelgiant į apsaugos eismo įvykio atveju sąvoką, įskaitant galimą visapusišką eismo įvykių prevenciją ir jų išvengimą;

– 5 skirsnyje paaiškinama suinteresuotųjų šalių tarpusavio sąveika ir vaidmuo pasirenkant atskiras priemones ir vertinant jų naudą bei veiksmingumą (keliais etapais), taip pat paaiškinamas suinteresuotųjų šalių indėlis vertinant atskirų priemonių galutines sąnaudas ir ekonominę naudą, palyginti su bendromis priemonėmis;

– 2.8 skirsnis pakeistas, siekiant geriau paaiškinti numatomą teisės aktų sistemos supaprastinimą, planus dėl galimų pasenusių reguliavimo nuostatų, pateikiant nuorodas dėl būsimų transporto priemonių saugos taisyklių atnaujinimo, ir

– 8 skirsnyje pagrįstas ir paaiškintas pasirinkimas įtraukti lengvasias komercines transporto priemones į 3 politikos galimybę, pabrėžiant, kad dauguma Europos gamintojų jau teikia saugesnes nei šiuo metu reikalaujamas transporto priemones, vienodas galimybes gamintojams, transporto priemonių konstrukcijos sinergiją, sąnaudų pasidalijimą, suinteresuotųjų šalių nuomones ir didesnę žalos riziką tik tam tikrai žmonių kategorijai, t. y. darbuotojams, naudojantiems lengvasias komercines transporto priemones darbo tikslams.

Poveikio vertinimo ataskaitos santrauką ir RPV nuomonę rasite pagal šias nuorodas:

[...]

[...]

Poveikio vertinime išnagrinėtos trys plačios politikos galimybės:

- 1 galimybę „Brandžių ir plačiai prieinamų saugos elementų apibendrinimas“ sudaro įpareigojimas naudoti brandžios technologijos saugos elementus / sistemas. Jie daugiausia apsaugos automobiliuose esančius asmenis. Įgyvendinimas prasidės nuo reglamento nuo šio reglamento taikymo pradžios datos.
- 2 galimybę „Plačiai prieinamų ir mažiau paplitusių saugos elementų kaip standartinės įrangos naudojimas“ sudaro 1 galimybė ir papildomi saugos elementai, kurie jau yra prieinami ir naudojami transporto priemonių parke, bet kurie yra mažiau paplitę ir kuriems visiškai įgyvendinti visų kategorijų transporto priemonėse ir rinkos segmentuose prireiks daugiau laiko (įgyvendinimo pradžia – 24 mėnesiai nuo reglamento taikymo pradžios datos). Joje taip pat numatytos priemonės, kuriomis užtikrinamas vairuotojo dėmesingumas vairuojant ir bendra pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga.

- 3 galimybę „Viso inovacijas didinančių saugos elementų komplekto įdiegimas“ sudaro 2 galimybė ir papildomi saugos sprendimai, kurie gali būti įgyvendinami ir jau egzistuoja rinkoje, nors yra retai įrengiami ir įsisavinami rinkoje, tačiau gali sumažinti bendrą eismo įvykių aukų skaičių Sąjungoje ir paskatinti diegti pagrindinio automobilių sektoriaus saugos sprendimų inovacijas. Vienintelis elementas, kurio įgyvendinimo laikotarpis yra ilgesnis, palyginti su dviem ankstesnėmis galimybėmis, yra reikalavimas užtikrinti, kad sunkvežimių vairuotojai tiesiogiai pastebėtų pažeidžiamus eismo dalyvius (įgyvendinimas prasideda praėjus 48 mėnesiams nuo reglamento taikymo pradžios datos).

Tinkamiausias pasirinkimas yra 3 galimybė. Numatoma, kad ši galimybė sudarys sąlygas užkirsti kelią didžiausiam transporto priemonėje esančių asmenų ir pažeidžiamų eismo dalyvių žūčių ir sunkių sužalojimų skaičiui, patiriant bendrai priimtinas sąnaudas. Ji taip pat užtikrina nuoseklų ir nediskriminacinį požiūrį į visas transporto priemonių kategorijas.

Tikėtina nauda yra tokia:

- Tikimasi, kad per 16 metų laikotarpį dėl naujų saugos elementų įvedimo žūčių skaičius sumažės 24 794, o sunkių sužalojimų skaičius – 140 740.
- Esama naudos vertės išraiška siekia 72,8 mlrd. EUR.
- Taip pat tikimasi, kad išvengus susidūrimų sumažės kelių perkrovimas, nors šios naudos negalima nustatyti kiekybiškai. Vis dėlto turėtų sumažėti (piliečių) laiko nuostoliai, didėti (verslo) našumas ir gerėti esamos (administracijų) kelių infrastruktūros naudojimas.
- Galiausiai tikimasi, kad dėl greičio palaikymo sistemų ir padangų slėgio stebėjimo bus sumažintas transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis ir pagerės oro kokybė, nors šios naudos taip pat nebūtų galima išmatuoti kiekybiškai.

Tikėtinios išlaidos yra tokios:

- Numatomos bendros automobilių gamintojų sąnaudos (vienkartinės ir nuolatinės gamybos sąnaudos) sudarys 57,4 mlrd. EUR dabartine verte.
- Dėl siūlomų naujų transporto priemonių saugos elementų diegimo nenumatomas reikšmingas transporto priemonių mažmeninių kainų padidėjimas vidutinės trukmės ir ilgalaikėje perspektyvoje, todėl atliekant sąnaudų ir naudos analizę nebuvo modeliuojamas ypatingas poveikis transporto priemonių pardavimo pajamoms.
- Nenumatoma jokių papildomų konkrečių nacionalinių administracijų išlaidų, nes naujų transporto priemonių saugos elementai bus esamos tipo patvirtinimo sistemos dalis.

Bendri naudos / sąnaudų rodikliai:

- Bendra grynoji nauda siekia 15,4 mlrd. EUR.
- Tinkamiausia pripažintos galimybės naudos ir sąnaudų santykio geriausias įvertis yra 1,27.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Tikimasi, kad šis pasiūlymas neturės reikšmingos įtakos gamintojų ar nacionalinių valdžios institucijų reglamentavimo naštai, nes transporto priemonių tipo patvirtinimas jau yra numatytas galiojančioje teisinėje sistemoje ir į šią sistemą turi būti įtraukti visi nauji saugos elementai.

Nors atitinkamos transporto priemonių bandymų ir sertifikavimo procedūros gali būti atliekamos pagal galiojančią valstybių narių tipo patvirtinimo infrastruktūrą, bus patiriamos papildomos bandymų ir sertifikavimo išlaidos. Vis dėlto šios sąnaudos yra nereikšmingos¹⁷, palyginti su bendromis naujo transporto priemonės modelio kūrimo sąnaudomis (kurios dažniausiai siekia nuo kelių šimtų milijonų iki kelių milijardų eurų).

Šiuo metu galiojančiame Transporto priemonių bendrosios saugos reglamente ne tik pristatytos vairios transporto priemonių saugos priemonės, bet siekiama supaprastinimo remiantis CARS 21 aukšto lygio grupės rekomendacijomis¹⁸, pakeičiant 38 EB direktyvas lygiavertėmis ir visame pasaulyje suderintomis JT taisyklėmis. Šiuo pasiūlymu taip pat panaikinami keli ES reglamentai, įgyvendinantys Transporto priemonių bendrosios saugos reglamentą, Pėsčiųjų saugos reglamentą ir Vandenilio saugos reglamentą, ir pakeičiami atitinkamomis JT taisyklėmis, kuriomis Sąjunga jau vadovaujasi. Taip dar labiau supaprastinami teisės aktai, konsoliduojant šiuos tris reglamentus viename teisės akte.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas gali paveikti pagrindines teises, garantuojamas pagal Chartijos 7 ir 8 straipsnius, dėl privatumo ir asmens duomenų apsaugos. Kai kurie įvykio duomenų savirašio arba naudojant kitas transporto priemonėje numatomas montuoti sistemas, pavyzdžiui, vairuotojo mieguistumo arba dėmesio stebėsenos arba pažangaus dėmesio atitraukimo atpažinimo, surinkti duomenys gali būti asmens duomenys susiję su galimu identifikuoti fiziniu asmeniu. Galimas identifikuoti fizinis asmuo yra asmuo, kurio tapatybę galima nustatyti tiesiogiai arba netiesiogiai, visų pirma pagal identifikatorių, kaip antai vardą, pavardę, asmens identifikavimo numerį, buvimo vietos duomenis ir interneto identifikatorių arba pagal vieną ar kelis to fizinio asmens fizinės, fiziologinės, genetinės, psichinės, ekonominės, kultūrinės ar socialinės tapatybės požymius. Bet koks asmens duomenų tvarkymas turėtų būti atliekamas pagal ES teisės aktus dėl duomenų apsaugos, visų pirma Bendrąjį duomenų apsaugos reglamentą¹⁹.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas jokio poveikio Sąjungos biudžetui neturės.

