KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 23.5.2008
COM(2008) 316 konč.

2008/0100 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil

(predložila Komisija)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Cilj predloga je določiti usklajena pravila za izdelavo motornih vozil, da se zagotovi delovanje notranjega trga in hkrati visoka raven varnosti in varstva okolja.

Namen predloga je povečati varnost vozil, tako da se zahteva obvezna namestitev nekaterih naprednih varnostnih sistemov. Predlog je prav tako namenjen povečanju okoljske uspešnosti vozil z znižanjem ravni hrupa pri kotaljenju pnevmatik in emisij CO_2 iz vozila.

Nazadnje predlog prispeva h konkurenčnosti avtomobilske industrije s poenostavitvijo obstoječe zakonodaje o homologaciji za varnost vozil, povečanjem preglednosti in znižanjem upravne obremenitve.

- **Splošno ozadje**

Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil glede številnih varnostnih in okoljskih prvin so bile usklajene na ravni Skupnosti, da se prepreči sprejemanje zahtev, ki se med državami članicami razlikujejo, ter zagotovi visoka raven varnosti v cestnem prometu in varstva okolja po vsej Skupnosti.

Zdaj je na voljo nova tehnologija, ki lahko bistveno izboljša varnost vozila (kot so sistemi elektronskega nadzora stabilnosti) ali zniža emisije CO_2 (kot so pnevmatike z nizkim količnikom kotalnega upora). Raziskava je pokazala, da bi uvedba takšne tehnologije kot standarda na novih vozilih zagotovila znatne koristi. Z določitvijo enotnih obveznih zahtev bi se prav tako preprečila razdrobljenost notranjega trga, ki bi lahko bila posledica različnih standardov za proizvode v državah članicah.

Komisija je v Sporočilu „Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju“[1] pozdravila priporočila iz poročila CARS 21[2] za poenostavitev celotnega obstoječega ureditvenega okvira za homologacijo vozil. Na podlagi tega priporočila predlog znatno poenostavlja zakonodajo o homologaciji, tako da nadomešča 50 osnovnih direktiv (in okoli 100 s tem povezanih direktiv o spremembah) na področju varnosti motornih vozil in pnevmatik z eno uredbo Sveta in Parlamenta.

- **Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog**

Direktiva Sveta 70/221/EGS, Direktiva Sveta 70/222/EGS, Direktiva Sveta 70/311/EGS, Direktiva Sveta 70/387/EGS, Direktiva Sveta 70/388/EGS, Direktiva Sveta 71/320/EGS, Direktiva Sveta 72/245/EGS, Direktiva Sveta 74/60/EGS, Direktiva Sveta 74/61/EGS, Direktiva Sveta 74/297/EGS, Direktiva Sveta

---

[1] COM(2007)22.

[2] CARS 21, *Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju: ISBN 92-79-00762-9.*

74/408/EGS, Direktiva Sveta 74/483/EGS, Direktiva Sveta 75/443/EGS, Direktiva Sveta 76/114/EGS, Direktiva Sveta 76/115/EGS, Direktiva Sveta 76/756/EGS, Direktiva Sveta 76/757/EGS, Direktiva Sveta 76/758/EGS, Direktiva Sveta 76/759/EGS, Direktiva Sveta 76/760/EGS, Direktiva Sveta 76/761/EGS, Direktiva Sveta 76/762/EGS, Direktiva Sveta 77/389/EGS, Direktiva Sveta 77/538/EGS, Direktiva Sveta 77/539/EGS, Direktiva Sveta 77/540/EGS, Direktiva Sveta 77/541/EGS, Direktiva Sveta 77/649/EGS, Direktiva Sveta 78/316/EGS, Direktiva Sveta 78/317/EGS, Direktiva Sveta 78/318/EGS, Direktiva Sveta 78/549/EGS, Direktiva Sveta 78/932/EGS, Direktiva Sveta 89/297/EGS, Direktiva Sveta 91/226/EGS, Direktiva Sveta 92/21/EGS, Direktiva Sveta 92/22/EGS, Direktiva Sveta 92/23/EGS, Direktiva Sveta 92/24/EGS, Direktiva Sveta 92/114/EGS, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 94/20/ES, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 95/28/ES, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 96/79/ES, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 96/27/ES, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 97/27/ES, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 98/91/ES, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 2000/40/ES, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 2001/56/ES, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 2001/85/ES, Direktiva Sveta in Evropskega parlamenta 2003/97/ES.

Predlog in njegovi izvedbeni ukrepi bodo prenesli obstoječe zahteve iz zgoraj navedenih aktov. V primerjavi z obstoječimi akti predlog določa nove zahteve za nekatere napredne varnostne ukrepe, in sicer za sisteme elektronskega nadzora stabilnosti, sisteme za nadzor tlaka pnevmatik, napredne zavorne sisteme v sili in sisteme opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu. Predlog predvideva tudi strožje zahteve glede kotalnega hrupa pnevmatik in uvaja nove zahteve za pnevmatike glede njihovega oprijema na mokri podlagi in kotalnega upora.

- **Skladnost z drugimi politikami in cilji Unije**

Predlog je skladen s ciljem ES za večjo varnost v cestnem prometu, kot je navedeno zlasti v Beli knjigi o evropski prometni politiki[3], ki jo je Komisija sprejela leta 2001 in zagotavlja okvir za evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu.

Kar zadeva okoljske vidike, predlog izvaja dva od ukrepov, določenih v strategiji za zmanjšanje emisij CO_2 iz avtomobilov, ki je bila predstavljena v Sporočilu Komisije „Rezultati pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil“[4].

Nazadnje je predlog skladen s strategijo ES za poenostavitev zakonodajnega okolja, kot je bila objavljena v Sporočilu Komisije „Posodobitev in poenostavitev pravnega reda Skupnosti“[5], ki določa sistem homologacije za motorna vozila kot prednostno področje poenostavitve zakonodaje Skupnosti.

---

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

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

- **Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašancev

Komisija se je pri pripravi predloga z zainteresiranimi stranmi posvetovala na več načinov:

- Potekalo je splošno posvetovanje prek spleta, ki je zajelo vse vidike predloga.

- V zvezi s predlogi o naprednih zavornih sistemih v sili je bil izveden projekt za preučitev možnih stroškov in koristi, ki so posledica opreme vozil različnih razredov s takšnimi sistemi. Ta projekt je bil izveden v sodelovanju s skupino zainteresiranih strani na področju industrije.

- V zvezi z zahtevami za pnevmatike so potekala številna srečanja z organizacijami proizvajalcev pnevmatik, raziskovalnimi skupinami in interesnimi združenji na področju okolja, katerih cilj je bil sprejeti uravnotežen in izvedljiv sklop zahtev.

Povzetek odgovorov in njihovo upoštevanje

Med spletnim posvetovanjem so zainteresirane strani izpostavile številna vprašanja. Ocena učinka, ki je priložena temu predlogu, v celoti zajema izpostavljena vsebinska vprašanja in obravnava, na kakšen način so upoštevana.

Odprto posvetovanje je potekalo od 23. 8. 2007 do 18. 10. 2007 prek spleta. Komisija je prejela 81 odgovorov. Rezultati so na voljo na spletni strani http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm.

- **Zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj**

Zadevna strokovna področja in izvedenska mnenja

Predlog je zahteval oceno različnih možnosti politike pa tudi povezanih ekonomskih, socialnih in okoljskih vidikov.

Uporabljena metodologija

Študije o izvedljivosti zmanjšanja kotalnega hrupa pnevmatik ter stroških in koristih naprednih zavornih sistemov v sili so bile izvedene posebej za podporo razvoju pomembnih vidikov te uredbe. Poleg tega sta bili uporabljeni obstoječi študiji o znižanju CO_2 (ki jo je izvedla družba TNO) in o zmanjšanju števila žrtev v cestnem prometu (ki jo je izvedla družba COWI), da se količinsko ovrednotijo koristi, ki bi lahko bile rezultat predlaganih ukrepov.

V zvezi s hrupom pnevmatik je svetovalec izvedel naslednje:

- pregled ustrezne literature za opredelitev socialnih in okoljskih vplivov hrupa pri kotaljenju pnevmatik;

- zbiranje in vrednotenje rezultatov preskusa hrupa na obstoječih pnevmatikah različnih kategorij;

- oceno izvedljivosti znižanja ravni hrupa pnevmatik, vključno z možnim vplivom na druge parametre oblikovanja pnevmatik;

- ocena verjetnega splošnega zmanjšanja hrupa, ki izhaja iz predlaganih ukrepov, z uporabo ustreznih tehnik računalniškega modeliranja;

- povezovanje z različnimi zainteresiranimi stranmi.

V zvezi s študijo o naprednih zavornih sistemih v sili je svetovalec izvedel naslednje:

- oceno sedanjih scenarijev nesreč, ki bi jih z uporabo te tehnologije lahko preprečili ali ublažili;

- oceno sedanjih in prihodnjih zmogljivosti sistema;

- oceno „ekonomskih stroškov na vozilo“ pri namestitvi takšnih sistemov;

- povezovanje z različnimi zainteresiranimi stranmi.

Glavne organizacije/strokovnjaki, vključeni v posvetovanja

Študijo hrupa pnevmatik je izvedla družba FEHRL (Federation of European Highway Research – Forum evropskih nacionalnih cestnoraziskovalnih inštitutov). Študijo naprednih zavornih sistemov v sili je izvedla družba TRL Ltd. (Transport research laboratory – Raziskovalni laboratorij na področju prometa).

Mejne vrednosti hrupa pnevmatik, predlagane v prilogi k tej uredbi, temeljijo na priporočilih FEHRL. Študija družbe TRL je podprla prednostno obravnavo naprednih zavornih sistemov v sili za težka vozila. Ocena učinka se sklicuje na druge raziskovalne študije, ki so bile prav tako uporabljene za vrednotenje različnih možnosti politike. V vseh primerih je bila najprimernejša možnost politike izbrana na podlagi analize stroškov in koristi, kakor je pojasnjeno v oceni učinka, priloženi k predlogu.

Način javne objave mnenj strokovnjakov

Vsa zaključena in potrjena raziskovalna poročila so ali bodo na voljo na spletni strani GD za podjetništvo in industrijo.

- **Ocena učinka**

Za vsakega od glavnih vidikov predloga so bile obravnavane različne možnosti:

1. Vidiki poenostavitve

a) Brez ukrepanja. To pomeni, da bi se obstoječih 50 direktiv ohranilo, po potrebi z dodatnimi spremembami. Direktive ES bi se še naprej izvajale vzporedno z obstoječimi pravilniki UN/ECE, pri čemer bi bile tehnične zahteve običajno (vendar ne vedno) enake. Trenutno povzroča to veliko zmedo med zainteresiranimi stranmi, ki niso intenzivno vključene v sistem homologacije, ter ustvarja ureditveni sistem, ki ni popolnoma pregleden.

b) Brez ukrepanja kot del trenutnega izvajanja, vendar s pregledom vsake direktive, kakor in kadar naj bi bila spremenjena, ter z odločitvijo, ali je nadomestitev ustrezna. Ta možnost bi učinkovito prispevala k poenostavitvi zakonodajnega okolja. Vendar bi poenostavitev potekala več let.

c) Nadomestitev vseh obstoječih direktiv s predlagano uredbo. To je izbrana možnost, saj bi v največji možni meri izkoristila prednosti poenostavitve zlasti v korist nacionalnih organov in industrije.

2. Napredne varnostne tehnologije

a) Brez ukrepanja in prepustitev delovanju trga. Posebnosti, kot so sistemi elektronskega nadzora stabilnosti, se že pojavljajo v vse večjem številu avtomobilov na nekaterih trgih. Vendar za vozila, kot so težki tovornjaki in turistični avtobusi, pri katerih je lahko korist sistemov elektronskega nadzora stabilnosti celo večja kot pri avtomobilih, pogosto ni tržne spodbude za prostovoljno namestitev sistemov elektronskega nadzora stabilnosti, saj za razliko od avtomobilov kupci običajno niso uporabniki. Poleg tega brez usklajenih standardov obstaja tveganje, da se bodo v EU uporabljali različni standardi, kar bo privedlo do razdrobljenosti notranjega trga.

b) Določitev tehničnih standardov za napredne varnostne tehnologije (kadar nameščene) in možnost proizvajalcev, da jih namestijo po izbiri. Čeprav bi to preprečilo nastajanje različnih standardov po EU, kot je navedeno zgoraj, ta možnost ne bi zagotovila namestitve naprednih varnostnih tehnologij v vsa vozila.

c) Določitev tehničnih standardov in zahteve glede obvezne namestitve. Ta možnost bo zagotovila izkoristek celotnega potenciala naprednih varnostnih elementov. Ker je za te sisteme značilno pozitivno razmerje med stroški in koristmi, se zdi možnost obvezne namestitve utemeljena.

3. Zahteve glede pnevmatik

V zvezi s pnevmatikami predlog uvaja nove zahteve glede naslednjih vidikov: mejne vrednosti kotalnega hrupa, mejne vrednosti kotalnega upora, oprijem na mokri podlagi in sistem za nadzor tlaka pnevmatik.

Za vsak zgoraj navedeni vidik so bile na splošno obravnavane naslednje možnosti: a) brez ukrepanja; b) prostovoljna/tržna rešitev; c) manj tehnično zahtevna obvezna rešitev; d) tehnično zahtevna obvezna rešitev.

Možnost d) je bila izbrana za vse vidike. V primeru kotalnega upora, oprijema na mokri podlagi in sistemov za nadzor tlaka pnevmatik sta področji raziskav in razvoja

proizvoda že na precej visoki razvojni stopnji, tako da se zdi izvajanje strožjih tehničnih zahtev v sorazmerno kratkem časovnem obdobju izvedljivo. V zvezi s sistemi za nadzor tlaka pnevmatik bi zlasti določitev višjih standardov najbolj prispevala k varnosti in zagotovila največjo verjetnost doseganja ciljev zniževanja CO_2. Tudi pri kotalnem hrupu se je ohranila možnost d), saj je to edina možnost, ki bi zagotovila izpolnitev okoljskih ciljev predloga. Zahteve glede hrupa so večji izziv od drugih zahtev, zato je bilo predvideno daljše obdobje izvajanja.

Komisija je izvedla oceno učinka, navedeno v delovnem programu, poročilo o tem pa je na voljo na spletni strani: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm.

V kolikor nadaljnjih študij ne bi bilo mogoče zaključiti pred dokončanjem predloga, je Komisija pripravljena podrobno oceniti rezultate takšnih dodatnih študij med zakonodajnim procesom ter po potrebi predlagati ali podpreti prilagoditve, potrebne za preprečitev kakršnega koli negativnega vpliva na varnost pnevmatik.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

- **Povzetek predlaganih ukrepov**

Predlog znatno poenostavlja sistem za homologacijo motornih vozil glede zahtev o varnosti in pnevmatikah, tako da razveljavlja 50 direktiv.

Predlog uvaja nove obvezne zahteve o naprednih varnostnih elementih. Predlog zlasti zahteva obvezno namestitev:

- sistemov elektronskega nadzora stabilnosti na vseh vozilih;
- sistemov za nadzor tlaka pnevmatik na osebnih vozilih;
- naprednih zavornih sistemov v sili in sistemov opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu na težkih vozilih.

Predlog prav tako predvideva, da v primeru prostovoljne namestitve naprednih zavornih sistemov v sili in sistemov opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu v druge kategorije vozil, ti sistemi izpolnjujejo zahteve iz predloga.

Predlog določa strožje mejne vrednosti emisij hrupa pri pnevmatikah od tistih, ki so navedene v obstoječi zakonodaji, in uvaja nove zahteve glede oprijema na mokri podlagi in kotalnega upora.

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga predloga je člen 95 Pogodbe.

- **Načelo subsidiarnosti**

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ni v izključni pristojnosti Skupnosti.

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga iz naslednjih razlogov.

Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil glede številnih varnostnih in okoljskih prvin so bile usklajene na ravni Skupnosti, ukrepi posameznih držav članic pa bi spodkopali celoten sistem za homologacijo vozil. Ukrepi na ravni Evropske unije so nujni zaradi potrebe po preprečitvi ovir za enotni trg.

