EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 23.5.2008
KOM(2008) 316 lõplik

2008/0100 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid

(komisjoni esitatud)

{SEC(2008) 1908}
{SEC(2008) 1909}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Ettepaneku eesmärk on kehtestada mootorsõidukite ehituse ühtlustatud eeskirjad, et tagada siseturu toimimine, kindlustades ohutuse ja keskkonnakaitse kõrge taseme.

Ettepaneku otstarve on parandada sõidukite ohutust, nõudes teatavate kõrgetasemeliste ohutusseadmete kohustuslikku paigaldamist. Samuti on ettepaneku eesmärk parandada sõidukite mõju keskkonnale, vähendades sõidukite maanteemüra taset ja rehvidest tingitud süsinikdioksiidi heitmeid.

Lisaks aitab ettepanek suurendada autotööstuse konkurentsivõimet, lihtsustades olemasolevaid sõidukite ohutusega seotud tüübikinnitust käsitlevaid õigusakte, parandades läbipaistvust ja vähendades halduskoormat.

- **Üldine taust**

Ühenduse tasandil on ühtlustatud mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilisi nõudeid seoses mitmete ohutust ja keskkonda käsitlevate elementidega, et vältida liikmesriigiti erinevaid nõudeid ja tagada kogu ühenduses liiklusohutuse ja keskkonnakaitse kõrge tase.

Praegu on kättesaadav uus tehnoloogia, mille abil võib oluliselt parandada sõidukite ohutust (nt elektroonilised stabiilsuskontrollisüsteemid) või vähendada süsinikdioksiidi heitmeid (nt väikese veeretakistusjõuga rehvid). Uuringud on näidanud, et märkimisväärset kasu tooks niisuguse tehnoloogia kasutusele võtmine standardina uute sõidukite puhul. Ühiste kohustuslike nõuete kehtestamine aitaks samuti ära hoida siseturu killustumist, mis võib tuleneda liikmesriikide erinevatest tootestandarditest.

Komisjon tervitas oma teatises, mis käsitleb 21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleerivat raamistikku[1] CARS 21 aruande[2] soovitusi lihtsustada kogu praegust sõidukite tüübikinnituse reguleerivat raamistikku. Kõnealuseid soovitusi järgides lihtsustatakse ettepanekuga märkimisväärselt tüübikinnitust käsitlevaid õigusakte, asendades mootorsõidukite ohutust ja rehve käsitlevad 50 põhidirektiivi (ja ligikaudu 100 nendega seotud muutmisdirektiivi) ühe nõukogu ja parlamendi määrusega.

- **Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Nõukogu direktiiv 70/221/EMÜ, nõukogu direktiiv 70/222/EMÜ, nõukogu direktiiv 70/311/EMÜ, nõukogu direktiiv 70/387/EMÜ, nõukogu direktiiv 70/388/EMÜ,

---

[1] KOM(2007) 22.

[2] CARS 21, A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century: ISBN 92-79-00762-9.

nõukogu direktiiv 71/320/EMÜ, nõukogu direktiiv 72/245/EMÜ, nõukogu direktiiv 74/60/EMÜ, nõukogu direktiiv 74/61/EMÜ, nõukogu direktiiv 74/297/EMÜ, nõukogu direktiiv 74/408/EMÜ, nõukogu direktiiv 74/483/EMÜ, nõukogu direktiiv 75/443/EMÜ, nõukogu direktiiv 76/114/EMÜ, nõukogu direktiiv 76/115/EMÜ, nõukogu direktiiv 76/756/EMÜ, nõukogu direktiiv 76/757/EMÜ, nõukogu direktiiv 76/758/EMÜ, nõukogu direktiiv 76/759/EMÜ, nõukogu direktiiv 76/760/EMÜ, nõukogu direktiiv 76/761/EMÜ, nõukogu direktiiv 76/762/EMÜ, nõukogu direktiiv 77/389/EMÜ, nõukogu direktiiv 77/538/EMÜ, nõukogu direktiiv 77/539/EMÜ, nõukogu direktiiv 77/540/EMÜ, nõukogu direktiiv 77/541/EMÜ, nõukogu direktiiv 77/649/EMÜ, nõukogu direktiiv 78/316/EMÜ, nõukogu direktiiv 78/317/EMÜ, nõukogu direktiiv 78/318/EMÜ, nõukogu direktiiv 78/549/EMÜ, nõukogu direktiiv 78/932/EMÜ, nõukogu direktiiv 89/297/EMÜ, nõukogu direktiiv 91/226/EMÜ, nõukogu direktiiv 92/21/EMÜ, nõukogu direktiiv 92/22/EMÜ, nõukogu direktiiv 92/23/EMÜ, nõukogu direktiiv 92/24/EMÜ, nõukogu direktiiv 92/114/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 94/20/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 95/28/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 96/79/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 96/27/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 97/27/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 98/91/EÜ, European Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/40/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/56/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/85/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/97/EÜ.

Ettepaneku ja selle rakendusmeetmetega kantakse üle olemasolevad nõuded, mis on sätestatud eespool nimetatud aktides. Võrreldes olemasolevate aktidega sätestatakse ettepanekus uued nõuded teatavate kõrgetasemeliste ohutusmeetmete kohta, nagu elektroonilised stabiilsuskontrollisüsteemid, rehvirõhu seiresüsteemid, kõrgetasemelised hädapidurdussüsteemid ja sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemid. Lisaks sätestatakse ettepanekus rehvidele rangemad veeremismüra nõuded ja kehtestatakse uued nõuded seoses märghaardumise ja veeretakistusjõuga.

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude põhimõtete ja eesmärkidega**

Käesolev ettepanek on kooskõlas ELi eesmärgiga muuta teed ohutumaks, nagu on põhijoontes esitatud eelkõige Euroopa transpordipoliitikat käsitlevas valges raamatus,[3] mille komisjon võttis vastu 2001. aastal ning millega nähakse ette Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi raamistik.

Lisaks rakendatakse ettepanekuga keskkonnaaspekte silmas pidades kaks meedet, mis on kindlaks määratud komisjoni teatises „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused"[4] esitatud sõiduautode süsinikdioksiidi heitmete vähendamist käsitlevas ühenduse strateegias.

Peale selle on ettepanek kooskõlas EÜ regulatiivse keskkonna lihtsustamise strateegiaga, nagu on teatatud komisjoni teatises „Ühenduse õigustiku ajakohastamine ja lihtsustamine",[5] milles nimetatakse ühe prioriteedina ühenduse õigusaktide

---

3 KOM(2001) 370.
4 KOM(2007) 19.
5 KOM(2003) 71.

lihtsustamisel mootorsõidukite tüübikinnituste süsteemi.

2. KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

- **Konsulteerimine huvitatud isikutega**

Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloomustus

Komisjon konsulteeris ettepaneku koostamisel sidusrühmadega mitmel viisil.

- Toimus üldine Interneti-põhine konsultatsioon, mis hõlmas ettepaneku kõiki aspekte.

- Seoses ettepanekutega kõrgetasemeliste hädapidurdussüsteemide kohta korraldati projekt, et uurida võimalikke kulusid ja tulusid, mis kaasnevad erinevate sõidukiklasside varustamise korral niisuguste süsteemidega. Projekt viidi läbi koostöös ühe tööstuse sidusrühmaga.

- Seoses rehve hõlmavate nõuetega on peetud mitmeid koosolekuid rehvitootjate organisatsioonide, uurimisrühmade ja keskkonna huvirühmadega, et saavutada tasakaalustatud ja teostatav nõuete kogum.

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Interneti-arutelu käigus tõstatasid huvirühmad mitmeid küsimusi. Käesolevale ettepanekule lisatud mõju hindamises on esitatud täielik ülevaade tõstatatud sisulistest küsimustest ning käsitletud nende arvessevõtmist.

Interneti kaudu toimus avatud konsultatsioon alates 23.8.2007 kuni 18.10.2007. Komisjon sai 81 vastust. Tulemused on kättesaadavad veebilehel http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Asjaomased teadus-/pädevusvaldkonnad

Ettepanekus nõuti erinevate poliitiliste võimaluste ja nendega seotud majanduslike, sotsiaalsete ja keskkonnaalaste mõjude hindamist.

Kasutatud meetodid

Tehti uuringuid rehvide veeremismüra vähendamise ja kõrgetasemelise hädapidurdussüsteemi ülevaatlike kulude ja tulude kohta, et toetada konkreetselt käesoleva määruse asjaomaste sätete koostamist. Lisaks kasutati olemasolevaid uuringuid süsinikdioksiidi vähendamise (TNO uuring) ning liiklusohvrite vähendamise (COWI uuring) kohta, et määrata kindlaks kavandatud meetmete tõenäolised eelised.

Rehvimüra uurimiseks konsultant:

- vaatas läbi asjaomase kirjanduse, et määrata kindlaks rehvi/maanteemüra sotsiaalne ja keskkonnamõju;
- kogus ja hindas müratasemе katsete andmeid olemasolevate eri kategooriatesse kuuluvate rehvide kohta;
- hindas rehvide müratasemе piirmäärade vähendamise teostatavust, sealhulgas mõju teistele rehvi konstruktsiooni parameetritele;
- hindas kavandatud meetmetest tulenevat tõenäolist üldist müra vähendamist, kasutades sobivaid arvutiga modelleerimise tehnikaid;
- tegi koostööd erinevate sidusrühmadega.