¹⁷ Variklinių transporto priemonių teisinės sistemos tinkamumo patikra – <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ KOM(2007) 22 galutinis: CARS 21 aukšto lygio grupei buvo pavesta pateikti rekomendacijas dėl Europos automobilių pramonės trumpalaikės, vidutinės trukmės ir ilgalaikės viešosios politikos ir reglamentavimo sistemos, kuri padidintų globalų konkurencingumą ir užimtumą, kartu palaikydama tolesnę saugos ir aplinkosaugos pažangą už klientui priimtina kainą.
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

¹⁹ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1–88).

5. KITI ELEMENTAI

• Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka

Europos Komisija ir toliau stebės automobilių sektoriaus technikos pažangos pokyčius ir prireikus pasiūlys iš dalies pakeisti atitinkamus teisės aktus, kad būtų įtraukti nauji saugos elementai. Ji taip pat toliau aktyviai dalyvaus derinant transporto priemonių standartus ir vadovaus šiam procesui tarptautiniu lygmeniu (Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija – (toliau – JT EEK)).

Siekiant naujojo reglamento perspektyvumo, laikoma, kad tikslingiau atlikti bet kokią transporto priemonių saugos taisyklių peržiūrą dinamiškiau, t. y. atsižvelgiant į bendrą technikos pažangą ir naujus saugos poreikius. Atsižvelgiant į tai, JT EEK inicijuoti tarptautiniai reglamentavimo pokyčiai, taip pat dažnas poreikis pritaikyti taisykles natūraliai paskatina šį peržiūros procesą.

Komisija ketina skatinti ir remti kuo skubesnį pažangių transporto priemonių sistemų techninių reikalavimų rengimą JT EEK lygmeniu. Jei pasirengimas JT EEK lygmeniu nebus pakankamai spartus, Komisija yra pasiryžusi įtraukti šiuos reikalavimus į ES tipo patvirtinimo sistemą. Komisija taip pat stengsis užtikrinti, kad JT taisyklės, priimtose remiant Sąjungai, būtų apibrėžtos pagal aukščiausius kelių eismo saugos technologijų standartus ir būtų nuolat atnaujinamos.

Kita vertus, eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašio (angl. santrumpa – EDR), kuriame per trumpą laiką išsaugomi svarbiausi transporto priemonės duomenys prieš eismo įvykį, jo metu ir po jo (dažniausiai aktyvavus oro pagalvę), įvedimas turėtų būti svarbus žingsnis teisinga kryptimi, siekiant gauti išsamius eismo įvykių duomenis visoje ES, kurie šiandien nėra pakankamai plačios apimties, tačiau yra būtini visapusiškai transporto priemonių saugos keliuose stebėsenai užtikrinti. Įvykio (avarijos) duomenų savirašio informacija supaprastins išsamią kelių eismo saugos analizę ir konkrečių saugos priemonių veiksmingumo įvertinimą. Todėl valstybės narės reikėtų ryžtingai raginti atlikti išsamesnį eismo įvykių tyrimą Sąjungos keliose ir pateikti išsamias ataskaitas nacionaliniu lygmeniu. Atsižvelgiant į tai, valstybės narės taip pat turėtų būti skatinamos savo veikloje analizuoti ir gerinti kelių eismo saugą nacionaliniu lygmeniu, naudodamosi skirtingomis žinių mainų platformomis²⁰.

• Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)

Netaikoma.

• Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas

Apskritai šis pasiūlymas susijęs su Reglamentu (ES) 2018/[...] dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros, nes abiejų reglamentų įsigaliojimo laikotarpiai suderinti.

I skyrius (Dalykas, taikymo sritis ir sąvokų apibrėžtys):

1 straipsnis. Atsižvelgiant į siūlomą Transporto priemonių bendrosios saugos reglamento ir Pėsčiųjų saugos reglamento konsolidavimą, šiame pasiūlyme išlaikomas Transporto

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

priemonių bendrosios saugos reglamento dalykas, pridedant nuorodą į transporto priemonėje esančių asmenų ir pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos reikalavimus.

2 straipsnis. Apskritai, Transporto priemonių bendrosios saugos reglamento taikymo sritis yra išsaugota, tačiau šiuo metu taikytinų transporto priemonių saugos elementų ir susijusių išimčių atžvilgiu taikymo sritis buvo išplėsta, kad ji apimtų ir kitas transporto priemonių kategorijas (arba visas kategorijas), o atitinkamos išimtys būtų panaikintos (pvz., panaikinamos dabartinės su visureigiais ir furgonais susijusios išimtys).

3 straipsnis. Įtraukiamos naujos apibrėžtys, įtraukiant naujai įvestus transporto priemonių saugos elementus.

II skyrius (4–11 straipsniai):

Vadovaujantis panašia logika, kuri taikoma šiuo metu galiojančiame Transporto priemonių bendrosios saugos reglamente, 4 straipsnyje išdėstyti bendrieji transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai ir pateikiamas saugos sričių, kurioms antrinės teisės aktuose nustatomos (ar turi būti nustatytos) papildomos išsamios taisyklės, sąrašas. Pateikiama nuoroda į I priedą, kuriame išvardijami visi JT reglamentai, kurie privalomai taikomi ES, ir į II priedą, kuriame pateikiama išsami informacija apie atitinkamus transporto priemonių saugos reikalavimus, jų taikymo sritį ir susijusius antrinius teisės aktus, kurie jau yra arba turi būti sukurti įgyvendinant iniciatyvą.

Šiame pasiūlyme taip pat numatoma suteikti Komisijai įgaliojimus iš dalies pakeisti deleguotuosiuose aktuose nustatytas išsamias taisykles ir techninius reikalavimus ir iš dalies pakeisti I ir II priedus, atsižvelgiant į technikos pažangą ir reglamentavimo naujoves Jungtinių Tautų ir Sąjungos lygmeniu.

5 straipsnyje išplečiama šiuo metu galiojančio reikalavimo įrengti keleiviniuose automobiliuose padangų slėgio stebėjimo sistemą, pritaikant ją visoms transporto priemonių kategorijoms.

6 straipsnyje numatytas įpareigojimas naudoti įvairius pažangius transporto priemonių saugos elementus visose transporto priemonėse (pvz., išmaniąją greičio palaikymo pagalbinę sistemą; vairuotojo mieguistumo ir dėmesio stebėjimo / atitraukimo atpažinimo sistemas; atbulinės eigos aptikimą; antialkoholinio variklio užrakto sąsają).

7 straipsnyje nustatyti specialieji reikalavimai, susiję su keleiviniais automobiliais ir furgonais, visu pirma reikalavimas juose įrengti eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašį ir reikalavimą juos projektuojant ir konstruojant numatyti didesnes galvos apsaugos dalis, esančias smūgio zonoje.

8 straipsnyje nustatyti priekinių apsaugos sistemų reikalavimai.

9 straipsnyje nustatyti specialieji reikalavimai, susiję su sunkvežimiais ir autobusais, visu pirma reikalavimas juose įrengti netoli transporto priemonės priekio ir pusės į keliaus esančių pažeidžiamų eismo dalyvių aptikimo ir išpėjimo sistemas ir reikalavimą juos projektuojant ir konstruojant užtikrinti, kad vairuotojai lengviau pastebėtų pažeidžiamus eismo dalyvius.

Komisija nesiūlo keisti sunkvežimių ir autobusų pažangiųjų avarinio stabdymo sistemų, aktyvinančių autonominį stabdymą aptikus pažeidžiamus eismo dalyvius, kaip siūloma

keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių atžvilgiu. Eismo įvykių analizėje, kuria grindžiama iniciatyva, nurodoma, kad pavojus partrenkti pėsčiuosius ir dviratininkus padidėja jiems labai priartėjus prie vairuotojo kabinos, t. y. atsidūrus vadinamojoje aklojoje zonoje, ir kai sunkioji transporto priemonė važiuoja labai lėtai (važiuoja tiesiai arba suka) arba pajuda iš vietos. Tačiau aptikimo sistemos, susietos su autonomine stabdymo sistema, gali nesuveikti transporto priemonei judant taip lėtai. Kitaip tariant, šiandien nėra sistemų, kurios veiksmingai užkirstų kelią tokiam partrenkimui važiuojant nedideliu greičiu, ir nėra aišku, ar jos kada nors bus sukurtos. Vertinimu nustatyta, kad šis klausimas nėra susijęs vien tik su sistemos programavimu. Priešingai, parengiamieji tyrimai patvirtino, kad įspėjimas apie priartėjusį pažeidžiamą eismo dalyvį vairuotojui yra veiksmingesnis, kai pastarasis gali tiesiogiai jį pastebėti per veidrodėlius arba patobulintą priekinį stiklą ir šoninius langus, išvengiant aklujų zonų. Savo ruožtu tikimasi, kad pėstieji ir dviratininkai jausis saugesni kelyje, kai dėl patobulintų kabinų jie galės matyti vairuotojų akis. Tačiau jei nurodytais atvejais autonominė stabdymo sistema taps techniškai įgyvendinama, atitinkamas reglamentas gali ir turėtų būti pritaikytas prie technikos pažangos.