Cilje predloga bo lažje doseči z ukrepi na ravni Skupnosti, saj se bo tako preprečila razdrobljenost notranjega trga, ki bi sicer nastala, ter povečala varnost in okoljska uspešnost vozil.

Predlog je zato skladen z načelom subsidiarnosti.

- **Načelo sorazmernosti**

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov.

Kot je prikazano v oceni učinka, je predlog v skladu z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je nujno za zagotavljanje ciljev pravilnega delovanja notranjega trga ter hkrati visoke ravni javne varnosti in varstva okolja.

Poenostavitev zakonodajnega okolja bo znatno prispevala k zmanjšanju upravnih stroškov za nacionalne organe in industrijo.

- **Izbira instrumentov**

Predlagani instrument: uredba.

Druga sredstva ne bi bila primerna iz naslednjih razlogov.

Uporaba uredbe je primerna, ker zagotavlja zahtevano skladnost, hkrati pa ne zahteva prenosa v zakonodajo držav članic.

Predlog uporablja „pristop dvojne ravni“, ki je bil prvotno uveden na zahtevo Evropskega parlamenta in uporabljen pri drugih zakonodajnih aktih. V skladu s tem pristopom se zakonodaja predlaga in sprejema po dveh različnih, vendar vzporednih poteh:

- najprej Evropski parlament in Svet v postopku soodločanja („predlog v postopku soodločanja“) določita temeljne določbe v uredbi, ki temelji na členu 95 Pogodbe ES;

- v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES („predlogi za komitologijo“) potem Komisija sprejme uredbe, v katerih so določene tehnične specifikacije za izvajanje temeljnih določb.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Skupnosti.

5. DODATNE INFORMACIJE

- **Simulacija, pilotna faza in prehodno obdobje**

Predlog predvideva splošna prehodna obdobja, da se proizvajalcem vozil in pnevmatik zagotovi dovolj časa za uskladitev z novimi zahtevami.

- **Poenostavitev**

Predlog predvideva poenostavitev zakonodaje.

Razveljavljenih bo 50 direktiv o homologaciji vozil.

Predlog predvideva poenostavitev upravnih postopkov za javne organe. Predlog je vključen v tekoči program Komisije za posodobitev in poenostavitev pravnega reda Skupnosti ter njenega delovnega in zakonodajnega programa pod sklicem 2008/ENTR/004.

- **Preklic obstoječe zakonodaje**

Sprejetje predloga bo razveljavilo obstoječo zakonodajo.

- **Evropski gospodarski prostor**

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

2008/0100 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije[6],

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[7],

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe[8],

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. Zato je bil z Direktivo 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila („okvirna direktiva“)[9], vzpostavljen celovit sistem Skupnosti za homologacijo motornih vozil.

(2) Ta uredba je nova ločena uredba v okviru postopka Skupnosti za podelitev homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES. Priloge IV, VI in XI k navedeni direktivi je zato treba ustrezno spremeniti.

(3) Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil glede številnih varnostnih in okoljskih prvin so bile usklajene na ravni Skupnosti, da se prepreči sprejemanje zahtev, ki se med državami članicami razlikujejo, ter zagotovi visoka raven varnosti v cestnem prometu in varstva okolja po vsej Skupnosti.

(4) Ustrezno je določiti zahteve za splošno varnost motornih vozil in okoljsko uspešnost pnevmatik zaradi razpoložljivosti sistemov za nadzor tlaka pnevmatik, ki hkrati povečujejo varnost in okoljsko uspešnost pnevmatik.

(5) Na zahtevo Evropskega parlamenta je bil v zakonodajo Skupnosti na področju vozil uveden nov regulativni pristop. Ta uredba bi morala zato določati temeljne določbe o

---

6 UL C, str.
7 UL C, str.
8 UL C […], […], str. […].
9 UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

varnosti vozil ter emisijah CO_2 in hrupa zaradi pnevmatik, tehnične specifikacije pa bi morale biti določene z izvedbenimi ukrepi, sprejetimi v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil[10].

(6) Komisijo je treba zlasti pooblastiti za določitev posebnih postopkov, preskusov in zahtev za homologacijo motornih vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot. Poleg tega mora biti Komisija pristojna za natančnejšo opredelitev značilnosti, ki jih mora imeti pnevmatika, opredeljena kot „profesionalna terenska pnevmatika“. Komisija mora biti pristojna tudi za opredelitev natančnega področja uporabe zahtev iz te uredbe. Poleg tega mora biti Komisija pristojna tudi za določitev dodatnih varnostnih zahtev za vozila, namenjena za cestni prevoz nevarnega blaga v državah članicah ali med njimi. Nadalje ter ob upoštevanju tehnične in ekonomske izvedljivosti mora biti Komisija pristojna za razširitev obvezne vgradnje sistemov za nadzor tlaka pnevmatik in drugih naprednih varnostnih značilnosti na druge kategorije vozil od tistih, ki so prvotno zajeta. Komisija mora biti pristojna tudi za določitev posebnih postopkov, preskusov in tehničnih zahtev za homologacijo naprednih sistemov vozil, ki niso navedeni v tej uredbi, ter spremembo mejnih vrednosti kotalnega upora in kotalnega hrupa pnevmatik, ki je posledica sprememb preskusnih postopkov, ne da bi se znižala obstoječa ciljna raven glede okolja. Ker so navedeni ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spremembi te uredbe z dodajanjem novih nebistvenih določb, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(7) Tehnični napredek na področju naprednih varnostnih sistemov vozil nudi nove možnosti za zmanjšanje števila smrtnih žrtev. Za čim večje zmanjšanje števila smrtnih žrtev je treba predvideti uvedbo nekaterih od teh tehnologij.

(8) Za poenostavitev zakonodaje o homologaciji v skladu s priporočili poročila CARS 21: Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju[11] je ustrezno razveljaviti več direktiv, ne da bi se znižala raven varovanja udeležencev v cestnem prometu. Zahteve iz navedenih direktiv je treba prenesti na to uredbo in jih po potrebi nadomestiti s sklicevanji na ustrezne pravilnike Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE), kot so bili vključeni v zakonodajo Skupnosti v skladu s členom 4 Sklepa Sveta 97/836/ES z dne 27. novembra 1997 v pričakovanju pristopa Evropske skupnosti k Sporazumu Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabijo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, dodeljenih na podlagi teh predpisov[12].

(9) Ustrezno je določiti načelo, da morajo biti vozila oblikovana, izdelana in sestavljena tako, da je tveganje poškodb potnikov in drugih udeležencev v prometu čim manjše. Zato morajo proizvajalci zagotoviti skladnost vozil z ustreznimi zahtevami iz te uredbe. Te določbe morajo med drugim vključevati zahteve glede strukturne celovitosti vozila, sistemov za pomoč vozniku pri nadzoru vozila, sistemov za zagotavljanje voznikove vidljivosti ter informacij o stanju vozila in okolice, svetlobnih

---

10 UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

11 ISBN 92–79–00762–9.

12 UL L 346, 17.12.1997, str. 78.

naprav vozila, sistemov za zaščito oseb v vozilu, zunanjosti vozila in dodatkov, mase in mere vozil, pnevmatik vozila, naprednih sistemov vozila in drugih prvin. Poleg tega je nujno, da so vozila skladna s posebnimi določbami glede nekaterih težkih tovornih vozil in njihovih priklopnikov ali, glede na okoliščine, posebnimi določbami, ki se nanašajo na avtobuse.

(10) Časovni okvir uvedbe posebnih novih zahtev za homologacijo vozil mora upoštevati tehnično izvedljivost navedenih zahtev. Na splošno se morajo zahteve prvotno uporabljati samo za nove tipe vozil. Za obstoječe tipe vozil mora veljati dodatno časovno obdobje za izpolnitev zahtev. Nadalje se mora obvezna vgradnja sistemov za nadzor tlaka pnevmatik prvotno uporabljati samo za osebna vozila. Obvezna vgradnja drugih naprednih varnostnih elementov se mora prvotno uporabljati samo za težka tovorna vozila.

(11) Kadar proizvajalec vozila napredne varnostne elemente vgradi prostovoljno, morajo biti navedeni elementi skladni z ustreznimi zahtevami iz te uredbe.

(12) Ustrezno je izvajati ukrepe iz Sporočila Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu „Rezultati pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO_2 iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil“[13], ki so namenjeni zmanjšanju emisij CO_2 iz pnevmatik. To znižanje je treba doseči s kombinacijo pnevmatik z nizkim količnikom kotalnega upora in uporabo sistemov za nadzor tlaka pnevmatik. Hkrati je ustrezno določiti zahteve za zmanjšanje hrupa pri kotaljenju pnevmatik ter zagotoviti ohranitev ravni varnosti pnevmatik z uvedbo zahtev glede oprijema na mokri podlagi. S tem povezan časovni okvir izvajanja bi moral odražati stopnjo težavnosti pri izpolnjevanju vseh navedenih zahtev. Zlasti zaradi težavnosti izpolnjevanja zahtev glede kotalnega hrupa in ob upoštevanju časa, ki ga industrija potrebuje za zamenjavo obstoječih oblik pnevmatik, je ustrezno zagotoviti daljše obdobje za izvedbo zahtev o kotalnem hrupu glede novih pnevmatik obstoječih tipov.

(13) Nekatere kategorije pnevmatik, vključno s profesionalnimi terenskimi pnevmatikami, za katere velja omejitev hitrosti, in pnevmatike, namenjene samo vozilom, registriranim pred 1990, bodo verjetno izdelane v zelo majhnih količinah. Zato je primerno, da se pnevmatike takšnih kategorij izvzamejo iz nekaterih zahtev iz te uredbe, kadar takšne zahteve niso v skladu z uporabo pnevmatik ali je dodatno breme zaradi takšnih zahtev nesorazmerno.

(14) Za sisteme elektronskega nadzora stabilnosti, napredne zavorne sisteme v sili in sisteme opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu je zelo verjetno, da bodo znatno prispevali k zmanjšanju števila smrtnih žrtev. Zato je treba določiti zahteve za takšne sisteme.

(15) Pomembno je, da za nadomestne sestavne dele sistemov, zajete s to uredbo, veljajo enake varnostne zahteve in postopki homologacije. Zato je ustrezno zagotoviti homologacijo nadomestnih sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot.

---

[13] COM(2007)19.

(16) Države članice morajo določiti pravila o sankcijah v primeru kršitev določb te uredbe in zagotoviti njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

(17) Od datuma uporabe ustreznih zahtev iz te uredbe za nova vozila, nove sestavne dele in samostojne tehnične enote je treba razveljaviti naslednje direktive Sveta:

– Direktivo Sveta 70/221/EGS z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o posodah za gorivo in zadnjih zaščitnih napravah za motorna in priklopna vozila[14],

– Direktivo Sveta 70/222/EGS z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na prostor za pritrditev registrskih tablic in pritrditev registrskih tablic na zadnji strani motornih in priklopnih vozil[15],

– Direktivo Sveta 70/311/EGS z dne 8. junija 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o krmilju za motorna in priklopna vozila[16],

– Direktivo Sveta 70/387/EGS z dne 27. julija 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o vratih motornih in priklopnih vozil[17],

– Direktivo Sveta 70/388/EGS z dne 27. julija 1970 o približevanju zakonodaj držav članic, ki se nanašajo na zvočne opozorilne naprave za motorna vozila[18],

– Direktivo Sveta 71/320/EGS z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic o zavornih napravah določenih kategorij motornih in priklopnih vozil[19],

– Direktivo Sveta 72/245/EGS z dne 20. junija 1972 o radijskih motnjah (elektromagnetni združljivosti) vozil[20],

– Direktivo Sveta 74/60/EGS z dne 17. decembra 1973 o približevanju zakonodaje držav članic o notranji opremi motornih vozil[21],

– Direktivo Sveta 74/61/EGS z dne 17. decembra 1973 o približevanju zakonodaje držav članic o napravah za preprečevanje nedovoljene uporabe motornih vozil[22],

---

14 UL L 76, 6.4.1970, str. 23. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES (L 363, 20.12.2006, str. 81).

15 UL L 76, 6.4.1970, str. 25. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 1972.

16 UL L 133, 18.6.1970, str. 10. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 1999/7/ES (UL L 40, 13.2.1999, str. 36).

17 UL L 176, 10.8.1970, str. 5. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2001/31/ES (UL L 130, 12.5.2001, str. 33).

18 UL L 176, 10.8.1970, str. 12. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

19 UL L 202, 6.9.1971, str. 37. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

20 UL L 152, 6.7.1972, str. 15. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

21 UL L 38, 11.2.1974, str. 2. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2000/4/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 87, 8.4.2000, str. 22)

22 UL L 38, 11.2.1974, str. 22. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

– Direktivo Sveta 74/297/EGS z dne 4. junija 1974 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na notranjo opremo motornih vozil (obnašanje krmilnega mehanizma v primeru trčenja)[23],

– Direktivo Sveta 74/408/EGS z dne 22. julija 1974 o motornih vozilih glede na sedeže, njihova pritrdišča in naslone za glavo[24],

– Direktivo Sveta 74/483/EGS z dne 17. septembra 1974 o približevanju zakonodaje držav članic o zunanjih štrlečih delih motornih vozil[25],

– Direktivo Sveta 75/443/EGS z dne 26. junija 1975 o približevanju zakonodaje držav članic o vzvratni prestavi in opremi za merjenje hitrosti motornih vozil[26],

– Direktivo Sveta 76/114/EGS z dne 18. decembra 1975 o približevanju zakonodaje držav članic o predpisanih tablicah in oznakah za motorna in priklopna vozila ter njihovi namestitvi in načinu pritrditve[27],

– Direktivo Sveta 76/115/EGS z dne 18. decembra 1975 o približevanju zakonodaje držav članic o pritrdiščih varnostnih pasov motornih vozil[28],

– Direktivo Sveta 76/756/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic o vgradnji svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav na motorna in priklopna vozila[29],

– Direktivo Sveta 76/757/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic o odsevnikih za motorna in priklopna vozila[30],

– Direktivo Sveta 76/758/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na gabaritne svetilke, sprednje pozicijske svetilke, zadnje pozicijske svetilke, zavorne svetilke, svetilke za dnevno vožnjo in bočne svetilke za motorna vozila in njihove priklopnike[31],

– Direktivo Sveta 76/759/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic o smernih svetilkah za motorna vozila in njihove priklopnike[32],

---

23 UL L 165, 20.6.1974, str. 16. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 91/662/EGS (UL L 366, 31.12.1991, str. 1).

24 UL L 221, 12.8.1974, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

25 UL L 266, 2.10.1974, str. 4. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/15/ES (UL L 75, 15.3.2007, str. 21).

26 UL L 196, 26.7.1975, str. 1. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 97/39/ES (UL L 177, 5.7.1997, str. 15).

27 UL L 24, 30.1.1976, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

28 UL L 24, 30.1.1976, str. 6. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2005/41/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 255, 30.9.2005, str. 149).

29 UL L 262, 27.9.1976, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/35/ES (UL L 157, 19.6.2007, str. 14).

30 UL L 262, 27.9.1976, str. 32. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

31 UL L 262, 27.9.1976, str. 54. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

32 UL L 262, 27.9.1976, str. 71. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

– Direktivo Sveta 76/760/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na svetilke za osvetlitev zadnje registrske tablice na motornih vozilih in njihovih priklopnikih[33],

– Direktivo Sveta 76/761/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na žaromete z dolgim svetlobnim pramenom in/ali kratkim svetlobnim pramenom za motorna vozila in na vire svetlobe (žarnice z žarilno nitko in druge) za uporabo v homologiranih svetilkah motornih in priklopnih vozil[34],

– Direktivo Sveta 76/762/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic o žarometih za meglo za motorna vozila[35],

– Direktivo Sveta 77/389/EGS z dne 17. maja 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o napravah za vleko na motornih vozilih[36],

– Direktivo Sveta 77/538/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o zadnjih svetilkah za meglo za motorna in priklopna vozila[37],

– Direktivo Sveta 77/539/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o žarometih za vzvratno vožnjo za motorna in priklopna vozila[38],

– Direktivo Sveta 77/540/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o parkirnih svetilkah za motorna vozila[39],

– Direktivo Sveta 77/541/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o varnostnih pasovih in sistemih za zadrževanje potnikov v motornih vozilih[40],

– Direktivo Sveta 77/649/EGS z dne 27. septembra 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o vidnem polju voznikov motornih vozil[41],

– Direktivo Sveta 78/316/EGS z dne 21. decembra 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o notranji opremi motornih vozil (označevanje naprav za upravljanje, kontrolnih svetilk in kazalnikov)[42],

– Direktivo Sveta 78/317/EGS z dne 21. decembra 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o sistemih za odleditev in sušenje zastekljenih površin na motornih vozilih[43],

---

33 UL L 262, 27.9.1976, str. 85. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

34 UL L 262, 27.9.1976, str. 96. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

35 UL L 262, 27.9.1976, str. 122. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

36 UL L 145, 13.6.1977, str. 41. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 96/64/ES (UL L 258, 11.10.1996, str. 26).

37 UL L 220, 29.8.1977, str. 60. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

38 UL L 220, 29.8.1977, str. 72. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

39 UL L 220, 29.8.1977, str. 83. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

40 UL L 220, 29.8.1977, str. 95. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

41 UL L 267, 19.10.1977, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 90/630/ES (UL L 341, 6.12.1990, str. 20).

42 UL L 81, 28.3.1978, str. 3. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 93/91/EGS (UL L 284, 19.11.1993, str. 25).

– Direktivo Sveta 78/318/EGS z dne 21. decembra 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o sistemih za brisanje in pranje stekel na motornih vozilih[44],

– Direktivo Sveta 78/549/EGS z dne 12. junija 1978 o približevanju zakonodaje držav članic o okrovih koles motornih vozil[45],

– Direktivo Sveta 78/932/EGS z dne 16. oktobra 1978 o približevanju zakonodaje držav članic o naslonih za glavo na sedežih motornih vozil[46],

– Direktivo Sveta 89/297/EGS z dne 13. aprila 1989 o približevanju zakonodaje držav članic o bočni zaščiti nekaterih motornih in priklopnih vozil[47],

– Direktivo Sveta 91/226/EGS z dne 27. marca 1991 o približevanju zakonodaje držav članic o sistemih za preprečevanje škropljenja izpod koles nekaterih kategorij motornih in priklopnih vozil[48],

– Direktivo Sveta 92/21/EGS z dne 31. marca 1992 o masah in merah motornih vozil kategorije M1[49],

– Direktivo Sveta 92/22/EGS z dne 31. marca 1992 o varnostnih steklih in materialih za zasteklitev na motornih vozilih in njihovih priklopnikih[50],

– Direktivo Sveta 92/23/EGS z dne 31. marca 1992 o pnevmatikah za motorna vozila in priklopnike ter njihovi vgradnji[51],

– Direktivo Sveta 92/24/EGS z dne 31. marca 1992 o napravah za omejevanje hitrosti ali podobnih vgrajenih sistemih za omejevanje hitrosti nekaterih kategorij motornih vozil[52],

– Direktivo Sveta 92/114/EGS z dne 17. decembra 1992 o zunanjih štrlečih delih pred zadnjo steno kabine motornih vozil kategorije N[53].

(18) Poleg tega je treba razveljaviti naslednje direktive Evropskega parlamenta in Sveta:

---

43 UL L 81, 28.3.1978, str. 27.

44 UL L 81, 28.3.1978, str. 49. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

45 UL L 168, 26.6.1978, str. 45. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 94/78/ES (UL L 354, 31.12.1994, str. 10).

46 UL L 325, 20.11.1978, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

47 UL L 124, 5.5.1989, str. 1.

48 UL L 103, 23.4.1991, str. 5. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

49 UL L 129, 14.5.1992, str. 1. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 95/48/ES (UL L 233, 30.9.1995, str. 73).

50 UL L 129, 14.5.1992, str. 11. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2001/92/ES (UL L 291, 8.11.2001, str. 24).

51 UL L 129, 14.5.1992, str. 95. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2005/11/ES (UL L 46, 17.2.2005, str. 42).

52 UL L 129, 14.5.1992, str. 154. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/11/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 44, 14.2.2004, str. 19).

53 UL L 409, 31.12.1992, str. 17.

– Direktivo 94/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 1994 o mehanskih napravah za spenjanje motornih in priklopnih vozil ter njihovo pritrditev na ta vozila[54],

– Direktivo 95/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o gorljivosti materialov, ki se uporabljajo za notranjo opremo določenih kategorij motornih vozil[55],

– Direktivo 96/27/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. maja 1996 o zaščiti potnikov v motornih vozilih pri bočnem trku in o spremembah Direktive 70/156/EGS[56],

– Direktivo 96/79/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 1996 o zaščiti oseb v motornih vozilih pri čelnem trku in o spremembah Direktive 70/156/EGS[57],

– Direktivo 97/27/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. julija 1997 o masah in merah določenih kategorij motornih in priklopnih vozil ter o spremembah Direktive 70/156/EGS[58],

– Direktivo 98/91/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 1998 o motornih in priklopnih vozilih, namenjenih za cestni prevoz nevarnega blaga, in o spremembah Direktive 70/156/EGS glede homologacije motornih in priklopnih vozil[59],

– Direktivo 2000/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. junija 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zaščiti motornih vozil pred podletom od spredaj in o spremembah Direktive Sveta 70/156/EGS[60],

– Direktivo 2001/56/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. septembra 2001 o ogrevalnih sistemih motornih in priklopnih vozil, ki spreminja Direktivo Sveta 70/156/EGS in razveljavlja Direktivo Sveta 78/548/EGS[61],

– Direktivo 2001/85/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2001 o posebnih predpisih za vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži poleg vozniškega sedeža, in o spremembah direktiv 70/156/EGS in 97/27/ES[62],

---

54 UL L 195, 29.7.1994, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.
55 UL L 281, 23.11.1995, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.
56 UL L 169, 8.7.1996, str. 1.
57 UL L 18, 21.1.1997, str. 7. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 1999/98/ES (UL L 9, 13.1.2000, str. 14).
58 UL L 233, 25.8.1997, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2003/19/ES (UL L 79, 26.3.2003, str. 6).
59 UL L 11, 16.1.1999, str. 25.
60 UL L 203, 10.8.2000, str. 9. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.
61 UL L 292, 9.11.2001, str. 21. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.
62 UL L 42, 13.2.2002, str. 1. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

– Direktivo 2003/97/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. novembra 2003 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji naprav za posredno gledanje in vozil, opremljenih s temi napravami, ki spreminja Direktivo 70/156/EGS in razveljavlja Direktivo 71/127/EGS[63],

(19) Države članice same ne morejo zadovoljivo izpolniti ciljev te uredbe, in sicer oblikovanja notranjega trga z uvedbo skupnih tehničnih zahtev v zvezi z varnostjo in okoljsko uspešnostjo motornih vozil in pnevmatik. Zaradi obsega potrebnih ukrepov je cilje možno bolje doseči na ravni Skupnosti. Zato lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kakor je določeno v členu 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega okvira, ki je potreben za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Poglavje I
Predmet urejanja, področje uporabe in opredelitev pojmov

Člen 1
Predmet

Ta uredba določa zahteve za homologacijo motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, kar zadeva njihovo varnost.

Ta uredba določa tudi zahteve za homologacijo pnevmatik glede njihovih emisij CO_2 in hrupa.

Člen 2
Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorij M, N in O, kot je opredeljeno v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES, v skladu s členi 5 do 10 te uredbe.

Člen 3
Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe se uporablja opredelitev pojmov iz člena 3 Direktive 2007/46/ES.

Poleg tega se uporablja naslednja opredelitev pojmov:

(1) „elektronski nadzor stabilnosti“ pomeni funkcijo elektronskega nadzora za vozilo, ki izboljša dinamično stabilnost vozila;

---

63 UL L 25, 29.1.2004, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/96/ES.

(2) „sistem opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu“ pomeni sistem za opozarjanje voznika o nenamernem zanosu vozila z njegovega prometnega pasu;

(3) „napredni zavorni sistem v sili“ pomeni sistem, ki lahko samodejno zazna izredne razmere in aktivira zavorni sistem vozila, z ali brez posredovanja voznika, za zmanjšanje hitrosti vozila z namenom preprečitve ali ublažitve trčenja;

(4) „indeks najmanjše nosilnosti“ pomeni eno ali dve številki, ki navajata nosilnost enojne ali enojne in dvojne pnevmatike, ki ustreza zadevnemu hitrostnemu razredu, in kadar deluje v skladu z zahtevami, ki urejajo uporabo, ki jo je določil proizvajalec;

(5) „sistem za nadzor tlaka pnevmatik“ pomeni sistem, nameščen v vozilo, ki lahko ovrednoti tlak pnevmatik ali spremembo tlaka v času ter prenese ustrezne podatke do uporabnika med delovanjem vozila;

(6) „profesionalna terenska pnevmatika“ pomeni pnevmatiko, namenjeno za uporabo na cesti in izven ceste ali za drugo posebno dejavnost;

(7) „zimska pnevmatika“ pomeni pnevmatiko z oznakami M+S ali M.S ali M&S, katere tekalna plast ter tekalna sestava ali struktura sta načrtovani predvsem za doseganje večje učinkovitosti v snežnih razmerah od običajne pnevmatike, kar zadeva njeno zmogljivost zagona ali ohranjanja vozila v gibanju;

(8) „zasilna rezervna pnevmatika tipa T“ pomeni zasilno rezervno pnevmatiko, namenjeno za uporabo pri tlaku, ki je višji od tlaka, določenega za standardne in ojačane pnevmatike;

(9) „pnevmatika z dobrim oprijemom“ pomeni zimsko pnevmatiko kategorij C2 ali C3, namenjeno za namestitev v pogonske osi vozil;

(10) „nezaščiteni udeleženec v cestnem prometu“ pomeni pešca, kolesarja in motorista.

Poglavje II
Obveznosti proizvajalcev

Člen 4
Splošne obveznosti

1. Proizvajalci dokažejo, da so vsa nova vozila, prodana, registrirana ali dana v promet v Skupnosti, homologirana v skladu s to uredbo.

2. Proizvajalci dokažejo, da so samostojne tehnične enote ali sestavni deli, prodani, registrirani ali dani v promet v Skupnosti, homologirani v skladu s to uredbo.

Člen 5
Zahteve in preskusi

1. Proizvajalci zagotovijo, da so vozila oblikovana, izdelana in sestavljena tako, da je tveganje poškodb potnikov in drugih udeležencev v prometu čim manjše.

2. Proizvajalci zagotovijo, da so vozila, sestavni deli in samostojne tehnične enote v skladu z ustreznimi zahtevami iz te uredbe, vključno z zahtevami glede:

(a) celovitosti strukture vozila, vključno s preskusi trka;

(b) sistemov za pomoč vozniku pri nadzoru vozila, vključno s krmilnimi in zavornimi sistemi ter sistemi elektronskega nadzora stabilnosti;

(c) sistemov za zagotavljanje voznikove vidljivosti ter informacij o stanju vozila in okolice, vključno z zasteklitvijo, ogledali in sistemi informiranja voznika;

(d) svetlobnih naprav vozila;

(e) zaščite oseb v vozilu, vključno z notranjo opremo, nasloni za glavo, varnostnimi pasovi, pritrdilnimi sistemi ISOFIX ali vgrajenimi sistemi za zadrževanje otrok, vrati vozila;

(f) zunanjosti vozila in dodatkov;

(g) elektromagnetne združljivosti;

(h) zvočnih opozorilnih naprav;

(i) grelnih sistemov;

(j) naprav za preprečevanje nepooblaščene uporabe;

(k) identifikacijske številke vozila;

(l) mas in mer.

3. Komisija določi, za katere kategorije vozil, navedene v členu 2, se uporabljajo zahteve iz odstavkov 1 in 2 tega člena.

Navedeni ukrepi za spremembo nebistvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 40(2) Direktive 2007/46/ES.

Člen 6
Posebne zahteve glede nekaterih vozil kategorij N in O

1. Vozila kategorij N in O poleg zahtev iz členov 5, 8, 9 in 10 izpolnjujejo zahteve iz odstavkov 2 do 6 tega člena, kadar je to primerno.

2. Vozila kategorij N_2 in N_3 so izdelana tako, da je v primeru čelnega trka z drugim vozilom tveganje poškodbe osebe v vozilu zaradi podleta čim manjše.

3. Vozila kategorij N_2, N_3, O_3 in O_4 so izdelana tako, da je v primeru stranskega trka z drugim vozilom ali nezaščitenim udeležencem v prometu tveganje poškodbe navedenega nezaščitenega udeleženca v prometu ali osebe v vozilu zaradi podleta čim manjša.

4. Kabina vozila ali prostor, predviden za voznika in potnike, sta dovolj trdna, da zaščitita osebe v primeru trčenja ali prevračanja.

5. Vozila kategorij N_2, katerih največja masa ne presega 7,5 ton, in vsa vozila kategorij N_3, O_3 in O_4 so izdelana tako, da je učinek emisij škropljenja iz vozil na vidnost iz drugih vozil v cestnem prometu čim manjši.

6. Komisija določi dodatne varnostne zahteve za vozila, namenjena za cestni prevoz nevarnega blaga v državah članicah ali med njimi.

Navedeni ukrepi za spremembo nebistvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 40(2) Direktive 2007/46/ES.

Člen 7
Posebne zahteve glede nekaterih vozil kategorij M2 in M3

1. Vozila kategorij M_2 in M_3 poleg zahtev iz členov 5, 8, 9 in 10 izpolnjujejo zahteve iz odstavkov 2 do 5 tega člena.

2. Nosilna zmogljivost vozila, vključno s sedečimi in stoječimi potniki ter uporabniki invalidskih vozičkov, je ustrezna masi, velikosti in zasnovi vozila.

3. Nadgradnja vozila je oblikovana in izdelana tako, da omogoči varno in stabilno delovanje vozila tudi pri polni zmogljivosti. Sprejmejo se ustrezne določbe za zagotavljanje varnega dostopa do vozila in izstopa iz njega, zlasti v izrednih razmerah.

4. Vozila razreda I so dostopna za osebe z omejeno mobilnostjo, vključno z uporabniki invalidskih vozičkov.

5. Materiali, ki se uporabljajo za izdelavo notranje opreme nadgradnje avtobusov, čim bolj preprečujejo ali vsaj zavirajo nastanek plamena, da bi ob požaru osebe lahko zapustile vozilo.

Člen 8
Klasifikacija pnevmatik

1. Tipi pnevmatik so razvrščeni v skladu z naslednjimi razredi:

   (a) Pnevmatike razreda C1 – pnevmatike, namenjene za vozila kategorij M_1, O_1 in O_2;

   (b) Pnevmatike razreda C2 – pnevmatike, namenjene za vozila nad 3,5 ton, kategorij M_2, M_3, N, O_3 in O_4, z indeksom najmanjše nosilnosti posamezne pnevmatike ≤ 121 in znakom hitrostne kategorije ≥ „N“;

   (c) Pnevmatike razreda C3 – pnevmatike, namenjene za vozila nad 3,5 ton, kategorij M_1, M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 in O_4, z enim od naslednjih indeksov najmanjše nosilnosti:

(i) indeks najmanjše nosilnosti posamezne pnevmatike ≤ 121 in znak hitrostne kategorije ≤ „M“;

(ii) indeks najmanjše nosilnosti posamezne pnevmatike ≥ 122.

Tip pnevmatike se lahko razvrsti v več kot en razred iz točk (a), (b) in (c), če izpolnjuje vse ustrezne zahteve vsakega razreda, za katerega je homologiran.

2. Uporablja se seznam indeksov najmanjše nosilnosti in njihovih ustreznih mas iz Pravilnika UN/ECE št. 54[64].

Člen 9
Posebne določbe v zvezi s pnevmatikami vozila

1. Vse pnevmatike, zagotovljene kot del opreme vozila, po potrebi vključno s katerimi koli rezervnimi pnevmatikami, so ustrezne za uporabo na vozilih, za katera so namenjene, zlasti glede njihovih mer, hitrosti in značilnosti obremenitve.

2. Vozila kategorije M_1 so opremljena s sistemom za nadzor tlaka pnevmatik, ki lahko voznika opozori, kadar je tlak v pnevmatiki na nevarno nizki ravni, in mu svetuje, kadar je tlak v kateri koli pnevmatiki na ravni, ki je znatno pod optimalnim tlakom za učinkovito porabo goriva.

