FI

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 23.5.2008
KOM(2008) 316 lopullinen

2008/0100 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

moottoriajoneuvojen yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista

(komission esittämä)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Ehdotuksen tavoitteena on vahvistaa yhdenmukaistetut säännöt moottoriajoneuvojen valmistamiselle ja huolehtia siltä osin sisämarkkinoiden sujuvasta toiminnasta ja samalla korkeatasoisesta turvallisuudesta ja ympäristön suojelusta.

Ehdotettavan asetuksen avulla pyritään parantamaan ajoneuvojen turvallisuutta tekemällä joistakin kehittyneistä turvallisuusominaisuuksista pakollisia. Lisäksi asetuksen tarkoituksena on parantaa ajoneuvojen ympäristöominaisuuksia vähentämällä renkaiden vierintämelua ja renkaisiin liittyviä hiilidioksidipäästöjä.

Lisäksi ehdotettavalla asetuksella parannetaan autoteollisuuden kilpailukykyä yksinkertaistamalla nykyistä tyyppihyväksyntäsäännöstöä, lisäämällä avoimuutta ja vähentämällä hallinnollista rasitusta.

- **Yleinen tausta**

Monet moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntään liittyvät turvallisuus- ja ympäristötekijöitä koskevat tekniset vaatimukset on yhdenmukaistettu yhteisön laajuisesti, jotta vältettäisiin vaatimusten erot eri jäsenvaltioissa ja voitaisiin taata liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso koko yhteisössä.

Nyttemmin on tullut saataville uutta tekniikkaa, jonka avulla voidaan huomattavasti parantaa ajoneuvojen turvallisuutta (kuten elektroniset ajonvakautusjärjestelmät) tai vähentää hiilidioksidipäästöjä (kuten renkaat, joiden vierintävastus on aiempaa pienempi). Tutkimustulokset osoittavat, että tällaisen tekniikan ottaminen uusien ajoneuvojen vakiovarusteeksi toisi mukanaan huomattavia etuja. Yhteisten pakollisten vaatimusten asettamisella vältettäisiin lisäksi eri jäsenvaltioissa sovellettavista erilaisista tuotestandardeista johtuva sisämarkkinoiden hajanaistuminen.

Tiedonannossaan kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehyksestä 2000-lukua varten[1] komissio toi esille myönteisen kantansa CARS 21 -työryhmän raportissa[2] esitettyyn suositukseen yksinkertaistaa kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntää koskevaa nykyistä sääntelykehystä. Kyseisen suosituksen linjan mukaisesti ehdotettavalla asetuksella yksinkertaistetaan tyyppihyväksyntää huomattavasti korvaamalla yhdellä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella 50 perusdirektiiviä (ja satakunta niihin liittyvää muutosdirektiiviä), jotka koskevat moottoriajoneuvojen turvallisuutta ja renkaita.

---

[1] KOM(2007) 22.

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

- **Voimassa olevat aiemmat säännökset**

Neuvoston direktiivi 70/221/ETY, neuvoston direktiivi 70/222/ETY, neuvoston direktiivi 70/311/ETY, neuvoston direktiivi 70/387/ETY, neuvoston direktiivi 70/388/ETY, neuvoston direktiivi 71/320/ETY, neuvoston direktiivi 72/245/ETY, neuvoston direktiivi 74/60/ETY, neuvoston direktiivi 74/61/ETY, neuvoston direktiivi 74/297/ETY, neuvoston direktiivi 74/408/ETY, neuvoston direktiivi 74/483/ETY, neuvoston direktiivi 75/443/ETY, neuvoston direktiivi 76/114/ETY, neuvoston direktiivi 76/115/ETY, neuvoston direktiivi 76/756/ETY, neuvoston direktiivi 76/757/ETY, neuvoston direktiivi 76/758/ETY, neuvoston direktiivi 76/759/ETY, neuvoston direktiivi 76/760/ETY, neuvoston direktiivi 76/761/ETY, neuvoston direktiivi 76/762/ETY, neuvoston direktiivi 77/389/ETY, neuvoston direktiivi 77/538/ETY, neuvoston direktiivi 77/539/ETY, neuvoston direktiivi 77/540/ETY, neuvoston direktiivi 77/541/ETY, neuvoston direktiivi 77/649/ETY, neuvoston direktiivi 78/316/ETY, neuvoston direktiivi 78/317/ETY, neuvoston direktiivi 78/318/ETY, neuvoston direktiivi 78/549/ETY, neuvoston direktiivi 78/932/ETY, neuvoston direktiivi 89/297/ETY, neuvoston direktiivi 91/226/ETY, neuvoston direktiivi 92/21/ETY, neuvoston direktiivi 92/22/ETY, neuvoston direktiivi 92/23/ETY, neuvoston direktiivi 92/24/ETY, neuvoston direktiivi 92/114/ETY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/20/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/28/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/79/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/27/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 97/27/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/91/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/40/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/56/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/85/EY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/97/EY.

Ehdotettavalla asetuksella ja sen täytäntöönpanotoimenpiteillä pidetään edelleen voimassa edellä mainituissa säädöksissä vahvistetut vaatimukset. Nykyisiin säädöksiin verrattuna ehdotuksella otetaan käyttöön uusia vaatimuksia, jotka koskevat joitakin kehittyneitä turvaominaisuuksia, kuten elektronisia ajonvakautusjärjestelmiä, rengaspaineen seurantajärjestelmiä, kehittyneitä hätäjarrutusjärjestelmiä ja kaistavahtijärjestelmiä. Lisäksi ehdotuksella tiukennetaan renkaiden vierintämelua koskevia vaatimuksia ja otetaan käyttöön renkaiden märkäpitoa ja vierintävastusta koskevia uusia määräyksiä.

- **Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin**

Ehdotus vastaa eurooppalaisesta liikennepolitiikasta vuonna 2001 annetussa valkoisessa kirjassa[3] esitettyä yhteisön tavoitetta parantaa tieliikenteen turvallisuutta. Kyseinen valkoinen kirja muodostaa puitteet tieliikenneturvallisuuden eurooppalaiselle toimintaohjelmalle.

Ympäristönäkökohtien osalta ehdotettavalla asetuksella pannaan täytäntöön kaksi

[3] KOM(2001) 370.

niistä toimenpiteistä, jotka yksilöidään hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevassa strategiassa, josta on annettu komission tiedonanto ”Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset”[4].

Ehdotus noudattaa lisäksi lainsäädännön yksinkertaistamista koskevaa yhteisön strategiaa, joka julkistettiin komission tiedonannolla ”Yhteisön säännöstön päivittäminen ja yksinkertaistaminen”[5]. Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmä mainitaan tiedonannossa yhtenä yksinkertaistamisen prioriteettialana.

2. KUULEMISET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Kuulemismenettely, tärkeimmät kohderyhmät ja yleiskuvaus vastaajista

Ehdotusta laatiessaan komissio kuuli sidosryhmiä eri tavoin:

- Internetissä järjestettiin yleinen kuuleminen ehdotuksen kaikista osa-alueista.

- Kehittyneitä hätäjarrutusjärjestelmiä koskevien ehdotusten osalta vietiin läpi hanke, jossa tutkittiin, mitä kustannuksia aiheutuisi ja mitä hyötyjä saataisiin eri ajoneuvoluokkien varustamisesta kyseisillä järjestelmillä. Hanke toteutettiin yhteistyössä alan sidosryhmien kanssa.

- Renkaita koskevien vaatimusten osalta on järjestetty useita tapaamisia rengasvalmistajien järjestöjen, tutkimusryhmien ja ympäristöjärjestöjen kanssa, jotta saataisiin aikaan tasapainoinen ja toteuttamiskelpoinen säännöstö.

Tiivistelmä vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

Internet-kuulemisen aikana sidosryhmät toivat esiin erinäisiä seikkoja. Niitä käsitellään kattavasti tämän ehdotuksen ohessa toimitettavassa vaikutustenarviointiraportissa, jossa myös kerrotaan, miten ne on otettu huomioon.

Avoin kuuleminen internetissä järjestettiin 23. elokuuta 2007 ja 18. lokakuuta 2007 välisenä aikana. Komissio sai sen tuloksena 81 vastausta. Tulokset ovat saatavilla seuraavassa osoitteessa: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm.

- **Asiantuntijatiedon käyttö**

---

4 KOM(2007) 19.
5 KOM(2003) 71.

Lähteenä olleet tieteenalat ja asiantuntemuksen alat

Ehdotusta valmisteltaessa oli arvioitava mahdollisia toimintavaihtoehtoja sekä niihin liittyviä taloudellisia, yhteiskunnallisia ja ympäristövaikutuksia.

Käytetty menettely

Tämän asetuksen vastaavien osien laatimisen tueksi tehtiin tutkimuksia vierintämelun vähentämisen toteutettavuudesta ja kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien aiheuttamista kustannuksista ja tarjoamista hyödyistä. Lisäksi hyödynnettiin saatavilla olevia tutkimustuloksia hiilidioksidipäästöjen (TNO:n tutkimus) ja tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrän (COWI:n tutkimus) vähentämisestä.

Konsultti suoritti seuraavat vierintämelun tutkimukseen liittyvät työt:

- kirjallisuustutkimus renkaiden vierintämelun yhteiskunnallisten ja ympristövaikutusten selvittämiseksi
- eri luokkiin kuuluvia nykyisiä renkaita koskevien melutestitulosten kokoaminen ja arviointi
- vierintämelun raja-arvojen alentamisen toteutettavuuden arviointi, mukaan luettuna mahdolliset vaikutukset renkaiden suunnitteluparametreihin
- ehdotettujen toimenpiteiden ansiosta saavutettavien todennäköisten meluvähennysten arviointi soveltuvan tietokonemallinnuksen avulla
- yhteydenpito sidosryhmiin.