10 straipsnyje nustatyti specialieji reikalavimai, susiję su vandenilinėmis transporto priemonėmis, o V priede pateikti vandenilio sistemų ir jų sudėtinių dalių medžiagų apibūdinimo reikalavimai.

11 straipsnyje nustatyti specialieji reikalavimai, susiję su automatizuotomis transporto priemonėmis, visų pirma pateikiamas saugos sričių, kurioms turi būti papildomai nustatytos išsamios taisyklės ir techninės nuostatos, būtinos diegiant automatizuotas transporto priemones, sąrašas.

III skyrius (Baigiamosios nuostatos):

Siūloma Komisijai suteikti įgaliojimus priimti deleguotuosius teisės aktus, kuriais atnaujinami priedai, atsižvelgiant į technikos pažangą ir reglamentavimo naujoves, taip pat nustatomos išsamios taisyklės, susijusios su konkrečiomis transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo procedūromis, bandymais ir techniniais reikalavimais, atsižvelgiant į šiame pasiūlyme numatytus specialiuosius reikalavimus. 12 straipsnyje apibrėžiamos šiuo atžvilgiu Komisijai suteiktų įgaliojimų sąlygos.

13 straipsnyje išdėstytos pereinamojo laikotarpio nuostatos.

14 straipsnyje nurodytos skirtingų saugos reikalavimų įgyvendinimo datos pagal II priedo reikalavimus. Atitinkamos naujai įvestų reikalavimų įgyvendinimo datos yra šios:

- didžioji dalis saugos priemonių bus pradėta taikyti naujų tipų atžvilgiu nuo reglamento taikymo pradžios datos, o visų naujai pagamintų transporto priemonių atžvilgiu – praėjus 24 mėnesiams po šios datos;
- keletas priemonių (iš viso trys) bus taikomas naujų tipų atžvilgiu praėjus 24 mėnesiams nuo reglamento taikymo pradžios datos, o naujų transporto priemonių atžvilgiu – praėjus 48 mėnesiams po šios datos;
- pagerinto tiesioginio matomumo reikalavimams sunkvežimių ir autobusų atžvilgiu (9 straipsnio 4 dalis) bus taikomas ilgesnis įgyvendinimo laikotarpis, nes reikės visiškai perprojektuoti kabiną; šie reikalavimai bus taikomi naujų tipų atžvilgiu praėjus 48 mėnesiams nuo reglamento taikymo pradžios datos, o naujų sunkvežimių ir autobusų atžvilgiu – praėjus 84 mėnesiams po šios datos.

15 straipsnyje pristatomi Reglamento (ES) 2018/[...] II priedo pakeitimai, reikalingi priėmus šį pasiūlymą.

16 straipsniu panaikinami trys reglamentai (Transporto priemonių bendrosios saugos reglamentas, Pėsčiųjų saugos reglamentas ir Vandenilio saugos reglamentas) ir jų pasenę antriniai teisės aktai²¹.

17 straipsnyje numatyta šio reglamento taikymo pradžios data – 36 mėnesiai po jo įsigaliojimo. Taip Komisija galės iš anksto priimti atitinkamus deleguotuosius teisės aktus ir suteikti gamintojams pakankamai laiko prisitaikyti prie naujųjų reikalavimų.

²¹ Visos Reglamentu (EB) Nr. 661/2009 priimtose įgyvendinimo priemonėse bus suderintos su SESV nustatyta nauja įgyvendinimo ir deleguotųjų aktų sistema pagal reguliavimo procedūrą su tikrinimu, remiantis šiuo pasiūlymu Komisijai suteiktais įgaliojimais.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugą, reikalavimų, iš dalies keičiantis Reglamentą (ES) 2018/... ir panaikinantis Reglamentus (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę,²²
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę,²³
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/...²⁴⁺ nustatomos naujų transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo administracinės nuostatos ir techniniai reikalavimai, siekiant užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą ir aukšto lygio saugą bei aplinkosauginį veiksmingumą ;
- (2) šis reglamentas yra reglamentas, parengtas ES tipo patvirtinimo procedūros, numatytos Reglamente (ES) 2018/...+, tikslais. Todėl reikėtų atitinkamai pataisyti minėto reglamento II priedą;
- (3) per pastaruosius dešimtmečius transporto priemonių saugos tobulinimas reikšmingai prisidėjo prie bendro žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičiaus mažinimo. Tačiau pastaraisiais metais mažinimo pažanga Sąjungoje nepasistūmėjo dėl įvairių veiksnių, pavyzdžiui, struktūrinių ir elgsenos veiksnių. Be naujų bendrosios kelių eismo saugos iniciatyvų dabartinis požiūris nepadės užtikrinti saugos didėjant eismo intensyvumui.

²² OL C [...], [...], p. [...].

²³ OL C [...], [...], p. [...].

²⁴ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/... variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros, iš dalies keičiantis Reglamentus (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 ir panaikinantis Direktyvą 2007/46/EB (OL L ..., .., p. ...)

⁺ LB: įrašykite tekste reglamento numerį, nurodytą dokumente PE-CONS Nr. 73/17 (2016/0014 (COD)) ir įrašykite reglamento numerį, datą ir OL nuorodą išnašose.

Todėl transporto priemonių sauga turi būti toliau tobulinama taikant integruotą požiūrį į kelių eismo saugą ir siekiant geriau apsaugoti pažeidžiamus eismo dalyvius;

- (4) pažangiųjų transporto priemonių saugos sistemų technikos pažanga suteikia daugiau galimybių mažinti eismo įvykių aukų skaičių. Siekiant kuo labiau sumažinti žūčių skaičių, reikia įdiegti tam tikras svarbias naujas technologijas;
- (5) atsižvelgdama į Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 661/2009²⁵, Komisija įvertino galimybes išplėsti esamą minėto reglamento reikalavimą įdiegti tam tikras sistemas (pvz., pažangiąsias avarinio stabdymo sistemas ir padangų oro slėgio stebėjimo sistemas) tam tikrų kategorijų transporto priemonėse, kad jis būtų taikomas visoms transporto priemonių kategorijoms. Nustatydamą naują reikalavimą įdiegti kitus pažangius saugos elementus, Komisija taip pat įvertino techninį ir ekonominį pagrindumą ir rinkos pasirengimą. Remdamasi šiais vertinimais 2016 m. gruodžio mėn. Komisija paskelbė ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai „Automobilių saugos didinimas ES siekiant išsaugoti gyvybes“²⁶. Prie šios ataskaitos pridėdamas rengėjų darbinis dokumentas, kuriame įvardijama ir pabrėžiama 19 galimų reguliavimo priemonių, kurios būtų veiksmingos kelių eismo įvykių ir aukų skaičiui mažinti;
- (6) išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema, kelio juostos sekimo sistema, vairuotojo mieguistumo ir dėmesio stebėjimo / atitraukimo atpažinimo ir atbulinės eigos aptikimo sistemos turi didelį potencialą gerokai sumažinti eismo įvykių aukų skaičių. Be to, šios sistemos yra pagrįstos technologijomis, kurios taip pat bus naudojamos įdiegiant susietąsias ir automatizuotas transporto priemones. Todėl Sąjungos lygmeniu turėtų būti nustatytos suderintos transporto priemonių tipo patvirtinimo, susijusio su tokiomis sistemomis, ir tokių sistemų, kaip atskirų techninių mazgų, tipo patvirtinimo taisyklės ir bandymo procedūros;
- (7) eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašį, kuriame per trumpą laiką išsaugomi svarbiausi transporto priemonės duomenys prieš eismo įvykį, jo metu ir po jo (dažniausiai aktyvavus oro pagalvę), įvedimas yra svarbus žingsnis, siekiant gauti išsamius eismo įvykių duomenis. Todėl variklinėse transporto priemonėse turi būti įrengti tokie savirašiai. Taip pat turėtų būti reikalavimas, kad tokie savirašiai galėtų įrašyti ir saugoti duomenis taip, kad valstybės narės galėtų naudoti duomenis kelių eismo saugos analizei atlikti ir konkrečių priemonių veiksmingumui įvertinti;
- (8) bet koks asmens duomenų tvarkymas, pavyzdžiui, informacijos apie vairuotoją, apdorotos įvykių (avarijų) duomenų savirašiu, arba informacijos apie vairuotojo mieguistumą ir dėmesį stebėseną arba pažangus dėmesio atitraukimo atpažinimas, turėtų būti atliekamas pagal ES teisės aktus dėl duomenų apsaugos, visų pirma Bendrąjį duomenų apsaugos reglamentą²⁷. Be to, asmens duomenų, surinktų per transporto priemonėje įrengtą numeriu 112 grindžiamos iškvietos sistemą „ecall“, tvarkymui taikomos specialios apsaugos sąlygos²⁸.

