AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 23.5.2008
COM(2008) 316 végleges

2008/0100 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról

(előterjesztő: a Bizottság)

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

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat indokai és céljai**

A javaslat célja gépjárművek konstrukciójára vonatkozó harmonizált szabályok létrehozása a belső piac működésének biztosítása érdekében, gondoskodva egyúttal a magas szintű környezetvédelemről és a biztonságról is.

A javaslat a járművek biztonságának növelésére irányul, fejlett biztonsági funkciók kötelező alkalmazásának előírásával. A javaslat célja az is, hogy a járművek környezetkímélőbbek legyenek azáltal, hogy csökken az útzaj és az abroncsoktól származó CO_2-kibocsátás.

A javaslat végül hozzá kíván járulni az autóipar versenyképességéhez azáltal, hogy egyszerűsíti a járműbiztonsági típusjóváhagyások jogszabályi környezetét, javítja az átláthatóságot és csökkenti az adminisztrációs terhet.

- **Általános háttér**

Számos biztonsági és környezetvédelmi elem tekintetében már megtörtént a gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó műszaki előírások közösségi szintű harmonizálása azzal a céllal, hogy ne legyenek tagállamonként eltérő előírások, és hogy a Közösségben mindenütt biztosítva legyen a magas szintű közúti biztonság és a környezetvédelem.

Ma már rendelkezésre állnak olyan új technológiák, amelyek képesek drasztikusan növelni a járműbiztonságot (például az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek) vagy csökkenteni a CO_2-kibocsátást (például a kis gördülőellenállású abroncsok). Kutatások kimutatták, hogy jelentős előnnyel járna, ha az ilyen technológiák az új járművekbe már alapfelszerelésként épülnének be. A kötelező közös előírások azt is megakadályoznák, hogy a belső piac széttöredezzen, ami viszont bekövetkezne akkor, ha a tagállamokban egymástól eltérő termékszabványok jelennének meg.

A Bizottság a 21. század versenyképes autóipari szabályozási keretéről szóló közleményében[1] üdvözölte a CARS 21 jelentés[2] ajánlását, amely javasolta a járművek típusjóváhagyására vonatkozó jelenlegi jogszabályi keret egyszerűsítését. Az ajánlásnak megfelelően a javaslat jelentősen egyszerűsítené a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályokat azzal, hogy a járműbiztonsággal és a gumiabroncsokkal foglalkozó 50 alapirányelv (és mintegy 100 kapcsolódó módosító irányelv) helyébe egyetlen parlamenti és tanácsi rendelet lépne.

---

[1] COM(2007)22.

[2] CARS 21: A 21. század versenyképes autóipari szabályozási kerete: ISBN 92-79-00762-9.

- **Jelenleg hatályos rendelkezések a javaslat által szabályozni kívánt területen**

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

A javaslat és a végrehajtási intézkedések átveszik a fenti jogi aktusokban szereplő hatályos előírásokat. A hatályos jogi aktusokhoz képest a javaslat új előírásokat is megfogalmaz néhány fejlett biztonsági funkcióra, nevezetesen az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerekre, az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerekre, a fejlett vészfékező rendszerekre és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerekre. A javaslat ezenkívül szigorítaná az abroncsok gördülési zajára vonatkozó előírásokat és új előírásokat vezetne be az abroncsok nedves tapadására és gördülőellenállására.

- **Összhang az Unió többi szakpolitikájával és célkitűzésével**

A javaslat összhangban van azzal a közösségi céllal, hogy az utak biztonságosabbak legyenek, amellyel részletesen foglalkozik a Bizottság által 2001-ben elfogadott, az európai közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv[3] is, amely az európai közlekedésbiztonsági cselekvési programot fogja össze.

Ami a környezetvédelmi szempontokat illeti, a javaslat két olyan intézkedést is tartalmaz, amelyet a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO_2-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló bizottsági közleményben[4] ismertetett, a járművektől származó CO_2-kibocsátás csökkentésére irányuló stratégia ír le.

---

3 COM(2001)370.
4 COM(2007)19.

Végezetül a javaslat összhangban van a közösségi jog aktualizálásáról és egyszerűsítéséről szóló bizottsági közleményben[5] meghirdetett, a jogszabályi környezet egyszerűsítését célzó közösségi stratégiával is, amely a közösségi jog egyszerűsítésének egyik elsődleges területeként jelöli meg a gépjárművek típus-jóváhagyási rendszerét.

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A konzultáció módszerei, a megcélzott főbb ágazatok és a válaszadók általános bemutatása

A javaslat kidolgozása során a Bizottság számos módon konzultált az érintett felekkel:

- Általános internetes konzultáció, amely a javaslat összes szempontjára kiterjedt.

- A fejlett vészfékező rendszerekre vonatkozó javaslatok tekintetében megvizsgálták a különböző osztályú járművek ilyen rendszerekkel való felszereléséből származó valószínű költségeket és előnyöket. A vizsgálatban az iparág egyik érdekcsoportja vett részt.

- Az abroncsokra vonatkozó előírások tekintetében számos megbeszélés volt az abroncsgyártók szervezeteivel, kutatócsoportokkal és környezetvédő csoportokkal, azzal a céllal, hogy az előírásrendszer kiegyensúlyozott és végrehajtható legyen.

A válaszok összefoglalása és figyelembe vételük módja

Az internetes konzultáció során az érintettek számos kérdést vetettek fel. A jelen javaslatot kísérő hatásvizsgálat teljes körű beszámolót ad a felvetett érdemi kérdésekről, és bemutatja figyelembe vételük módját.

2007. augusztus 23. és 2007. október 18. között nyílt internetes konzultációra került sor. A Bizottsághoz 81 hozzászólás érkezett. Az eredmények elérhetők a következő internetcímen:
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm**.**

- **Szakvélemények összegyűjtése és felhasználása**

Az érintett tudományos területek vagy szakterületek

A javaslathoz értékelni kellett a különböző szakpolitikai alternatívákat és a

---

[5] COM(2003)71.

kapcsolódó gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat.

Alkalmazott módszertan

A gördülési zaj csökkentésének megvalósíthatóságát és a fejlett vészfékező rendszerek várható költségeit és előnyeit kifejezetten úgy vizsgálták, hogy alátámasszák a rendelet vonatkozó szempontjainak kidolgozását. Ezenkívül felhasználásra kerültek a CO_2-csökkentésről (TNO) és a közlekedési balesetek csökkenéséről (COWI) már elkészült vizsgálatok, hogy számszerűsíteni lehessen a javasolt intézkedésektől várható előnyöket.

Az abroncszajról szóló vizsgálat esetében a tanácsadó munkája a következőkre terjedt ki:

- A vonatkozó szakirodalom áttekintése az abroncs-út zaj társadalmi és környezeti hatásainak megállapítása.
- A jelenleg használatos különféle kategóriájú abroncsok zajmérési adatainak összegyűjtése és kiértékelése.
- Az abroncszajra előírt határértékek lehetséges csökkentésének értékelése, az abroncsok más tervezési paramétereire gyakorolt hatásokkal együtt.
- A javasolt intézkedésektől várható általános zajcsökkenés értékelése megfelelő számítógépes modellezési eljárásokkal.
- Kapcsolattartás a különböző érintett felekkel.

A fejlett vészfékezési rendszerekről szóló vizsgálat esetében a tanácsadó munkája a következőkre terjedt ki:

- Azoknak a baleseti helyzeteknek az értékelése, amelyek várhatóan elkerülhetők, vagy kisebb hatásúak lesznek a technológia felhasználásával.
- A rendszerek jelenlegi és jövőbeli képességeinek értékelése.
- Az ilyen rendszerek beépítésének gazdasági költsége egy járműre vetítve.
- Kapcsolattartás a különböző érintett felekkel.

A konzultációba bevont főbb szervezetek/szakértők

Az abroncszaj vizsgálatát a FEHRL (Federation of European Highway Research – Európai Közlekedésbiztonsági Kutatási Szövetség) végezte. A fejlett vészfékező rendszerek vizsgálatát a TRL (Transport Research Laboratory) Ltd. végezte.

A rendelet mellékletében az abroncszajra javasolt határértékek a FEHRL ajánlásain alapulnak. A TRL által végzett munka a nehéz járművekhez használandó fejlett vészfékezési rendszerek rangsorolását segítette. A hatásvizsgálat hivatkozik más kutatásokra, amelyeket szintén felhasználtak a különféle szakpolitikai alternatívák értékelésére. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva kiválasztása minden esetben költség/haszon elemzés alapján történt, a javaslathoz mellékelt

hatásvizsgálatban kifejtettek szerint.

A szakvélemények nyilvánosan hozzáférhetővé tételére felhasznált eszközök

Az összes elkészült és jóváhagyott kutatási jelentés elérhető vagy elérhető lesz a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság weboldalán.

- **Hatásvizsgálat**

A javaslat főbb szempontjainál a Bizottság több különböző alternatívát mérlegelt.

1. Egyszerűsítési szempontok:

a) Nincs intézkedés. Ez azt jelentené, hogy maradna a jelenlegi 50 irányelv, szükség szerint további módosításokkal. A közösségi irányelvek továbbra is párhuzamosak lennének a jelenlegi ENSZ-EGB előírásokkal, általában (de nem mindig) azonos műszaki előírásokkal. Ez jelenleg is sok zűrzavart okoz azok számára, akiket a típus-jóváhagyási rendszer csak távolabbról érint, és olyan szabályozási rendszerhez vezet, amelyről nem mondható el, hogy teljesen átlátható lenne.

b) Ebben a fázisban nincs intézkedés, de az egyes irányelveket meg kell vizsgálni, ha és amikor igény merül fel a módosításukra, és el kell dönteni, hogy indokolt-e az irányelv felváltása. Ez jelentősen hozzájárulna a jogszabályi környezet egyszerűsítéséhez. Az egyszerűsítés azonban több évet venne igénybe.

c) Az összes hatályos irányelv helyébe a javasolt rendelet lép. A Bizottság ezt az alternatívát választotta, mivel ez nyújtja a legnagyobb előnyöket, főleg a nemzeti hatóságok és az iparág számára.

2. Fejlett biztonsági technológiák

a) Nincs intézkedés és a piacra kell hagyni a kezdeményezést. Az olyan funkciók, mint például az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek már amúgy is egyre nagyobb számban jelennek meg az autókban egyes piacokon. Az olyan járművek esetében azonban, mint például a nehéz tehergépjárművek és a turistabuszok, ahol az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek a leghasznosabbak lennének, nincs piaci ösztönzés az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek önkéntes beszerelésére, mivel – eltérően a személyautóktól – itt a vevők általában nem ugyanazok, mint akik ennek előnyeit élveznék. Harmonizált szabványok nélkül ráadásul fennáll a veszély, hogy az EU-ban egymástól eltérő szabványok jelennek meg, ami a belső piac széttöredezettségéhez vezetne.

b) Műszaki szabványok létrehozása fejlett biztonsági technológiákra (ha be vannak építve) és a gyártókra kell bízni, hogy külön felszerelésként beépítsék-e ezeket. Noha ez megakadályozná, hogy eltérő szabványok jelenjenek meg az EU-ban (lásd fent), ez az alternatíva nem biztosítaná, hogy a fejlett biztonsági technológiák minden járműbe be legyenek építve.

c) Műszaki szabványok létrehozása és kötelező beépítés előírása. Ez az alternatíva biztosítaná a fejlett biztonsági technológiák lehetséges előnyeinek teljes

kihasználását. Mivel ezeknek a rendszereknek a költség/haszon elemzése pozitív eredményt adott, indokoltnak látszik a kötelező előírást alkalmazó alternatíva használata.

3. Gumiabroncsokra vonatkozó előírások

A gumiabroncsokat illetően a javaslat új előírásokat vezetne be a következők tekintetében: határértékek a gördülési zajra, határértékek a gördülőellenállásra, nedves tapadás és abroncsnyomás-ellenőrző rendszer.

A fentiek tekintetében a Bizottság általánosságban a következő alternatívákat mérlegelte: a) nincs intézkedés;

b) önkéntes/piaci megoldás;

c) kisebb műszaki nehézséggel járó kötelező megoldás;

d) nagyobb műszaki nehézséggel járó kötelező megoldás.

A bizottság mindegyik kérdésben a d) alternatívát választotta. A gördülőellenállás, a nedves tapadás és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer esetében a kutatás és termékfejlesztés már eléggé előrehaladott állapotban van, ezért a szigorúbb műszaki előírások viszonylag rövid idő alatt történő bevezetése megvalósíthatónak tekinthető. A szigorúbb előírások főleg az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer esetében járnának a legnagyobb előnnyel a biztonságot illetően, ugyanakkor jelentősen megnőne annak valószínűsége is, hogy sikerül teljesíteni a CO_2-csökkentési célokat. A Bizottság a gördülési zajt illetően is a d) alternatívát választotta, mivel ez az egyetlen, amely biztosíthatja a javaslat környezetvédelmi céljainak teljesülését. Mivel azonban a zajra vonatkozó előírások a többi előíráshoz képest nagyobb kihívást jelentenek, itt célszerű volt hosszabb bevezetési időt előirányozni.

A Bizottság elvégezte a munkaprogramban szereplő hatásvizsgálatot és az arról szóló jelentés megtekinthető a következő weboldalon:

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm.

Amennyiben a folyamatban lévő további szakmai vizsgálatok nem fejeződnek be a javaslat véglegesítéséig, a Bizottság kész arra, hogy a jogalkotási folyamat alatt alaposan tanulmányozza e további vizsgálatok eredményeit, szükség esetén pedig javasoljon vagy támogasson olyan változtatásokat, amelyekkel elkerülhetők a gumiabroncsok biztonságosságát gyengítő hatások.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

- **A javasolt intézkedés összefoglalása**

A javaslat 50 irányelv hatályon kívül helyezésével jelentősen egyszerűsítené a gépjárművek típus-jóváhagyási rendszerét a biztonságra és a gumiabroncsokra vonatkozó előírások tekintetében.

A javaslat kötelező új előírásokat kíván bevezetni a fejlett biztonsági funkciókra. A javaslat főleg a következők kötelező beépítését írná elő:

- elektronikus stabilitásszabályozó rendszer az összes járműbe,
- abroncsnyomás-ellenőrző rendszer személyautókba,
- fejlett vészfékező rendszer és sávelhagyásra figyelmeztető rendszer nehéz járművekbe.

A javaslat előirányozza azt is, hogy ha fejlett vészfékező rendszereket és sávelhagyásra figyelmeztető rendszereket önként beszerelnek más kategóriájú járművekbe, akkor ezeknek a rendszereknek is meg kell felelniük a javasolt előírásoknak.

A javaslat a jelenleg hatályos jogszabályokban előírtaknál szigorúbb zajkibocsátási határértékeket irányoz elő, és új előírásokat vezetne be a nedves tapadásra és a gördülőellenállásra.

- **Jogalap**

A javaslat jogalapja a Szerződés 95. cikke.

- **A szubszidiaritás elve**

Mivel a Közösség nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel a javaslatot illetően, a szubszidiaritás elve érvényesül.

A javaslat céljait tagállami szinten a következő okok miatt nem lehet kielégítően megvalósítani.

A gépjárművek számos biztonsági és környezetvédelmi elem tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó műszaki előírások harmonizálása közösségi szinten már megtörtént és a tagállamok egyedi intézkedései aláaknáznák a járművek típusjóváhagyásának egész rendszerét. Mivel az egységes piac akadályoztatását el kell kerülni, uniós szintű fellépésre van szükség.

A javaslat céljait közösségi szintű fellépés jobban meg tudja valósítani, mert megakadályozza a belső piac máskülönben elkerülhetetlen széttöredezését, és biztonságosabb és környezetkímélőbb járműveket eredményez.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A javaslat a következő okokból felel meg az arányosság elvének:

Mint a hatásvizsgálat kimutatta, a javaslat megfelel az arányosság elvének, mert a belső piac zavartalan működésének biztosítására irányuló célok teljesítésekor a szükségesnél nagyobb mértékben nem avatkozik be, ugyanakkor gondoskodik a biztonság és környezetvédelem magas színvonaláról.

A szabályozási környezet egyszerűsítése jelentősen hozzájárul a nemzeti hatóságok és az iparág adminisztrációs költségeinek csökkentéséhez.

- **Az eszközök megválasztása**

Javasolt eszközök: rendelet.

Más eszköz a következő okok miatt nem felel meg:

A rendelet alkalmazása indokoltnak tekinthető, mivel biztosítja a rendelkezések betartását, ugyanakkor nem igényli a tagállamok jogrendszerébe történő átültetést.

A javaslat az eredetileg az Európai Parlament által indítványozott kétszintű megközelítést használja, amelyet már más jogszabályok is alkalmaznak. Ez a megközelítés azt irányozza elő, hogy a jogszabály-javaslatok benyújtása és elfogadása két különböző, de párhuzamos útvonalon történjék:

- az alapvető rendelkezéseket az EK-Szerződés 95. cikkén alapuló rendeletben együttdöntési eljárással először az Európai Parlament és a Tanács határozza meg („együttdöntési javaslat”),

- ezután az alapvető rendelkezéseket végrehajtó műszaki leírásokat további rendeletek határozzák meg, amelyeket az 1999/468/EK határozat 5a. cikke szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással a Bizottság fogad el („komitológiai javaslatok”).

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONATKOZÁSOK

A javaslat nincs kihatással a Közösség költségvetésére.

5. KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓK

- **Szimuláció, kísérleti szakasz és átmeneti időszak**

A javaslatban általános átmeneti időszakok szerepelnek, hogy a jármű- és abroncsgyártóknak elegendő idejük legyen az átállásra.

- **Egyszerűsítés**

A javaslat a joganyag egyszerűsítésére is törekszik.

Ötven, a járművek típusjóváhagyására vonatkozó irányelv hatályát fogja veszíteni.

A javaslat törekszik a hatóságok adminisztrációs eljárásainak egyszerűsítésére is. A javaslat szerepel a Bizottságnak a közösségi joganyag aktualizálására és egyszerűsítésére irányuló gördülő programjában és a 2008/ENTR/004 hivatkozási számú jogalkotási munkaprogramjában.

- **Hatályos jogszabályok hatályon kívül helyezése**

A javaslat elfogadása esetén hatályos jogszabályok hatályukat vesztik.

- **Az Európai Gazdasági Térség**

A javasolt jogi aktus EGT-vonatkozású, ezért az egész Európai Gazdasági Térségben alkalmazni kell.

2008/0100 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a gépjárművek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára[6],

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[7],

a Szerződés[8] 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően,

mivel:

(1) A belső piac olyan belső határok nélküli térség, amelyben biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. E célból működik a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv)[9] által gépjárművekre létrehozott átfogó közösségi típus-jóváhagyási rendszer.

(2) Ez a rendelet a 2007/46/EK irányelv szerinti közösségi típus-jóváhagyási eljárással összefüggésben elfogadott új önálló rendelet. Az irányelv IV., VI. és XI. mellékletét ezért megfelelően módosítani kell.

(3) Számos biztonsági és környezetvédelmi elem tekintetében már megtörtént a gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozó műszaki előírások közösségi szintű harmonizálása azzal a céllal, hogy ne legyenek tagállamonként eltérő előírások, és hogy a Közösségben mindenütt biztosítva legyen a magas szintű közúti biztonság és a környezetvédelem.

(4) Indokolt előírásokat meghatározni mind a gépjárművek általános biztonságára, mind a gumiabroncsok környezetvédelmi jellemzőire, mivel vannak olyan abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek, amelyek egyaránt javítják a gumiabroncsok biztonságosságát és környezetvédelmi jellemzőit.

---

6 HL C […]., […], […]. o.
7 HL C […]., […], […]. o.
8 HL C […]., […], […]. o.
9 HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

(5) Az Európai Parlament indítványára a gépjárművekre vonatkozó közösségi jogszabályok új szabályozási megközelítést alkalmaznak. Ennek következtében ez a rendelet a gépjárművek biztonsága, és a gumiabroncsok CO_2- és zajkibocsátása tekintetében csak az alapvető rendelkezéseket határozza meg, míg a műszaki specifikációkat a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozat[10] szerint elfogadott végrehajtási intézkedésekkel kell meghatározni.

(6) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a gépjárművek, a komponensek és az önálló műszaki egységek típusjóváhagyása tekintetében meghatározza a konkrét eljárásokat, vizsgálatokat és előírásokat. A Bizottságot fel kell továbbá hatalmazni arra, hogy pontosabban meghatározza azokat a jellemzőket, amelyekkel egy gumiabroncsnak rendelkeznie kell ahhoz, hogy professzionális terepjáró abroncsnak minősüljön. A Bizottságot fel kell hatalmazni a rendeletben előírtak pontos alkalmazási körének meghatározására is. A Bizottságot ezenkívül fel kell hatalmazni, hogy további biztonsági előírásokat állapíthasson meg olyan járművekre, melyek rendeltetésszerűen veszélyes árukat szállítanak közúton a tagállamokon belül vagy azok között. A Bizottságot továbbá fel kell hatalmazni arra is, hogy az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek és más fejlett biztonsági funkciók kötelező beépítését a műszaki és gazdasági megvalósíthatóságtól függően kiterjeszthesse az eredetileg a rendelet hatálya alá eső járműkategóriáktól különböző kategóriákra is. A Bizottságot arra is fel kell hatalmazni, hogy a rendeletben nem említett fejlett járműrendszerek típusjóváhagyására is megállapíthasson konkrét eljárásokat, vizsgálatokat és műszaki előírásokat, és hogy a vizsgálati eljárások változásainak eredményeként módosíthassa a gumiabroncsok gördülőellenállására és gördülési zajára vonatkozó határértékeket, anélkül, hogy ez hátrányosan érintené a jelenlegi ambiciózus környezetvédelmi célokat. Mivel a szóban forgó intézkedések hatálya általános, céljuk pedig az, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, ezeket az 1999/468/EK határozat 5a. cikke szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(7) A fejlett járműbiztonsági rendszerek területén tapasztalható műszaki fejlődés új lehetőségeket nyit meg a balesetek számának csökkentésére. Kívánatos több ilyen új technológia bevezetése, hogy a balesetek száma a lehető legnagyobb mértékben csökkenjen.

(8) Indokolt, a közlekedők védelmének csökkentése nélkül, több irányelvet hatályon kívül helyezni, hogy a típus-jóváhagyásra vonatkozó jogszabályok „A 21. század versenyképes autóipari szabályozási kerete” című CARS 21 jelentés[11] ajánlásaival összhangban egyszerűsödjenek. Az említett irányelvekben szereplő előírásokat át kell venni ebbe a rendeletbe, és ahol lehet, fel kell váltani őket az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának megfelelő előírásaira való hivatkozással, amelyek az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló

---

[10] HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

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

megállapodásához való csatlakozásáról szóló, 1997. november 27-i 97/836/EK tanácsi határozat[12] 4. cikke szerint beépültek a közösségi jogba.

(9) Indokolt rögzíteni azt az alapelvet, hogy a járműveket úgy kell megtervezni, gyártani és összeszerelni, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék a járműben tartózkodókra és más közlekedőkre nézve. Ehhez szükséges, hogy a gyártók biztosítsák, hogy a járművek megfeleljenek a rendelet vonatkozó előírásainak. E rendelkezéseknek előírásokat kell tartalmazniuk – a teljesség igénye nélkül – a jármű szerkezeti integritására, a járművezetőt a jármű vezetésében segítő rendszerekre, a járművezető számára a látóteret biztosító és a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosító rendszerekre, a jármű világítási rendszereire, a járműben tartózkodókat védő rendszerekre, a jármű külsejére és tartozékaira, a jármű tömegére és méreteire, a jármű gumiabroncsaira, a fejlett járműrendszerekre és egyéb tételekre vonatkozóan. Szükséges ezenkívül, hogy a jármű esettől függően megfeleljen az egyes áruszállító járművekre és azok pótkocsijára vonatkozó egyedi rendelkezéseknek, illetve a buszokra vonatkozó egyedi rendelkezéseknek.

(10) A járművek típusjóváhagyására vonatkozó új előírások bevezetési ütemtervének számításba kell vennie az előírások műszaki végrehajthatóságát. Az előírásokat kezdetben csak a járművek új típusaira célszerű alkalmazni. A meglévő járműtípusok esetében további időt kell biztosítani az előírások teljesítésére. Továbbá, az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek beépítését kezdetben csak a személyautókra kell kötelezővé tenni. Más fejlett biztonsági funkciók beépítését kezdetben csak a nehéz áruszállító járműveknél kell kötelezővé tenni.

(11) Ha a jármű gyártója önként beépít fejlett biztonsági funkciókat, akkor ezeknek meg kell felelniük a rendelet vonatkozó előírásainak.

(12) A gumiabroncsoktól származó CO_2-kibocsátás csökkentése céljából indokolt alkalmazni a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO_2-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről szóló, a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek címzett bizottsági közleményben[13] ismertetett intézkedéseket. A csökkenést a kis gördülőellenállású gumiabroncsok és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek használatának kombinációjával kell elérni. Indokolt ugyanakkor olyan előírásokat is megállapítani, amelyek célja, hogy csökkentsék az abroncs-út zajt és biztosítsák, hogy a gumiabroncsok biztonságossági szintje megmaradjon, a nedves tapadásra vonatkozó előírások bevezetésével. A kapcsolódó bevezetési ütemtervnek tükröznie kell, hogy az összes fenti előírás teljesítése milyen fokú kihívást jelent. Figyelembe véve a gördülési zajra vonatkozó előírások teljesítésének nehézségeit és azt az időt, amelyre az iparágnak szüksége van a meglévő abroncs-családok felváltására, a meglévő típusú új abroncsok esetében különösen indokolt több időt biztosítani a gördülési zajra vonatkozó előírások teljesítésére.

(13) Vannak olyan abroncskategóriák, amelyeket valószínűleg csak nagyon kis mennyiségekben gyártanak, ezek közé tartoznak például azok a professzionális terepjáró abroncsok, amelyekre sebességkorlátozás vonatkozik, és azok az abroncsok,

---

12 HL L 346., 1997.12.17., 78. o.

13 COM(2007)19.

amelyek csak az 1990 előtt nyilvántartásba vett járművekhez használhatók. Indokolt ezért az ilyen kategóriájú gumiabroncsokat mentesíteni a rendelet egyes előírásai alól, ha ezek az előírások nem egyeztethetők össze a gumiabroncsok használatával, vagy ha az előírások által okozott többletteher aránytalanul nagy lenne.

(14) Az elektronikus stabilitásszabályozó rendszerek, a fejlett vészfékező rendszerek és a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek jó lehetőséget nyújtanak a balesetek jelentős csökkentésére. Ezért előírásokat kell meghatározni ezekre a rendszerekre.

(15) Fontos hogy a rendelet hatálya alá eső rendszerek cserekomponenseire hasonló biztonságossági előírások és jóváhagyási eljárások vonatkozzanak. Indokolt ezért rendelkezni a cserekomponensek és az önálló műszaki egységek jóváhagyásáról.

(16) A tagállamoknak szabályokat kell megállapítaniuk a rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra, és biztosítaniuk kell e szankciók érvényesítését. E szankcióknak hatásosaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

(17) A rendelet vonatkozó előírásainak az új járművekre, az új komponensekre és az önálló műszaki egységekre történő alkalmazásának kezdetével a következő tanácsi irányelvek hatályukat vesztik:

- A Tanács 70/221/EGK irányelve (1970. március 20.) a gépjárművek és pótkocsijaik folyékonytüzelőanyag-tartályaira és hátsó aláfutásgátlóira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[14],

- A Tanács 70/222/EGK irányelve (1970. március 20.) a gépjárművek és pótkocsijuk hátsó rendszámtábláinak elhelyezésére és rögzítésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[15],

- A Tanács 70/311/EGK irányelve (1970. június 8.) a gépjárművek és pótkocsijuk kormányberendezésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[16],

- A Tanács 70/387/EGK irányelve (1970. július 27.) a gépjárművek és pótkocsijuk ajtajaira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[17],

- A Tanács 70/388/EGK irányelve (1970. július 27.) a gépjárművek hangjelző berendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[18],

- A Tanács 71/320/EGK irányelve (1971. július 26.) a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[19],

---

14 HL L 76., 1970.4.6., 23. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 81. o.) módosított irányelv.

15 HL L 76., 1970.4.6., 25. o. Az 1972-es csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

16 HL L 133., 1970.6.18., 10. o. A legutóbb az 1999/7/EK bizottsági irányelvvel (HL L 40., 1999.2.13., 36. o.) módosított irányelv.

17 HL L 176., 1970.8.10., 5. o. A legutóbb a 2001/31/EK bizottsági irányelvvel (HL L 130., 2001.5.12., 33. o.) módosított irányelv.

18 HL L 176., 1970.8.10., 12. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

– A Tanács 72/245/EGK irányelve (1972. június 20) a gépjárművek által előidézett rádiózavarokról (elektromágneses összeférhetőség)[20],

– A Tanács 74/60/EGK irányelve (1973. december 17.) a gépjárművek belső berendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[21],

– A Tanács 74/61/EGK irányelve (1973. december 17.) a gépjárművek jogosulatlan használata elleni védelemre szolgáló eszközökre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[22],

– A Tanács 74/297/EGK irányelve (1974. június 4.) a gépjárművek belső berendezéseire (a kormányberendezés viselkedése ütközés esetén) vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[23],

– A Tanács 74/408/EGK irányelve (1974. július 22.) a gépjárművek üléseiről, azok rögzítéseiről és a fejtámlákról[24].

– A Tanács 74/483/EGK irányelve (1974. szeptember 17.) a gépjárművek kiálló részeire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[25],

– A Tanács 75/443/EGK irányelve (1975. június 26.) a gépjárművek hátrameneti és sebességmérő berendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[26],

– A Tanács 76/114/EGK irányelve (1975. december 18.) a gépjárművek és pótkocsijaik hatóságilag előírt tábláira és feliratai ra, valamint elhelyezésükre és rögzítési módjukra vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[27],

– A Tanács 76/115/EGK irányelve (1975. december 18.) a gépjárművek biztonsági öveinek rögzítéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[28],

– A Tanács 76/756/EGK irányelve (1976. július 27.) a gépjárművek és pótkocsijuk világító és fényjelző berendezéseinek felszerelésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[29],

---

19 HL L 202., 1971.6.9., 37. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

20 HL L 152., 1972.7.6., 15. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

21 HL L 38., 1974.2.11., 2. o. A legutóbb a 2000/4/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 87., 2000.4.8., 22. o.) módosított irányelv.

22 HL L 38., 1974.2.11., 22. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

23 HL L 165., 1974.6.20., 16. o. A 91/662/EGK bizottsági irányelvvel (HL L 366., 1991.12.31., 1. o.) módosított irányelv.

24 HL L 221., 1974.8.12., 1. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

25 HL L 266., 1974.10.2., 4. o. A legutóbb a 2007/15/EK bizottsági irányelvvel (HL L 75., 2007.3.15., 21. o.) módosított irányelv.

26 HL L 196., 1975.7.26., 1. o. A 97/39/EK bizottsági irányelvvel (HL L 177., 1997.7.5., 15. o.) módosított irányelv.

27 HL L 24., 1976.1.30., 1. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

28 HL L 24., 1976.1.30., 6. o. A legutóbb a 2005/41/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 255., 2005.9.30., 149. o.) módosított irányelv.

29 HL L 262., 1976.9.27., 1. o. A legutóbb a 2007/35/EK bizottsági irányelvvel (HL L 157., 2007.6.19., 14. o.) módosított irányelv.

– A Tanács 76/757/EGK irányelve (1976. július 27.) a gépjárművek és pótkocsijaik fényvisszaverőire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[30],

– A Tanács 76/758/EGK irányelve (1976. július 27.) a gépjárművek és pótkocsijaik hátsó méretjelző lámpáira, első (oldalsó) helyzetjelző lámpáira, hátsó (oldalsó) helyzetjelző lámpáira és féklámpáira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[31],

– A Tanács irányelve 76/759/EGK (1976. július 27.) a gépjárművek és pótkocsijaik irányjelző lámpáira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[32],

– A Tanács 76/760/EGK irányelve (1976. július 27.) a gépjárművek és pótkocsijaik hátsórendszámtábla-megvilágító lámpáira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[33],

– A Tanács 76/761/EGK irányelve (1976. július 27.) a gépjárművek és pótkocsijaik távolsági és/vagy tompított fényszóróira, valamint a gépjárművek és pótkocsijaik engedélyezett lámpaegységében használatos fényforrásokra (izzók és egyéb lámpák) vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[34],

– A Tanács 76/762/EGK irányelve (1976. július 27.) a gépjárművek ködfényszóróira és az azokhoz használt izzólámpákra vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[35],

– A Tanács 77/389/EGK irányelve (1977. május 17.) a gépjárművontató szerkezetekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[36],

– A Tanács 77/538/EGK irányelve (1977. június 28.) a gépjárművek és pótkocsijaik hátsó ködlámpáira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[37],

– A Tanács 77/539/EGK irányelve (1977. június 28.) a gépjárművek és pótkocsijaik hátrameneti lámpájára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[38],

– A Tanács 77/540/EGK irányelve (1977. június 28.) a gépjárművek várakozást jelző lámpáira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[39],

---

30 HL L 262., 1976.9.27., 32. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
31 HL L 262., 1976.9.27., 54. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
32 HL L 262., 1976.9.27., 71. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
33 HL L 262., 1976.9.27., 85. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
34 HL L 262., 1976.9.27., 96. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
35 HL L 262., 1976.9.27., 122. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
36 HL L 145., 1977.6.13., 41. o. A 96/64/EK bizottsági irányelvvel (HL L 258., 1996.10.11., 26. o.) módosított irányelv.
37 HL L 220., 1977.8.29., 60. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
38 HL L 220., 1977.8.29., 72. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
39 HL L 220., 1977.8.29., 83. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

– A Tanács 77/541/EGK irányelve (1977. június 28.) a gépjárművek biztonsági öveire és utasbiztonsági rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[40],

– A Tanács 77/649/EGK irányelve (1977. szeptember 27.) irányelve a gépjárművek vezetőinek látóterére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[41],

– A Tanács 78/316/EGK irányelve (1977. december 21.) a gépjárművek belső berendezéseire (a kezelőszervek, ellenőrző és visszajelző lámpák jelölésére) vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[42],

– Tanács 78/317/EGK irányelve (1977. december 21.) a gépjárművek üvegfelületeinek jég- és páramentesítő berendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[43],

– A Tanács 78/318/EGK irányelve (1977. december 21.) a gépjárművek ablaktörlő és ablakmosó rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[44],

– A Tanács 78/549/EGK irányelve (1978. június 12.) a gépjárművek kerékdobjaira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[45],

– A Tanács 78/932/EGK irányelve (1978. október 16.) a gépjárművek üléseinek fejtámláira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[46],

– A Tanács 89/297/EGK irányelve (1989. április 13.) egyes gépjárművek és pótkocsijaik oldalsó védelmére (oldalsó védőszerkezetekre) vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[47],

– A Tanács 91/226/EGK irányelve (1991. március 27.) a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak a felcsapódó víz elleni védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről[48],

– A Tanács 92/21/EGK irányelve (1992. március 31.) az M1 kategóriájú gépjárművek tömegéről és méreteiről[49],

---

40 HL L 220., 1977.8.29., 95. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

41 HL L 267., 1977.10.19., 1. o. A legutóbb a 90/630/EGK bizottsági irányelvvel (HL L 341., 1990.12.6., 20. o.) módosított irányelv.

42 HL L 81., 1978.3.28., 3. o. A 93/91/EGK bizottsági irányelvvel (HL L 284., 1993.11.19., 25. o.) módosított irányelv.

43 HL L 81., 1978.3.28., 27. o.

44 HL L 81., 1978.3.28., 49. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

45 HL L 168., 1978.6.26., 45. o. A 94/78/EK bizottsági irányelvvel (HL L 354., 1994.12.31., 10. o.) módosított irányelv.

46 HL L 325., 1978.11.20., 1. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

47 HL L 124., 1989.5.5., 1. o.

48 HL L 103., 1991.4.23., 5. o. A 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

49 HL L 129., 1992.5.14., 1. o. A 95/48/EK bizottsági irányelvvel (HL L 233., 1995.9.30., 73. o.) módosított irányelv.

– A Tanács 92/22/EGK irányelve (1992. március 31.) a gépjárművek és pótkocsijaik biztonsági üvegezéséről és az üvegezésre használt anyagokról[50],

– A Tanács 92/23/EGK irányelve (1992. március 31.) a gépjárművek és pótkocsijaik gumiabroncsairól és azok felszereléséről[51],

– A Tanács 92/24/EGK irányelve (1992. március 31.) az egyes gépjármű-kategóriák sebességkorlátozó készülékeiről vagy az ehhez hasonló sebességkorlátozó fedélzeti rendszereiről[52],

– A Tanács 92/114/EGK irányelve (1992. december 17.) az N kategóriájú gépjárművek vezetőfülkéjének a hátfal síkja előtti kiálló részeiről[53],

(18) Ezenkívül a következő európai parlamenti és tanácsi irányelvek is hatályukat vesztik:

– Az Európai Parlament és a Tanács 94/20/EK irányelve (1994. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik mechanikus kapcsolószerkezeteiről, valamint ezeknek a gépjárművekre történő felszereléséről[54],

– Az Európai Parlament és a Tanács 95/28/EK irányelve (1995. október 24.) egyes gépjármű-kategóriák belső kialakításában használt anyagok égési tulajdonságairól[55],

– Az Európa Parlament és Tanács 96/27/EK irányelve (1996. május 20.) a gépjárművek utasainak oldalsó ütközés esetén történő védelméről és a 70/156/EGK irányelv módosításáról[56],

– Az Európai Parlament és a Tanács 96/79/EK irányelve (1996. december 16.) a gépjárművek utasainak frontális ütközéssel szemben nyújtott védelméről, és a 70/156/EGK irányelv módosításáról[57],

– Az Európai Parlament és a Tanács 97/27/EK irányelve (1997. július 22.) a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak tömegéről és méreteiről, valamint a 70/156/EGK irányelv módosításáról[58],

– Az Európai Parlament és a Tanács 98/91/EK irányelve (1998. december 14.) a veszélyes áruk közúti szállítására szánt gépjárművekről és pótkocsijaikról,

---

50 HL L 129., 1992.5.14., 11. o. A legutóbb a 2001/92/EK bizottsági irányelvvel (HL L 291., 2001.11.8., 24. o.) módosított irányelv.

51 HL L 129., 1992.5.14., 95. o. A legutóbb a 2005/11/EK bizottsági irányelvvel (HL L 46., 2005.2.17., 42. o.) módosított irányelv.

52 HL L 129., 1992.5.14., 154. o. A 2004/11/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 44., 2004.2.14., 19. o.) módosított irányelv.

53 HL L 409., 1992.12.31., 17. o.

54 HL L 195., 1994.7.29., 1. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

55 HL L 281., 1995.11.23., 1. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

56 HL L 169., 1996.7.8., 1. o.

57 HL L 18., 1997.1.21., 7. o. A legutóbb az 1999/98/EK bizottsági irányelvvel (HL L 9., 2000.1.13., 14. o.) módosított irányelv.

58 HL L 233., 1997.8.25., 1. o. A legutóbb a 2003/19/EK bizottsági irányelvvel (HL L 79., 2003.3.26., 6. o.) módosított irányelv.

valamint a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyásáról szóló 70/156/EGK irányelv módosításáról[59],

– Az Európai Parlament és a Tanács 2000/40/EK irányelve (2000. június 26.) a gépjárművek elülső aláfutásgátlásával kapcsolatos tagállami jogszabályok közelítéséről és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról[60],

– Az Európai Parlament és a Tanács 2001/56/EK irányelve (2001. szeptember 27.) a gépjárművek és pótkocsijaik fűtéséről, a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról és a 78/548/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről[61],

– Az Európai Parlament és a Tanács 2001/85/EK irányelve (2001. november 20.) a személyszállításra használt, a vezetőülésen kívül több mint nyolc ülőhelyet tartalmazó járművekre vonatkozó különleges rendelkezésekről, valamint a 70/156/EGK és a 97/27/EK irányelv módosításáról[62],

– Az Európai Parlament és a Tanács 2003/97/EK irányelve (2003. november 10.) a közvetett látást biztosító eszközök és az ilyen eszközökkel felszerelt járművek típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről, a 70/156/EGK irányelv módosításáról és a 71/127/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről[63],

(19) A rendelet célját, azaz a belső piacnak a gépjárművek és gumiabroncsok biztonságosságára és környezetvédelmi jellemzőire vonatkozó közös műszaki előírások bevezetése révén történő kialakítását tagállami szinten nem lehet kielégítően megvalósítani. A szükséges fellépés mértéke miatt a célok közösségi szinten jobban megvalósíthatók. Ezért a Közösség a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvvel összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. fejezet
Tárgy, hatály és fogalommeghatározások

1. cikk
Tárgy

A rendelet előírásokat állapít meg a gépjárművek, pótkocsik és az ezekhez tervezett rendszerek, komponensek és önálló műszaki egységek biztonságosságuk tekintetében történő típusjóváhagyására.

---

59 HL L 11., 1999.1.16., 25. o.
60 HL L 203., 2000.8.10., 9. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
61 HL L 292., 2001.11.9., 21. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
62 HL L 42., 2002.2.13., 1. o. A 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.
63 HL L 25., 2004.1.29., 1. o. A legutóbb a 2006/96/EK irányelvvel módosított irányelv.

A rendelet ezenkívül előírásokat állapít meg a gumiabroncsok CO_2- és zajkibocsátásuk tekintetében történő típusjóváhagyására.

2. cikk
Hatály

A rendelet, az 5–10. cikk előírásait is figyelembe véve, a 2007/46/EK irányelv II. mellékletében meghatározott M, N és O kategóriájú járművekre vonatkozik.

3. cikk
Fogalommeghatározások

A rendelet alkalmazásában a 2007/46/EK irányelv 3. cikkében megállapított fogalommeghatározások érvényesek.

A fentiek mellett még az alábbi fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „elektronikus stabilitásszabályozás”: jármű olyan elektronikus szabályozó funkciója, amely javítja a jármű dinamikus stabilitását,

2. „sávelhagyásra figyelmeztető rendszer”: olyan rendszer, amely figyelmezteti a járművezetőt a járműnek a menetsávból történő kisodródására,

3. „fejlett vészfékező rendszer”: olyan rendszer amely képes automatikusan érzékelni a vészhelyzeteket és bekapcsolni a jármű fékrendszerét, a járművezető beavatkozásával vagy anélkül, hogy az ütközés elkerülése vagy tompítása céljából lelassítsa a járművet,

4. „terhelhetőségi jelzőszám”: azt a terhelést kifejező egy vagy két szám, amelyet a gumiabroncs egy kerékre, vagy egy kerékre és ikerkerékre felszerelve a megadott sebességkategóriának megfelelő sebességen és a gyártó által meghatározott használati előírásoknak megfelelő üzemben elvisel.

5. „abroncsnyomás-ellenőrző rendszer”: a járműbe beépített olyan rendszer, amely képes az abroncsnyomásnak és a nyomás idővel történő változásának az értékelésére, és menet közben továbbítja a megfelelő információkat a járművezetőhöz,

6. „professzionális terepjáró gumiabroncs”: olyan gumiabroncs, amelyet rendeltetésszerűen vegyesen használnak közúton és terepen, vagy más speciális célokra,

7. „téli gumiabroncs”: M+S, M.S vagy M&S jelölésű gumiabroncs, amelynél a futófelület mintázata, a futófelület anyagának összetétele vagy a futófelület szerkezete elsődlegesen arra van tervezve, hogy téli viszonyok között (hó) a jármű mozgásának elindítására vagy fenntartására való képessége tekintetében jobb teljesítményt nyújtson mint a normál gumiabroncs,

8. „T típusú ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncs”: ideiglenes használatra szánt, a szokásos és a megerősített gumiabroncsokra előírt belső nyomásnál nagyobb belső nyomáson való használatra tervezett tartalék gumiabroncs,

9. „vonóabroncs”: C2 vagy C3 kategóriájú téli gumiabroncs, amelyet rendeltetésszerűen a jármű hajtótengelyére szerelnek fel,

10. „Védelem nélküli közlekedő”: gyalogosok, kerékpárosok és motorkerékpárosok.

II. fejezet
A gyártók kötelezettségei

4. cikk
Általános kötelezettségek

(1) A gyártó igazolja, hogy minden új jármű, amelyet a Közösségben értékesítenek, nyilvántartásba vesznek vagy használatba vesznek, a rendeletnek megfelelő típusjóváhagyással rendelkezik.

(2) A gyártó igazolja, hogy minden önálló műszaki egység, amelyet a Közösségben értékesítenek vagy használatba vesznek, a rendeletnek megfelelő típusjóváhagyással rendelkezik.

5. cikk
Előírások és vizsgálatok

(1) A gyártó biztosítja, hogy a járműveket úgy tervezzék, gyártsák és szereljék össze, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék a bennük tartózkodókra és más közlekedőkre nézve.

(2) A gyártó biztosítja, hogy a járművek, a komponensek és az önálló műszaki egységek megfeleljenek a rendelet vonatkozó előírásainak, beleértve a következőkre vonatkozó előírásokat:

a) a jármű szerkezeti integritása, beleértve a töréteszteket,

b) azok a rendszerek, amelyek a járművezetőt segítik a jármű vezetésében, ideértve a kormányzó, a fékező és az elektronikus stabilitásszabályozó rendszereket,

c) azok a rendszerek, amelyek a járművezető számára látóteret, valamint a jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosítanak, ideértve az üvegezéseket, a tükröket és a járművezetőt tájékoztató rendszereket,

d) a jármű világítási rendszere,

e) a járműben tartózkodók védelme, ideértve a belső felszereléseket, a fejtámlákat, a biztonsági öveket, az ISOfix rögzítéseket vagy beépített gyerekülésekет és a járműajtókat,

f) a jármű külseje és tartozékai,

g) elektromágneses összeférhetőség,

h) figyelmeztető hangjelzések,

i) fűtésrendszerek,

j) a jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló eszközök,

k) járműazonosító rendszerek,

l) tömegek és méretek.

(3) A Bizottság meghatározza, hogy a 2. cikkben említettek közül mely járműkategóriákra vonatkoznak e cikk (1) és (2) bekezdésének előírásai.

A szóban forgó intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

6. cikk

Egyes N és O kategóriájú járművekre vonatkozó egyedi előírások

(1) Az 5., 8., 9. és 10. cikkben megállapított előírásokon túl az N és O kategóriájú járműveknek adott esetben meg kell felelniük az e cikk (2)–(6) bekezdésében megállapított előírásoknak is.

(2) Az N_2 és N_3 kategóriájú járműveket úgy kell gyártani, hogy egy másik járművel történő frontális ütközés esetén a járműben tartózkodók alászorulás [aláfutás] miatti sérülésének a lehető legkisebb legyen a veszélye.

(3) Az N_2, N_3, O_3 és O_4 kategóriájú járműveket úgy kell gyártani, hogy egy másik járművel vagy védelem nélküli közlekedővel történő oldalsó ütközés esetén az illető védelem nélküli közlekedő vagy a járműben tartózkodók alászorulás [aláfutás] miatti sérülésének a lehető legkisebb legyen a veszélye.

(4) A vezetőfülkének vagy a járművezető és az utasok számára biztosított térnek elég szilárdnak kell lennie ahhoz, hogy a járműben ülők számára védelmet nyújtson még ütközés és felborulás esetén is.

(5) A 7,5 tonnánál nagyobb megengedett össztömegű N_2 kategóriájú járműveket és az összes N_3, O_3 és O_4 kategóriájú járműveket úgy kell gyártani, hogy a jármű által felvert permet az úton lévő más járművek vezetőinek látóterére a lehető legkisebb hatással legyen.

(6) A Bizottság további biztonsági előírásokat állapít meg az olyan járművekre, melyek rendeltetésszerűen veszélyes árukat szállítanak közúton a tagállamokon belül vagy azok között.

A szóban forgó intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

7. cikk
M_2 és M_3 kategóriájú járművekre vonatkozó egyedi előírások

(1) Az 5., 8., 9. és 10. cikkben megállapított előírásokon túl az M_2 és M_3 kategóriájú járműveknek meg kell felelniük az e cikk (2)–(5) bekezdésében megállapított előírásoknak is.

(2) A jármű szállítókapacitásának, beleértve az ülő és álló utasokat és a kerekes széket használókat is, összhangban kell lennie a jármű tömegével, méretével és elrendezésével.

(3) A karosszériát úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a jármű teljes szállítókapacitással is képes legyen biztonságosan és stabilan üzemelni. Megfelelő megoldásokkal biztosítani kell a járműbe történő biztonságos beszállást és a jármű biztonságos elhagyását, különösen vészhelyzetben.

(4) Az I. osztályú járműveknél biztosítani kell a csökkent mozgásképességű személyek, köztük a kerekes széket használók akadálymentes mozgását.

(5) Az autóbuszok felépítményének belső kialakításához felhasznált anyagoknak meg kell akadályozniuk lángok keletkezését vagy legalábbis késleltetniük kell a lángok kialakulását, ezáltal lehetővé téve az utasoknak, hogy tűz esetén a jármű belső terét elhagyhassák.

8. cikk
Gumiabroncsok besorolása

(1) A gumiabroncstípusokat az alábbi osztályokba kell besorolni:.

a) C1 osztályú gumiabroncsok – rendeltetésszerűen M_1, O_1 és O_2 kategóriájú járművekhez használt gumiabroncsok,

b) C2 osztályú gumiabroncsok – rendeltetésszerűen 3,5 tonnánál nehezebb M_2, M_3, N, O_3 és O_4 kategóriájú járművekhez használt gumiabroncsok, melyek terhelhetőségi jelzőszáma (egy kerékre szerelve) ≤ 121, sebességkategória-jele pedig ≥ ‘N’,

c) C3 osztályú gumiabroncsok – rendeltetésszerűen 3,5 tonnánál nehezebb M_1, M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 és O_4 kategóriájú járművekhez használt gumiabroncsok, melyek terhelhetőségi jelzőszáma az alábbiak egyike:

i. terhelhetőségi jelzőszáma egy kerékre felszerelve ≤ 121, sebességkategória-jele pedig ≤ ‘M’,

ii. terhelhetőségi jelzőszáma egy kerékre felszerelve ≥ 122.

Egy abroncstípus az a), b) és c) pontokban megadott osztályok közül többe is besorolható, feltéve, hogy az abroncstípus megfelel mindegyik osztály összes vonatkozó előírásának, amelyekre jóváhagyták.

(2) Az ENSZ-EGB 54. sz. előírásában[64] szereplő terhelhetőségi jelzőszámokat és a hozzájuk tartozó tömegeket kell alkalmazni.

9. cikk
Járművek gumiabroncsaira vonatkozó egyedi rendelkezések

(1) A jármű felszerelésének részét képező összes gumiabroncsnak, ideértve a tartalék abroncsot is, alkalmasnak kell lennie arra, hogy azt az adott járműhöz használni lehessen, különösen a méreteit, a sebességi és a terhelhetőségi jellemzőit illetően.

(2) Az M_1 kategóriájú járművekbe abroncsnyomás-ellenőrző rendszert kell beépíteni, amely képes a járművezetőt figyelmeztetni arra, ha az abroncsban veszélyen kicsi a nyomás, illetve arra, hogy a gumiabroncs nyomása jelentősen kisebb annál, mint ami üzemanyag-fogyasztás szempontjából optimális lenne.

(3) Az összes C_1 gumiabroncsnak meg kell felelnie az I. melléklet A. részében előírt nedves tapadási értékeknek.

(4) Az összes gumiabroncsnak meg kell felelnie az I. melléklet B. részében előírt gördülőellenállási értékeknek.

(5) Az összes gumiabroncsnak meg kell felelnie az I. melléklet C. részében a gördülési zajra előírt értékeknek.

(6) A (3), (4) és (5) bekezdés nem alkalmazandó az alábbiakra:

a) azok a gumiabroncsok, amelyekre a megengedett névleges sebesség kisebb mint 80 km/h,

b) azok a gumiabroncsok, amelyeknél a névleges felniátmérő legfeljebb 254 mm vagy legalább 635 mm,

c) T típusú ideiglenes használatú tartalék gumiabroncsok,

d) a kizárólag az első ízben [1990. október 1.] előtt nyilvántartásba vett gépjárművekre történő felszerelésre szánt gumiabroncsok,

e) a vonótulajdonságok javítására szolgáló kiegészítő eszközökkel felszerelt gumiabroncsok.

(7) Az I. melléklet B. és C. részében a gördülőellenállásra és a gördülési zajra vonatkozó előírások nem vonatkoznak a professzionális terepjáró gumiabroncsokra.

10. cikk
Fejlett járműrendszerek

(1) Az M_2, M_3, N_2, és N_3 kategóriájú járművekbe a rendelet előírásainak megfelelő fejlett vészfékező rendszert kell beépíteni.

---

64 HL […]

Ha a gyártó M_1 vagy N_1 kategóriájú járműbe önként épít be fejlett vészfékező rendszert, akkor annak meg kell felelnie a rendelet előírásainak.

(2) Az M_2, M_3, N_2, és N_3 kategóriájú járművekbe a rendelet előírásainak megfelelő, sávelhagyásra figyelmeztető rendszert kell beépíteni.

Ha a gyártó M_1 vagy N_1 kategóriájú járműbe önként épít be sávelhagyásra figyelmeztető rendszert, akkor annak meg kell felelnie a rendelet előírásainak.

(3) A Bizottság az (1) és (2) bekezdésben említett rendszerektől különböző fejlett járműrendszerek típusjóváhagyásához egyedi eljárásokat, vizsgálatokat és műszaki előírásokat állapíthat meg.

A szóban forgó intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

III. fejezet
A tagállamok kötelezettségei

11. cikk
Járművek, komponensek és önálló műszaki egység típusjóváhagyása

(1) 2012. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az 5–9. cikk és az I. melléklet járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásaira hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) megtagadják az EK-típusjóváhagyást vagy a nemzeti típusjóváhagyást az említett cikkekben és a végrehajtási intézkedésekben megnevezett járműkategóriák olyan új típusának esetében, illetve megtagadják a komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváhagyást az ezekhez tervezett komponensek vagy önálló műszaki egységek olyan új típusának esetében, amely nem felel meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.

(2) 2014. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az 5., 6., 7., 8. cikkben, a 9. cikk (1)–(4) bekezdésében és az I. melléklet A. és B. részében foglalt járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásokra hivatkozva (kivéve a C3 gumiabroncsokra vonatkozó gördülőellenállási határértékeket és az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) az említett cikkekben megnevezett kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új komponensek vagy önálló műszaki egységek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

(3) 2016. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a gumiabroncsok gördülési zajára vonatkozó előírásokra, és a C3 gumiabroncsok tekintetében a gumiabroncsok

gördülőellenállására is hivatkozva (kivéve az I. melléklet B. részének 2. táblázatában megadott gördülőellenállási határértékeket) az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó előírásainak, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó előírásainak, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

(4) 2016. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok az gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva megtagadják az EK-típusjóváhagyást vagy a nemzeti típusjóváhagyást az M, N és O járműkategóriák olyan új típusának esetében, illetve megtagadják a komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváhagyást az ezekhez tervezett gumiabroncsok olyan új típusának esetében, amely nem felel meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek.

(5) 2018. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a C1 és C2 gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

(6) 2018. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a C3 gumiabroncsok gördülőellenállására vonatkozó előírásokra hivatkozva az M, N és O kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új gumiabroncsok esetében, amelyek nem felelnek meg az I. melléklet B. részének 2. táblázatában a gördülőellenállásra előírt határértékeknek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

(7) 2013. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a 10. cikk járműbiztonsági előírásaira hivatkozva megtagadják az EK-típusjóváhagyást vagy a nemzeti típusjóváhagyást az M_2, M_3, N_2 és N_3 járműkategóriák olyan új típusának esetében, megtagadják az EK-típusjóváhagyást vagy a nemzeti típusjóváhagyást fejlett vészfékező rendszerrel és/vagy sávelhagyásra figyelmeztető rendszerrel felszerelt M_1, és N_1 járműkategóriák olyan új típusának esetében, illetve megtagadják a komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváhagyást az ezekhez tervezett fejlett vészfékező rendszer és/vagy sávelhagyásra figyelmeztető rendszer olyan új típusának esetében, amely nem felel meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.

(8) 2015. október 29-i hatállyal a nemzeti hatóságok a 10. cikk járműbiztonsági előírásaira hivatkozva az M_2, M_3, N_2 és N_3 kategóriájú olyan új járművek esetében és a fejlett vészfékező rendszerrel és/vagy sávelhagyásra figyelmeztető rendszerrel felszerelt M_1, és N_1 kategóriájú olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, a meglévő megfelelőségi bizonylatokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában érvénytelennek tekintik és megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve az ezekhez tervezett olyan új fejlett vészfékező rendszerek és sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek esetében, amelyek nem felelnek meg a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, megtiltják azok értékesítését és használatba vételét.

(9) A nemzeti hatóságok engedélyezik az (1) bekezdésben említett időpont előtt típusjóváhagyást kapott komponensek és önálló műszaki egységek értékesítését és használatba vételét és továbbra is kiterjesztik a jóváhagyást ezekre a komponensekre és önálló műszaki egységekre azon irányelv feltételei szerint, amely alapján a típusjóváhagyás eredetileg történt, kivéve, ha az ezekre a komponensekre és önálló műszaki egységekre vonatkozó előírásokat e rendelet módosította, vagy újakkal egészítette ki.

A nemzeti hatóságok engedélyezik az (1) bekezdésben említett időpont előtt típusjóváhagyást kapott járművekhez tervezett cserekomponensek és cseréként használatos önálló műszaki egységek értékesítését és használatba vételét és továbbra is kiterjesztik ezekre az EK-típusjóváhagyást, kivéve a csereabroncsokat, azon irányelv feltételei szerint, amely alapján a típusjóváhagyás eredetileg történt.

(10) Az (1)–(9) bekezdés sérelme nélkül, és az 5. cikk (3) bekezdésében és a 13. cikkben említett végrehajtási intézkedések hatálybalépésétől függően, a gyártó kérése esetén a nemzeti hatóságok az 5–10. cikk járműbiztonsági és gumiabroncsokra vonatkozó előírásaira hivatkozva nem tagadhatják meg az EK-típusjóváhagyást vagy a nemzeti típusjóváhagyást új járműtípus esetében, nem tagadhatják meg a komponensekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó EK-típusjóváhagyást komponensek vagy önálló műszaki egységek új típusának esetében, nem tilthatják meg új jármű nyilvántartásba vételét, értékesítését és használatba vételét, illetve nem tilthatják meg új komponens vagy önálló műszaki egység értékesítését és használatba vételét, ha az illető jármű, komponens vagy önálló műszaki egység megfelel a rendelet előírásainak..

12. cikk
Szankciók

(1) A tagállamok megállapítják a rendelet rendelkezéseinek a gyártó általi megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. Az előírt szankcióknak hatásosaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb e rendelet hatálybalépését követő tizennyolc hónapon belül értesítik a Bizottságot ezekről a rendelkezésekről, és haladéktalanul értesítik a Bizottságot a rendelkezéseket érintő valamennyi későbbi módosításról.

(2) A szankcióval járó jogsértések típusai közé tartoznak a következők:

a) hamis nyilatkozat tétele a jóváhagyási eljárás vagy visszahívást eredményező eljárások során,

b) a típusjóváhagyáshoz használt vizsgálati eredmények meghamisítása,

c) olyan adatok vagy műszaki leírások visszatartása, amelyek visszahíváshoz vagy a típusjóváhagyás visszavonásához vezethetnek.

IV. fejezet
Záró rendelkezések

13. cikk
Végrehajtási intézkedések

(1) Azokat az intézkedéseket, amelyek célja, hogy a rendelet nem alapvető fontosságú elemeit kiegészítéssel módosítsák az 5–10. cikk és az I. melléklet alapján a típusjóváhagyáshoz szükséges konkrét eljárások, vizsgálatok és előírások tekintetében, a 2007/46/EK határozat 40. cikkének (2) bekezdése szerinti, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni. Ilyen intézkedés azoknak a jellemzőknek a pontosabb meghatározása is, amelyekkel egy gumiabroncsnak rendelkeznie kell ahhoz, hogy professzionális terepjáró gumiabroncsnak minősüljön.

(2) Ha az (1) bekezdés szerinti intézkedések a vizsgálati eljárások változásainak eredményeként módosítják a gumiabroncsok gördülőellenállására és gördülési zajára az I. melléklet B. és C. részében előírt határértékeket, akkor ezeket úgy kell megállapítani, hogy ne érintsék hátrányosan a jelenlegi ambiciózus környezetvédelmi célokat.

14. cikk
A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv IV., VI. és XI. melléklete e rendelet II. melléklete szerint módosul.

15. cikk
Hatályon kívül helyezés

(1) A 70/221/EGK, a 70/222/EGK, a 70/311/EGK, a 70/387/EGK, a 70/388/EGK, a 71/320/EGK, a 72/245/EGK, a 74/60/EGK, a 74/61/EGK, a 74/297/EGK, a 74/408/EGK, a 74/483/EGK, a 75/443/EGK, a 76/114/EGK, a 76/115/EGK, a 76/756/EGK, a 76/757/EGK, a 76/758/EGK, a 76/759/EGK, a 76/760/EGK, a 76/761/EGK, a 76/762/EGK, a 77/389/EGK, a 77/538/EGK, a 77/539/EGK, a 77/540/EGK, a 77/541/EGK, a 77/649/EGK, a 78/316/EGK, a 78/317/EGK, a 78/318/EGK, a 78/549/EGK, a 78/932/EGK, a 89/297/EGK, a 91/226/EGK, a 92/21/EGK, a 92/22/EGK, a 92/24/EGK, a 92/114/EGK, a 94/20/EK, a 95/28/EK, a 96/27/EK, a 96/79/EK, a 97/27/EK, a 98/91/EK, a 2000/40/EK, a 2001/56/EK, a 2001/85/EK, és a 2003/97/EK irányelv 2014. október 29-ével hatályát veszti.

(2) A 92/23/EGK irányelv 2018. október 29-ével hatályát veszti.

(3) A hatályon kívül helyezett irányelvekre történő hivatkozást e rendeletre történő hivatkozásként kell érteni.

16. cikk
Hatálybalépés

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

Ezt a rendeletet [2012. október 29]-től kell alkalmazni.

Az 5. cikk (3) bekezdését, a 6. cikk (6) bekezdését, a 10. cikk (3) bekezdését, a 11. cikk (10) bekezdését és a 13. cikket, valamint a II. melléklet 1. a) iii., 1. b) iii., 1. b) iv., 2. c), 3. a) iii., 3. b) .iii., 3. c) iii., 3. d) iii., 3. e) iii. és 3. f) i. pontját azonban a hatálybalépés napjától kell alkalmazni. A II. melléklet 1. a) i., 1 .b) i., 2. a), 3. a) i., 3. b) i., 3. c) i., 3. d) i., 3. e) i. és 3. f) ii. pontját 2014. október 29-től kell alkalmazni. A II. melléklet 1. a) ii., 1. b) ii., 2. b), 3. a) ii., 3. b) ii., 3. c) ii., 3. d) ii. és 3. e) ii. pontját 2018. október 29-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, […]-án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*

I. MELLÉKLET

Gumiabroncsok nedves tapadására, gördülőellenállására és gördülési zajára vonatkozó előírások

A. rész – A nedves tapadásra vonatkozó előírások

A C1 osztályú gumiabroncsoknak meg kell felelniük az alábbi előírásoknak:

Használati kategória	Nedves tapadási jelzőszám (G)
Olyan sebességkategória-jellel („Q” vagy az alatt, a „H” nélkül) rendelkező téli gumiabroncs, amely legfeljebb 160 km/h legnagyobb megengedett sebességet jelent	≥ 0,9
Olyan sebességkategória-jellel („R” és az felett, valamint a „H”) rendelkező téli gumiabroncs, amely legalább 160 km/h legnagyobb megengedett sebességet jelent	≥ 1,0
Normál (közúti) gumiabroncs	≥ 1,1

B. rész – Gördülőellenállás

Az egyes abroncstípusoknál a gördülőellenállási együttható legnagyobb értéke az ISO 28580 szabvány szerint mérve nem haladhatja meg a következőket:

1. táblázat

Abroncskategória	Felső határérték (kg/tonna) **1. fázis**
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

2. táblázat

Abroncskategória	Felső határérték (kg/tonna) **2. fázis**
C1	10,5
C2	9

C3	6,5

C. rész – Gördülési zaj

1. A rendelet végrehajtási intézkedéseiben megnevezett eljárással meghatározott zajszintek nem haladhatják meg az 1.1. vagy 1.2. pontban megadott határértékeket: Az 1.1. és az 1.2. pont táblázata a hőmérséklettel és a műszerek tűrésével korrigált mért értékeket tartalmazza, egész számra kerekítve, kivéve a C3 gumiabroncsok esetében.

1.1. C1 osztályú gumiabroncsok, a méréshez használt gumiabroncs névleges profilszélességével:

Abroncsosztály	Névleges profilszélesség (mm)	Határérték, dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

1.2. C2 és C3 osztályú gumiabroncsok, a gumiabroncsok használati kategóriájával:

Abroncsosztály	Névleges profilszélesség (mm)	Határérték, dB(A)
C2	Normál	72
	Vonóabroncsok	73
C3	Normál	73
	Vonóabroncsok	75

II. MELLÉKLET

A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A IV. melléklet I. része a következőképpen módosul:

a) A táblázat a következőképp módosul:

i. a 3–10., a 12–38., a 42–45. és a 47–57. pontot el kell hagyni,

ii. a 46. pontot el kell hagyni,

iii. a táblázat a következő 63. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	Hatály [Alkalmazhatóság]									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Általános biztonság	[…/…/EK, *e rendelet száma*]	[HL L …, …, … o., *hivatkozás e rendeletre*]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) A függelék a következőképpen módosul:

i. a 3–10., a 12–37., a 44., a 45. és az 50–54. pontot el kell hagyni a táblázatból,

ii. a 46. pontot el kell hagyni a táblázatból,

iii. a táblázat a következő 63. ponttal egészül ki:

	Tárgy	Szabályozási aktus száma	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	M_1
63	Általános biztonság	[…/…/EK, *e rendelet száma*]	[HL L …, …, … o., *hivatkozás e rendeletre*]	P/A

ii. A „Jelmagyarázat” a következő szöveggel egészül ki:

P/A: Ez a rendelet részlegesen alkalmazandó. A pontos alkalmazási kört a rendelet végrehajtási intézkedései határozzák meg.

2. A VI. melléklet függelékében a táblázat a következőképpen módosul:

a) a 3–10., a 12–38., a 42–45. és a 47–57. pontot el kell hagyni,

b) a 46. pontot el kell hagyni,

c) a táblázat a következő 63. ponttal egészül ki:

Tárgy	Szabályozási aktus száma	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	Az alábbival módosított:	A következő változatokra vonatkozik:
63. Általános biztonság	[…/…/EK, *e rendelet száma*]	[HL L …, …, … o., *hivatkozás e rendeletre*]		

3. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az 1. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 3–10., a 12–38., a 44., a 45. és a 47–54. pontot el kell hagyni,

ii. a 46. pontot el kell hagyni,

iii. a táblázat a következő 63. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
63	Általános biztonság	[…/…/EK, *e rendelet száma*]	P/A	P/A	P/A	P/A

b) A 2. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 3–10., a 12–38., a 42–45. és a 47–57. pontot el kell hagyni,

ii. a 46. pontot el kell hagyni,

iii. a táblázat a következő 63. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Általános biztonság	[…/…/EK, *e rendelet száma*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

c) A 3. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 3–10., a 12–37., a 44., a 45. és az 50–54. pontot el kell hagyni,

ii. a 46. pontot el kell hagyni,

iii. a táblázat a következő 63. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	M_1
63	Általános biztonság	[…/…/EK, *e rendelet száma*]	P/A

d) A 4. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 3–10., a 13–36., a 42–45. és a 47–57. pontot el kell hagyni,

ii. a 46. pontot el kell hagyni,

iii. a táblázat a következő 63. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Általános biztonság	[…/…/EK, *e rendelet száma*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

e) Az 5. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 3–10., a 12–36., a 42–45. és a 47–57. pontot el kell hagyni,

ii. a 46. pontot el kell hagyni,

iii. a táblázat a következő 58. ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	N3 kategóriájú önjáró daru
58	Általános biztonság	[…/…/EK, *e rendelet száma*]	P/A

f) A betűjelzések magyarázata a következőképpen módosul:

i. a C, U, W_5, és W_6 pontokat el kell hagyni,

ii. a magyarázat a következő szöveggel egészül ki:

„P/A: Ez a szabályozási aktus részlegesen alkalmazandó. A pontos alkalmazási kört a rendelet végrehajtási intézkedései határozzák meg.”