Konsultti suoritti seuraavat kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien tutkimukseen liittyvät työt:

- arvio siitä, minkä tyyppisiä onnettomuuksia kyseisen tekniikan avulla todennäköisesti vältettäisiin
- nykyisten ja tulevien järjestelmien suorituskyvyn arviointi
- järjestelmien asennuksesta aiheutuvien ajoneuvokohtaisten kustannusten arviointi
- yhteydenpito sidosryhmiin.

Tärkeimmät organisaatiot ja asiantuntijat, joita on kuultu

Vierintämelua koskevan tutkimuksen teki FEHRL (Federation of European Highway Research). Kehittyneitä hätäjarrutusjärjestelmiä koskevan tutkimuksen teki TRL (Transport research laboratory) Ltd.

Tämän asetuksen liitteessä ehdotettavat vierintämelun raja-arvot perustuvat FEHRL:n suosituksiin. TRL:n tutkimus tukee kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien priorisointia raskaissa ajoneuvoissa. Vaikutusten arvioinnissa hyödynnettiin myös muita tutkimuksia eri vaihtoehtojen vertaamiseksi. Kaikissa tapauksissa sopivin

toimintavaihtoehto valittiin kustannusten ja hyötyjen analyysin perusteella, kuten ehdotuksen ohessa toimitettavassa vaikutustenarviointiraportissa selitetään.

Asiantuntijalausuntojen julkistaminen

Kaikki viimeistellyt ja hyväksytyt tutkimusraportit asetetaan saataville yritys- ja teollisuustoiminnan pääosaston verkkosivuille.

- **Vaikutusten arviointi**

Ehdotuksen kunkin päätavoitteen osalta selvitettiin eri vaihtoehtoja.

1. Lainsäädännön yksinkertaistaminen

a) Ei tehdä mitään. Tämä merkitsisi sitä, että nykyiset 50 direktiiviä pidettäisiin voimassa ja niitä muutettaisiin edelleen tarvittaessa. EY-direktiivit olisivat edelleen voimassa rinnan nykyisten UNECE:n sääntöjen kanssa, ja direktiivien ja sääntöjen tekniset vaatimukset olisivat suurelta osin (mutta eivät täysin) toisiaan vastaavia. Tämä aiheuttaa nykyisin paljon epävarmuutta niiden sidosryhmien keskuudessa, jotka eivät tarkoin tunne tyyppihyväksyntäjärjestelmää, ja on johtanut siihen, että sääntelyjärjestelmä ei suinkaan ole kaikilta osin avoin.

b) Ei tehdä mitään tässä yhteydessä, mutta tarkastellaan kutakin direktiiviä sitten, kun sitä on tarpeen muuttaa, ja päätetään tuolloin, onko direktiivi syytä korvata. Tällä tavoin voitaisiin tehokkaasti yksinkertaistaa lainsäädäntöä. Yksinkertaistaminen jakautuisi kuitenkin useiden vuosien ajalle.

c) Korvataan kaikki nykyiset direktiivit ehdotettavalla asetuksella. Tämä vaihtoehto valittiin, sillä sen avulla saadaan yksinkertaistamisesta suurin hyöty erityisesti kansallisten viranomaisten ja toimialan näkökulmasta.

2. Kehittyneet turvallisuusominaisuudet

a) Ei tehdä mitään ja jätetään tekniikan kehittäminen ja käyttöönotto markkinoiden varaan. Elektronisten ajonvakautusjärjestelmien kaltaiset ominaisuudet kuuluvat jo nyt yhä useampien henkilöautojen varustukseen joillakin markkina-alueilla. Markkinat eivät kuitenkaan riittävästi kannusta asentamaan elektronisia ajonvakautusjärjestelmiä vapaaehtoisesti raskaisiin kuorma-autoihin ja turistibusseihin, joissa niiden edut olisivat ehkä vielä suuremmat kuin henkilöautoissa. Tämä johtuu siitä, että toisin kuin henkilöautojen ostajat näiden ajoneuvojen hankinnoista päättävät eivät yleensä ole niitä, jotka hyötyisivät kyseisistä ominaisuuksista itse. Yhdenmukaisten vaatimusten puuttuminen voi lisäksi johtaa siihen, että eri puolilla EU:ta sovelletaan erilaisia standardeja ja sisämarkkinat hajanaistuvat.

b) Vahvistetaan kehittyneille turvallisuusominaisuuksille tekniset standardit, mutta annetaan valmistajien päättää niiden asentamisesta ajoneuvoihin. Näin estettäisiin erilaisten standardien soveltaminen EU:ssa, mutta vaihtoehto ei varmistaisi sitä, että kaikki ajoneuvot varustettaisiin kehittyneillä turvallisuusominaisuuksilla.

c) Vahvistetaan tekniset standardit ja tehdään varusteista pakollisia. Tämä vaihtoehto varmistaisi sen, että kaikki kehittyneiden turvallisuusominaisuuksien tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään. Koska näiden järjestelmien kustannus–hyötysuhde on positiivinen, pakollinen vaihtoehto näyttää perustellulta.

3. Renkaita koskevat vaatimukset

Ehdotus sisältää uusia vaatimuksia, jotka koskevat seuraavia renkaisiin liittyviä ominaisuuksia ja varusteita: vierintämelun raja-arvot, vierintävastuksen raja-arvot, märkäpito ja rengaspaineen seurantajärjestelmät.

Kunkin edellä mainitun aiheen osalta pohdittiin yleisesti seuraavia vaihtoehtoja: a) ei tehdä mitään; b) vapaaehtoisuuteen ja markkinamekanismeihin perustuva ratkaisu; c) teknisesti helposti toteutettava pakollinen ratkaisu; d) teknisesti vaativa pakollinen ratkaisu.

Valituksi tuli vaihtoehto d). Vierintävastukseen, märkäpitoon ja rengaspaineen seurantajärjestelmiin liittyvä tutkimus ja tuotekehitys ovat jo melko pitkällä, joten entistä tiukempien teknisten vaatimusten suhteellisen nopean käyttöönoton katsotaan olevan toteutettavissa. Varsinkin rengaspaineen seurantajärjestelmien osalta vaatimusten tiukentamisen turvallisuushyödyt olisivat suuret, ja se parantaisi mahdollisuuksia saavuttaa hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet. Myös vierintämelun osalta valittiin vaihtoehto d), sillä vain sen avulla on mahdollista saavuttaa ehdotuksen ympäristötavoitteet. Meluvaatimusten täyttäminen on kuitenkin haastavampaa kuin muiden vaatimusten, joten pidempään täytäntöönpanoaikaan on varauduttu.

Komission on tehnyt työohjelmassa mainitun vaikutusten arvioinnin, ja se on saatavissa seuraavasta osoitteesta: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm.

Koska teollisuudenalalla ei ehditty tehdä lisätutkimuksia ennen ehdotuksen viimeistelyä, komissio on valmis analysoimaan perusteellisesti tällaisten lisätutkimusten tulokset ja tarvittaessa ehdottamaan tai tukemaan muutoksia, jotka ovat tarpeen, jotta vältettäisiin kaikki kielteiset vaikutukset renkaiden turvallisuuteen.

3. EHDOTUKSEEN LIITTYVÄT OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

- **Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus**

Ehdotettavalla asetuksella yksinkertaistetaan merkittävästi ajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmää turvallisuuteen ja renkaisiin liittyvien vaatimusten osalta kumoamalla 50 direktiiviä.

Ehdotus sisältää kehittyneisiin turvallisuusominaisuuksiin liittyviä uusia pakollisia vaatimuksia. Ehdotuksen mukaan varusteet tulevat pakollisiksi eri ajoneuvoluokissa seuraavasti:

- elektroniset ajonvakautusjärjestelmät kaikissa ajoneuvoissa
- rengaspaineen seurantajärjestelmät henkilöautoissa
- kehittyneet hätäjarrutusjärjestelmät ja kaistavahtijärjestelmät raskaissa ajoneuvoissa.

Muihin ajoneuvoluokkiin vapaaehtoisesti asennettavien kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien ja kaistavahtijärjestelmien on lisäksi täytettävä ehdotettavassa asetuksessa vahvistetut vaatimukset.

Ehdotuksella vahvistetaan entistä tiukemmat vaatimukset rengasmelulle ja otetaan käyttöön märkäpitoa ja vierintävastusta koskevia uusia vaatimuksia.

- **Oikeusperusta**

Ehdotuksen oikeusperusta on EY:n perustamissopimuksen 95 artikla.

- **Toissijaisuusperiaate**

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä:

Monia turvallisuus- ja ympäristönäkökohtia koskevat moottoriajoneuvojen tyypihyväksyntään liittyvät vaatimukset on yhdenmukaistettu yhteisön tasolla, ja jäsenvaltioiden omat toimenpiteet jäytäisivät kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntäjärjestelmää. Euroopan unionin toimia tarvitaan, koska on vältettävä sisämarkkinaesteiden syntyminen.

Ehdotuksen tavoitteet voidaan saavuttaa paremmin yhteisön toimin, koska niin vältetään muutoin tapahtuva sisämarkkinoiden hajanaistuminen ja parannetaan ajoneuvojen turvallisuutta ja ympäristöominaisuuksia.

Näin ollen ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

Kuten vaikutustenarvioinnista käy ilmi, ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska se ei ylitä sitä, mikä on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi; tavoitteena on varmistaa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja taata samalla korkeatasoinen suoja yleiselle turvallisuudelle ja ympäristölle.

Lainsäädännön yksinkertaistaminen vähentää merkittävästi kansallisille viranomaisille ja toimialalle koituvia hallinnollisia kustannuksia.

- **Sääntelytavan valinta**

Ehdotettu säntelytapa: asetus.

Muut säädöslajit eivät soveltuisi seuraavista syistä:

Asetusta pidetään asianmukaisena säädöstyyppinä, koska sillä varmistetaan säännösten vaadittu noudattaminen, eikä se edellytä säännösten saattamista osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä.