²⁵ 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinųjų dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų, OL L 200, 2009 7 31, p. 1.

²⁶ COM (2016) 787 *final*.

²⁷ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

²⁸ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/758 dėl tipo patvirtinimo reikalavimų transporto priemonėse montuojamos numeriu 112 grindžiamos „eCall“

- (9) Reglamente (EB) Nr. 661/2009 buvo taikoma saugos reikalavimų išimtis furgonams, sportiniams visureigiams (angl. santrumpa – SUV) ir universaliosioms transporto priemonėms (angl. santrumpa – MPV) dėl sėdynių aukščio ir transporto priemonės masės charakteristikų. Atsižvelgiant į padidėjusį tokių transporto priemonių skverbties į rinką rodiklį (nuo tik 3 % 1996 m. iki 14 % 2016 m.) ir technologinę plėtrą atliekant elektros saugos patikrinimus po eismo įvykių, šios išimtys yra pasenusios ir nepagrįstos. Todėl išimtys turi būti panaikintos ir šių transporto priemonių atžvilgiu turi būti taikomi visi pažangių transporto priemonių sistemų reikalavimai;
- (10) Reglamentu (EB) Nr. 661/2009 buvo pasiektas reikšmingas Sąjungos teisės aktų supaprastinimas, pakeičiant 38 direktyvas lygiavertėmis Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos taisyklėmis (JT taisyklėmis), kurios privalomos pagal Tarybos sprendimą 97/836/EB²⁹. Siekiant tolesnio supaprastinimo, Sąjungos taisyklės turėtų būti pakeistos esamomis JT taisyklėmis, kurių taikymas Sąjungoje yra privalomas. Be to, Komisija turėtų skatinti ir remti vykdomą darbą Jungtinių Tautų lygmeniu, kad nedelsiant ir laikantis aukščiausių kelių eismo saugos standartų būtų nustatyti šiame reglamente numatyti transporto priemonių saugos sistemų tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai;
- (11) JT taisyklės ir jų pakeitimai, už kuriuos Sąjunga balsavo arba kuriuos ji taiko, pagal sprendimą 97/836/EB turėtų būti įtraukti į Sąjungos tipo patvirtinimo teisės aktus. Todėl Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai iš dalies pakeisti privalomų JT taisyklių sąrašą, kad jis būtų nuolat atnaujinamas;
- (12) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 78/2009³⁰ nustatyti pėsčiųjų, dviratininkų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos reikalavimai, apibrėžiant atitikties bandymus ir ribines vertes, susijusias su transporto priemonių patvirtinimu, atsižvelgiant į jų priekinę konstrukciją ir priekinės apsaugos sistema (pavyzdžiui, metalinius lankus). Po to, kai buvo priimtas Reglamentas (EB) Nr. 78/2009, transporto priemonių techniniai reikalavimai ir bandymo procedūros buvo toliau plėtojami Jungtinių Tautų lygmeniu, siekiant atsižvelgti į technikos pažangą. JT taisyklė Nr. 127³¹ šiuo metu taip pat įtraukta į Sąjungos variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo procedūrą;
- (13) po to, kai buvo priimtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 79/2009³², vandenilinių transporto priemonių ir vandenilio sistemų bei sudėtinių dalių patvirtinimo techniniai reikalavimai ir bandymo procedūros buvo toliau plėtojami Jungtinių Tautų lygmeniu, siekiant atsižvelgti į technikos pažangą. JT taisyklė Nr. 134³³ šiuo metu taip pat įtraukta į Sąjungos variklinių transporto priemonių vandenilio

iškvietos sistemos įdiegimo atžvilgiu, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2007/46/EB, OL L 123, 2015 5 19 p. 77.

²⁹ 1997 m. lapkričio 27 d. Tarybos sprendimas 97/836/EB (OL L 346, 1997 12 17, p. 78).

³⁰ 2009 m. sausio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 78/2009 dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, susijusio su pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, iš dalies keičiantis Direktyvą 2007/46/EB ir panaikinantis direktyvas 2003/102/EB bei 2005/66/EB, OL L 35, 2009 2 4, p. 1.

³¹ Taisyklė Nr. 127, nustatanti vienodas nuostatas dėl variklinių transporto priemonių patvirtinimo atsižvelgiant į jų pėsčiųjų saugą.

³² 2009 m. sausio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 79/2009 dėl vandenilinių variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ir iš dalies keičiantis Direktyvą 2007/46/EB, OL L 35, 2009 2 4, p. 32.

³³ JT taisyklė Nr. 134 dėl vienodų variklinių transporto priemonių ir jų sudėtinių dalių patvirtinimo atsižvelgiant į vandeniliu varomų transporto priemonių (angl. santrumpa – HFCV) saugą.

sistemų tipo patvirtinimo procedūrą. Be šių reikalavimų, taip pat taikomi medžiagų, naudojamų suslėgtose vandenilinių transporto priemonių sistemose, kokybės kriterijai, tačiau šiuo metu jie nustatomi tik Sąjungos lygmeniu;

- (14) siekiant aiškumo, racionalumo ir supaprastinimo, Reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 turėtų būti panaikinti ir pakeisti šiuo reglamentu;
- (15) istoriškai Sąjungos taisyklėmis buvo ribojamas bendras sunkvežimių derinių – transporto priemonių su kabina virš variklio, ilgis, nes jie maksimaliai padidina krovinio talpyklą. Tačiau dėl aukštos vairuotojo sėdimosios padėties padidėjo neapžvelgiamų zonų plotas ir suprastėjo tiesioginis matomumas aplink kabiną. Dėl to kyla daugiausiai eismo įvykių, susijusių su sunkvežimiais ir pažeidžiamais eismo dalyviais. Eismo įvykių aukų skaičių galima reikšmingai sumažinti, pagerinus tiesioginį matomumą. Todėl turėtų būti nustatyti tiesioginio matomumo gerinimo reikalavimai;
- (16) atsižvelgiant į ES transporto priemonių saugos taisyklių svarbą siekiant apsaugoti pažeidžiamus eismo dalyvius, be kita ko, užtikrinant tinkamą vairuotojų matomumą, viešieji ir privatieji subjektai turėtų atsisakyti reikalavimo klijuoti bet kokios paskirties etiketę, vinjetę ar lipduką bet kurioje vietoje ant transporto priemonių stiklo skaidraus paviršiaus. Be to, nacionalinės valdžios institucijos turėtų užtikrinti, kad ant priekinių stiklų ir šoninių langų iš tikrųjų nebūtų klijuojamos etiketės, vinjetės, lipdukai ir bet kokie kiti matomumą bloginantys objektai, kad nebūtų pakenkta Sąjungos teisės aktų dėl vairuotojų matomumo veiksmingumui;
- (17) automatizuotos ir susietosios transporto priemonės gali labai prisidėti mažinant eismo įvykius keliuose, nes apskaičiuota, kad 90 % eismo įvykių keliuose kyla dėl žmogaus klaidų. Kadangi automatizuotos transporto priemonės palaipsniui perims vairuotojo užduotis, Sąjungos lygmeniu turėtų būti priimanamos suderintos taisyklės ir techniniai reikalavimai automatizuotoms transporto priemonių sistemoms;
- (18) transporto priemonių vilkstinė gali ateityje užtikrinti saugesnį, švaresnį ir efektyvesnį transportą. Laukiant, kol bus įdiegtos transporto priemonių vilkstinės technologijos ir atitinkami standartai, prireiks suderintų taisyklių ir procedūrų reglamentavimo sistemos. Šiuo atžvilgiu Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus, siekiant sukurti suderintą duomenų mainų formatą kelių skirtingų modelių transporto priemonių vilkstinės tikslams ir laikantis ES teisės aktų dėl duomenų apsaugos;
- (19) Sąjunga turėtų toliau skatinti kurti padangų triukšmo, riedėjimo varžos ir padangų sukibimo su šlapia danga techninius reikalavimus Jungtinių Tautų lygmeniu. JT taisyklėje Nr. 117 dabar numatytos šios išsamios nuostatos. Jungtinių Tautų lygmeniu turėtų būti tęsiamas reikalavimų dėl padangų pritaikymas atsižvelgiant į technikos pažangą, visų pirma siekiant užtikrinti, kad padangų eksploatacinės charakteristikos būtų vertinamos ir pasibaigus padangų eksploataavimo laikotarpiui, ir skatinti idėją, kad padangos atitiktų reikalavimus visu savo tarnavimo laikotarpiu ir nebūtų pakeistos per anksti. Reglamente (EB) Nr. 661/2009 nustatyti reikalavimai, susiję su padangų eksploatacinėmis charakteristikomis, turėtų būti pakeisti lygiavertėmis JT taisyklėmis;
- (20) siekiant užtikrinti šio reglamento veiksmingumą, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su sauga, bendra konstrukcija ir atitinkama variklinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų aplinkosauginiu

veiksmingumu. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos vyktų vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.³⁴ Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(21) atsižvelgiant į Sąjungos teisės aktų, susijusių su reguliavimo procedūra su tikrinimu, derinimą su Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo nustatyta teisine sistema ir siekiant toliau paprastinti Sąjungos teisės aktus transporto priemonių saugos srityje, šie reglamentai turėtų būti panaikinti ir pakeisti deleguotaisiais teisės aktais, priimtais pagal šį reglamentą:

- Komisijos reglamentas (EB) Nr. 631/2009³⁵,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 406/2010³⁶,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 672/2010³⁷,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1003/2010³⁸,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1005/2010³⁹,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1008/2010⁴⁰,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1009/2010⁴¹,

³⁴ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

³⁵ 2009 m. liepos 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 631/2009, kuriuo nustatomos išsamios Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 78/2009 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugą, iš dalies keičiančio Direktyvą 2007/46/EB ir panaikinančio direktyvas 2003/102/EB ir 2005/66/EB I priedo įgyvendinimo taisyklės (OL L 195, 2009 7 25, p. 1).

³⁶ 2010 m. balandžio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 406/2010, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 79/2009 dėl vandenilinių variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo (OL L 195, 2010 5 18, p. 1).

³⁷ 2010 m. liepos 27 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 672/2010 dėl tipo patvirtinimo reikalavimų, taikomų tam tikrų variklinių transporto priemonių priekinio stiklo nutirpdymo ir rasos šalinimo sistemoms, ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų įgyvendinimo (OL L 196, 2010 7 28, p. 5).

³⁸ 2010 m. lapkričio 8 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1003/2010 dėl variklinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimo reikalavimų, atsižvelgiant į galinio valstybinio numerio ženklo montavimo ir tvirtinimo vietą, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 291, 2010 11 9, p. 22).

³⁹ 2010 m. lapkričio 8 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1005/2010 dėl tam tikrų variklinių transporto priemonių vilkimo įtaisų tipo patvirtinimo reikalavimų, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 291, 2010 11 9, p. 36).

⁴⁰ 2010 m. lapkričio 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1008/2010 dėl tipo patvirtinimo reikalavimų, taikomų tam tikrų variklinių transporto priemonių priekinių stiklų valytuvų ir apšildiklių sistemoms, ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų įgyvendinimo (OL L 292, 2010 11 10, p. 2).

- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 19/2011⁴²,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 109/2011⁴³,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 458/2011⁴⁴,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 65/2012⁴⁵,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 130/2012⁴⁶,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 347/2012⁴⁷,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 351/2012⁴⁸,
- Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012⁴⁹,
- Komisijos reglamentas (ES) 2015/166⁵⁰;

⁴¹ 2010 m. lapkričio 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1009/2010 dėl tam tikrų variklinių transporto priemonių ratų apsaugų tipo patvirtinimo reikalavimų, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų įgyvendinimo (OL L 292, 2010 11 10, p. 21).

⁴² 2011 m. sausio 11 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 19/2011 dėl variklinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į gamintojo identifikavimo plokštelę ir transporto priemonės identifikavimo numerį reikalavimų, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 8, 2010 1 12, p. 1).

⁴³ 2011 m. sausio 27 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 109/2011, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 661/2009 dėl tam tikrų kategorijų variklinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimo reikalavimų dėl pusių taškymo ribojimo sistemų nuostatos (OL L 34, 2010 2 9, p. 2).

⁴⁴ 2011 m. gegužės 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 458/2011 dėl variklinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų padangų montavimą, reikalavimų, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 124, 2011 5 13, p. 11).

⁴⁵ 2012 m. sausio 24 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 65/2012, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 661/2009 nuostatos dėl pavarų perjungimo indikatorių ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB (OL L 28, 2012 1 31, p. 24).

⁴⁶ 2012 m. vasario 15 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 130/2012 dėl tam tikrų variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su įlipimu į transporto priemones ir jų manevringumu, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 43, 2012 2 16, p. 6).

⁴⁷ 2012 m. balandžio 16 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 347/2012, kuriuo dėl tam tikrų kategorijų variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimų, atsižvelgiant į pažangiąsias avarinio stabdymo sistemas, įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 (OL L 109, 2012 4 21, p. 1).

⁴⁸ 2012 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 351/2012, kuriuo dėl išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemų diegimo variklinėse transporto priemonėse tipo patvirtinimo reikalavimų įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 (OL L 110, 2012 4 24, p. 18).

⁴⁹ 2012 m. gruodžio 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB (OL L 353, 2012 12 21, p. 31).

- (22) atsižvelgiant į tai, kad patvirtinimai, išduodami pagal Reglamentą (EB) Nr. 78/2009, Reglamentą (EB) Nr. 79/2009, Reglamentą (EB) Nr. 661/2009 ir jų įgyvendinimo priemonės turėtų būti laikomi lygiaverčiais, nebent atitinkami reikalavimai būtų pakeisti šiuo reglamentu arba kol jie nebus keičiami įgyvendinimo teisės aktais, pereinamojo laikotarpio nuostatos turėtų užtikrinti, kad tokie patvirtinimai nebūtų pripažinti negaliojančiais;
- (23) nustatant atsisakymo suteikti ES tipo patvirtinimą, registruoti transporto priemonės ir drausti pateikti į rinką arba pradėti eksploatuoti sudėtinės dalis ir atskirus techninius mazgus datas, šios datos turėtų būti nustatytos kiekvienam reglamentuojamam objektui atskirai;
- (24) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą nustačius suderintus techninius reikalavimus, taikomus transporto priemonių ir jų priekabų saugai ir aplinkosaugos charakteristikoms, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl jo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Europos Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (25) prieš šio reglamento taikymo pradžios datą deleguotuosiuose aktuose turėtų būti nustatyti išsamūs techniniai reikalavimai ir specialiosios bandymo procedūros, taikomos variklinių transporto priemonių ir jų priekabų, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimui. Be to, gamintojams turėtų būti suteikta pakankamai laiko prisitaikyti prie šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimų. Todėl šio reglamento taikymas turėtų būti atidėtas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

DALYKAS, TAIKymo SRITIS IR SĄVOKŲ APIBRĖŽTYS

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomi:

1. variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą ir transporto priemonėje esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugą, reikalavimai;

⁵⁰

2015 m. vasario 3 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/166, kuriuo dėl specialių procedūrų, vertinimo metodų ir techninių reikalavimų įtraukimo papildomas ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB bei Komisijos reglamentai (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 109/2011 ir (ES) Nr. 458/2011 (OL L 353, 2015 2 4, p. 3).

2. variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimai, susiję su padangų oro slėgio stebėjimo sistemomis, dėl jų saugos, degalų vartojimo veiksmingumo ir išmetamo CO₂ kiekio, ir
3. naujai pagamintų padangų tipo patvirtinimo reikalavimai dėl jų saugos ir aplinkosauginio veiksmingumo.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Atsižvelgiant į šio reglamento 4–11 straipsnius, šis reglamentas taikomas Reglamento (ES) 2018/ ... 4 straipsnyje nustatytų M, N ir O kategorijų transporto priemonėms, taip pat joms skirtoms sistemoms, sudėtinėms dalims ir atskiriems techniniams mazgams.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamos Reglamento (ES) 2018/... 3 straipsnyje apibrėžtos sąvokos.