Kõrgetasemeliste hädapidurdussüsteemide uurimiseks konsultant:

- hindas praegusi õnnetusstsenaariume, mida kõnealust tehnoloogiat kasutades oleks tõenäoliselt võimalik vältida või leevendada;
- hindas praegust ja tulevast süsteemi suutlikkust;
- hindas niisuguste süsteemide paigaldamise majanduslikku kulu sõiduki kohta;
- tegi koostööd erinevate sidusrühmadega.

Peamised organisatsioonid ja eksperdid, kellega konsulteeriti

Rehvimüra käsitleva uuringu viis läbi FEHRL (Federation of European Highway Research – Euroopa Maanteeuuringute Föderatsioon). Kõrgetasemelist hädapidurdussüsteemi käsitleva uuringu viis läbi TRL (Transport research laboratory – transpordiuuringute labor) Ltd.

Käesoleva määruse lisas kavandatud rehvide müratasemе piirväärtused põhinevad FEHRLi soovitustel. TRLi uuring toetas kõrgetasemeliste hädapidurdussüsteemide eelistamist raskeveokitel. Mõjuhinnangus viidatakse teistele uuringutele, mida kasutati samuti erinevate poliitiliste võimaluste hindamiseks. Kõigil juhtudel selgitati eelistatav poliitiline võimalus välja kulude ja tulude analüüsi põhjal, nagu on selgitatud ettepanekule lisatud mõjuhinnangus.

Eksperdiarvamuse avalikustamiseks kasutatud vahendid

Kõik lõplikud ja heakskiidetud uuringuaruanded on kättesaadavad ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraadi veebilehel või pannakse sinna.

- **Mõju hindamine**

Ettepaneku iga peamise aspekti puhul kaaluti erinevaid võimalusi.

1. Lihtsustamise aspektid

a) Jätkata muudatusteta. See tähendaks, et olemasolevad 50 direktiivi säilitatakse ja nendesse lisatakse vajaduse korral muudatusi. EÜ direktiivid kehtivad edasi paralleelselt olemasolevate ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadega, kusjuures tehnilised nõuded on tavaliselt (kuid mitte alati) võrdväärsed. See tekitab praegu sidusrühmade hulgas palju segadust, kuna nad ei ole tüübikinnituse süsteemiga tihedalt seotud, ning viib olukorrani, kus reguleerimissüsteem ei ole täielikult läbipaistev.

b) Jätkata muudatusteta, nagu praegu, kuid vaadata iga direktiiv läbi, kui seda tuleb muuta, ning otsustada, kas selle asendamine on asjakohane. Kõnealune võimalus aitaks tõhusalt kaasa regulatiivse keskkonna lihtsustamisele. Lihtsustamine toimuks siiski mitme aasta jooksul.

c) Asendada kõik olemasolevad direktiivid kavandatud määrusega. See on järele jäänud võimalus, kuna see maksimeeriks lihtsustamise eeliseid, millest saaksid kasu eelkõige riiklikud ametiasutused ja tööstus.

2. Kõrgetasemeline ohutustehnoloogia

a) Jätkata muudatusteta ning võimaldada turul algatusi teha. Teatavatel turgudel esinevad üha suuremal hulgal sõiduautodel juba elektroonilised stabiilsuskontrollisüsteemid. Siiski puudub sageli niisuguste sõidukite jaoks nagu raskeveokid ja turismibussid, mille puhul võib elektrooniliste stabiilsuskontrollisüsteemide kasu olla isegi suurem kui sõiduautodel, äriline stiimul elektrooniliste stabiilsuskontrollisüsteemide vabatahtlikuks paigaldamiseks, kuna erinevalt sõiduautodest ei ole ostjad enamasti kasusaajad. Lisaks on ühtlustamata standardite puudumisel oht, et ELis kohaldatakse erinevaid standardeid, mis põhjustab siseturu killustumist.

b) Kehtestada tehnilised standardid kõrgetasemelise ohutustehnoloogia jaoks (kui see on paigaldatud) ning võimaldada tootjatel seda vabatahtlikult paigaldada. Kuigi see aitaks vältida erinevate standardite kehtestamist ELis, nagu eespool märgitud, ei taga kõnealune võimalus, et kõrgetasemelised ohutusseadmed paigaldatakse kõigile sõidukitele.

c) Kehtestada tehnilised standardid ja kohustuslikud paigaldusnõuded. Käesolev võimalus tagab, et kasutatakse ära kõrgetasemeliste ohutusseadmete kogu potentsiaal. Et kõnealuste süsteemidega kaasneb positiivne tulude ja kulude suhe, näib kohustuslik võimalus olevat õigustatud.

3. Nõuded rehvidele

Seoses rehvidega kehtestatakse ettepanekus uued nõuded järgmiste aspektide suhtes: veeremismüra piirväärtused, veeretakistusjõu piirväärtused, märghaardumise ja rehvirõhu seiresüsteem.

Iga eespool nimetatud aspekti puhul kaaluti üldiselt järgmisi võimalusi: a) jätkata muudatusteta; b) vabatahtlik/turulahendus; c) tehniliselt lihtsam kohustuslik lahendus; d) tehniliselt keerulisem kohustuslik lahendus.

Võimalus d valiti kõigi aspektide puhul. Veeretakistusjõu, märghaardumise ja

rehvirõhu seiresüsteemide puhul on teadusuuringud ja tootearendus jõudnud juba peaaegu lõppjärku, nii et rangema tehnilise nõude rakendamist suhteliselt lühikese tähtaja jooksul peetakse teostatavaks. Eelkõige rehvirõhu seiresüsteemi puhul suurendaks kõrgema standardi kehtestamine ohutust ning tagaks süsinikdioksiidi vähendamise eesmärkide saavutamise maksimaalse tõenäosuse. Seoses veeremismüraga jäi samuti sõelale võimalus d, kuna see on ainus võimalus, mis tagaks ettepaneku keskkonnaalaste eesmärkide saavutamise. Et müra käsitlevad nõuded on väljakutsuvamad kui teised nõuded, nähti siiski ette pikem rakendusperiood.

Komisjon korraldas tööprogrammis loetletud mõju hindamise ning sellekohane aruanne on saadaval veebisaidil http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm.

Et edasisi tööstusuuringuid ei olnud võimalik lõpule viia enne ettepaneku koostamise lõpetamist, on komisjon valmis põhjalikult hindama lisauuringuid õigusloome protsessi käigus ja vajaduse korral soovitama või toetama vajalikke kohandusi, et vältida mis tahes negatiivset mõju rehvide ohutusele.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Ettepanekuga lihtsustatakse 50 direktiivi kehtetuks tunnistamise kaudu märgatavalt mootorsõidukite tüübikinnituse süsteemi seoses ohutust ja rehve käsitlevate nõuetega.

Ettepanekuga kehtestatakse uued kohustuslikud nõuded kõrgetasemelistele ohutusseadmetele. Eelkõige nõutakse ettepanekus järgmiste süsteemide kohustuslikku paigaldamist:

- elektroonilised stabiilsuskontrollisüsteemid kõigile sõidukitele;
- rehvirõhu seiresüsteemid sõiduautodele;
- kõrgetasemelised hädapidurdussüsteemid ja sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemid raskeveokitele.

Ettepanekuga nähakse lisaks ette, et kõrgetasemeliste hädapidurdussüsteemide ja sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemide vabatahtlikul paigaldamisel muudele sõidukite kategooriatele tuleb kõnealuste süsteemide puhul pidada kinni ettepanekus sätestatud nõuetest.

Ettepanekus sätestatakse rehvide puhul praegustes õigusaktides ette nähtud müraemissiooni piirväärtustest rangemad piirväärtused ning kehtestatakse uued nõuded märghaardumise ja veeretakistusjõu suhtes.

- **Õiguslik alus**

Ettepaneku õiguslik alus on asutamislepingu artikkel 95.

- **Subsidiaarsuse põhimõte**

Subsidiaarsuse põhimõte on kohaldatav, sest ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriikidel ei ole võimalik piisaval määral saavutada ettepaneku eesmärke järgmistel põhjustel.

Mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilisi nõudeid seoses arvukate ohutus- ja keskkonnaelementidega on ühenduse tasandil ühtlustatud ning liikmesriikide iseseisev tegevus kahjustaks kogu sõidukite tüübikinnituse süsteemi. Euroopa Liidu meetmed on vajalikud, kuna on oluline vältida tõkete tekkimist ühtsel turul.

Ühenduse meetmetega on võimalik ettepaneku eesmärke paremini saavutada, sest nii saab vältida siseturu killustumist, mis muidu võiks tekkida, ning parandada sõidukite ohutust ja keskkonnamõju.

Seega vastab ettepanek subsidiaarsuse põhimõttele.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmistel põhjustel.

Nagu mõju hindamises näidatud, on ettepanek kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, kuna see ei lähe kaugemale, kui on vaja järgmiste eesmärkide saavutamiseks: tagada siseturu korralik toimimine, tagades samal ajal inimeste ohutuse ja keskkonnakaitse kõrge taseme.

Regulatiivse keskkonna lihtsustamine aitab märkimisväärselt kaasa riiklike asutuste ja tööstuse halduskulude vähendamisele.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusaktid: määrus.

Muud õigusaktid ei oleks asjakohased järgmistel põhjustel.

Määruse kasutamist peetakse sobivaks sellepärast, et see tagab vajaliku kindluse eeskirjade täitmise suhtes ning seda ei ole vaja liikmesriikide õigusaktidesse üle võtta.