3. Vse pnevmatike razreda C_1 izpolnjujejo zahteve glede oprijema na mokri podlagi iz dela A Priloge I.

4. Vse pnevmatike izpolnjujejo zahteve glede kotalnega upora iz dela B Priloge I.

5. Vse pnevmatike izpolnjujejo zahteve glede kotalnega hrupa iz dela C Priloge I.

6. Odstavki 3, 4 in 5 se ne uporabljajo za:

(a) pnevmatike s kategorijo hitrosti, manjšo od 80 km/h;

(b) pnevmatike z nazivnim premerom platišča, ki ne presega 254 mm ali znaša 635 mm ali več;

(c) zasilne rezervne pnevmatike tipa T;

(d) pnevmatike, izdelane samo za namestitev v vozila, ki so bila prvič registrirana pred [1. oktobrom 1990];

(e) pnevmatike, opremljene z dodatnimi napravami za izboljšanje lastnosti oprijema.

7. Zahteve glede kotalnega upora in kotalnega hrupa iz delov B in C Priloge I se ne uporabljajo za profesionalne terenske pnevmatike.

---

64 UL […].

Člen 10
Napredni sistemi vozila

1. Vozila kategorij M_2, M_3, N_2 in N_3 so opremljena z naprednim zavornim sistemom v sili, ki izpolnjuje zahteve te uredbe.

   Vsak napredni zavorni sistem v sili, ki ga proizvajalec prostovoljno vgradi v vozilo kategorij M_1 ali N_1, izpolnjuje zahteve te uredbe.

2. Vozila kategorij M_2, M_3, N_2 in N_3 so opremljena s sistemom opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu, ki izpolnjuje zahteve te uredbe.

   Vsak sistem opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu, ki ga proizvajalec prostovoljno vgradi v vozilo kategorij M_1 ali N_1, izpolnjuje zahteve te uredbe.

3. Komisija lahko določi posebne postopke, preskuse in tehnične zahteve za homologacijo naprednih sistemov vozila, ki niso omenjeni v odstavkih 1 in 2.

   Navedeni ukrepi za spremembo nebistvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 40(2) Direktive 2007/46/ES.

Poglavje III
Obveznosti držav članic

Člen 11
Homologacija vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot

1. Z veljavnostjo od 29. oktobra 2012 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na področji varnosti vozila in pnevmatik iz členov 5 do 9 ter Priloge I, z izjemo mejnih vrednosti kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge I, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij, določenih v navedenih členih in njihovih izvedbenih ukrepih, in podelitev ES-homologacije na področju sestavnih delov/samostojnih tehničnih enot za nove tipe sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot, namenjene za takšna vozila, ki niso v skladu z zadevnimi določbami iz te uredbe.

2. Z veljavnostjo od 29. oktobra 2014 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na področji varnosti vozila in pnevmatik iz členov 5, 6, 7, 8, 9(1) do (4) ter delov A in B Priloge I, z izjemo mejnih vrednosti kotalnega upora za pnevmatike C3 in mejnih vrednosti kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge I, v primeru novih vozil kategorij, določenih v navedenih členih, ki niso v skladu z zadevnimi določbami iz te uredbe, certifikate o skladnosti obravnavajo kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES ter prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, za nove sestavne dele ali samostojne tehnične enote, namenjene za takšna vozila, ki niso v skladu z ustreznimi določbami iz te uredbe, pa prepovejo prodajo in začetek uporabe.

3. Z veljavnostjo od 29. oktobra 2016 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na kotalni hrup pnevmatik, in v zvezi s pnevmatikami C3 tudi iz razlogov, ki se nanašajo na kotalni upor pnevmatik, razen mejnih vrednosti kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge I, za nova vozila kategorij M, N in O, ki niso v skladu z ustreznimi določbami iz te uredbe, certifikate o skladnosti obravnavajo kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, za nove pnevmatike, namenjene za takšna vozila, ki niso v skladu z ustreznimi določbami iz te uredbe, pa prepovejo prodajo in začetek uporabe.

4. Z veljavnostjo od 29. oktobra 2016 nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na kotalni upor pnevmatik, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij M, N in O in podelitev ES-homologacije na področju sestavnih delov/samostojnih tehničnih enot za nove tipe pnevmatik, namenjene za takšna vozila, ki niso v skladu z mejnimi vrednostmi kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge I .

5. Z veljavnostjo od 29. oktobra 2018 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na kotalni upor pnevmatik C1 in C2, za nova vozila kategorij M, N in O, ki niso v skladu z mejnimi vrednostmi kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge I, certifikate o skladnosti obravnavajo kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, za nove pnevmatike, namenjene za takšna vozila, ki niso v skladu z mejnimi vrednostmi kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge I, pa prepovejo prodajo in začetek uporabe.

6. Z veljavnostjo od 29. oktobra 2020 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na kotalni upor pnevmatik C3, za nova vozila kategorij M, N in O, ki niso v skladu z mejnimi vrednostmi kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge I, certifikate o skladnosti obravnavajo kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, za nove pnevmatike, namenjene za takšna vozila, ki niso v skladu z mejnimi vrednostmi kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge I, pa prepovejo prodajo in začetek uporabe.

7. Z veljavnostjo od 29. oktobra 2013 nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na varnost vozila iz člena 10, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij M_2, M_3, N_2 in N_3, podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij M_1 in N_1, opremljene z naprednim zavornim sistemom v sili in/ali sistemom opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu, in podelitev ES-homologacije na področju sestavnih delov/samostojnih tehničnih enot za nove tipe naprednih zavornih sistemov v sili in sistemov opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu, namenjene za takšna vozila, ki niso v skladu z ustreznimi določbami te uredbe.

8. Z veljavnostjo od 29. oktobra 2015 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na varnost vozila iz člena 10, za nova vozila kategorij M_2, M_3, N_2 in N_3 in nova vozila kategorij M_1 in N_1, opremljena z naprednim zavornim sistemom v sili in/ali sistemom opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu, ki niso v skladu z ustreznimi določbami iz te uredbe, certifikate o skladnosti obravnavajo kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, za nove napredne zavorne sisteme v sili in sisteme opozarjanja

pred zapustitvijo voznega pasu, namenjene za takšna vozila, ki niso v skladu z ustreznimi določbami iz te uredbe, pa prepovejo prodajo in začetek uporabe.

9. Nacionalni organi dovolijo prodajo in začetek uporabe sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, homologiranih pred datumom iz odstavka 1, ter nadaljujejo s podeljevanjem razširitve homologacij za navedene sestavne dele in samostojne tehnične enote v skladu s pogoji Direktive, na podlagi katerih so bile prvotno podeljene, razen če so bile zahteve, ki se uporabljajo za takšne sestavne dele ali samostojne tehnične enote, spremenjene in/ali so bile s to uredbo dodane nove.

Nacionalni organi dovolijo prodajo in začetek uporabe nadomestnih sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ter nadaljujejo s podeljevanjem razširitve homologacij zanje, z izjemo nadomestnih pnevmatik, namenjenih za vozila, homologirana pred datumom iz odstavka 1, v skladu s pogoji Direktive, na podlagi katerih so bile prvotno podeljene.

10. Brez poseganja v odstavke 1 do 9 in ob upoštevanju začetka veljavnosti izvedbenih ukrepov iz členov 5(3) in 13, če tako zahteva proizvajalec, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na področji varnosti vozila in pnevmatik iz členov 5 do 10, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nov tip vozila ali podelitev ES-homologacije na področju sestavnih delov/samostojnih tehničnih enot za nov tip sestavnega dela ali samostojne tehnične enote ali prepove registracijo, prodajo ali začetek uporabe novega vozila ali prepove prodajo ali začetek uporabe novega sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, kadar je zadevno vozilo, zadevni sestavni del ali zadevna samostojna tehnična enota v skladu z zahtevami iz te uredbe.

Člen 12
Kazni

1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo v primeru proizvajalčeve kršitve določb te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se zagotovi njihovo izvajanje. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice Komisijo uradno obvestijo o navedenih določbah najpozneje osemnajst mesecev po začetku veljavnosti te uredbe in brez odlašanja tudi o vseh poznejših spremembah navedenih določb.

2. Vrste kaznivih kršitev vključujejo:

a) dajanje lažnih izjav med homologacijskimi postopki ali postopki, ki vodijo do preklica;

b) ponarejanje rezultatov preskusa pri homologaciji;

c) prikrivanje podatkov ali tehničnih specifikacij, ki bi lahko vodili do preklica ali umika homologacije.

Poglavje IV
Končne določbe

Člen 13
Izvedbeni ukrepi

1. Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe z njeno dopolnitvijo, ki se nanašajo na posebne postopke, preskuse in zahteve za homologacijo glede določb členov 5 do 10 in Priloge I, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 40(2) Direktive 2007/46/ES. Ti ukrepi vključujejo natančnejšo opredelitev značilnosti, ki jih mora imeti pnevmatika, opredeljena kot „profesionalna terenska pnevmatika“.

2. V kolikor se ukrepi, sprejeti na podlagi odstavka 1, nanašajo na spremembo mejnih vrednosti za kotalni upor in kotalni hrup pnevmatik iz delov B in C Priloge I, ki je posledica sprememb preskusnih postopkov, se določijo, ne da bi se znižala obstoječa ciljna raven glede okolja.

Člen 14
Spremembe Direktive 2007/46/ES

Priloge IV, VI in XI k Direktivi 2007/46/ES se spremenijo v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 15
Razveljavitev

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

2. Direktiva 92/23/EGS se razveljavi z učinkom od 29. oktobra 2018.

3. Sklicevanje na razveljavljene direktive se razume kot sklicevanje na to uredbo.

Člen 16
Začetek veljavnosti

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

Uporablja se od [29. oktobra 2012].

Vendar se členi 5(3), 6(6), 10(3), 11(9) in 13 ter točke 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) in 3(f)(i) Priloge II uporabljajo od datuma začetka veljavnosti. Točke 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i), 3(d)(i), 3(e)(i) in 3(f)(ii) Priloge II se uporabljajo od 29. oktobra 2014. Točke 1(a)(ii), 1(b)(ii), 2(b), 3(a)(ii), 3(b)(ii), 3(c)(ii), 3(d)(ii) in 3(e)(ii) Priloge II se uporabljajo od 29. oktobra 2018.

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

V Bruslju, […]

Za Evropski parlament	*Predsednik*
Predsednik	*Predsednik*

PRILOGA I

Zahteve za pnevmatike v zvezi z oprijemom na mokri podlagi, kotalnim uporom in kotalnim hrupom

Del A – Zahteve glede oprijema na mokri podlagi

Pnevmatike razreda C1 izpolnjujejo naslednje zahteve:

Kategorije uporabe	Indeks oprijema na mokri podlagi (G)
Zimska pnevmatika z znakom hitrostne kategorije „Q“ ali nižja (razen „H“), ki navaja najvišjo dovoljeno hitrost do 160 km/h.	≥ 0,9
Zimska pnevmatika z znakom hitrostne kategorije „R“ ali višja (vključno s „H“), ki navaja najvišjo dovoljeno hitrost nad 160 km/h.	≥ 1,0
Običajna cestna pnevmatika.	≥ 1,1

Del B – Kotalni upor

Najvišje vrednosti za koeficient kotalnega upora za vsak tip pnevmatik, izmerjene v skladu z ISO 28580, ne presegajo naslednjih vrednosti:

Preglednica 1

Kategorija pnevmatike	Najvišja vrednost (kg/tona) **1. stopnja**
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Preglednica 2

Kategorija pnevmatike	Najvišja vrednost (kg/tona) **2. stopnja**
C1	10,5
C2	9
C3	6,5

Del C – Kotalni hrup

1. Ravni hrupa, določene v skladu s postopkom iz izvedbenih ukrepov k tej uredbi, ne presegajo mejnih vrednosti, določenih v točki 1.1 ali 1.2. Preglednici v točkah 1.1 in 1.2 predstavljata izmerjene vrednosti, popravljene za temperaturo, razen v primeru pnevmatik C3, in odstopanje instrumenta ter zaokrožene navzdol na najbližjo celo vrednost.

1.1 Pnevmatike razreda C1, s sklicevanjem na nazivno širino preseka pnevmatike, ki je bila preskušena:

Razred pnevmatike	Nazivna širina pnevmatike (mm)	Mejne vrednosti v dB(a)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

1.2 Pnevmatike razredov C2 in C3, s sklicevanjem na kategorijo uporabe vrst pnevmatik:

Razred pnevmatike	Nazivna širina pnevmatike (mm)	Mejne vrednosti v dB(a)
C2	Običajna	72
	Pnevmatike z dobrim oprijemom	73
C3	Običajna	73
	Pnevmatike z dobrim oprijemom	75

PRILOGA II

Spremembe Direktive 2007/46/ES

Direktiva 2007/46/ES se spremeni:

1. Del I Priloge IV se spremeni:

a) Preglednica se spremeni:

i) Točke 3 do 10, 12 do 38, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo.

ii) Točka 46 se črta.

iii) Doda se naslednja točka 63:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	Sklicevanje na Uradni list	Uporaba									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Splošna varnost	[(ES) št. .../... *vstaviti številko te uredbe*]	[L .., …, str. .. *vstaviti sklicevanje na to uredbo*]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Dodatek se spremeni:

i) Točke 3 do 10, 12 do 37, 44, 45 in 50 do 54 preglednice se črtajo.

ii) Točka 46 v preglednici se črta.

iii) Doda se naslednja točka 63:

	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	Sklicevanje na Uradni list	M_1
63	Splošna varnost	[(ES) št. .../... *vstaviti številko te uredbe*]	[L .., …, str. .. *vstaviti sklicevanje na to uredbo*]	D/U

ii) V „pojasnilu“ se doda naslednje besedilo:

D/U: Ta uredba se delno uporablja. Natančno področje uporabe je določeno v izvedbenih ukrepih k Uredbi.

2. V dodatku k Prilogi VI se preglednica spremeni:

a) Točke 3 do 10, 12 do 38, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo.

b) Točka 46 se črta.

c) Doda se naslednja točka 63:

Področje	Sklicevanje na regulativni akt	Sklicevanje na Uradni list	Sprememba akta	Velja za izvedenke
63. Splošna varnost	[(ES) št. .../... *vstaviti številko te uredbe*]	[L .., …, str. .. *vstaviti sklicevanje na to uredbo*]		

3. Priloga XI se spremeni:

(a) V dodatku 1 se preglednica spremeni:

i) Točke 3 do 10, 12 do 38, 44, 45 in 47 do 54 se črtajo.

ii) Točka 46 se črta.

iii) Doda se naslednja točka 63:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
63	Splošna varnost	[(ES) št. .../... *vstaviti številko te uredbe*]	D/U	D/U	D/U	D/U

(b) V dodatku 2 se preglednica spremeni:

i) Točke 3 do 10, 12 do 38, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo.

ii) Točka 46 se črta.

iii) Doda se naslednja točka 63:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Splošna varnost	[(ES) št. .../... *vstaviti številko te uredbe*]	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U

(c) V dodatku 3 se preglednica spremeni:

i) Točke 3 do 10, 12 do 37, 44, 45 in 50 do 54 se črtajo.

ii) Točka 46 se črta.

iii) Doda se naslednja točka 63:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	M_1
63	Splošna varnost	[(ES) št. .../... *vstaviti številko te uredbe*]	D/U

(d) V dodatku 4 se preglednica spremeni:

i) Točke 3 do 10, 13 do 36, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo.

ii) Točka 46 se črta.

iii) Doda se naslednja točka 63:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akta	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Splošna varnost	[(ES) št. .../... *vstaviti številko te uredbe*]	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U	D/U

(e) V dodatku 5 se preglednica spremeni:

i) Točke 3 do 10, 12 do 36, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo.

ii) Točka 46 se črta.

iii) Doda se naslednja točka 58:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	Avto-dvigalo kategorije N3
58	Splošna varnost	[(ES) št. .../... *vstaviti številko te uredbe*]	D/U

(f) „Pomen znakov“ se spremeni:

i) Točke C, U, W_5 in W_6 se črtajo.

ii) Doda se naslednje besedilo:

„D/U: Ta regulativni akt se delno uporablja. Natančno področje uporabe je določeno v izvedbenih ukrepih Uredbe.“