Kitų vartojamų sąvokų apibrėžtys:

- (1) pažeidžiamas eismo dalyvis – eismo dalyvis, važiuojantis dvirate transporto priemone ar nevarikline transporto priemone, pavyzdžiui, dviratininkas arba nevažiuojantis eismo dalyvis – pėstysis;
- (2) padangų oro slėgio stebėjimo sistema – transporto priemonėje įrengta sistema, galinti vertinti padangų oro slėgį arba slėgio pokytį per tam tikrą laiką ir perduoti atitinkamą informaciją naudotojui transporto priemonei važiuojant;
- (3) išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema – sistema, padedanti vairuotojui palaikyti tinkamą greitį pagal eismo padėtį, siųsdama juntamą signalą per akceleratoriaus pedalą, aptikus informaciją apie kelio ženklais ar įspėjimais ribojamą greitį, remiantis infrastruktūros signalais ar elektroninio žemėlapiu duomenimis arba abiem šaltiniais, kurie yra transporto priemonės salone;
- (4) antialkoholinio variklio užrakto sąsaja – standartizuota sąsaja, palengvinanti papildomų antialkoholinio variklio užrakto įtaisų įrengimą variklinėse transporto priemonėse;
- (5) vairuotojo mieguistumo ir dėmesio stebėjimas – sistema, įvertinanti vairuotojo budrumą naudojant transporto priemonių sistemų analizės duomenis ir, prireikus, įspėjanti vairuotoją;
- (6) pažangus dėmesio atitraukimo atpažinimas – sistema, galinti atpažinti vairuotojo dėmesio sutelktumo į eismo situaciją lygį ir, prireikus, įspėjanti vairuotoją;
- (7) avarinio stabdymo signalas – dažnai mirksintis stabdymo žibintų signalas kitiems už transporto priemonės esantiems eismo dalyviams parodantis, kad transporto priemonę veikia didelė stabdymo jėga, atsižvelgiant į esamas eismo sąlygas;
- (8) atbulinės eigos aptikimas – kamera ar monitorius, optinė ar aptikimo sistema, kad vairuotojas galėtų pastebėti žmones ir objektus, esančius už transporto priemonės, siekiant išvengti susidūrimų judant atbulinės eiga;

- (9) įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema – sistema, įspėjanti vairuotoją apie transporto priemonės nukrypimą nuo važiuojamosios kelio juostos;
- (10) pažangioji avarinio stabdymo sistema – sistema, galinti automatiškai nustatyti galimą susidūrimą iš ir įjungti transporto priemonės stabdymo sistemą, kad sulėtintų transporto priemonę ir kad būtų išvengta susidūrimo arba jis būtų sušvelnintas;
- (11) kelio juostos sekimo sistema – sistema, kuri stebi transporto priemonės padėtį atsižvelgiant į kelio juostos ribą ir pritaiko vairo sukimo momentą arba aktyvina stabdžius, kai transporto priemonė išvažiuoja iš kelio juostos ar artėja prie jos ribos ir gali būti neišvengiamas susidūrimas;
- (12) pagrindinis transporto priemonės valdymo jungiklis – įtaisas, kuriuo transporto priemonėje įmontuota elektroninė sistema perjungiama iš neveikimo būsenos, kai, pvz., transporto priemonė stovi be vairuotojo, į įprastinį veikimo režimą;
- (13) eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašis – sistema, kurioje registruojami ir saugomi kritiniai su eismo įvykiu susiję parametrai ir informacija prieš susidūrimą, jo metu ir po jo;
- (14) priekinės apsaugos sistema – atskira konstrukcija ar konstrukcijos, pvz., apsauginis rėmas ar papildomas buferis, skirtos apsaugoti išorinį transporto priemonės paviršių, papildantis gamintojo įmontuotą buferį, transporto priemonei susidūrus su objektu, išskyrus konstrukcijas, kurių masė yra mažesnė nei 0,5 kg ir kurios skirtos apsaugoti tik transporto priemonės žibintus;
- (15) buferis – bet kuri priekinė, apatinė, išorinė transporto priemonės konstrukcija, įskaitant jų įtaisus, kurie skirti apsaugoti transporto priemonę, kai važiuodama nedideliu greičiu ji susiduria priekine dalimi su kita transporto priemone; tačiau ši sąvoka neapima jokios priekinės apsaugos sistemos;
- (16) vandenilinė transporto priemonė – variklinė transporto priemonė, kaip variklio varymo degalus naudojanti vandenilį;
- (17) vandenilio sistema – įrenginys, kurį sudaro vandenilio sistemos sudėtinės dalys ir jungiamosios dalys, pritvirtintos prie vandenilinės transporto priemonės, išskyrus vandeniliu varomas sistemas ar pagalbinius galios įrenginius;
- (18) vandeniliu varoma sistema – vidaus degimo variklio ar kuro elementų sistema transporto priemonei varyti;
- (19) vandenilio sistemos sudėtinė dalis – vandenilio bakai ir visos kitos vandenilinės transporto priemonių dalys, tiesiogiai susiliečiančios su vandeniliu, arba dalys, kurios yra vandenilio sistemos dalis;
- (20) vandenilio bakas – vandenilio sistemos sudėtinė dalis, kurioje laikomas pagrindinis vandenilio degalų kiekis;
- (21) automatizuota transporto priemonė – variklinė transporto priemonė, sukurta ir pritaikyta ilgai važiuoti autonomiškai, be nuolatinės žmogaus priežiūros;
- (22) vairuotojo prieinamumo stebėsenos sistema – sistema, skirta įvertinti, ar vairuotojas tam tikrais atvejais gali perimti automatizuotos transporto priemonės vairavimo funkciją;
- (23) transporto priemonių vilkstinė – dviejų ar daugiau automobilių susiejimas į vilkstinę, naudojant jungiamumo technologiją ir automatizuoto vairavimo palaikymo sistemas, dėl kurių galima automatiškai palaikyti nustatytą, nedidelį atstumą tarp susietų

- transporto priemonių tam tikrą kelionės dalį, ir prisitaikyti prie vedančiosios transporto priemonės judėjimo pokyčių, vairuotojui praktiškai ar visai neįsikišant;
- (24) didžiausioji masė – transporto gamintojo deklaruota didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė;
 - (25) priekinis statramstis – labiausiai į priekį ir į šoną nutolusi stogo atrama, einanti nuo transporto priemonės važiuoklės iki stogo;
 - (26) priekinės apsauginės konstrukcijos kampas – priekinės apsauginės konstrukcijos sąlyčio taško kampas su vertikalia plokštuma, su išilgine transporto priemonės plokštuma sudarančia 60^0 kampą ir liečiančia išorinį priekinės apsauginės konstrukcijos paviršių;
 - (27) žemutinis priekinės apsauginės konstrukcijos aukštis – vertikalusis atstumas nuo žemės iki žemutinės priekinės apsauginės konstrukcijos atskaitos linijos bet kurioje skersinėje padėtyje, kai transporto priemonės padėtis yra įprasta važiavimo padėtis.

II SKYRIUS

GAMINTOJŲ PRIEVOLĖS

4 straipsnis

Bendrosios prievolės ir techniniai reikalavimai

1. Gamintojai turi įrodyti, kad visos naujos transporto priemonės, pateiktos rinkai, registruotos arba pradėtos eksploatuoti, ir visos naujos sistemos, sudėtinės dalys ir atskiri techniniai mazgai, kurie pateikiami rinkai arba pradedami eksploatuoti, yra patvirtinti pagal šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimus.
2. Tipo patvirtinimas pagal I priede išvardytas JT taisykles laikomas ES tipo patvirtinimu pagal šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimus.
3. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais pakeičiamas I priedas, atsižvelgiant į technikos pažangą ir reglamentavimo naujoves, įvedant ir atnaujinant nuorodas į JT taisykles, ir priimti atitinkamus pakeitimus, kurie taikomi privaloma tvarka.
4. Gamintojai užtikrina, kad transporto priemonės būtų projektuojamos, konstruojamos ir renkamos siekiant kuo labiau sumažinti transporto priemonėje esančių asmenų ir pažeidžiamų kelių eismo dalyvių sužeidimo riziką.
5. Gamintojai taip pat užtikrina, kad transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalys ir atskiri techniniai mazgai atitiktų II priede išvardytus reikalavimus nuo tame priede nurodytų datų ir išsamius techninius reikalavimus bei bandymų procedūras, nustatytus deleguotuosiuose aktuose, priimtuose pagal šį reglamentą, įskaitant reikalavimus dėl:
 - (a) keleivių apsaugos sistemų, susidūrimo bandymo, degalų sistemos vientisumo ir aukštos įtampos elektros saugos;
 - (b) pėsčiųjų, dviratininkų, vaizdo ir matomumo;
 - (c) transporto priemonės važiuoklės, stabdymo, padangų ir vairo;
 - (d) transporto priemonės valdymo, elektros sistemos, transporto priemonių apšvietimo ir apsaugos nuo neteisėto naudojimo, įskaitant kibernetines atakas;

- (e) vairuotojo ir sistemos elgsenos;
- (f) bendros transporto priemonės konstrukcijos ir savybių.

6. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais iš dalies pakeičiamas II priedas, siekiant atsižvelgti į technikos pažangą ir reglamentavimo naujoves, visų pirma susijusias su šio straipsnio 5 dalies a–f punktuose išvardytas elementais, ir užtikrinti aukštą transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų bendrosios saugos lygį ir aukštą transporto priemonėje esančių asmenų ir pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos lygį.