Ettepanekus on kasutatud paralleelset lähenemisviisi, mis algselt kehtestati Euroopa Parlamendi nõudmisel ning mida on kasutatud muudes õigusaktides. Kõnealuse lähenemisviisi kohaselt toimub ettepaneku tegemine ja õigusakti vastuvõtmine kahel erineval, kuid paralleelsel viisil:

- esiteks kehtestavad Euroopa Parlament ja nõukogu kaasotsustamismenetluse teel EÜ asutamislepingu artiklil 95 põhinevas määruses põhisätted (ettepanek kaasotsustamismenetluseks);

- teiseks kehtestatakse määruses, mille komisjon on vastu võtnud vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artikliga 5a ette nähtud kontrolliga regulatiivmenetlusele, tehnilised

tingimused põhisätete rakendamiseks (ettepanek komiteemenetluseks).

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

5. LISATEAVE

- **Simulatsioon, katsejärk ja üleminekuperiood**

Ettepanek sisaldab üldisi üleminekuperioode, et võimaldada sõiduki- ja rehvitootjatele piisav üleminekuaeg.

- **Lihtsustamine**

Ettepanekus nähakse ette õigusaktide lihtsustamine.

Sõidukite tüübikinnitust käsitlevat 50 direktiivi tunnistatakse kehtetuks.

Ettepanekuga tagatakse ametiasutuste halduskorra lihtsustamine. Ettepanek kuulub komisjoni ühenduse õigustiku ajakohastamise ja lihtsustamise programmi ning seadusandlikku tööprogrammi viitenumbriga 2008/ENTR/004.

- **Kehtivate õigusaktide kehtetuks tunnistamine**

Ettepaneku vastuvõtmise tulemusena tunnistatakse kehtetuks praegu kehtivad õigusaktid.

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Pakutav õigusakt käsitleb Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimust ja peaks olema seetõttu seal kohaldatav.

2008/0100 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 95,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut[6],

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[7],

tegutsedes asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras[8]

ning arvestades järgmist:

(1) Siseturg on sisepiirideta ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine. Sel eesmärgil on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiviga 2007/46/EÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste ning nende sõidukite süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike tunnustamise kohta) („raamdirektiiv")[9] kehtestatud põhjalik ühenduse tüübikinnituse süsteem mootorsõidukitele.

(2) Käesolev määrus on uus eraldiseisev määrus direktiivi 2007/46/EMÜ raames kehtestatud ühenduse tüübikinnitusmenetluses. Seepärast tuleks nimetatud direktiivi IV, VI ja XI lisasid vastavalt muuta.

(3) Ühenduse tasandil on mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilisi nõudeid ühtlustatud seoses mitmete ohutust ja keskkonda käsitlevate elementidega, et vältida liikmesriigiti erinevaid nõudeid ning tagada kogu ühenduses liiklusohutuse ja keskkonnakaitse kõrge tase.

(4) Asjakohane on kehtestada nõuded nii mootorsõidukite üldise ohutuse kui rehvide keskkonnamõju kohta, tingituna rehvirõhu seiresüsteemide kättesaadavusest, mis suurendaks samal ajal rehvide ohutust ja parandaks nende keskkonnamõju.

(5) Euroopa Parlamendi taotluse alusel on ühenduse sõidukeid käsitlevates õigusaktides kasutusele võetud uus reguleeriv lähenemisviis. Käesolevas määruses tuleks seetõttu

---

6 ELT C, lk.
7 ELT C , lk.
8 ELT C […], […], lk […].
9 ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

sätestada üksnes sõidukiohutust, süsinikdioksiidi ja rehvidest tulenevat müra käsitlevad põhisätted, kuna tehnilised nõuded tuleks näha ette kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ (millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused)[10] vastu võetud rakendusmeetmetega.

(6) Eelkõige tuleks komisjonile anda volitused kehtestada mootorsõidukite, nende osade ja eraldi tehniliste seadmestike tüübikinnituseks erimenetlused, katsed ja nõuded. Lisaks tuleks komisjonile anda volitused määratleda täpsemalt rehvi omadused, nii et rehvi saaks määratleda kui professionaalset maastikurehvi. Komisjonile tuleks anda volitused määratleda käesolevas määruses sätestatud nõuete täpne kohaldamisala. Peale selle tuleks komisjonile anda volitused sätestada täiendavad ohutusnõuded sõidukitele, mida kasutatakse ohtlike kaupade autoveoks liikmesriigis või liikmesriikide vahel. Kooskõlas tehnilise ja majandusliku teostatavusega tuleks anda komisjonile volitused laiendada rehvirõhu seiresüsteemide või teiste kõrgetasemeliste ohutusseadmete paigaldamise kohustust ka muudele sõidukite kategooriatele kui need, mille puhul see oli algselt ette nähtud. Komisjonile tuleks anda volitused kehtestada erimenetlused, katsed ja tehnilised nõuded ka muude kõrgetasemeliste sõidukite süsteemide suhtes kui need, mis on märgitud käesolevas määruses, ning muuta rehvide veeretakistusjõu ja veeremismüra piirväärtusi tulenevalt katsemenetluste muudatustest, vähendamata praegust keskkonnaalaste ambitsioonide taset. Et tegemist on üldiste meetmetega ja need on kavandatud käesoleva määruse muutmiseks, täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, siis tuleb need vastu võtta otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

(7) Tehnilised edusammud kõrgetasemeliste sõidukiohutussüsteemide valdkonnas pakuvad liiklusohvrite vähendamiseks uusi võimalusi. Et hoida liiklusohvrite arv võimalikult väiksena, on vaja näha ette teatavate kõnealuste tehnoloogiate kasutuselevõtt.

(8) Tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide lihtsustamiseks kooskõlas CARS 21 aruande „A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century“ (21. sajandi konkurentsivõimeline mootorsõidukite reguleerimissüsteem)[11] soovitustega on asjakohane tunnistada kehtetuks mitmed direktiivid, vähendamata seejuures liiklejate kaitsetaset. Kõnealustes direktiivides sätestatud nõuded tuleks üle võtta käesolevasse määrusse ning asendada vajaduse korral viidetega ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (EMK) vastavatele määrustele, mis on võetud üle ühenduse õigusesse kooskõlas nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsuse 97/836/EÜ (Euroopa Ühenduse ühinemise kohta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist)[12] artikliga 4.

(9) Asjakohane on kehtestada põhimõte, et sõidukid tuleb projekteerida, ehitada ja monteerida nii, et sõitjate ja teiste liiklejate vigastusoht oleks minimaalne. Seetõttu on vaja, et tootjad tagaksid sõidukite vastavuse käesolevas määruses sätestatud nõuetele. Kõnealused sätted peaksid sisaldama nõudeid seoses sõiduki struktuurilise

---

[10] EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23, otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

[11] ISBN 92-79-00762-9.

[12] EÜT L 346, 17.12.1997, lk 78.

terviklikkuse, sõiduki juhtimise abisüsteemide, juhile sõiduki seisukorra ja ümbruse nähtavuse ning neid käsitleva teabe tagavate süsteemide, sõiduki valgustussüsteemide, sõitjate kaitsesüsteemide, sõiduki välispoole ja lisaseadmete, massi ja mõõtmete, rehvide ja kõrgetasemeliste süsteemidega ning muid sätteid, kuid ei tohiks üksnes nimetatud nõuetega piirduda. Lisaks peaksid sõidukid olema vastavalt vajadusele kooskõlas teatavaid veoautosid ja nende haagiseid või busse käsitlevate konkreetsete sätetega.

(10) Sõidukite tüübikinnitust käsitlevate uute konkreetsete nõuete kehtestamise ajakava puhul tuleks võtta arvesse kõnealuste nõuete tehnilist teostatavust. Üldiselt tuleks nõudeid kohaldada esialgu üksnes uute sõidukitüüpide suhtes. Olemasolevate sõidukitüüpide nõuetega kooskõlla viimiseks tuleks anda lisaaega. Lisaks tuleks rehvirõhu seiresüsteemide kohustuslikku paigaldamist kohaldada üksnes sõiduautode suhtes. Teiste kõrgetasemeliste ohutusseadmete kohustuslikku paigaldamist tuleks esialgu kohaldada üksnes raskeveokite suhtes.

(11) Kui sõiduki tootja paigaldab vabatahtlikult kõrgetasemelised ohutusseadmed, peavad need olema vastavuses käesolevas määruses sätestatud asjaomaste nõuetega.

(12) Asjakohane on rakendada komisjoni teatises nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused”[13] kirjeldatud meetmeid, mille eesmärk on vähendada rehvide süsinikdioksiidi heitmeid. Vähendamine tuleks saavutada rehvide väikese veeretakistusjõu ja rehvirõhu seiresüsteemide kasutamise kombineerimisel. Samal ajal on asjakohane sätestada nõuded, mille eesmärk on vähendada rehvide maanteemüra ja tagada rehvide ohutustasemete säilitamine märghaardumist käsitlevate nõuete kehtestamise abil. Sellega seotud rakendamise ajakavas peaksid peegelduma kõigi kõnealuste nõuete täitmisega kaasnevat raskusastet. Tingituna veeremismüra käsitlevate nõuete täitmisega kaasnevatest raskustest ja võttes arvesse aega, mis kulub tööstusel olemasolevate rehvide asendamiseks, on eelkõige asjakohane näha ette pikem periood veeremismüra käsitlevate nõuete rakendamiseks seoses uute olemasolevat tüüpi rehvidega.