Ehdotuksessa käytetään niin sanottua ositettua mallia, joka otettiin alun perin käyttöön Euroopan parlamentin pyynnöstä ja jota on käytetty myös muissa säädöksissä. Tässä mallissa säädösten käsittely etenee kahta erillistä mutta rinnakkaista reittiä:

- Olennaisista säännöksistä säädetään EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaan perustuvalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella yhteispäätösmenettelyn mukaisesti (yhteispäätösehdotus).

- Teknisistä eritelmistä, joilla olennaiset säännökset pannaan täytäntöön, säädetään asetuksilla, jotka komissio antaa noudattaen päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä (komitologiaehdotukset).

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia yhteisön talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Simulaatio, kokeiluvaihe ja siirtymäaika**

Ehdotukseen sisältyy yleisiä siirtymäaikoja, jotta ajoneuvojen ja renkaiden valmistajilla olisi riittävästi aikaa valmistautua muutoksiin.

- **Yksinkertaistaminen**

Ehdotuksella yksinkertaistetaan lainsäädäntöä.

Ehdotuksella kumotaan 50 ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaa direktiiviä.

Ehdotus yksinkertaistaa viranomaisten hallinnollisia menettelyjä. Ehdotus sisältyy yhteisön säännöstön ajantasaistamista ja yksinkertaistamista koskevaan komission ohjelmaan ja sen lainsäädäntöohjelmaan viitenumerolla 2008/ENTR/004.

- **Lainsäädännön kumoaminen**

Ehdotuksen hyväksymisestä seuraa, että aiempaa lainsäädäntöä kumotaan.

- **Euroopan talousalue**

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa alaa, minkä

vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

2008/0100 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

moottoriajoneuvojen yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen[6],

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[7],

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä[8]

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Sisämarkkinat muodostavat alueen, jolla ei ole sisärajoja ja jolla on taattava tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääoman vapaa liikkuvuus. Tämän vuoksi on otettu käyttöön moottoriajoneuvoja koskeva kattava yhteisön tyyppihyväksyntäjärjestelmä, joka on vahvistettu puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/46/EY[9] (Puitedirektiivi).

(2) Tämä asetus on uusi direktiivin 2007/46/EY mukaiseen yhteisön tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvä erillinen säädös. Kyseisen direktiivin liitteitä IV, VI ja XI olisi siksi muutettava.

(3) Monet moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntään liittyvät turvallisuus- ja ympäristötekijöitä koskevat tekniset vaatimukset on yhdenmukaistettu yhteisön laajuisesti, jotta vältettäisiin vaatimusten erot eri jäsenvaltioissa ja voitaisiin taata liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso koko yhteisössä.

(4) On syytä säätää sekä moottoriajoneuvojen yleistä turvallisuutta että renkaiden ympäristöominaisuuksia koskevista vaatimuksista, sillä käytettävissä on rengaspaineen seurantajärjestelmiä, jotka parantavat samanaikaisesti renkaiden turvallisuutta ja niiden ympäristöominaisuuksia.

---

6 EUVL C , , s. .
7 EUVL C , , s. .
8 EUVL C […], […], s. […].
9 EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

(5) Euroopan parlamentin pyynnöstä yhteisön ajoneuvolainsäädännössä on otettu käyttöön uusi sääntelymalli. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi vahvistettava vain olennaiset ajoneuvojen turvallisuutta ja renkaiden aiheuttamia hiidioksidi- ja melupäästöjä koskevat säännökset, ja teknisistä vaatimuksista olisi säädettävä täytäntöönpanotoimin, jotka vahvistetaan menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY[10] mukaisesti.

(6) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta vahvistaa moottoriajoneuvojen, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää koskevia erityisiä menettelyjä, testejä ja vaatimuksia. Lisäksi komissiolle olisi siirrettävä toimivalta määritellä entistä tarkemmin ne ominaisuudet, joita renkaalta edellytetään, jotta se voidaan määritellä ”ammattikäyttöön tarkoitetuksi maastorenkaaksi”. Komissiolle olisi myös siirrettävä toimivalta määrittää tällä asetuksella vahvistettavien vaatimusten täsmällinen soveltamisala. Lisäksi komissiolle olisi siirrettävä toimivalta vahvistaa ajoneuvojen turvallisuutta koskevia lisävaatimuksia ajoneuvoille, joita käytetään jäsenvaltioiden sisäisiin ja välisiin vaarallisten aineiden tiekuljetuksiin. Komissiolle olisi myös siirrettävä toimivalta laajentaa rengaspaineen seurantajärjestelmien ja muiden kehittyneiden turvallisuusominaisuuksien pakollisuus koskemaan muita ajoneuvoluokkia kuin niitä, joita asetus alun perin koskee, jos tämä on teknisesti ja taloudellisesti toteutuskelpoista. Komissiolla olisi lisäksi oltava toimivalta vahvistaa kehittyneiden ajoneuvojärjestelmien tyyppihyväksyntää varten muita kuin tässä asetuksessa mainittuja erityisiä menettelyjä, testejä ja teknisiä vaatimuksia ja muuttaa renkaiden vierintävastuksen ja -melun raja-arvoja testimenetelmissä tapahtuneiden muutosten mukaisesti alentamatta ympäristönäkökohtiin liittyvää nykyistä tavoitetasoa. Koska kyseiset toimenpiteet ovat yleisluonteisia ja niillä pyritään muuttamaan tätä asetusta lisäämällä uusia muita kuin keskeisiä osia, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa tarkoitetun, valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti.

(7) Ajoneuvojen turvallisuusjärjestelmien tekninen kehittyminen tuo mukanaan uusia mahdollisuuksia vähentää onnettomuuksien uhrien määrää. Jotta uhrien määrää saataisiin vähennettyä mahdollisimman paljon, on välttämätöntä ottaa käyttöön näitä uusia tekniikoita.

(8) Jotta tyyppihyväksyntäsäännöstöä voitaisiin yksinkertaistaa niiden suositusten mukaisesti, joita esitettiin CARS 21 -työryhmän raportissa kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehyksestä 2000-lukua varten[11] (CARS 21: *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century*), on syytä kumota useita direktiivejä heikentämättä kuitenkaan tienkäyttäjien suojelun tasoa. Kumottavissa direktiiveissä vahvistetut vaatimukset olisi siirrettävä tähän asetukseen ja korvattava soveltuvin osin viittauksilla vastaaviin Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE:n) sääntöihin, jotka on sisällytetty yhteisön lainsäädäntöön Euroopan yhteisön liittymisestä Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sopimukseen pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten

---

10 EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

11 ISBN 92-79-00762-9.

teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista 27 päivänä marraskuuta 1997 tehdyn neuvoston päätöksen 97/836/EY[12] 4 artiklan mukaisesti.

(9) On syytä vahvistaa periaate, jonka mukaan ajoneuvot on suunniteltava ja rakennettava niin, että kuljettajan ja matkustajien ja muiden tienkäyttäjien riski loukkaantua on mahdollisimman pieni. Sen vuoksi valmistajien on varmistettava, että ajoneuvot ovat tässä asetuksessa vahvistettujen soveltuvien vaatimusten mukaisia. Säännöksiin olisi sisällytettävä ainakin seuraavia seikkoja koskevat vaatimukset: ajoneuvojen rakenteellinen kestävyys, ajoneuvon hallintaa helpottavat järjestelmät, järjestelmät, jotka tarjoavat kuljettajalle tarvittavan näkemän ja antavat hänelle tietoa ajoneuvon ja sen ympäristön tilasta, ajoneuvon valaistusjärjestelmät, kuljettajan ja matkustajien turvajärjestelmät, ajoneuvon ulkopuoliset rakenteet ja varusteet, ajoneuvon massat ja mitat, ajoneuvon renkaat, kehittyneet ajoneuvojärjestelmät ja muut erinäiset seikat. Lisäksi ajoneuvojen on vastattava tapauksen mukaan tiettyjä erityismääräyksiä, jotka koskevat tiettyjä hyötyajoneuvoja ja niiden perävaunuja tai linja-autoja.

(10) Ajoneuvojen tyyppihyväksyntään liittyvien uusien vaatimusten käyttöönottoaikataulu olisi laadittava niin, että vaatimusten tekninen toteutettavus otetaan huomioon. Yleensä vaatimuksia olisi aluksi sovellettava vain uusiin ajoneuvotyyppeihin. Nykyisiä ajoneuvotyyppejä varten olisi varattava enemmän aikaa vaatimuksiin sopeutumiseen. Rengaspaineen seurantajärjestelmä pitäisi säätää pakolliseksi aluksi vain henkilöautoissa. Muiden kehittyneiden turvallisuusominaisuuksien asentamisen tulisi olla aluksi pakollista vain raskaisiin hyötyajoneuvoihin.

(11) Jos valmistaja varustaa ajoneuvon vapaaehtoisesti kehittyneillä turvallisuusominaisuuksilla, kyseisten varusteiden on oltava tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten mukaisia.

(12) On syytä panna täytäntöön renkaisiin liittyvien hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävät toimenpiteet, jotka julkistettiin komission tiedonannossa neuvostolle ja Euroopan parlamentille ”Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset”[13]. Tämä vähennys olisi saatava aikaan käyttämällä alhaisen vierintävastuksen renkaita ja rengaspaineen seurantajärjestelmiä. Lisäksi on syytä vahvistaa vaatimuksia renkaiden vierintämelun vähentämiseksi ja ottaa käyttöön märkäpitoa koskevia vaatimuksia renkaiden turvallisuuden varmistamiseksi. Täytäntöönpanoaikataulun olisi oltava sellainen, että siinä otetaan huomioon kaikkien näiden vaatimusten täytäntöönpanon vaativuus. Varsinkin vierintämelua koskevien määräysten noudattaminen on vaativaa, ja teollisuus tarvitsee aikaa nykyisten rengastyyppien korvaamiseen uusilla. Siksi on syytä säätää pidemmästä täytäntöönpanoajasta nykyistä tyyppiä olevia uusia renkaita varten.