7. Siekiant užtikrinti aukštą transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų bendrosios saugos lygį ir aukštą transporto priemonėje esančių asmenų ir pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos lygį, Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo specialiųjų bandymo procedūrų ir techninių reikalavimų, atsižvelgiant į II priede išvardytus reikalavimus.

5 straipsnis

Specialiosios nuostatos, susijusios su padangų oro slėgio stebėjimo sistemomis ir padangomis

1. Transporto priemonėse turi būti įrengta tiksli padangų oro slėgio stebėjimo sistema, galinti transporto priemonės salone įspėti vairuotoją apie bet kurios padangos slėgio sumažėjimą, siekiant optimalaus degalų vartojimo ir kelių eismo saugos, neatsižvelgiant į kelių pobūdį ir aplinkos sąlygas.
2. Padangų slėgio stebėjimo sistemos turi būti suprojektuotos taip, kad būtų išvengta pakartotinio nustatymo ar pakartotinio kalibravimo esant mažam padangų slėgiui.
3. Visos pateiktos į rinką padangos turi atitikti saugos ir aplinkosaugos reikalavimus, nustatytus atitinkamuose norminiuose aktuose, išvardytuose II priede.
4. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl specialiųjų bandymo procedūrų ir techninių reikalavimų:
 - (a) transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimai, susiję su padangų slėgio stebėjimo sistemomis;
 - (b) padangų tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai, susiję su jų montavimu.

6 straipsnis

Pažangiosios visų variklinių transporto priemonių sistemos

1. Variklinėse transporto priemonėse turi būti įrengtos šios pažangiosios transporto priemonių sistemos:
 - (a) išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema;
 - (b) antialkoholinio variklio užrakto sąsaja;

- (c) vairuotojo mieguistumo ir dėmesio stebėjimas;
- (d) pažangus dėmesio atitraukimo atpažinimas;
- (e) avarinio stabdymo signalas;
- (f) atbulinės eigos aptikimas.

2. Išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema turi atitikti šias mažiausias specifikacijas:

- a) paspaudęs akceleratoriaus pedalą, vairuotojas turi jausti, kad pasiektas arba viršytas taikytinas greičio apribojimas;
- b) sistemos neįmanoma išjungti arba slopinti;
- c) vairuotojas gali sklandžiai pakeisti sistemos nustatytą transporto priemonės greitį, paspausdamas akceleratoriaus pedalą, be poreikio įjungti žemesnę pavarą;
- d) įjungus automatinę greičio palaikymo funkciją, išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema turi automatiškai prisitaikyti prie mažesnio greičio ribos.

3. Variklinė transporto priemonė, kurioje įrengta pažangus dėmesio atitraukimo atpažinimo sistema pagal 1 dalies d punktą, gali būti laikoma atitinkanti ir šios dalies c punkto reikalavimus.

4. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais nustatomos išsamios taisyklės, susijusios su specialiosiomis bandymo procedūromis ir techniniais reikalavimais dėl:

- (a) transporto priemonių su 1 dalyje išvardytomis įrengtomis pažangiosiomis transporto priemonių sistemomis tipo patvirtinimo;
- (b) šios dalies a ir f punktuose išvardytų pažangiųjų transporto priemonių sistemų, kaip atskirų techninių mazgų, tipo patvirtinimo.

7 straipsnis

Specialieji reikalavimai, susiję su keleiviniais automobiliais ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis

1. Be kitų šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimų, kurie taip pat taikomi M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėms, šios transporto priemonės turi atitikti 2–6 dalių reikalavimus ir reikalavimus, nustatytus pagal 7 dalį priimtuose deleguotuosiuose aktuose.

2. M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėse turi būti įrengtos pažangios avarinio stabdymo sistemos, suprojektuotos ir sumontuotos dviem etapais, užtikrinant:

- (a) judančių transporto priemonių ir stacionarių kliūčių, esančių prieš variklinę transporto priemonę, nustatymą pirmuoju etapu;
- (b) aptikimo pajėgumo išplėtimą antruoju etapu, taip pat įtraukiant pažeidžiamus eismo dalyvius, esančius prieš transporto priemonę.

3. M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėse turi būti įrengta kelio juostos sekimo sistema.

4. Pažangios avarinio stabdymo sistemos ir kelio juostos sekimo sistemos turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) sistemas galima išjungti tik kiekvieną atskirai ir tik transporto priemonei stovint, kai įjungtas stovėjimo stabdys, vairuotojui atlikus sudėtingą veiksmų seką;

- b) kiekviena transporto priemonės pagrindinio valdymo jungiklio įjungimo sistema turi veikti įprastu režimu;
- c) garsinius įspėjimai gali būti paprastai išjungiami, tačiau taip negali būti slopinamos kitos funkcijos, išskyrus garsinius įspėjimus.

5. M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse turi būti įrengtas eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašis. Eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašiai turi atitikti šiuos reikalavimus:

- (a) duomenys, kuriuos jie gali įrašyti ir saugoti prieš susidūrimą, susidūrimo metu ir po jo, turi apimti bent jau transporto priemonės važiavimo greitį, saugos sistemų aktyvinimo būseną ir greitį bei visus kitus svarbius transporto priemonėje veikiančių saugos ir avarijų prevencijos sistemų parametrus;
- (b) prietaisų neįmanoma išjungti;
- (c) duomenys turi būti įrašomi ir saugojami taip, kad duomenys būtų apsaugoti nuo manipuliavimo ir nacionalinės valdžios institucijos, laikydamosi Sąjungos ar nacionalinių teisės aktų, atitinkančių Reglamentą (ES) Nr. 2016/679, galėtų su jais susipažinti per standartizuotą sąsają, atlikdamos eismo įvykių duomenų analizę, ir kad būtų nurodomas tikslus transporto priemonės tipas, versija ir variantas, visų pirma transporto priemonėje įrengtos aktyvios saugos ir avarijų prevencijos sistemos.

Tačiau duomenys, kuriuos įvykio (avarijos) duomenų savirašis sugeba įrašyti ir saugoti, neapima transporto priemonės informacinio numerio transporto priemonės nurodomosios dalies paskutinių keturių skaitmenų ar jokios kitos informacijos, leidžiančios identifikuoti konkrečią transporto priemonę.

6. M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonės turi būti suprojektuotos ir sukonstruotos numatant didesnes galvos apsaugos dalis, esančias smūgio zonoje, siekiant padidinti pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugą ir sumažinti jų galimus sužalojimus susidūrimo atveju.

7. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais nustatomos išsamios taisyklės, susijusios su specialiosiomis bandymo procedūromis ir techniniais reikalavimais dėl:

- (a) transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į šio straipsnio 2–6 dalyse numatytus reikalavimus;
- (b) eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašių, kaip atskirų techninių mazgų, tipo patvirtinimo.

8 straipsnis

Keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių priekinės apsaugos sistemos

1. Priekinės apsaugos sistemos, kurios sumontuotos kaip M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių originali įranga ar pateiktos rinkai kaip tokių transporto priemonių atskiri techniniai mazgai, turi atitikti 2 dalyje, IV priede ir deleguotuosiuose aktuose, kurie priimti pagal šio straipsnio 3 dalį, nurodytus reikalavimus.

2. Priekinės apsaugos sistemos, pateiktos rinkai kaip atskiri techniniai mazgai, turi būti tiekiamos kartu su išsamiu transporto priemonių tipų, variantų ir versijų, kurių atžvilgiu priekinės apsaugos sistemos tipas yra patvirtintas, sąrašu ir aiškiais montavimo nurodymais.

3. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais nustatomos taisyklės, susijusios su specialiosiomis bandymo procedūromis ir techniniais reikalavimais dėl šio straipsnio 1 dalyje nurodytų priekinių apsaugos sistemų tipo patvirtinimo, įskaitant jų konstrukcijos ir montavimo techninius reikalavimus.

9 straipsnis

Specialieji reikalavimai, susiję su autobusais ir sunkvežimiais

1. Be kitų šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimų, kurie taip pat taikomi M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėms, šios transporto priemonės turi atitikti 2–5 dalių reikalavimus ir reikalavimus, nustatytus pagal 7 dalį priimtuose deleguotuosiuose aktuose. M_2 ir M_3 kategorijų transporto priemonės taip pat turi atitikti 6 dalyje numatytus reikalavimus.

2. M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse turi būti įrengta įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema ir pažangi avarinio stabdymo sistema, atitinkančios reikalavimus, nustatytus pagal 7 dalį priimtuose deleguotuosiuose aktuose.