(13) Teatavaid rehvide kategooriaid, sealhulgas professionaalsed maastikurehvid, mille suhtes kohaldatakse kiirusepiiranguid, ning rehve, mis on mõeldud üksnes enne 1990. aastat registreeritud sõidukitele, toodetakse tõenäoliselt väga väikestes kogustes. Seetõttu on asjakohane jätta kõnealustesse kategooriatesse kuuluvad rehvid välja käesolevas määruses sätestatud teatavate nõuete kohaldamisalast, kui need nõuded ei ole vastavuses rehvide kasutusega või kui nõuete põhjustatav lisakoorem on ebaproportsionaalne.

(14) Elektrooniliste stabiilsuskontrollisüsteemide, kõrgetasemeliste hädapidurdussüsteemide ja sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemide puhul on väga suur tõenäosus, et nendega on võimalik vähendada õnnetusjuhtumite arvu. Seetõttu tuleks kehtestada niisuguseid süsteeme käsitlevad nõuded.

---

[13] KOM(2007) 19.

(15) On oluline, et käesoleva määrusega hõlmatud süsteemide varuosade suhtes kohaldataks võrdväärseid ohutusnõudeid ja kinnitamise korda. Seetõttu on asjakohane näha ette varuosade ja eraldi tehniliste seadmestike kinnitamine.

(16) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva määruse sätete rikkumise korral, ning tagama nende rakendamise. Karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

(17) Alates kuupäevast, mil käesolevas määruses sätestatud nõudeid kohaldatakse uute sõidukite, uute osade ja eraldi tehniliste seadmestike suhtes, tuleks tunnistada kehtetuks järgmised nõukogu direktiivid:

– nõukogu direktiiv 70/221/EMÜ, 20. märts 1970, mootorsõidukite ja nende haagiste kütusepaake ja tagumisi allasõidutõkkeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[14],

– nõukogu direktiiv 70/222/EMÜ, 20. märts 1970, mootorsõidukite ja nende haagiste tagumise registreerimismärgi paigalduskohta ja kinnitamist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[15]

– nõukogu direktiiv 70/311/EMÜ, 8. juuni 1970, mootorsõidukite ja nende haagiste roolisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[16],

– nõukogu direktiiv 70/387/EMÜ, 27. juuli 1970, mootorsõidukite ja nende haagiste uksi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[17],

– nõukogu direktiiv 70/388/EMÜ, 27. juuli 1970, mootorsõidukite helisignaalseadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[18],

– nõukogu direktiiv 71/320/EMÜ, 26. juuli 1971, teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste piduriseadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[19],

– nõukogu direktiiv 72/245/EMÜ, 20. juuni 1972, sõidukite raadiohäirete (elektromagnetiline ühilduvus) kohta[20],

– nõukogu direktiiv 74/60/EMÜ, 17. detsember 1973, mootorsõidukite sisustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[21],

---

14 EÜT L 76, 6.4.1970, lk 23. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 81).

15 EÜT L 76, 6.4.1970, lk 25. Direktiivi on muudetud 1972. aasta ühinemisaktiga.

16 EÜT L 133, 18.6.1970, lk 10. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 1999/7/EÜ (EÜT L 40, 13.2.1999, lk 36).

17 EÜT L 176, 10.8.1970, lk 5. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2001/31/EÜ (EÜT L 130, 12.5.2001, lk 33).

18 EÜT L 176, 10.8.1970, lk 12. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

19 EÜT L 202, 6.9.1971, lk 37. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

20 EÜT L 152, 6.7.1972, lk 15. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

– nõukogu direktiiv 74/61/EMÜ, 17. detsember 1973, mootorsõidukite omavolilist kasutamist takistavaid seadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[22],

– nõukogu direktiiv 74/297/EMÜ, 4. juuni 1974, mootorsõidukite sisustust (roolimehhanismi käitumine kokkupõrke korral) käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[23],

– nõukogu direktiiv 74/408/EMÜ, 22. juuli 1974, milles käsitletakse mootorsõidukite istmeid, nende kinnituspunkte ja peatugesid[24],

– nõukogu direktiiv 74/483/EMÜ, 17. september 1974, mootorsõidukite välispinnast väljaulatuvaid osi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[25],

– nõukogu direktiiv 75/443/EMÜ, 26. juuni 1975, mootorsõidukite tagasikäigu ja kiiruse mõõtmise seadmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[26],

– nõukogu direktiiv 76/114/EMÜ, 18. detsember 1975, mootorsõidukite ja nende haagiste andmesilte ning kirjeid, nende asukohta ja kinnitusviisi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[27],

– nõukogu direktiiv 76/115/EMÜ, 18. detsember 1975, mootorsõidukite turvavööde kinnituspunkte käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[28],

– nõukogu direktiiv 76/756/EMÜ, 27. juuli 1976, mootorsõidukitele ja nende haagistele valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[29],

– nõukogu direktiiv 76/757EMÜ, 27. juuli 1976, mootorsõidukite ja nende haagiste helkureid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[30],

– nõukogu direktiiv 76/758/EMÜ, 27. juuli 1976, mootorsõidukite ja nende haagiste ülemisi ääretulelaternaid, eesmisi ääretulelaternaid, tagumisi

---

21 EÜT L 38, 11.2.1974, lk 2. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2000/4/EÜ (EÜT L 87, 8.4.2000, lk 22).

22 EÜT L 38, 11.2.1974, lk 22. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

23 EÜT L 165, 20.6.1974, lk 16. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 91/662/EMÜ (EÜT L 366, 31.12.1991, lk 1).

24 EÜT L 221, 12.8.1974, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

25 EÜT L 266, 2.10.1974, lk 4. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2007/15/EÜ (ELT L 75, 15.3.2007, lk 21).

26 EÜT L 196, 26.7.1975, lk 1. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 97/39/EÜ (EÜT L 177, 5.7.1997, lk 15).

27 EÜT L 24, 30.1.1976, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

28 EÜT L 24, 30.1.1976, lk 6. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/41/EÜ (ELT L 255, 30.9.2005, lk 149).

29 EÜT L 262, 27.9.1976, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2007/35/EÜ (ELT L 157, 19.6.2007, lk 14).

30 EÜT L 262, 27.9.1976, lk 32. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

ääretulelaternaid, piduritulelaternaid, päevatulelaternaid ja külljeääretulelaternaid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[31],

– nõukogu direktiiv 76/759/EMÜ, 27. juuli 1976, mootorsõidukite ja nende haagiste suunatulelaternaid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[32],

– nõukogu direktiiv 76/760/EMÜ, 27. juuli 1976, mootorsõidukite ja nende haagiste tagumisi numbritulelaternaid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[33],

– nõukogu direktiiv 76/761/EMÜ, 27. juuli 1976, mootorsõidukite esilaternaid, mida kasutatakse kaug- ja/või lähitulelaternatena, ja mootorsõidukite ja nende haagiste kinnitatud laternaseadmestikes kasutatavaid valgusallikaid (hõõglambid ja muud) käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[34],

– nõukogu direktiiv 76/762/EMÜ, 27. juuli 1976, mootorsõidukite eesmisi udutulelaternaid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[35],

– nõukogu direktiiv 77/389/EMÜ, 17. mai 1977, mootorsõidukite pukseerimisseadiseid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[36],

– nõukogu direktiiv 77/538/EMÜ, 28. juuni 1977, mootorsõidukite ja nende haagiste tagumisi udulaternaid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[37],

– nõukogu direktiiv 77/539/EMÜ, 28. juuni 1977, mootorsõidukite ja nende haagiste tagurdustulelaternaid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[38],

– nõukogu direktiiv 77/540/EMÜ, 28. juuni 1977, mootorsõidukite seisutulelaternaid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[39],

– nõukogu direktiiv 77/541/EMÜ, 28. juuni 1977, mootorsõidukite turvavöösid ja turvasüsteeme käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[40],

---

31 EÜT L 262, 27.9.1976, lk 54. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
32 EÜT L 262, 27.9.1976, lk 71. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
33 EÜT L 262, 27.9.1976, lk 85. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
34 EÜT L 262, 27.9.1976, lk 96. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
35 EÜT L 262, 27.9.1976, lk 122. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
36 EÜT L 145, 13.6.1977, lk 41. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 96/64/EÜ (EÜT L 258, 11.10.1996, lk 26).
37 EÜT L 220, 29.8.1977, lk 60. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
38 EÜT L 220, 29.8.1977, lk 72. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
39 EÜT L 220, 29.8.1977, lk 83. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
40 EÜT L 220, 29.8.1977, lk 95. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

– nõukogu direktiiv 77/649/EMÜ, 27. september 1977, mootorsõidukijuhtide vaatevälja käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[41],

– nõukogu direktiiv 78/316/EMÜ, 21. detsember 1977, liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta seoses mootorsõidukite sisustusega (juhtseadiste, märgutulede ja näidikute identifitseerimine)[42],

– nõukogu direktiiv 78/317/EMÜ, 21. detsember 1977, mootorsõidukite klaasitud pindadelt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemidega seotud liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[43],

– nõukogu direktiiv 78/318/EMÜ, 21. detsember 1977, liikmesriikide mootorsõidukite esiklaasi puhasti- ja pesurisüsteeme käsitlevate õigusaktide ühtlustamise kohta[44],

– nõukogu direktiiv 78/549/EMÜ, 12. juuni 1978, liikmesriikide mootorsõidukite rataste porikaitsmetega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta[45],

– nõukogu direktiiv 78/932/EMÜ, 16. oktoober 1978, mootorsõidukite istmete peatugesid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[46],

– nõukogu direktiiv 89/297/EMÜ, 13. aprill 1989, teatavate mootorsõidukite ja nende haagiste külgmisi allasõidutõkkeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[47],

– nõukogu direktiiv 91/226/EMÜ, 27. märts 1991, teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste porikaitsesüsteeme käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[48],

– nõukogu direktiiv 92/21/EMÜ, 31. märts 1992, M1-kategooria mootorsõidukite masside ja mõõtmete kohta[49],

– nõukogu direktiiv 92/22/EMÜ, 31. märts 1992, mootorsõidukite ja nende haagiste turvaklaaside ja klaasmaterjali kohta[50],

– nõukogu direktiiv 92/23/EMÜ, 31. märts 1992, mootorsõidukite ja nende haagiste rehvide ja nende paigaldamise kohta[51],

---

41 EÜT L 267, 19.10.1977, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 90/630/EMÜ (EÜT L 341, 6.12.1990, lk 20).

42 EÜT L 81, 28.3.1978, lk 3. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 93/91/EMÜ (EÜT L 284, 19.11.1993, lk 25).

43 EÜT L 81, 28.3.1978, lk 27.

44 EÜT L 81, 28.3.1978, lk 49. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

45 EÜT L 168, 26.6.1978, lk 45. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 94/78/EÜ (EÜT L 354, 31.12.1994, lk 10).

46 EÜT L 325, 20.11.1978, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

47 EÜT L 124, 5.5.1989, lk 1.

48 EÜT L 103, 23.4.1991, lk 5. Direktiivi on muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

49 EÜT L 129, 14.5.1992, lk 1. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 95/48/EÜ (EÜT L 233, 30.9.1995, lk 73).

50 EÜT L 129, 14.5.1992, lk 11. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2001/92/EÜ (EÜT L 291, 8.11.2001, lk 24).

– nõukogu direktiiv 92/24/EMÜ, 31. märts 1992, milles käsitletakse kiiruspiirikuid ja teatavate kategooriate mootorsõidukite samalaadseid sisseehitatud kiiruse piiramise süsteeme[52],

– nõukogu direktiiv 92/114/EMÜ, 17. detsember 1992, N-kategooria mootorsõidukite kabiini tagapaneelist eespool väljaulatuvate osade kohta[53],

(18) Lisaks tuleks kehtetuks tunnistada järgmised Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivid:

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 94/20/EÜ, 30. mai 1994, mootorsõidukite ja nende haagiste mehaaniliste haakeseadiste ning nende kinnitamise kohta kõnesolevatele sõidukitele[54],

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 95/28/EÜ, 24. oktoober 1995, teatavate kategooriate mootorsõidukite siseehituses kasutatavate materjalide põlemiskäitumise kohta[55],

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 96/27/EÜ, 20. mai 1996, mootorsõidukites viibijate kaitse kohta külgkokkupõrke korral, millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ[56],

– Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiv 96/79/EÜ, 16. detsember 1996, mootorsõidukites viibijate kaitsmise kohta laupkokkupõrke korral ning millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ[57],

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 97/27/EÜ, 22. juuli 1997, mis on seotud teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste masside ning mõõtmetega ning millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ[58],

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 98/91/EÜ, 14. detsember 1998, mis käsitleb ohtlike kaupade rahvusvaheliseks autoveoks kasutatavaid mootorsõidukeid ja nende haagiseid ning millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust[59],

---

51 EÜT L 129, 14.5.1992, lk 95. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2005/11/EÜ (ELT L 46, 17.2.2005, lk 42).

52 EÜT L 129, 14.5.1992, lk 154. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/11/EÜ (ELT L 44, 14.2.2004, lk 19).

53 EÜT L 409, 31.12.1992, lk 17.

54 EÜT L 195, 29.7.1994, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

55 EÜT L 281, 23.11.1995, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

56 EÜT L 169, 8.7.1996, lk 1.

57 EÜT L 18, 21.1.1997, lk 7. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 1999/98/EÜ (EÜT L 9, 13.1.2000, lk 14).

58 EÜT L 233, 25.8.1997, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2003/19/EÜ (ELT L 79, 26.3.2003, lk 6).

59 EÜT L 11, 16.1.1999, lk 25.

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/40/EÜ, 26. juuni 2000, mootorsõidukite eesmisi allasõidutõkkeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise ja nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ muutmise kohta[60],

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/56/EÜ, 27. september 2001, mootorsõidukite ja nende haagiste kütteseadmete kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 78/548/EMÜ[61],

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/85/EÜ, 20. november 2001, mis käsitleb reisijateveoks mõeldud sõidukite, millel on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta, erieeskirju ning direktiivide 70/156/EMÜ ja 97/27/EÜ muutmist[62],

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/97/EÜ, 10. november 2003, kaudse nähtavuse seadmete ja nendega varustatud sõidukite tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 71/127/EMÜ[63],

(19) Liikmesriigid ei ole üksi tegutsedes võimelised täielikult saavutama kavandatud määruse eesmärke, eelkõige ühisturu eesmärke mootorsõidukite ja rehvide ohutust ja keskkonnamõju käsitlevate tehniliste nõuete kehtestamise osas. Vajaliku meetme ulatuse tõttu on need eesmärgid paremini saavutatavad ühenduse tasandil. Seepärast võib ühendus võtta meetmeid asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I peatükk
Sisu, reguleerimisala ja mõisted

Artikkel 1
Sisu

Käesoleva määrusega kehtestatakse nõuded mootorsõidukite, nende haagiste ja nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike tüübikinnituse suhtes nende ohutusega seoses.

Käesoleva määrusega kehtestatakse nõuded ka rehvide tüübikinnituse suhtes nende süsinikdioksiidi heitmete ja müratasemega seoses.

---

60 EÜT L 203, 10.8.2000, lk 9. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
61 EÜT L 292, 9.11.2001, lk 21. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
62 EÜT L 42, 13.2.2002, lk 1. Direktiivi on muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.
63 ELT L 25, 29.1.2004, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ.

Artikkel 2
Reguleerimisala

Käesolevat määrust kohaldatakse M-, N- ja O-kategooria mootorsõidukite suhtes, nagu see on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ II lisas, kui käesoleva määruse artiklitest 5–10 ei tulene teisiti.

Artikkel 3
Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 3 sätestatud mõisteid.

Lisaks kasutatakse järgmisi mõisteid:

(1) elektrooniline stabiilsuskontroll – sõidukitele mõeldud elektrooniline kontrollifunktsioon, mis parandab sõiduki dünaamilist stabiilsust;

(2) sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteem – süsteem juhi hoiatamiseks sõiduki ettekavatsematust sõidurajalt kõrvalekaldumisest;

(3) kõrgetasemeline hädapidurdussüsteem – süsteem, mis võimaldab tuvastada automaatselt hädaolukorra ning käivitada juhi sekkumisest olenemata sõiduki pidurdussüsteemi, et vähendada sõiduki kiirust kokkupõrke vältimiseks või leevendamiseks;

(4) koormusindeks – üks arv või kaks arvu, mis näitavad koormust, mida üksik- ja topeltasetusega rehv võib kanda asjakohasele kiirusindeksile vastava kiiruse puhul, juhul kui järgitakse valmistaja poolt kindlaksmääratud kasutustingimusi;

(5) rehvirõhu seiresüsteem – sõidukile paigaldatud süsteem, mille abil on võimalik hinnata rehvide rõhku või rõhu muutumist aja jooksul ning edastada sõidu ajal vastav teave kasutajale;

(6) professionaalne maastikurehv – rehv, mis on mõeldud segakasutuseks nii maantee- kui maastikusõiduks või mõneks muuks konkreetseks otstarbeks;

(7) talverehv – rehv, mis kannab märget M+S, M.S või M&S ning mille turvisemuster, koostis või struktuur on algselt mõeldud saavutama lume tingimustes paremaid tulemusi kui tavaline rehv, pidades silmas rehvi suutlikkust alustada või säilitada sõiduki liikumist;

(8) T-tüüpi varurehv ajutiseks kasutamiseks – ajutiseks kasutamiseks mõeldud varurehv, mis on ette nähtud kasutamiseks standard- või tugevdatud rehvist kõrgema rehvirõhuga;

(9) veorattarehv – C2 või C3 kategooria talverehv, mis on mõeldud paigaldamiseks sõiduki veoteljele või veotelgedele;

(10) vähemkaitstud liiklejad – jalakäijad, jalgratturid ja mootorratturid.

II peatükk
Tootjate kohustused

Artikkel 4
Üldised kohustused

1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele.

2. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdavad või kasutuselevõetavad eraldi tehnilised seadmestikud või osad saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele.

Artikkel 5
Nõuded ja katsetused

1. Tootjad tagavad, et sõidukid projekteeritakse, ehitatakse ja monteeritakse nii, et sõitjate ja teiste liiklejate vigastusoht oleks minimaalne.

2. Tootjad tagavad, et sõidukid, osad ja eraldi tehnilised seadmestikud on kooskõlas käesolevas määruses sätestatud asjaomaste nõuetega, sealhulgas nõuded, mis käsitlevad:

   a) sõiduki struktuuri terviklikkust, sealhulgas löögikindluskatseid;

   b) sõiduki juhtimise abisüsteeme, sealhulgas roolimis-, pidurdus- ja elektroonilised stabiilsuskontrollisüsteemid;

   c) juhile sõiduki seisukorra ja ümbruse nähtavuse ning neid käsitleva teabe tagavaid süsteeme, sealhulgas klaasid, peeglid ja juhi teabesüsteemid;

   d) sõiduki valgustussüsteeme;

   e) sõitjate kaitset, sealhulgas sõiduki sisustus, peatoed, turvavööd, ISOFIX kinnituspunktid või sisseehitatud lapse turvasüsteemid, sõiduki uksed;

   f) sõiduki välispoolt ja lisaseadmeid;

   g) elektromagnetilist ühilduvust;

   h) helisignaalseadmeid;

   i) küttesüsteeme;

   j) seadmeid sõiduki omavolilise kasutamise takistamiseks;

   k) sõiduki identifitseerimissüsteeme;

l) masse ja mõõtmeid.

3. Komisjon määrab kindlaks, milliste artiklis 2 märgitud sõidukite kategooriate suhtes kohaldatakse käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 sätestatud nõudeid.

Kõnealused meetmed, mis on kavandatud käesoleva määruse vähemoluliste sätete muutmiseks seda täiendades, võetakse vastu direktiivi 2007/46/EÜ artikli 40 lõikes 2 sätestatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

Artikkel 6
Konkreetsed nõuded teatavatele N- ja O- kategooria sõidukitele

1. Lisaks artiklites 5, 8, 9 ja 10 sisalduvatele nõuetele peavad N- ja O-kategooria sõidukid vajaduse korral täitma käesoleva artikli lõigetes 2–6 sätestatud nõudeid.

2. N_2- ja N_3-kategooria sõidukid tuleb ehitada nii, et see tagaks esikokkupõrke korral teise sõidukiga sõitja allasõidust tingitud vigastamise minimaalse ohu.

3. N_2-, N_3-, O_3- ja O_4-kategooria sõidukid tuleb ehitada nii, et see tagaks juhul, kui sõiduk saab küljelt löögi teise sõiduki või vähemkaitstud liikleja käest, vähemkaitstud liikleja või sõidukis sõitja allasõidust tingitud vigastuse minimaalse ohu.

4. Sõiduki kabiin või juhi ja reisijate jaoks ette nähtud ruum peab olema piisavalt tugev, et pakkuda sõitjatele kaitset kokkupõrke või sõiduki ümbermineku korral.

5. N_2-kategooria sõidukid, mille täismass ületab 7,5 tonni, ning kõik N_3-, O_3- ja O_4-kategooria sõidukid tuleb ehitada nii, et sõidukist väljuvate pritsmete mõju teiste sõidukite nähtavusele oleks minimaalne.

6. Komisjon sätestab täiendavad ohutusnõuded sõidukite suhtes, mida kasutatakse ohtlike kaupade autoveoks liikmesriigis või liikmesriikide vahel.

Kõnealused meetmed, mis on kavandatud käesoleva määruse vähemoluliste sätete muutmiseks seda täiendades, võetakse vastu direktiivi 2007/46/EÜ artikli 40 lõikes 2 sätestatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

Artikkel 7
Erinõuded M2- ja M3- kategooria sõidukitele

1. Lisaks artiklites 5, 8, 9 ja 10 sisalduvatele nõuetele peavad M_2- ja M_3-kategooria sõidukid täitma käesoleva artikli lõigetes 2–5 sätestatud nõudeid.

2. Sõiduki veomaht, hõlmates ka istuvaid ja seisvaid reisijaid ja ratastoolikasutajaid, peab olema vastavuses sõiduki massi, suuruse ja kujundusega.

3. Sõidukikered tuleb projekteerida ja ehitada nii, et see võimaldaks sõidukil töötada ohutult ja stabiilselt isegi täiskoormaga. Tuleb kehtestada asjakohased sätted, et tagada ohutu sõidukisse sisenemine ja sõidukist väljumine, eriti hädaolukorras.

4. I klassi sõidukid peavad olema juurdepääsetavad piiratud liikumisvõimega inimestele, sealhulgas ratastooli kasutavad inimesed.

5. Busside kere siseehituses kasutatavad materjalid peavad võimaldama vältida või vähemalt pidurdada tulekahju arengut niivõrd, et sõitjad jõuavad tulekahju korral sõidukist väljuda.

Artikkel 8
Rehvide liigitus

1. Rehvide tüübid liigitatakse järgmistesse klassidesse:

   a) C1 klassi rehvid – M_1-, O_1- ja O_2-kategooria sõidukitele mõeldud rehvid;

   b) C2 klassi rehvid – rehvid, mis on mõeldud M_2-, M_3-, N-, O_3- ja O_4-kategooria sõidukitele täismassiga üle 3,5 t, mille kandevõime indeks üksikasetuse puhul on ≤ 121 ja kiirusindeksi sümbol on ≥ „N”;

   c) C3 klassi rehvid – rehvid, mis on mõeldud M_1-, M_2-, M_3-, N_2-, N_3-, O_3- ja O_4-kategooria sõidukitele täismassiga üle 3,5 t, millel on üks järgmistest kandevõime indeksitest:

      i) kandevõime indeks üksikasetuse puhul ≤ 121 ja kiirusindeksi sümbol ≤ „M”;

      ii) kandevõime indeks üksikasetuse puhul ≥ 122.

   Rehvi tüübi võib liigitada rohkem kui ühte punktides a, b ja c sätestatud klassi, tingimusel et rehvi tüüp vastab iga selle puhul heaks kiidetud klassi asjaomastele nõuetele.

2. Kohaldatakse ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 54[64] sisalduvat kandevõime indeksite ja nende vastavate masside loetelu.

Artikkel 9
Sõidukite rehvide suhtes kohaldatavad erisätted

1. Kõik rehvid, mis kuuluvad sõiduki varustuse hulka, sealhulgas vajaduse korral mis tahes varurehvid, peavad olema sobivad kasutamiseks nende sõidukite puhul, mille jaoks need on ette nähtud, eriti võttes arvesse rehvide mõõtmeid ning nende kiiruse ja kandevõimega seotud omadusi.

2. M_1-kategooria sõidukid varustatakse rehvirõhu seiresüsteemiga, mis võimaldab juhti hoiatada, kui üks rehvidest töötab ohtlikult madalal rõhutasemel, ning teavitada juhti, kui üks rehvidest töötab rõhutasemel, mis on märkimisväärselt madalam heaks kütusekuluks vajalikust optimaalsest rõhust.

---

64 ELT […]

3. Kõik C_1 klassi rehvid peavad täitma I lisa A osas sätestatud märghaardumist käsitlevaid nõudeid.

4. Kõik rehvid peavad täitma I lisa B osas sätestatud veeretakistusjõudu käsitlevaid nõudeid.

5. Kõik rehvid peavad täitma I lisa C osas sätestatud veeremismüra käsitlevaid nõudeid.

6. Lõikeid 3, 4 ja 5 ei kohaldata

   a) rehvide suhtes, mille nimikiirus on alla 80 km/h;

   b) rehvide suhtes, mille nominaalne veljediameeter ei ületa 254 mm või vähemalt 635 mm;

   c) ajutiseks kasutamiseks mõeldud T-tüüpi varurehvide suhtes;

   d) rehvide suhtes, mis on projekteeritud vaid nendele sõidukitele paigaldamiseks, mis on esmaselt registreeritud enne [1. oktoobrit 1990];

   e) rehvide suhtes, mis on varustatud veoomaduste parandamiseks mõeldud lisaseadmetega.

7. I lisa B ja C osas sätestatud veeretakistusjõudu ja veeremismüra käsitlevad nõudeid ei kohaldata professionaalsete maastikurehvide suhtes.

Artikkel 10
Kõrgetasemelised sõidukisüsteemid

1. M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukid varustatakse kõrgetasemelise hädapidurdussüsteemiga, mis peab vastama käesolevas määruses sätestatud nõuetele.

   Tootja poolt vabatahtlikult M_1- või N_1-kategooria sõidukile paigaldatud mis tahes kõrgetasemeline hädapidurdussüsteem peab vastama käesolevas määruses sätestatud nõuetele.

2. M_2-, M_3-, N_2- ja N_3-kategooria sõidukid varustatakse sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemiga, mis peab vastama käesolevas määruses sätestatud nõuetele.

   Tootja poolt vabatahtlikult M_1- või N_1-kategooria sõidukile paigaldatud mis tahes sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteem peab vastama käesolevas määruses sätestatud nõuetele.

3. Komisjon võib kehtestada erimenetlused, katsed ja tehnilised nõuded muude kui lõigetes 1 ja 2 nimetatud kõrgetasemeliste sõidukisüsteemide tüübikinnituseks.

   Kõnealused meetmed, mis on kavandatud käesoleva määruse vähemoluliste sätete muutmiseks seda täiendades, võetakse vastu direktiivi 2007/46/EÜ artikli 40 lõikes 2 sätestatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

III peatükk
Liikmesriikide kohustused

Artikkel 11
Sõidukite, varuosade ja eraldi tehniliste seadmestike tüübikinnitus

1. Alates 29. oktoobrist 2012 keelduvad riiklikud ametiasutused artiklitega 5–9 ja I lisaga hõlmatud sõidukite ohutuse ja rehvidega seotud põhjustel, välja arvatud I lisa B osa tabelis 2 sätestatud veeretakistusjõu piirväärtuste puhul, EÜ tüübikinnituse või riikliku tüübikinnituse andmisest kõnealustes artiklites ja nende rakendusmeetmetes kirjeldatud kategooriate uut tüüpi sõidukitele ning osa/eraldi tehnilise seadmestiku EÜ tüübikinnituse andmisest kõnealustele sõidukitele ettenähtud osade või eraldi tehniliste seadmestike uutele tüüpidele, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse asjaomaste sätetega.

2. Alates 29. oktoobrist 2014 võtavad riiklikud ametiasutused artiklitega 5, 6, 7, 8 ja artikli 9 lõigetega 1–4 ning I lisa A ja B osaga hõlmatud sõidukite ohutuse ja rehvidega seotud põhjustel, välja arvatud C3 klassi rehvide veeretakistusjõu piirväärtuste ja I lisa B osa tabelis 2 sätestatud veeretakistusjõu piirväärtuste puhul, arvesse, et kõnealustes artiklites täpsustatud kategooriate uute sõidukite puhul, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse asjaomaste sätetega, on vastavustunnistused direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 tähenduses kehtetud, ja keelavad niisuguste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtu ning keelavad lisaks kõnealuste sõidukite jaoks ette nähtud, kuid käesoleva määruse asjaomastele sätetele mittevastavate uute osade või eraldi tehniliste seadmestike müügi ja kasutuselevõtu.

3. Alates 29. oktoobrist 2016 ei pea riiklikud ametiasutused rehvide veeremismüraga seotud põhjustel ning C3 klassi rehvide osas ka rehvide veeretakistusjõuga seotud põhjustel, välja arvatud I lisa B osa tabelis 2 sätestatud veeretakistusjõu piirväärtuste puhul, käesoleva määruse asjaomastele sätetele mittevastavate uute M-, N- ja O-kategooria sõidukite puhul kehtivaks vastavuskinnitusi direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 tähenduses ja keelavad selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtu ning keelavad käesoleva määruse asjaomastele sätetele mittevastavate kõnealuste sõidukite jaoks ette nähtud uute rehvide müügi ja kasutuselevõtu.

4. Alates 29. oktoobrist 2016 keelduvad riiklikud ametiasutused rehvide veeretakistusjõuga seotud põhjustel andmast EÜ tüübikinnitust või riiklikku tüübikinnitust M-, N- ja O-kategooria sõidukite uutele tüüpidele ning osa/eraldi tehnilise seadmestiku EÜ tüübikinnitust nende jaoks ettenähtud rehvide uutele tüüpidele, mis ei ole kooskõlas I lisa B osa tabelis 2 sätestatud veeretakistusjõu piirväärtustega.

5. Alates 29. oktoobrist 2018 ei pea riiklikud ametiasutused C1 ja C2 klassi rehvide veeretakistusjõuga seotud põhjustel I lisa B osa tabelis 2 sätestatud veeretakistusjõu piirväärtustele mittevastavate uute M-, N- ja O-kategooria sõidukite puhul kehtivaks vastavuskinnitusi direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 tähenduses ja keelavad selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtu ning keelavad kõnealuste sõidukite jaoks ette nähtud, kuid I lisa B osa tabelis 2 sätestatud veeretakistusjõu piirväärtustele mittevastavate uute rehvide müügi ja kasutuselevõtu.

6. Alates 29. oktoobrist 2020 ei pea riiklikud ametiasutused C3 klassi rehvide veeretakistusjõuga seotud põhjustel I lisa B osa tabelis 2 sätestatud veeretakistusjõu piirväärtustele mittevastavate uute M-, N- ja O-kategooria sõidukite puhul kehtivaks vastavuskinnitusi direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 tähenduses ja keelavad selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtu ning keelavad kõnealuste sõidukite jaoks ette nähtud, kuid I lisa B osa tabelis 2 sätestatud veeretakistusjõu piirväärtustele mittevastavate uute rehvide müügi ja kasutuselevõtu.

7. Alates 29. oktoobrist 2013 keelduvad riiklikud ametiasutused artikliga 10 hõlmatud sõidukite ohutusega seotud põhjustel EÜ tüübikinnituse või riikliku tüübikinnituse andmisest M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukite uutele tüüpidele, EÜ tüübikinnituse või riikliku tüübikinnituse andmisest M1- ja N1-kategooria sõidukite uutele tüüpidele, millele on paigaldatud kõrgetasemeline hädapidurdussüsteem ja/või sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteem, ning osa/eraldi tehnilise seadmestiku EÜ tüübikinnituse andmisest nende kõrgetasemeliste hädapidurdussüsteemide ja sõidurajalt kõrvalekaldumise süsteemide uutele tüüpidele, kui need ei vasta käesoleva määruse asjaomastele sätetele.

8. Alates 29. oktoobrist 2015 ei pea riiklikud ametiasutused artikliga 10 hõlmatud sõidukite ohutusega seotud põhjustel uute M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukite tüüpide puhul, mis on varustatud käesoleva määruse asjaomastele sätetele mittevastava kõrgetasemelise hädapidurdussüsteemi ja/või sõidurajalt kõrvalekaldumise süsteemiga, kehtivaks vastavuskinnitusi direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 tähenduses ja keelavad selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtu ning keelavad nende jaoks ette nähtud, kuid käesoleva määruse asjaomastele sätetele mittevastavate uute kõrgetasemeliste hädapidurdussüsteemide ja sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemide müügi ja kasutuselevõtu.

9. Riiklikud ametiasutused lubavad enne lõikes 1 märgitud kuupäeva tüübikinnituse saanud osade ja eraldi tehniliste seadmestike müümist ja kasutuselevõtmist ning jätkavad kõnealuste osade ja eraldi tehniliste seadmestike tüübikinnituste laiendamist selle direktiivi alusel, mille alusel tüübikinnitused algselt anti, juhul kui niisuguste osade või eraldi seadmestike suhtes kohaldatavaid nõudeid ei ole muudetud ja/või käesoleva määrusega ei lisandu uusi nõudeid.

   Riiklikud ametiasutused lubavad enne lõikes 1 märgitud kuupäeva tüübikinnituse saanud sõidukite osade ja eraldi tehniliste seadmestike, välja arvatud varurehvide, müüki ja kasutuselevõttu ning jätkavad nende EÜ tüübikinnituste laiendamist vastavalt direktiivile, mille alusel kõnealustele sõidukitele algselt tüübikinnitus on antud.

10. Ilma et see piiraks lõigete 1–9 kohaldamist, võttes arvesse artikli 5 lõikes 3 ja artiklis 13 viidatud rakendusmeetmete jõustumist ning juhul, kui tootja seda nõuab, ei tohi riiklikud ametiasutused artiklitega 5–10 hõlmatud sõidukite ohutuse ja rehvidega seotud põhjustel keelduda EÜ tüübikinnituse või riikliku tüübikinnituse andmisest sõiduki uuele tüübile või osa/eraldi tehnilise seadmestiku EÜ tüübikinnituse andmisest osa või eraldi tehnilise seadmestiku uuele tüübile ega keelata uue sõiduki registreerimist, müüki või kasutuselevõttu ning uue osa või eraldi tehnilise seadmestiku müüki või kasutuselevõttu, kui asjaomane sõiduk, osa või eraldi tehniline seadmestik vastab käesoleva määruse nõuetele.

Artikkel 12
Karistused

1. Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse, kui tootjad rikuvad käesoleva määruse sätteid, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad komisjonile neist õigusaktidest hiljemalt kaheksateistkümne kuu jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest ja annavad viivitamata teada kõikidest nende hilisematest muudatustest.

2. Karistatavad rikkumised on:

   a) valeandmete esitamine tüübikinnituse andmise menetlusel või tühistamiseni viival menetlusel;

   b) tüübikinnituse saamiseks katsetulemuste võltsimine;

   c) selliste andmete või tehniliste kirjelduste esitamisest hoidumine, mis võib tuua kaasa tüübikinnituse andmisest keeldumise või tüübikinnituse tühistamise.

IV peatükk
Lõppsätted

Artikkel 13
Rakendusmeetmed

1. Meetmed, mis on välja töötatud käesoleva määruse vähemoluliste sätete muutmiseks, täiendades seda, ning mis käsitlevad tüübikinnituste jaoks mõeldud konkreetseid menetlusi, katseid ja nõudeid seoses artiklitega 5–10 ja I lisaga, võetakse vastu direktiivi 2007/46/EÜ artikli 40 lõikes 2 nimetatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt. Kõnealustes meetmetes määratletakse täpsemalt rehvi omadused, mille abil on rehvi võimalik määratleda kui professionaalset maastikurehvi.

2. Kui lõike 1 alusel vastu võetud meetmed on seotud I lisa B ja C osas sätestatud rehvide veeretakistusjõu ja veeremismüra piirväärtuste muutmisega tulenevalt katsemenetluste muudatustest, kehtestatakse need praegust keskkonnaalaste ambitsioonide taset vähendamata.

Artikkel 14
Direktiivi 2007/46/EÜ muudatused

Direktiivi 2007/46/EÜ IV, VI ja XI lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 15
Kehtetuks tunnistamine

1. Direktiivid 70/221/EMÜ, 70/222/EMÜ, 70/311/EMÜ, 70/387/EMÜ, 70/388/EMÜ, 71/320/EMÜ, 72/245/EMÜ, 74/60/EMÜ, 74/61/EMÜ, 74/297/EMÜ, 74/408/EMÜ,

74/483/EMÜ, 75/443/EMÜ, 76/114/EMÜ, 76/115/EMÜ, 76/756/EMÜ, 76/757/EMÜ, 76/758/EMÜ, 76/759/EMÜ, 76/760/EMÜ, 76/761/EMÜ, 76/762/EMÜ, 77/389/EMÜ, 77/538/EMÜ, 77/539/EMÜ, 77/540/EMÜ, 77/541/EMÜ, 77/649/EMÜ, 78/316/EMÜ, 78/317/EMÜ, 78/318/EMÜ, 78/549/EMÜ, 78/932/EMÜ, 89/297/EMÜ, 91/226/EMÜ, 92/21/EMÜ, 92/22/EMÜ, 92/24/EMÜ, 92/114/EMÜ, 94/20/EÜ, 95/28/EÜ, 96/27/EÜ, 96/79/EÜ, 97/27/EÜ, 98/91/EÜ, 2000/40/EÜ, 2001/56/EÜ, 2001/85/EÜ, 2003/97/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 29. oktoobrist 2014.

2. Direktiiv 92/23/EMÜ tunnistatakse kehtetuks alates 29. oktoobrist 2018.

3. Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele.

Artikkel 16
Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates [29. oktoobrist 2012].

Artikli 5 lõiget 3, artikli 6 lõiget 6, artikli 10 lõiget 3, artikli 11 lõiget 10 ja artiklit 13 ning II lisa punkti 1 alapunkti a alapunkti iii, punkti 1 alapunkti b alapunkti iii, punkti 1 alapunkti b alapunkti iv, punkti 2 alapunkti c, punkti 3 alapunkti b alapunkti iii, punkti 3 alapunkti c alapunkti iii, punkti 3 alapunkti d alapunkti iii, punkti 3 alapunkti e alapunkti iii ja punkti 3 alapunkti f alapunkti i kohaldatakse alates käesoleva määruse jõustumisest. II lisa punkti 1 alapunkti a alapunkti i, punkti 1 alapunkti b alapunkti i, punkti 2 alapunkti a, punkti 3 alapunkti a alapunkti i, punkti 3 alapunkti b alapunkti i, punkti 3 alapunkti c alapunkti i, punkti 3 alapunkti d alapunkti i, punkti 3 alapunkti e alapunkti i ja punkti 3 alapunkti f alapunkti ii kohaldatakse alates 29. oktoobrist 2014. II lisa punkti 1 alapunkti a alapunkti ii, punkti 1 alapunkti b alapunkti ii, punkti 2 alapunkti b, punkti 3 alapunkti a alapunkti ii, punkti 3 alapunkti b alapunkti ii, punkti 3 alapunkti c alapunkti ii, punkti 3 alapunkti d alapunkti ii ja punkti 3 alapunkti e alapunkti ii kohaldatakse alates 29. oktoobrist 2018.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Brüssel, […]

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*

I LISA

Nõuded rehvidele seoses märghaardumise, veeretakistusjõu ja veeremismüraga

A osa – märghaardumisega seotud nõuded

C1 klassi rehvid vastavad järgmistele nõuetele:

Kasutusliik	Märghaardumise indeks (G)
Talverehv kiirusindeksiga („Q” või väiksem, välja arvatud „H”), mis märgib maksimaalset lubatavat kiirust, mis ei tohi ületada 160 km/h	≥ 0,9
Talverehv kiirusindeksiga („R” ja suurem, sealhulgas „H”), mis märgib maksimaalset lubatavat kiirust üle 160 km/h	≥ 1,0
Tavaline maanteerehv	≥ 1,1

B osa – veeretakistusjõud

Veeretakistuskoefitsiendi maksimaalsed väärtused iga rehvi tüübi puhul, mõõdetuna vastavalt standardile ISO 28580, ei tohi ületada järgmisi väärtusi:

Tabel 1

Rehvi kategooria	Maksimaalne väärtus (kg/tonn) **1. faas**
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Tabel 2

Rehvi kategooria	Maksimaalne väärtus (kg/tonn) **2. faas**
C1	10,5
C2	9

C3	6,5

C osa – veeremismüra

1. Vastavalt käesoleva määruse rakendusmeetmetes täpsustatud menetlusele määratletud müratasemed ei tohi ületada punktides 1.1 või 1.2 näidatud piirväärtusi. Punktides 1.1 ja 1.2 esitatud tabelites on näidatud mõõdetud väärtused, mida on korrigeeritud vastavalt temperatuurile, välja arvatud C3 klassi rehvide puhul, ja instrumendi tolerantsile ning ümardatud lähima täisväärtuseni.

1.1 C1 klassi rehvid viitega rehvi ristlõike nominaallaiusele, mida on katsetatud:

Rehvi klass	Ristlõike nominaallaius (mm)	Piirväärtused ühikutes dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

1.2 C2 ja C3 klassi rehvid viitega rehvivaliku kasutuskategooriale:

Rehvi klass	Ristlõike nominaallaius (mm)	Piirväärtused ühikutes dB(A)
C2	Tavasüsteem	72
	Veorattarehvid	73
C3	Tavasüsteem	73
	Veorattarehvid	75

II LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ muudatused

Direktiivi 2007/46/EÜ muudetakse järgmiselt:

1. IV lisa I osa muudetakse järgmiselt:

a) tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 3–10, 12–38, 42–45 ja 47–57 jäetakse välja;

ii) punkt 46 jäetakse välja;

iii) lisatakse punkt 63:

Komponent	Teema	Viide õigusaktile	EÜT/ELT viide	Kohaldatavus									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Üldine ohutus	[EÜ) nr …/… *lisada käesoleva määruse number*]	[L…, …, lk….*lisada viide käesolevale määrusele*]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Liidet muudetakse järgmiselt:

i) punktid 3–10, 12–37, 44, 45 ja 50–54 jäetakse välja;

ii) tabeli punkt 46 jäetakse välja;

iii) lisatakse punkt 63:

	Teema	Viide õigusaktile	EÜT/ELT viide	M_1
63	Üldine ohutus	[EÜ) nr …/… *lisada käesoleva määruse number*]	[L…, …, lk….*lisada viide käesolevale määrusele*]	O/K

ii) Selgitusse lisatakse järgmine taane:

O/K: käesolev määrus on osaliselt kohaldatav. Täpne kohaldamisala sätestatakse käesoleva määruse rakendusmeetmetes.

2. VI lisa liite tabelit muudetakse järgmiselt:

a) punktid 3–10, 12–38, 42–45 ja 47–57 jäetakse välja;

b) punkt 46 jäetakse välja;

c) lisatakse punkt 63:

Teema	Viide õigusaktile	EÜT/ELT viide	Muudetud aktiga	Kohaldatav järgmiste variantide suhtes
63. Üldine ohutus	[EÜ) nr …/… *lisada käesoleva määruse number*]	[L…, …, lk….*lisada viide käesolevale määrusele*]		

3. XI lisa muudetakse järgmiselt:

a) liite 1 tabelit muudetakse järgmiselt:

i) Punktid 3–10, 12–38, 44, 45 ja 47–54 jäetakse välja;

ii) punkt 46 jäetakse välja;

iii) lisatakse punkt 63:

Komponent	Teema	Viide õigusaktile	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
63	Üldine ohutus	[EÜ) nr …/… *lisada käesoleva määruse number*]	O/K	O/K	O/K	O/K

b) liite 2 tabelit muudetakse järgmiselt:

i) Punktid 3–10, 12–38, 42–45 ja 47–57 jäetakse välja;

ii) punkt 46 jäetakse välja;

iii) lisatakse punkt 63:

Komponent	Teema	Viide õigusaktile	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Üldine ohutus	[EÜ) nr …/… *lisada käesoleva määruse number*]	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K

c) liite 3 tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 3–10, 12–37, 44, 45 ja 50–54 jäetakse välja;

ii) punkt 46 jäetakse välja;

iii) lisatakse punkt 63:

Komponent	Teema	Viide õigusaktile	M_1
63	Üldine ohutus	[EÜ) nr …/… lisada käesoleva määruse number]	O/K

d) liite 4 tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 3–10, 13–36, 42–45 ja 47–57 jäetakse välja;

ii) punkt 46 jäetakse välja;

iii) lisatakse punkt 63:

Komponent	Teema	Viide õigusaktile	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Üldine ohutus	[EÜ) nr …/… *lisada käesoleva määruse number*]	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K	O/K

e) liite 5 tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 3–10, 12–36, 42–45 ja 47–57 jäetakse välja;

ii) punkt 46 jäetakse välja;

iii) lisatakse punkt 58:

Komponent	Teema	Viide õigusaktile	N3-kategooria liikurkraana
58	Üldine ohutus	[EÜ) nr …/… *lisada käesoleva määruse number*]	O/K

f) „Tähtede tähendus” muudetakse järgmiselt:

i) punktid C, U, W_5 ja W_6 jäetakse välja;

ii) lisatakse järgmine tekst:

„O/K: käesolev määrus on osaliselt kohaldatav. Täpne kohaldamisala sätestatakse käesoleva määruse rakendusmeetmetes.”