(13) Joihinkin luokkiin kuuluvia renkaita valmistetaan todennäköisesti hyvin pieniä määriä. Tällaisia ovat esimerkiksi ammattikäyttöön tarkoitetut maastorenkaat, joiden ajonopeus on rajoitettu, ja yksinomaan ennen vuotta 1990 rekisteröityihin ajoneuvoihin tarkoitetut renkaat. Sen vuoksi on syytä jättää tällaiset rengasluokat

---

12 EUVL L 346, 17.12.1997, s. 78,

13 KOM(2007) 19.

tämän asetuksen tiettyjen vaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle, jos vaatimukset eivät sovellu renkaiden käyttötarkoitukseen tai jos vaatimuksista aiheutuva lisärasitus olisi kohtuuton.

(14) Elektronisten ajonvakautusjärjestelmien, kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien ja kaistavahtijärjestelmien käyttö voi vähentää merkittävästi onnettomuuksien uhrien määrää. Siksi olisi säädettävä näitä järjestelmiä koskevista vaatimuksista.

(15) On tärkeätä, että tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin järjestelmiin tarkoitettuihin varaosiin sovelletaan vastaavia turvallisuusvaatimuksia ja hyväksyntämenettelyjä. Siksi on syytä säätää varaosien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä.

(16) Jäsenvaltioiden olisi vahvistettava säännöt tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja varmistettava, että säänöt pannaan täytäntöön. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

(17) Seuraavat neuvoston direktiivit olisi kumottava siitä päivästä alkaen, jolloin tässä asetuksessa vahvistettuja vaatimuksia aletaan soveltaa uusiin ajoneuvoihin, osiin ja erillisiin teknisiin yksiköihin:

- Neuvoston direktiivi 70/221/ETY[14], annettu 20 päivänä maaliskuuta 1970, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen polttoainesäiliöitä ja alleajosuojia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

- Neuvoston direktiivi 70/222/ETY[15], annettu 20 päivänä maaliskuuta 1970, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen takarekisterikilpien asentamiselle ja kiinnittämiselle varattavaa tilaa koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

- Neuvoston direktiivi 70/311/ETY[16], annettu 8 päivänä kesäkuuta 1970, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen ohjauslaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

- Neuvoston direktiivi 70/387/ETY[17], annettu 27 päivänä heinäkuuta 1970, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen ovia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

- Neuvoston direktiivi 70/388/ETY[18], annettu 27 päivänä heinäkuuta 1970, moottoriajoneuvojen äänimerkinantolaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

---

14 EYVL L 76, 6.4.1970, s. 23, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 81).

15 EYVL L 76, 6.4.1970, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna vuoden 1972 liittymisasiakirjalla.

16 EYVL L 133, 18.6.1970, s. 10, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 1999/7/EY (EYVL L 40, 13.2.1999, s. 36).

17 EYVL L 176, 10.8.1970, s. 5, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/31/EY (EYVL L 130, 12.5.2001, s. 33).

18 EYVL L 176, 10.8.1970, s. 12, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

– Neuvoston direktiivi 71/320/ETY[19], annettu 26 päivänä heinäkuuta 1971, tiettyjen ajoneuvoluokkien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen jarrulaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 72/245/ETY[20], annettu 20 päivänä kesäkuuta 1972, ajoneuvojen aiheuttamista radiohäiriöistä (sähkömagneettisesta yhteensopivuudesta)

– Neuvoston direktiivi 74/60/ETY[21], annettu 17 päivänä joulukuuta 1973, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 74/61/ETY[22], annettu 17 päivänä joulukuuta 1973, moottoriajoneuvojen luvattoman käytön estäviä laitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 74/297/ETY[23], annettu 4 päivänä kesäkuuta 1974, moottoriajoneuvojen sisävarusteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (ohjausmekanismin toiminta törmäystilanteessa)

– Neuvoston direktiivi 74/408/ETY[24], annettu 22 päivänä heinäkuuta 1974, moottoriajoneuvoista istuinten, niiden kiinnityspisteiden ja pääntukien osalta

– Neuvoston direktiivi 74/483/ETY[25], annettu 17 päivänä syyskuuta 1974, moottoriajoneuvojen ulkonevia osia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 75/443/ETY[26], annettu 26 päivänä kesäkuuta 1975, moottoriajoneuvojen nopeudenmittaus- ja peruutuslaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 76/114/ETY[27], annettu 18 päivänä joulukuuta 1975, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen lakisääteisiä kilpiä ja merkintöjä

---

19 EYVL L 202, 6.9.1971, s. 37, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

20 EYVL L 152, 6.7.1972, s. 15, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

21 EYVL L 38, 11.2.1974, s. 2, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/4/EY (EYVL L 87, 8.4.2000, s. 22).

22 EYVL L 38, 11.2.1974, s. 22, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

23 EYVL L 165, 20.6.1974, s. 16, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 91/662/ETY (EYVL L 366, 31.12.1991, s. 1).

24 EYVL L 221, 12.8.1974, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

25 EYVL L 266, 2.10.1974, s. 4, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2007/15/EY (EUVL L 75, 15.3.2007, s. 21).

26 EYVL L 196, 26.7.1975, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 97/39/EY (EYVL L 177, 5.7.1997, s. 15).

27 EYVL L 24, 30.1.1976, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

sekä niiden sijaintia ja kiinnitysmenetelmää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 76/115/ETY[28], annettu 18 päivänä joulukuuta 1975, moottoriajoneuvojen turvavöiden kiinnityspisteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 76/756/ETY[29], annettu 27 päivänä heinäkuuta 1976, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen valaisimien ja merkkivalolaitteiden asennusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 76/757/ETY[30], annettu 27 päivänä heinäkuuta 1976, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen heijastimia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 76/578/ETY[31], annettu 27 päivänä heinäkuuta 1976, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen äärivalaisimia, etuvalaisimia, takavalaisimia, jarruvalaisimia, huomiovalaisimia ja sivuvalaisimia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 76/759/ETY[32], annettu 27 päivänä heinäkuuta 1976, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen suuntavalaisimia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 76/760/ETY[33], annettu 27 päivänä heinäkuuta 1976, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen takarekisterikilven valaisimia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 76/761/ETY[34], annettu 27 päivänä heinäkuuta 1976, moottoriajoneuvojen kauko- tai lähivalaisimina toimivia ajovalaisimia sekä moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen hyväksytyissä valaisinyksiköissä käytettäviä valonlähteitä (hehkulamput ja muut) koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

---

28 EYVL L 24, 30.1.1976, s. 6, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/41/EY (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 149).

29 EYVL L 262, 27.9.1976, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2007/35/EY (EUVL L 157, 19.6.2007, s. 14).

30 EYVL L 262, 27.9.1976, s. 32, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

31 EYVL L 262, 27.9.1976, s. 54, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

32 EYVL L 262, 27.9.1976, s. 71, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

33 EYVL L 262, 27.9.1976, s. 85, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

34 EYVL L 262, 27.9.1976, s. 96, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

– Neuvoston direktiivi 76/762/ETY[35], annettu 27 päivänä heinäkuuta 1976, moottoriajoneuvojen etusumuvalaisimia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 77/389/ETY[36], annettu 17 päivänä toukokuuta 1977, moottoriajoneuvojen hinauslaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 77/538/ETY[37], annettu 28 päivänä kesäkuuta 1977, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen takasumuvalaisimia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 77/539/ETY[38], annettu 28 päivänä kesäkuuta 1977, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen peruutusvalaisimia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 77/540/ETY[39], annettu 28 päivänä kesäkuuta 1977, moottoriajoneuvojen pysäköintivalaisimia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 77/541/ETY[40], annettu 28 päivänä kesäkuuta 1977, moottoriajoneuvojen turvavöitä ja turvajärjestelmiä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 77/649/ETY[41], annettu 27 päivänä syyskuuta 1977, moottoriajoneuvojen kuljettajien näkökenttää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 78/316/ETY[42], annettu 21 päivänä joulukuuta 1977, moottoriajoneuvojen sisällä käytettäviä varusteita (hallintalaitteiden, ilmaisimien ja osoittimien kuvatunnuksia) koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

---

35 EYVL L 262, 27.9.1976, s. 122, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

36 EYVL L 145, 13.6.1977, s. 41, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 96/64/EY (EYVL L 258, 11.10.1996, s. 26).

37 EYVL L 220, 29.8.1977, s. 60, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

38 EYVL L 220, 29.8.1977, s. 72, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

39 EYVL L 220, 29.8.1977, s. 83, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

40 EYVL L 220, 29.8.1977, s. 95, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

41 EYVL L 267, 19.10.1977, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 90/630/ETY (EYVL L 341, 6.12.1990, s. 20).

42 EYVL L 81, 28.3.1978, s. 3, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 93/91/ETY (EYVL L 284, 19.11.1993, s. 25).

– Neuvoston direktiivi 78/317/ETY[43], annettu 21 päivänä joulukuuta 1977, moottoriajoneuvojen lasipintojen huurteen- ja sumunpoistojärjestelmiä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 78/318/ETY[44], annettu 21 päivänä joulukuuta 1977, moottoriajoneuvojen pyyhin- ja pesinjärjestelmiä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 78/549/ETY[45], annettu 12 päivänä kesäkuuta 1978, moottoriajoneuvojen lokasuojia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 78/932/ETY[46], annettu 16 päivänä lokakuuta 1978, moottoriajoneuvojen istuimien niskatukia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 89/297/ETY[47], annettu 13 päivänä huhtikuuta 1989, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sivusuojia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 91/226/ETY[48], annettu 27 päivänä maaliskuuta 1991, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien ja niiden perävaunujen roiskeenestojärjestelmiä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä

– Neuvoston direktiivi 92/21/ETY[49], annettu 31 päivänä maaliskuuta 1992, M1-luokan moottoriajoneuvojen massoista ja mitoista

– Neuvoston direktiivi 92/22/ETY[50], annettu 31 päivänä maaliskuuta 1992, turvalaseista ja lasimateriaaleista moottoriajoneuvoissa ja niiden perävaunuissa

– Neuvoston direktiivi 92/23/ETY[51], annettu 31 päivänä maaliskuuta 1992, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen renkaista ja renkaiden asentamisesta

---

43 EYVL L 81, 28.3.1978, s. 27.

44 EYVL L 81, 28.3.1978, s. 49, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

45 EYVL L 168, 26.6.1978, s. 45, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 94/78/EY (EYVL L 354, 31.12.1994, s. 10).

46 EYVL L 325, 20.11.1978, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

47 EYVL L 124, 5.5.1989, s. 1.

48 EYVL L 103, 23.4.1991, s. 5, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

49 EYVL L 129, 14.5.1992, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 95/48/EY (EYVL L 233, 30.9.1995, s. 73).

50 EYVL L 129, 14.5.1992, s. 11, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/92/EY (EYVL L 291, 8.11.2001, s. 24).

51 EYVL L 129, 14.5.1992, s. 95, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2005/11/EY (EUVL L 46, 17.2.2005, s. 42).

– Neuvoston direktiivi 92/24/ETY[52], annettu 31 päivänä maaliskuuta 1992, tiettyihin moottoriajoneuvoluokkiin asennettavista nopeudenrajoittimista tai vastaavista nopeudenrajoitusjärjestelmistä

– Neuvoston direktiivi 92/114/ETY[53], annettu 17 päivänä joulukuuta 1992, N-luokan moottoriajoneuvojen ohjaamon takaseinän etupuolella olevista ulkonevista osista.

(18) Lisäksi olisi kumottava seuraavat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivit:

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/20/EY[54], annettu 30 päivänä toukokuuta 1994, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen mekaanisista kytkinlaitteista sekä niiden kiinnittämisestä kyseisiin ajoneuvoihin

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/28/EY[55], annettu 24 päivänä lokakuuta 1995, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien sisäpuolisten rakenteiden valmistuksessa käytettävien materiaalien palo-ominaisuuksista

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/27/EY[56], annettu 20 päivänä toukokuuta 1996, matkustajien suojaamisesta moottoriajoneuvojen sivutörmäyksessä ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/79/EY[57], annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, moottoriajoneuvojen kuljettajan ja matkustajien suojaamisesta etutörmäyksessä ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 97/27/EY[58], annettu 22 päivänä heinäkuuta 1997, tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massoista ja mitoista ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/91/EY[59], annettu 14 päivänä joulukuuta 1998, vaarallisten aineiden tiekuljetuksiin tarkoitetuista moottoriajoneuvoista ja niiden perävaunuista sekä moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksynnästä annetun direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta

---

52 EYVL L 129, 14.5.1992, s. 154, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/11/EY (EUVL L 44, 14.2.2004, s. 19).

53 EYVL L 409, 31.12.1992, s. 17.

54 EYVL L 195, 29.7.1994, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

55 EYVL L 281, 23.11.1995, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

56 EYVL L 169, 8.7.1996, s. 1.

57 EYVL L 18, 21.1.1997, s. 7, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 1999/98/EY (EYVL L 9, 13.1.2000, s. 14).

58 EYVL L 233, 25.8.1997, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2003/19/EY (EUVL L 79, 26.3.2003, s. 6).

59 EYVL L 11, 16.1.1999, s. 25.

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/40/EY[60], annettu 26 päivänä kesäkuuta 2000, moottoriajoneuvojen etualleajosuojausta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä ja neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/56/EY[61], annettu 27 päivänä syyskuuta 2001, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen lämmityslaitteista, neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta ja neuvoston direktiivin 78/548/ETY kumoamisesta

– Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/85/EY[62], annettu 20 päivänä marraskuuta 2001, matkustajien kuljetuksessa käytettäviä, kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta käsittäviä ajoneuvoja koskevista erityissäännöksistä sekä direktiivien 70/156/ETY ja 97/27/EY muuttamisesta

– Euroopan parlamentin ja Neuvoston direktiivi 2003/97/EY[63], annettu 10 päivänä marraskuuta 2003, epäsuoran näkemän tarjoavien laitteiden sekä tällaisilla laitteilla varustettujen ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä, direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta ja direktiivin 71/127/ETY kumoamisesta.

(19) Jäsenvaltioiden toimin ei voida riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on sisämarkkinoiden toteuttaminen ottamalla käyttöön moottoriajoneuvojen ja renkaiden turvallisuutta ja ympäristöominaisuuksia koskevat yhteiset tekniset vaatimukset. Tarvittavien toimien laajuuden vuoksi tavoite voidaan paremmin saavuttaa yhteisön tasolla. Tämän vuoksi yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen,

---

60 EYVL L 203, 10.8.2000, s. 9, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

61 EYVL L 292, 9.11.2001, s. 21, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

62 EYVL L 42, 13.2.2002, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

63 EUVL L 25, 29.1.2004, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/96/EY.

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU
Kohde, soveltamisala ja määritelmät

1 artikla
Kohde

Tällä asetuksella vahvistetaan moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää koskevia turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia.

Asetuksella vahvistetaan myös renkaiden tyyppihyväksyntää koskevia hiilidioksidi- ja melupäästöihin liittyviä vaatimuksia.

2 artikla
Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin ajoneuvoluokkiin M, N ja O kuuluviin moottoriajoneuvoihin, ellei tämän asetuksen 5–10 artiklasta muuta johdu.

3 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan direktiivin 2007/46/EY 3 artiklan määritelmiä.

Lisäksi tässä direktiivissä tarkoitetaan:

(1) ’elektronisella ajonvakautusjärjestelmällä’ ajoneuvon elektronista järjestelmää, joka parantaa ajoneuvon dynaamista vakautta;

(2) ’kaistavahtijärjestelmällä’ järjestelmää, joka varoittaa kuljettajaa ajoneuvon tahattomasta ajautumisesta pois oikealta ajokaistalta;

(3) ’kehittyneellä hätäjarrutusjärjestelmällä’ järjestelmää, joka kykenee automaattisesti havaitsemaan hätätilanteen ja aktivoimaan ajoneuvon jarrujärjestelmän, myös ilman kuljettajan toimenpiteitä, ja vähentämään ajoneuvon nopeutta törmäyksen välttämiseksi tai lieventämiseksi;

(4) ’kantavuusluvulla’ yhtä tai kahta lukua, jotka ilmoittavat renkaan kantavuuden yksittäis- tai rinnakkainasennuksessa renkaan nopeusluokkaa vastaavalla nopeudella ja kun rengasta käytetään valmistajan määrittämien vaatimusten mukaisesti;

(5) ’rengaspaineen seurantajärjestelmällä’ ajoneuvoon asennettua järjestelmää, joka seuraa renkaiden painetta tai paineen muutosta ja lähettää vastaavat tiedot käyttäjälle ajoneuvon ollessa liikkeessä;

(6) ’ammattikäyttöön tarkoitetulla maastorenkaalla’ rengasta, joka on tarkoitettu sekä tie- että maastokäyttöön tai muuhun erikoiskäyttöön;

(7) ’talvirenkaalla’ rengasta, jossa on merkintä M+S, M.S tai M&S ja jonka pintakuvio, pinta-aine tai rakenne on suunniteltu ensisijassa niin, että sen ominaisuudet talviolosuhteissa ovat tavallista rengasta paremmat ajoneuvon liikkeellelähdön ja liikkeellä pysymisen kannalta;

(8) ’T-tyypin väliaikaisesti käytettävällä vararenkaalla’ tarkoitetaan väliaikaisesti käytettävää vararengasta, joka on suunniteltu käytettäväksi vakiorenkaille ja vahvistetuille renkaille säädettyjä täyttöpaineita korkeammilla täyttöpaineilla;

(9) ’pitorenkaalla’ luokkaan C2 tai C3 kuuluvaa talvirengasta, joka on tarkoitettu asennettavaksi vetoakselille (-akseleille);

(10) ’suojattomalla tienkäyttäjällä’ jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja moottoripyöräilijöitä.

II LUKU
Valmistajia koskevat velvoitteet

4 artikla
Yleiset velvoitteet

1. Valmistajien on osoitettava, että kaikki yhteisössä myydyt, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty tämän asetuksen mukaisesti.

2. Valmistajan on osoitettava, että kaikki yhteisössä myydyt tai käyttöön otetut erilliset tekniset yksiköt tai osat on tyyppihyväksytty tämän asetuksen mukaisesti.

5 artikla
Vaatimukset ja testit

1. Valmistajien on varmistettava, että ajoneuvot suunnitellaan ja rakennetaan niin, että kuljettajan ja matkustajien ja muiden tienkäyttäjien riski loukkaantua on mahdollisimman pieni.

2. Valmistajien on varmistettava, että ajoneuvot, osat ja erilliset tekniset yksiköt vastaavat tässä asetuksessa vahvistettuja niitä koskevia vaatimuksia, kuten vaatimuksia, jotka liittyvät

   a) ajoneuvon rakenteelliseen kestävyyteen ja törmäystesteihin;

   b) järjestelmiin, jotka auttavat kuljettajaa hallitsemaan ajoneuvoa, kuten ohjaukseen, jarruihin ja elektronisiin ajonvakautusjärjestelmiin;

   c) järjestelmiin, jotka tarjoavat kuljettajalle tarvittavan näkemän ja antavat hänelle tietoa ajoneuvon ja sen ympäristön tilasta, kuten ikkunoihin, peileihin ja kuljettajan tietojärjestelmiin;

d) ajoneuvon valaistusjärjestelmiin;

e) kuljettajan ja matkustajien suojaukseen, kuten sisustukseen, pääntukiin, turvavöihin, Isofix-kiinnityksiin ja integroituihin lasten turvaistuimiin sekä ajoneuvon oviin;

f) ajoneuvon ulkopuolisiin rakenteisiin ja varusteisiin;

g) sähkömagneettiseen yhteensopivuuteen;

h) äänimerkinantolaitteisiin;

i) lämmityslaitteisiin;

j) luvattoman käytön estäviin laitteisiin;

k) ajoneuvon tunnistusjärjestelmiin;

l) massoihin ja mittoihin.

3. Komissio määrittää sen, mihin 2 artiklassa mainituista ajoneuvoluokista tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia sovelletaan.

Tällaisista toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia sitä täydentämällä, päätetään direktiivin 2007/46/EY 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

6 artikla

Tiettyjä luokkiin N ja O kuuluvia ajoneuvoja koskevat eritysvaatimukset

1. Luokkiin N ja O kuuluvien ajoneuvojen on 5, 8, 9 ja 10 artiklassa vahvistettujen vaatimusten lisäksi täytettävä soveltuvin osin tämän artiklan 2–6 kohdassa vahvistetut vaatimukset.

2. Luokkiin N_2 ja N_3 kuuluvien ajoneuvojen on oltava rakenteeltaan sellaisia, että toisen ajoneuvon kanssa tapahtuvan etutörmäyksen sattuessa kuljettajan ja matkustajien loukkaantumisvaara alleajon takia on mahdollisimman pieni.

3. Luokkiin N_2, N_3, O_3 ja O_4 kuuluvien ajoneuvojen on oltava rakenteeltaan sellaisia, että jos niihin törmää sivulta toinen ajoneuvo tai suojaton tienkäyttäjä, kyseisen tienkäyttäjän tai kyseisen ajoneuvon kuljettajan ja matkustajien loukkaantumisvaara alleajon takia on mahdollisimman pieni.

4. Ajoneuvon ohjaamon tai kuljettajalle ja matkustajille tarkoitetun tilan on oltava kyllin lujarakenteinen, jotta se suojaa sisällä olevia törmäystilanteessa tai jos ajoneuvo kaatuu.

5. Luokkaan N_2 kuuluvien ajoneuvojen, joiden suurin massa on suurempi kuin 7,5 tonnia, ja kaikkien luokkiin N_3, O_3 ja O_4 kuuluvien ajoneuvojen on oltava rakenteeltaan sellaisia, että roiskeiden vaikutukset näkyvyyteen muiden tietä käyttävien ajoneuvojen kannalta ovat mahdollisimman pienet.

6. Komissio vahvistaa ajoneuvojen turvallisuutta koskevia lisävaatimuksia ajoneuvoille, joita käytetään jäsenvaltioiden sisäisiin ja välisiin vaarallisten aineiden tiekuljetuksiin.

Tällaisista toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia sitä täydentämällä, päätetään direktiivin 2007/46/EY 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

7 artikla
Luokkiin M_2 ja M_3 kuuluvia ajoneuvoja koskevat erityisvaatimukset

1. Luokkiin M_2 ja M_3 kuuluvien ajoneuvojen on 5, 8, 9 ja 10 artiklassa vahvistettujen vaatimusten lisäksi täytettävä soveltuvin osin tämän artiklan 2–5 kohdassa vahvistetut vatimukset.

2. Ajoneuvon matkustajapaikkamäärän, kun mukaan luetaan istuvat ja seisovat matkustajat sekä pyörätuolin käyttäjät, on oltava asianmukaisessa suhteessa ajoneuvon massaan, kokoon ja tilajärjestelyihin.

3. Ajoneuvojen korien on oltava muodoltaan ja rakenteeltaan sellaisia, että ajoneuvoa voidaan käyttää turvallisesti ja vakaasti myös täyteen kuormattuna. Ajoneuvo on suunniteltava niin, että siihen voidaan nousta ja siitä voidaan poistua turvallisesti varsinkin hätätilanteessa.

4. Luokkaan I kuuluvien ajoneuvojen on oltava sellaisia, että liikuntarajoitteiset henkilöt, kuten pyörätuolin käyttäjät, voivat päästä niihin.

5. Linja-autojen korin sisäpuolisissa rakenteissa käytettävien materiaalien on oltava mahdollisimman pitkälti syttymättömiä tai ainakin liekkien etenemistä hidastavia, jotta matkustajat ehtivät poistua ajoneuvosta palon sattuessa.

8 artikla
Renkaiden luokitus

1. Renkaat jaotellan seuraaviin luokkiiin:

   a) luokan C1 renkaat – renkaat, jotka on tarkoitettu luokkiin M_1, O_1 ja O_2 kuuluviin ajoneuvoihin;

   b) luokan C2 renkaat – renkaat, jotka on tarkoitettu luokkiin M_2, M_3, N, O_3 ja O_4 kuuluviin ajoneuvoihin, joiden massa on suurempi kuin 3,5 tonnia, ja joiden kantavuusluku yksittäisasennuksessa on ≤ 121 ja nopeusluokka $\geq$ N;

   c) luokan C3 renkaat – renkaat, jotka on tarkoitettu luokkiin M_1, M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 ja O_4 kuuluviin ajoneuvoihin, joiden massa on suurempi kuin 3,5 tonnia, ja joiden kantavuusluku on jokin seuraavista:

      i) kantavuusluku yksittäisasennuksessa ≤ 121 ja nopeusluokka $\leq$ M;

      ii) kantavuusluku yksittäisasennuksessa ≥ 122.

Rengastyyppi voidaan luokitella useampaan kuin yhteen a, b ja c alakohdassa vahvistettuun luokkaan, jos rengas täyttää kaikkia niitä luokkia koskevat vaatimukset, joihin se hyväksytään.

2. Sovellettavat kantavuusluvut ja niitä vastaavat massat on lueteltu UNECE:n säännössä nro 54[64].

9 artikla
Ajoneuvojen renkaita koskevat erityissäännökset

1. Kaikkien osana ajoneuvon varustusta toimitettavien renkaiden, myös mahdollisten vararenkaiden, on varsinkin mitoiltaan ja nopeus- ja kuormitusominaisuuksiltaan oltava siihen ajoneuvoon soveltuvia, johon ne on tarkoitettu.

2. Luokkaan M_1 kuuluvat ajoneuvot on varustettava rengaspaineen seurantajärjestelmällä, joka varoittaa kuljettajaa, jos jonkin renkaan paine on vaarallisen alhainen, ja joka ilmoittaa kuljettajalle polttoaineenkulutuksen kannalta ihanteellista painetta alhaisemmista rengaspaineista.

3. Kaikkien luokkaan C1 kuuluvien renkaiden on oltava liitteessä I olevassa A osassa esitettyjen märkäpitoa koskevien vaatimusten mukaisia.

4. Kaikkien renkaiden on oltava liitteessä I olevassa B osassa esitettyjen vierintävastusta koskevien vaatimusten mukaisia.

5. Kaikkien renkaiden on oltava liitteessä I olevassa C osassa esitettyjen vierintämelua koskevien vaatimusten mukaisia.

6. Tämän artiklan 3, 4 ja 5 kohtaa ei sovelleta

   a) renkaisiin, joiden nopeusluokitus on alle 80 km/h;

   b) renkaisiin, joiden vanteen nimellishalkaisija on enintään 254 mm tai vähintään 635 mm;

   c) T-tyypin väliaikaisesti käytettäviin vararenkaisiin;

   d) renkaisiin, jotka on tarkoitettu yksinomaan ennen [1 päivää lokakuuta 1990] ensirekisteröityihin autoihin;

   e) pito-ominaisuuksia parantavilla lisälaitteilla varustettuihin renkaisiin.

7. Liitteessä I olevassa B ja C osassa vahvistettuja vierintävastusta ja vierintämelua koskevia vaatimuksia ei sovelleta ammattikäyttöön tarkoitettuihin maastorenkaisiin.

---

64 EUVL […].

10 artikla
Kehittyneet ajoneuvojärjestelmät

1. Luokkiin M_2, M_3, N_2 ja N_3 kuuluvat ajoneuvot on varustettava tämän asetuksen vaatimusten mukaisella kehittyneellä hätäjarrutusjärjestelmällä.

   Kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien, jotka valmistaja asentaa vapaaehtoisesti luokkiin M_1 tai N_1 kuuluviin ajoneuvoihin, on oltava tämän asetuksen vaatimusten mukaisia.

2. Luokkiin M_2, M_3, N_2 ja N_3 kuuluvat ajoneuvot on varustettava tämän asetuksen vaatimusten mukaisella kaistavahtijärjestelmällä.

   Kaistavahtijärjestelmien, jotka valmistaja asentaa vapaaehtoisesti luokkiin M_1 tai N_1 kuuluviin ajoneuvoihin, on oltava tämän asetuksen vaatimusten mukaisia.

3. Komissio voi vahvistaa erityisiä menettelyjä, testejä ja teknisiä vaatimuksia muiden kuin 1 ja 2 kohdassa mainittujen kehittyneiden ajoneuvojärjestelmien tyyppihyväksyntää varten.

   Tällaisista toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia sitä täydentämällä, päätetään direktiivin 2007/46/EY 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

III LUKU
Jäsenvaltioita koskevat velvoitteet

11 artikla
Ajoneuvojen, osien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntä

1. Jäsenvaltioiden viranomaisten on 29 päivästä lokakuuta 2012 alkaen turvallisuuteen ja renkaisiin liittyvistä 5–9 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettuista syistä, lukuun ottamatta liitteessä I olevan B osan taulukossa 2 vahvistettuja vierintävastuksen raja-arvoja, evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä mainituissa artikloissa ja niiden täytäntöönpanotoimenpiteissä tarkoitettuihin luokkiin kuuluvilta uusilta ajoneuvotyypeiltä sekä osan tai erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksyntä kyseisiin ajoneuvoihin tarkoitetuilta uusilta osien tai erillisten teknisten yksiköiden tyypeiltä, jos ne eivät ole niihin sovellettavien tämän asetuksen säännösten mukaisia.

2. Jäsenvaltioiden viranomaiset eivät 29 päivästä lokakuuta 2014 alkaen turvallisuuteen ja renkaisiin liittyvistä 5, 6, 7 ja 8 artiklassa sekä 9 artiklan 1–4 kohdassa ja liitteessä I olevassa A ja B osassa tarkoitetuista syistä, lukuun ottamatta luokkaan C3 kuuluville renkaille vahvistettuja vierintävastuksen raja-arvoja ja liitteessä I olevan B osan taulukossa 2 vahvistettuja vierintävastuksen raja-arvoja, enää saa pitää sellaisten uusien ajoneuvojen, jotka eivät ole niihin sovellettavien tämän asetuksen säännösten mukaisia, vaatimustenmukaisuustodistuksia pätevinä sovellettaessa direktiivin 2007/46/EY 26 artiklaa, ja niiden on kiellettävä kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto sekä sellaisten kyseisiin ajoneuvoihin

tarkoitettujen uusien osien ja erillisten teknisten yksiköiden myynti ja käyttöönotto, jotka eivät ole niihin sovellettavien tämän asetuksen säännösten mukaisia.

3. Jäsenvaltioiden viranomaiset eivät 29 päivästä lokakuuta 2016 alkaen renkaiden vierintämeluun liittyvistä syistä ja luokkaan C3 kuuluvien renkaiden osalta myös renkaiden vierintävastukseen liittyvistä syistä, lukuun ottamatta liitteessä I olevan B osan taulukossa 2 vahvistettuja vierintävastuksen raja-arvoja, enää saa pitää sellaisten luokkiin M, N ja O kuuluvien uusien ajoneuvojen, jotka eivät ole niihin sovellettavien tämän asetuksen säännösten mukaisia, vaatimustenmukaisuustodistuksia pätevinä sovellettaessa direktiivin 2007/46/EY 26 artiklaa, ja niiden on kiellettävä kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto sekä sellaisten kyseisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen uusien renkaiden myynti ja käyttöönotto, jotka eivät ole niihin sovellettavien tämän asetuksen säännösten mukaisia.

4. Jäsenvaltioiden viranomaisten on 29 päivästä lokakuuta 2016 alkaen renkaiden vierintävastukseen liittyvistä syistä evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä luokkiin M, N ja O kuuluvilta uusilta ajoneuvotyypeiltä sekä osan tai erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksyntä kyseisiin ajoneuvoihin tarkoitetuilta uusilta renkailta, jotka eivät täytä liitteessä I olevan B osan taulukossa 2 vahvistettuja vierintävastuksen raja-arvoja.

5. Jäsenvaltioiden viranomaiset eivät 29 päivästä lokakuuta 2018 alkaen luokkiin C1 ja C2 kuuluvien renkaiden vierintävastukseen liittyvistä syistä enää saa pitää sellaisten luokkiin M, N ja O kuuluvien uusien ajoneuvojen, jotka eivät täytä liitteessä I olevan B osan taulukossa 2 vahvistettuja vierintävastuksen raja-arvoja, vaatimustenmukaisuustodistuksia pätevinä sovellettaessa direktiivin 2007/46/EY 26 artiklaa, ja niiden on kiellettävä kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto sekä sellaisten kyseisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen uusien renkaiden myynti ja käyttöönotto, jotka eivät täytä liitteessä I olevan B osan taulukossa 2 vahvistettuja vierintävastuksen raja-arvoja.

6. Jäsenvaltioiden viranomaiset eivät 29 päivästä lokakuuta 2020 alkaen luokkaan C3 kuuluvien renkaiden vierintävastukseen liittyvistä syistä enää saa pitää sellaisten luokkiin M, N ja O kuuluvien uusien ajoneuvojen, jotka eivät täytä liitteessä I olevan B osan taulukossa 2 vahvistettuja vierintävastuksen raja-arvoja, vaatimustenmukaisuustodistuksia pätevinä sovellettaessa direktiivin 2007/46/EY 26 artiklaa, ja niiden on kiellettävä kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto sekä sellaisten kyseisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen uusien renkaiden myynti ja käyttöönotto, jotka eivät täytä liitteessä I olevan B osan taulukossa 2 vahvistettuja vierintävastuksen raja-arvoja.

7. Jäsenvaltioiden viranomaisten on 29 päivästä lokakuuta 2013 alkaen 10 artiklassa tarkoitetuista turvallisuuteen liittyvistä syistä evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä luokkiin M_2, M_3, N_2 ja N_3 kuuluvilta uusilta ajoneuvotyypeiltä ja luokkiin M_1 ja N_1 kuuluvilta kehittyneellä hätäjärrutusjärjestelmällä ja/tai kaistavahtijärjestelmällä varustetuilta uusilta ajoneuvotyypeiltä sekä evättävä osan tai erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksyntä kyseisiin ajoneuvoihin tarkoitetuilta uusilta kehittyneen hätäjärrutusjärjestelmän ja/tai kaistavahtijärjestelmän tyypeiltä, jos ne eivät ole niihin sovellettavien tämän asetuksen säännösten mukaisia.

8. Jäsenvaltioiden viranomaiset eivät 29 päivästä lokakuuta 2015 alkaen 10 artiklassa tarkoitetuista turvallisuuteen liittyvistä syistä enää saa pitää luokkiin M_2, M_3, N_2 ja N_3 kuuluvien uusien ajoneuvojen ja kehittyneillä hätäjarrutusjärjestelmillä ja/tai kaistavahtijärjestelmillä varustettujen luokkiin M_1 ja N_1 kuuluvien uusien ajoneuvojen, jotka eivät ole niihin sovellettavien tämän asetuksen säännösten mukaisia, vaatimustenmukaisuustodistuksia pätevinä sovellettaessa direktiivin 2007/46/EY 26 artiklaa, ja niiden on kiellettävä kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto sekä sellaisten kyseisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen uusien kehittyneiden häräjarrutusjärjestelmien ja/tai kaistavahtijärjestelmien myynti ja käyttöönotto, jotka eivät ole niihin sovellettavien tämän asetuksen säännösten mukaisia.

9. Jäsenvaltioiden viranomaisten on sallittava sellaisten osien ja erillisten teknisten yksiköiden myynti ja käyttöönotto, jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 kohdassa mainittua päivämäärää, ja niiden on edelleen myönnettävä hyväksyntien laajennuksia kyseisille osille ja erillisille teknisille yksiköille sen direktiivin mukaisesti, jonka nojalla hyväksyntä on alun perin myönnetty, ellei kyseisiin osiin tai erillisiin teknisiin yksiköihin sovellettavia vaatimuksia ole muutettu tai uusia vaatimuksia ole otettu käyttöön tällä asetuksella.

Jäsenvaltioiden viranomaisten on sallittava sen direktiivin vaatimusten mukaisesti, jonka nojalla ne on alun perin hyväksytty, sellaisten varaosien ja varaosiksi tarkoitettujen erillisten teknisten yksiköiden, lukuun ottamatta varaosarenkaita, myynti ja käyttöönotto, jotka on tarkoitettu ennen 1 kohdassa mainittua päivämäärää tyyppihyväksyttyihin ajoneuvoihin.

10. Sillä edellytyksellä, että 5 artiklan 3 kohdassa ja 13 artiklassa tarkoitetut täytäntöönpanotoimenpiteet ovat tulleet voimaan, ja jos valmistaja niin vaatii, kansalliset viranomaiset eivät saa 5–10 artiklassa tarkoitetuista turvallisuuteen ja renkaisiin liittyvistä syistä kieltäytyä myöntämästä EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää uudelle ajoneuvotyypille taikka osan tai erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksyntää uutta tyyppiä olevalle osalle tai erilliselle tekniselle yksikölle eivätkä kieltää uuden ajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa tai uuden osan tai erillisen teknisen yksikön myyntiä tai käyttöönottoa, jos kyseinen ajoneuvo, osa tai erillinen tekninen yksikkö on tällä asetuksella vahvistettujen vaatimusten mukainen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan 1–9 kohdan soveltamista.

12 artikla
Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan valmistajiin tämän asetuksen säännösten rikkomisen johdosta, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on toimitettava kyseiset säännökset komissiolle 18 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta ja ilmoitettava sille viipymättä niihin myöhemmin mahdollisesti tehdyistä muutoksista.

2. Seuraamus on voitava määrätä ainakin seuraavista rikkomustyypeistä:

a) väärien tietojen antaminen hyväksyntämenettelyn tai markkinoilta pois vetämiseen johtavan menettelyn kuluessa;

b) tyyppihyväksynnän testitulosten väärentäminen

c) sellaisten tietojen tai teknisten erittelyjen ilmoittamatta jättäminen, jotka saattaisivat johtaa markkinoilta pois vetämiseen tai tyyppihyväksynnän peruuttamiseen.

IV LUKU
Loppusäännökset

13 artikla
Täytäntöönpanotoimenpiteet

1. Toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia sitä täydentämällä ja jotka koskevat 5–10 artiklan ja liitteen I säännösten soveltamisalaan kuuluvia erityisiä menettelyjä, testejä ja teknisiä vaatimuksia, päätetään direktiivin 2007/46/EY 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen. Näihin toimenpiteisiin on sisällytettävä niiden ominaisuuksien entistä tarkempi määrittely, joita renkaalta edellytetään, jotta se voidaan määritellä ’ammattikäyttöön tarkoitetuksi maastorenkaaksi’.

2. Jos 1 kohdan mukaisesti hyväksyttävät toimenpiteet liittyvät liitteessä I olevassa B ja C osassa vahvistettujen vierintävastuksen ja -melun raja-arvojen muuttamiseen testimenetelmissä tapahtuneiden muutosten mukaisesti, toimenpiteet on laadittava heikentämättä ympäristönäkökohtiin liittyvää nykyistä tavoitetasoa.

14 artikla
Direktiivin 2007/46/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivin 2007/46/EY liitteet IV, VI ja XI tämän asetuksen liitteen II mukaisesti.

15 artikla
Kumoaminen

1. Kumotaan direktiivit 70/221/ETY, 70/222/ETY, 70/311/ETY, 70/387/ETY, 70/388/ETY, 71/320/ETY, 72/245/ETY, 74/60/ETY, 74/61/ETY, 74/297/ETY, 74/408/ETY, 74/483/ETY, 75/443/ETY, 76/114/ETY, 76/115/ETY, 76/756/ETY, 76/757/ETY, 76/758/ETY, 76/759/ETY, 76/760/ETY, 76/761/ETY, 76/762/ETY, 77/389/ETY, 77/538/ETY, 77/539/ETY, 77/540/ETY, 77/541/ETY, 77/649/ETY, 78/316/ETY, 78/317/ETY, 78/318/ETY, 78/549/ETY, 78/932/ETY, 89/297/ETY, 91/226/ETY, 92/21/ETY, 92/22/ETY, 92/24/ETY, 92/114/ETY, 94/20/EY, 95/28/EY, 96/27/EY, 96/79/EY, 97/27/EY, 98/91/EY, 2000/40/EY, 2001/56/EY, 2001/85/EY, 2003/97/EY 29 päivästä lokakuuta 2014.

2. Kumotaan direktiivi 92/23/ETY 29 päivästä lokakuuta 2018.

3. Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän asetukseen.

16 artikla
Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan [29 päivästä lokakuuta 2012].

Edellä sanotusta poiketen 5 artiklan 3 kohtaa, 6 artiklan 6 kohtaa, 10 artiklan 3 kohtaa, 11 artiklan 10 kohtaa ja 13 artiklaa sekä liitteessä II olevan 1 kohdan a alakohdan iii alakohtaa, 1 kohdan b alakohdan iii alakohtaa, 1 kohdan b alakohdan iv alakohtaa, 2 kohdan c alakohtaa, 3 kohdan a alakohdan iii alakohtaa, 3 kohdan b alakohdan iii alakohtaa, 3 kohdan c alakohdan iii alakohtaa, 3 kohdan d alakohdan iii alakohtaa, 3 kohdan e alakohdan iii alakohtaa ja 3 kohdan f alakohdan i alakohtaa sovelletaan voimaantulopäivästä. Liitteessä II olevan 1 kohdan a alakohdan i alakohtaa, 1 kohdan b alakohdan i alakohtaa, 2 kohdan a alakohtaa, 3 kohdan a alakohdan i alakohtaa, 3 kohdan b alakohdan i alakohtaa, 3 kohdan c alakohdan i alakohtaa, 3 kohdan d alakohdan i alakohtaa, 3 kohdan e alakohdan i alakohtaa ja 3 kohdan f alakohdan ii alakohtaa sovelletaan 29 päivästä lokakuuta 2014. Liitteessä II olevan 1 kohdan a alakohdan ii alakohtaa, 1 kohdan b alakohdan ii alakohtaa, 2 kohdan b alakohtaa, 3 kohdan a alakohdan ii alakohtaa, 3 kohdan b alakohdan ii alakohtaa, 3 kohdan c alakohdan ii alakohtaa, 3 kohdan d alakohdan ii alakohtaa ja 3 kohdan e alakohdan ii alakohtaa sovelletaan 29 päivästä lokakuuta 2018.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä [...] päivänä [...]kuuta […].

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

LIITE I

Renkaiden märkäpitoa, vierintävastusta ja vierintämelua koskevat vaatimukset

Osa A - Märkäpitovaatimukset

Luokan C1 renkaiden on täytettävä seuraavat vaatimukset:

Käyttöluokka	Märkäpitoindeksi (G)
talvirengas, jonka nopeusmerkintä (Q tai alempi, pois luettuna H) osoittaa, että suurin sallittu nopeus on enintään 160 km/h	≥ 0,9
talvirengas, jonka nopeusmerkintä (R tai korkeampi, mukaan luettuna H) osoittaa, että suurin sallittu nopeus on suurempi kuin 160 km/h	≥ 1,0
tavanomainen (tiekäyttöön tarkoitettu) rengas	≥ 1,1

Osa B - Vierintävastus

Kunkin rengastyypin vierintävastuksen ISO 28580 -standardin mukaisesti mitatut enimmäisarvot eivät saa ylittää seuraavia:

Taulukko 1

Rengasluokka	Enimmäisarvo (kg/t) **1. vaihe**
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Taulukko 2

Rengasluokka	Enimmäisarvo (kg/t) **2. vaihe**
C1	10,5
C2	9
C3	6,5

Osa C - Vierintämelu

1. Tämän asetuksen täytäntöönpanotoimenpiteissä määritellyn menettelyn mukaisesti mitatut melutasot eivät saa ylittää kohdissa 1.1 ja 1.2 ilmoitettuja raja-arvoja. Kohdissa 1.1 ja 1.2 olevissa taulukoissa esitetetään mittausarvot, jotka on korjattu lämpötilan (paitsi C3-luokan arvot) ja mittalaitetoleranssin mukaan ja pyöristetty alaspäin lähimpään kokonaisrvoon.

1.1 Luokan C1 renkaat testatun renkaan nimellisleveyden mukaan:

Rengasluokka	Nimellisleveys (mm)	Raja-arvo (dB(A))
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

1.2 Luokan C2 ja C3 renkaat käyttöluokan mukaan:

Rengasluokka	Nimellisleveys (mm)	Raja-arvo (dB(A))
C2	Tavanomainen	72
	Pitorengas	73
C3	Tavanomainen	73
	Pitorengas	75

LIITE II

Direktiivin 2007/46/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2007/46/EY seuraavasti:

1. Muutetaan liitteessä IV oleva I osa seuraavasti:

a) Muutetaan taulukko seuraavasti:

i) poistetaan kohdat 3–10, 12–38, 42–45 ja 47–57;

ii) poistetaan kohta 46;

iii) lisätään kohta 63 seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	Virallisen lehden viite	Sovellettavuus									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Yleinen turvallisuus	[(EY) N:o …/… *lisätään tämän asetuksen numero*]	[L .., …, s. .. *lisätään tämän asetuksen viitetiedot*]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Muutetaan lisäys seuraavasti:

i) poistetaan kohdat 3–10, 12–37, 44, 45 ja 50–54;

ii) poistetaan taulukossa oleva kohta 46;

iii) lisätään kohta 63 seuraavasti:

	Kohde	Säädöksen numero	Virallisen lehden viite	M_1
63	Yleinen turvallisuus	[(EY) N:o …/… *lisätään tämän asetuksen numero*]	[L .., …, s. .. *lisätään tämän asetuksen viitetiedot*]	P/A

iv) Lisätään selityksiin seuraava teksti:

”P/A: Tämä asetus on osittain sovellettava. Tarkka soveltamisala määritellään asetuksen täytäntöönpanotoimenpiteillä.”

2. Muutetaan liitteen VI lisäyksessä oleva taulukko seuraavasti:

a) poistetaan kohdat 3–10, 12–38, 42–45 ja 47–57;

b) poistetaan kohta 46;

c) lisätään kohta 63 seuraavasti:

Kohde	Säädöksen numero	Virallisen lehden viite	Muutettuna	Sovellettavissa variatteihin
63. Yleinen turvallisuus	[(EY) N:o …/… *lisätään tämän asetuksen numero*]	[L .., …, s. .. *lisätään tämän asetuksen viitetiedot*]		

3. Muutetaan liite XI seuraavasti:

a) Muutetaan lisäyksessä 1 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan kohdat 3–10, 12–38, 44, 45 ja 47–54;

ii) poistetaan kohta 46;

iii) lisätään kohta 63 seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
63	Yleinen turvallisuus	[(EY) N:o …/… *lisätään tämän asetuksen numero*]	P/A	P/A	P/A	P/A

(b) Muutetaan lisäyksessä 2 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan kohdat 3–10, 12–38, 42–45 ja 47–57;

ii) poistetaan kohta 46;

iii) lisätään kohta 63 seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Yleinen turvallisuus	[(EY) N:o …/… *lisätään tämän asetuksen numero*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

(c) Muutetaan lisäyksessä 3 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan kohdat 3–10, 12–37, 44, 45 ja 50–54;

ii) poistetaan kohta 46;

iii) lisätään kohta 63 seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	M_1
63	Yleinen turvallisuus	[(EY) N:o …/… *lisätään tämän asetuksen numero*]	P/A

d) Muutetaan lisäyksessä 4 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan kohdat 3–10, 13–36, 42–45 ja 47–57;

ii) poistetaan kohta 46;

iii) lisätään kohta 63 seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Yleinen turvallisuus	[(EY) N:o …/… *lisätään tämän asetuksen numero*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

e) Muutetaan lisäyksessä 5 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan kohdat 3–10, 12–36, 42–45 ja 47–57;

ii) poistetaan kohta 46;

iii) lisätään kohta 58 seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	N_3-luokan ajoneuvonosturit
58	Yleinen turvallisuus	[(EY) N:o …/… *lisätään tämän asetuksen numero*]	P/A

f) Muutetaan kohta ”Kirjaimien merkitys” seuraavasti:

i) Poistetaan kohdat C, U, W_5 ja W_6.

ii) Lisätään seuraava teksti:

”P/A: Tämä asetus on osittain sovellettava. Tarkka soveltamisala määritellään asetuksen täytäntöönpanotoimenpiteillä.”