3. M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse turi būti įrengtos pažangios sistemos, galinčios aptikti pažeidžiamus eismo dalyvius, esančius netoli transporto priemonės priekio ir pusės į kelkraštį, ir įjungti įspėjimo signalą arba išvengti susidūrimo su tokiais pažeidžiamais eismo dalyviais.

4. Atsižvelgiant į šio straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytas sistemas, jos visų pirma turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) sistemas galima išjungti tik kiekvieną atskirai ir tik transporto priemonei stovint, kai įjungtas stovėjimo stabdys, vairuotojui atlikus sudėtingą veiksmų seką;
- b) kiekviena transporto priemonės pagrindinio valdymo jungiklio įjungimo sistema turi veikti įprastu režimu;
- c) garsinius įspėjimus gali būti paprastai išjungiami, tačiau taip negali būti slopinamos kitos funkcijos, išskyrus garsinius įspėjimus.

5. M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonės turi būti suprojektuotos ir sukonstruotos taip, kad vairuotojas greičiau pastebėtų pažeidžiamus eismo dalyvius.

6. M_2 ir M_3 kategorijų transporto priemonės, kuriose telpa daugiau nei 22 keleiviai be vairuotojo ir įrengtos stovinčių keleivių vietos, leidžiančios keleiviams dažnai judėti, turi būti suprojektuotos ir sukonstruotos taip, kad jomis galėtų naudotis riboto judumo asmenys, įskaitant neįgaliuosius, judančius specialiais vežimėliais.

7. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais nustatomos išsamios taisyklės, susijusios su specialiosiomis bandymo procedūromis ir techniniais reikalavimais dėl:

- (a) transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į šio straipsnio 2–5 dalyse numatytus reikalavimus;
- (b) šio straipsnio 3 dalyje nurodytų sistemų, kaip atskirų techninių mazgų, tipo patvirtinimo.

10 straipsnis

Specialieji reikalavimai, susiję su vandenilinėmis transporto priemonėmis

1. Be kitų šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimų, kurie taip pat taikomi M ir N kategorijų transporto priemonėms, vandenilinės transporto priemonės, vandenilio sistemos ir vandenilio sudėtinės dalys turi atitikti V priedo reikalavimus ir reikalavimus, nustatytus pagal šio straipsnio 3 dalį priimtuose deleguotuosiuose aktuose.
2. Gamintojai užtikrina, kad vandenilio sistemos ir vandenilio sudėtinės dalys būtų sumontuotos pagal reikalavimus, nustatytus deleguotuosiuose teisės aktuose, priimtuose pagal šio straipsnio 3 dalį. Gamintojai taip pat pateikia informaciją, reikalingą vandenilio sistemoms ir jų sudėtinėms dalims tikrinti visu vandenilinių transporto priemonių eksploatavimo laikotarpiu.
3. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais:
 - (a) nustatomos išsamios taisyklės dėl vandenilinių transporto priemonių tipo patvirtinimo specialiųjų bandymo procedūrų ir techninių reikalavimų, susijusių su jų vandenilio sistemomis, ir dėl vandenilio sudėtinės dalių tipo patvirtinimo specialiųjų bandymo procedūrų ir techninių reikalavimų, įskaitant jų montavimo reikalavimus;
 - (b) keičiamas V priedas, siekiant prisitaikyti prie technikos pažangos.

11 straipsnis

Specialieji reikalavimai, susiję su automatizuotomis transporto priemonėmis

1. Be kitų šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimų, kurie taikomi atitinkamų kategorijų transporto priemonėms, automatizuotos transporto priemonės turi atitikti reikalavimus, nustatytus pagal 2 dalį priimtuose deleguotuosiuose aktuose, dėl:
 - (a) sistemų, perimančių transporto priemonės valdymą, įskaitant vairavimo, greitėjimo ir stabdymo sistemas;
 - (b) sistemų, pateikiančių informaciją apie transporto priemonės būklę ir aplinką realiuoju laiku;
 - (c) vairuotojo parengties stebėsenos sistemų;
 - (d) automatizuotų transporto priemonių eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašių;
 - (e) suderinto duomenų mainų formato, pavyzdžiui, kelių skirtingų modelių transporto priemonių vilkstinės atveju.
2. Siekiant užtikrinti automatizuotų transporto priemonių naudojimą viešo naudojimo keliuose, Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus pagal 12 straipsnį, kuriais nustatomi reikalavimai, susiję su sistemomis ir kitomis dalimis, išvardytomis šio straipsnio 1 dalies a – e punktuose, ir nustatomos išsamios taisyklės dėl automatizuotų transporto priemonių tipo patvirtinimo specialiųjų bandymo procedūrų ir techninių reikalavimų, susijusių su tais reikalavimais.

III SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

12 straipsnis

Igaliojimų delegavimas

1. Igaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 4 straipsnio 3 dalyje, 4 straipsnio 6 dalyje, 4 straipsnio 7 dalyje, 5 straipsnio 4 dalyje, 6 straipsnio 4 dalyje, 7 straipsnio 7 dalyje, 8 straipsnio 3 dalyje, 9 straipsnio 7 dalyje, 10 straipsnio 3 dalyje ir 11 straipsnio 2 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo *[LB: įrašykite šio reglamento įsigaliojimo datą]*.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 4 straipsnio 3 dalyje, 4 straipsnio 6 dalyje, 4 straipsnio 7 dalyje, 5 straipsnio 4 dalyje, 6 straipsnio 4 dalyje, 7 straipsnio 7 dalyje, 8 straipsnio 3 dalyje, 9 straipsnio 7 dalyje, 10 straipsnio 3 dalyje ir 11 straipsnio 2 dalyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 4 straipsnio 3 dalį, 4 straipsnio 6 dalį, 4 straipsnio 7 dalį, 5 straipsnio 4 dalį, 6 straipsnio 4 dalį, 7 straipsnio 7 dalį, 8 straipsnio 3 dalį, 9 straipsnio 7 dalį, 10 straipsnio 3 dalį ar 11 straipsnio 2 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

13 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Šiuo reglamentu nepanaikinamas joks transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių arba atskirų techninių mazgų ES tipo patvirtinimas, suteiktas pagal Reglamentą (EB) Nr. 78/2009, Reglamentą (EB) Nr. 79/2009, Reglamentą (EB) Nr. 661/2009 iki *[LB: įrašykite datą, einančią prieš šio reglamento taikymo datą]*, išskyrus tuos atvejus, kai atitinkami reikalavimai, taikomi tokioms transporto priemonėms, sistemoms, sudėtinėms dalims ar atskiriems techniniams mazgams, buvo pakeisti arba nauji reikalavimai buvo įtraukti į šį reglamentą ir pagal jį priimtus deleguotuosius aktus.

2. Patvirtinimo institucijos ir toliau suteikia šio straipsnio 1 dalyje nurodytus ES tipo patvirtinimus.
3. Nukrypdomos nuo šio reglamento valstybės narės iki VI priede nurodytų datų toliau leidžia registruoti transporto priemones, taip pat parduoti ar eksploatuoti sudėtines dalis, neatitinkančias atitinkamų priede nurodytų JT taisyklių reikalavimų.

14 straipsnis

Igyvendinimo datos

Transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų atžvilgiu nacionalinės valdžios institucijos privalo:

- (a) dėl su tam tikru reikalavimu susijusių priežasčių nuo II priede nurodytų datų atsisakyti suteikti ES tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą naujo tipo transporto priemonėms, sistemoms, sudėtinėms dalims ar atskiriems techniniams mazgams, kurie neatitinka šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimų minėto reikalavimo atžvilgiu;
- (b) dėl su tam tikru reikalavimu susijusių priežasčių nuo II priede nurodytų datų laikyti naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Reglamento (ES) 2018/ ... 48 straipsnį ir uždrausti registruoti tokias transporto priemones, kurios neatitinka šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimų minėto reikalavimo atžvilgiu;
- (c) dėl su tam tikru reikalavimu susijusių priežasčių nuo II priede nurodytų datų uždrausti pateikti rinkai ar eksploatuoti sudėtines dalis ar atskirus techninius mazgus, kurie neatitinka šio reglamento ir pagal jį priimtų deleguotųjų teisės aktų reikalavimų minėto reikalavimo atžvilgiu.

15 straipsnis

Reglamento (ES) 2018/... pakeitimai

Reglamento (ES) 2018/... II priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento III priedą.

16 straipsnis

Panaikinimas

1. Reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009, (EB) Nr. 631/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Reglamentai (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) Nr. 2015/166 panaikinami nuo šio reglamento taikymo pradžios datos.
2. Nuorodos į Reglamentus (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 78/2009(EB) ir Nr. 661/2009 laikomos nuorodomis į šį reglamentą.

17 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo [LB: *įrašykite datą praėjus 36 mėnesiams po šio reglamento įsigaliojimo datos*].

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas