

I

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 661/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 13 юли 2009 година

относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

(1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което е гарантирано свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел в Общността се прилага широкообхватна система за одобрение на типа на моторните превозни средства, установена от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ⁽³⁾.

(2) Настоящият регламент представлява отделен регламент за целите на процедурата на Общността за одобрение на типа, предвидена в Директива 2007/46/ЕО. Следователно приложения IV, VI, XI и XV към посочената директива следва да бъдат съответно изменени.

⁽¹⁾ Становище от 14 януари 2009 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

⁽²⁾ Становище на Европейския парламент от 10 март 2009 г. (все още непубликувано в Официален вестник) и решение на Съвета от 22 юни 2009 г.

⁽³⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

(3) Настоящият регламент не засяга процедурата на едноетапно и смесено одобрение на типа на превозно средство, установена в член 6 от Директива 2007/46/ЕО.

(4) Техническите изисквания за одобрение на типа на моторните превозни средства по отношение на голям брой елементи, свързани с безопасността и опазването на околната среда, са хармонизирани на общностно равнище, за да се избегне наличието на различни изисквания в отделните държави-членки и да се осигури висока степен на безопасност на пътя и защита на околната среда в цялата Общност.

(5) Затова настоящият регламент цели също така повишаване на конкурентоспособността на общностната автомобилна промишленост, като същевременно дава на държавите-членки възможност да упражняват ефективен надзор на пазара за съответствие с подробните изисквания за одобрение на типа на настоящия регламент във връзка с пускането на пазара на съответните продукти.

(6) Целесъобразно е да бъдат определени изисквания както по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, така и по отношение на екологичните параметри на гумите, поради наличието на системи за следене на налягането в гумите, които водят до подобрене едновременно на безопасността и на екологичните параметри на гумите.

(7) Вследствие на искането на Европейския парламент в законодателството на Общността за превозните средства бе приложен нов регулаторен подход. Поради това настоящият регламент следва да определи само основните разпоредби относно безопасността на превозните средства, емисиите на CO₂ и нивата на шум от гумите, докато техническите спецификации следва да бъдат предвидени в мерките за прилагане, приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

- (8) По-специално на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия за установяване на специалните процедури, изпитвания и изисквания за одобрения на типа на моторните превозни средства, компоненти и отделни технически възли; за определяне с по-голяма точност на характеристиките, на които трябва да отговаря една гума, за да бъде определена като „специална гума“, „специална гума за движение извън пътя“, „посилена гума“, „гума за допълнителен товар“, „гума с висока проходимост (за сняг)“, „Т-тип резервна гума за временно ползване“ или „гума за подобряване на задвижването“; за определяне на конкретни изисквания за безопасност за превозните средства, предназначени за превоз на опасни товари по шосе в рамките на една държава-членка или между държави-членки; за освобождаване на някои превозни средства или класове превозни средства в категориите M_2 , M_3 , N_2 и N_3 от задължението за монтиране на усъвършенствани системи за аварийно спиране и/или системи за предупреждение при напускане на лентата за движение; за изменение на пределните стойности за съпротивлението при търкаляне и шума от гумите при контакт с пътя като резултат от изменението на процедурите за изпитване, без да се занижава равнището на защита на околната среда; за установяване на правила за процедурата за определяне на равнищата на шума от гумите; за съкращаване на срока за разпродажба на гумите, несъответстващи на новите изисквания на настоящия регламент и мерките за прилагането му, и за изменение на приложение IV, за да се включат правилата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (правила на ИКЕ-ООН), които са задължителни съгласно Решение 97/836/ЕО на Съвета от 27 ноември 1997 г. с оглед на присъединяването на Европейската общност към Споразумението на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации за приемане на единни технически предписания за колесните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на колесни превозни средства, и условията за взаимно признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания⁽¹⁾. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, включително чрез допълването му с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (9) В допълнение към текущата инициатива на Комисията, която цели разработването на система за категоризиране на пътищата, Комисията следва в 12-месечен срок от влизането в сила на настоящия регламент да представи предложение за класификация на пътищата в ЕС в зависимост от отделянето на шум, което ще допълни картографирането на шума при превоз с моторни превозни средства, с оглед определяне на подходящи приоритети и изисквания за пътната повърхност, както и определяне на максимални допустими стойности за шума по пътищата.
- (10) Техническият напредък в областта на усъвършенстваните системи за безопасност на превозните средства предлага нови възможности за намаляване на нещастните случаи. За да се минимизира броят нещастни случаи, е необходимо да се въведат съответните нови технологии.
- (11) Задължителното и последователно използване на съвременни технологии за производство на гуми и гуми с ниско съпротивление при търкаляне е важен фактор за намаляване на дела на емисиите на парникови газове от пътното движение в транспортния сектор, като същевременно се насърчават иновациите, заетостта и конкурентоспособността на общностната автомобилна промишленост.
- (12) С цел опростяване на законодателството относно одобрението на типа в съответствие с препоръките, съдържащи се в окончателния доклад на групата на високо равнище CARS 21, е целесъобразно да бъдат отменени някои директиви, без да се намалява нивото на защита на участниците в пътното движение. Предвидените в тези директиви изисквания следва да бъдат въведени в настоящия регламент и да бъдат заменени, когато е подходящо, с позовавания на съответните правила на ИКЕ-ООН, въведени в общностното право в съответствие с Решение 97/836/ЕО. За да се намали административната тежест на процеса на одобрение на типа е уместно на производителите на превозни средства да се позволи да получат одобрение на типа за целите на настоящия регламент, когато е подходящо, чрез получаване на одобрение в съответствие със съответните правила на ИКЕ-ООН, както са изброени в приложение IV към настоящия регламент.
- (13) Подходящо е превозните средства да бъдат проектирани, конструирани и сглобени така, че да се сведе до минимум рискът от нараняване на пътниците им и на останалите участници в пътното движение. За тази цел е необходимо производителите да гарантират, че тези превозни средства отговарят на съответните изисквания на настоящия регламент и мерките за прилагането му. Тези разпоредби следва да включват, без да се ограничават до, изисквания относно структурната цялост на превозното средство, системите за подпомагане на контрола от водача върху превозното средство, системите, предоставящи на водача видимост и информация за състоянието на превозното средство и околното пространство, системите за осветяване на превозното средство, системите за защита на пътниците в превозното средство, външната страна на превозното средство и неговите принадлежности, масите и размерите на превозното средство, гумите и усъвършенстваните системи за превозни средства и различни други елементи. Освен това, в зависимост от случая, е необходимо тези превозни средства да отговарят на специфичните разпоредби относно някои товарни превозни средства и техните ремаркета, или на специфичните разпоредби относно автобусите, според случая.
- (14) В графика за въвеждането на специфични нови изисквания за одобрение на типа на превозните средства следва да се вземе предвид техническата осъществимост на тези изисквания. В общия случай изискванията първоначално следва да се прилагат само към новите типове превозни средства. За съществуващите типове превозни средства следва да се предвиди допълнителен период от време за постигане на съответствие с тези изисквания. Освен това задължителното монтиране на системите за следене на налягането в гумите следва първоначално да се прилага само по отношение на леките автомобили. Задължителното монтиране на други усъвършенствани устройства за безопасност следва първоначално да се прилага само по отношение на тежкотоварните превозни средства.
- (15) Комисията следва да продължи да оценява техническата и икономическата осъществимост и доказаното развитие на пазара на други усъвършенствани устройства за безопасност и да представи доклад, включващ, ако е уместно, предложения за изменение на настоящия регламент до 1 декември 2012 г., а след това на всеки три години.

(1) ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 78.

- (16) Комисията следва да оцени осъществимостта на разширяването на обхвата на задължителното монтиране на системи за следене на налягането в гумите, на системи за предупреждение при напускане на лентата за движение и на усъвършенствани системи за аварийно спиране за други категории превозни средства и ако е подходящо, да предложи изменение на настоящия регламент.
- (17) Комисията следва да оцени осъществимостта на завишаването на изискванията за сцепление на гумите с влажна пътна настилка и ако е подходящо, да предложи изменение на настоящия регламент. Държавите-членки следва да осигурят ефективен надзор на пазара.
- (18) Пълният потенциал на повишаването на сигурността, намаляването на емисиите на CO₂ и на шума от пътното движение може да бъде постигнат единствено ако се съпътства от схема за етикетиране, предназначена за информиране на потребителя за различните експлоатационни характеристики на гумите.
- (19) Подходящо е да бъдат изпълнени мерките, посочени в съобщението на Комисията от 7 февруари 2007 г., озаглавено „Резултати от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от леки автомобили и лекотоварните автомобили“, които имат за цел намаление на емисии на CO₂ от гуми. Това намаление следва да бъде постигнато чрез комбинация от гуми с ниско съпротивление при търкаляне и използване на системи за следене на налягането в гумите. Същевременно е целесъобразно също да се предвидят изисквания за намаляване на шума при контакт на гумите с пътя и за сцепление с влажна пътна настилка, които гарантират, че нивото на безопасност на гумите ще бъде запазено. В графика за изпълнение на тези мерки следва да се вземе предвид предизвикателството, което представлява постигането на съответствие с всички тези изисквания. По-специално поради трудността от постигането на съответствие с изискванията относно шума при контакт с пътя и като се има предвид времето, необходимо на промишлеността за замяна на съществуващите гуми от гуми, е целесъобразно да се предвиди по-дълъг период за изпълнение на изискванията относно шума при контакт с пътя по отношение на новите гуми от съществуващите типове.
- (20) Някои категории гуми, включително специалните гуми за движение извън пътя, спрямо които съществуват ограничения на скоростта, и гумите, предназначени единствено за превозни средства, регистрирани преди 1990 г., по всяка вероятност се произвеждат в много малки количества. Следователно е целесъобразно такива категории гуми да бъдат освободени от някои изисквания, предвидени в настоящия регламент и мерките за прилагането му, когато съответните изисквания са несъвместими с употребата на тези гуми или когато наложената с тях допълнителна административна тежест е несъразмерна.
- (21) По отношение на регенерираните гуми Комисията следва да направи подходяща оценка на този сектор, като включи всички заинтересовани страни и пресени дали е необходимо адаптиране на действащия регулаторен режим.
- (22) Целесъобразно е да се установят отклонения от някои пределни стойности на съпротивление при търкаляне и шум при контакт с пътя за някои конкретни категории гуми, за да се отчетат техните характеристики, свързани с проектирането или експлоатацията. Уместно е по-специално да се установят подобни отклонения за гуми, проектирани за подобряване на задвижването и ефективност на спиращото действие при наличие на обилен сняг.
- (23) Специалните гуми се използват при превозни средства, имащи достъп до строителни, дърводобивни и минни обекти, и следователно са проектирани преимуществено за по-добра ефективност извън пътя, отколкото гумите, предназначени за употреба само на пътя. За да се постигне тази ефективност, те се произвеждат от материали, позволяващи им да са по-устойчиви на повреда, отколкото нормалните гуми, и имат блокове в шарката на протектора. Тъй като тези основни функции на проектиране водят до произвеждане на повече шум от нормалните гуми, за тях следва да бъде позволено да произвеждат повече шум от нормалните гуми.
- (24) Системите за електронен контрол на устойчивостта, усъвършенстваните системи за аварийно спиране и системите за предупреждение при напускане на лентата за движение имат голям потенциал за значително намаляване на нещастните случаи. Следователно следва да се установят изисквания относно тези системи от Комисията в съответствие с правилата на ИКЕ-ООН за тези категории превозни средства, за които тяхното прилагане е целесъобразно и за които е доказано, че ще подобрят общото ниво на безопасност. Следва да се предвиди достатъчно дълъг срок за изпълнение на тези изисквания, за да могат да бъдат приети мерките за прилагане и впоследствие тези сложни технологии да бъдат разработени и монтирани в превозните средства.
- (25) Считано от 2011 г. за новите одобрения на типа и от 2014 г. — за новите превозни средства, сроковете за прилагане на задължителното монтиране на системи за електронен контрол на устойчивостта в тежкотоварни превозни средства следва да следват датите, установени в настоящия регламент.
- (26) До въвеждането на системи за електронен контрол на устойчивостта Комисията следва да вземе мерки и да проведе кампании, които да предоставят информация за ефективността на тези системи и да насърчават продажбата им. Освен това Комисията следва да наблюдава развитието на цените, за да установи дали цените на новите автомобили не са прекомерно завишени поради оборудването на превозните средства в съответствие с новите стандарти за безопасност.
- (27) Бъдещите мерки, предложени въз основа на настоящия регламент, или процедурите за прилагането му следва да са в съответствие с принципите, установени от Комисията в нейното съобщение от 7 февруари 2007 г., озаглавено „Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век“. По-специално, с цел по-добро регулиране и опростяване и за да се избегне постоянното актуализиране на действащото законодателство на Общността по въпроси, касаещи техническите спецификации, настоящият регламент следва да препраща към съществуващи международни стандарти и разпоредби, без да ги възпроизвежда в общностната правна рамка.

- (28) Важно е спрямо резервните компоненти за системите, обхванати от настоящия регламент, да се прилагат еквивалентни изисквания за безопасност и процедури за одобрение. Следователно е целесъобразно да се предвиди изискване за одобрение на резервните компоненти и отделните технически възли.
- (29) Държавите-членки следва да установят правила за санкциите, приложими при нарушение на разпоредбите на настоящия регламент, и да гарантират тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.
- (30) Настоящият регламент е свързан с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства⁽¹⁾ и с Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства⁽²⁾. По-специално мерките от настоящия регламент по отношение на намаляването на емисиите на CO₂ следва да бъдат свързани възможно най-тясно с допълнителните мерки за постигане на по-нататъшно намаляване на емисиите на CO₂ с 10 г въз основа на целта за емисии на CO₂ от 130 г.
- (31) Комисията следва своевременно да предложи като по-интегриран подход допълнителни изменения на настоящия регламент или да представи други предложения вследствие на обща оценка на въздействието, която разглежда всички възможни допълнителни мерки, насочени към постигането на желаните цели за емисии на CO₂, и обхваща други налични технологии на пазара, включително технологиите за задържане на налягането на гумите, подобряването на пътните повърхности и всякакви други съответни нови технологии, както и изисквания за ефективност на климатичните системи, които вече имат или биха могли да имат очевидно въздействие върху съпротивлението при търкаляне на гумите или икономията на гориво на превозното средство и емисиите на CO₂.
- (32) За справяне с проблема на шума по пътищата следва да се прилага съгласуван и цялостен подход. Във връзка с това, че пътната повърхност допринася в значителна степен за шума по пътищата, понастоящем стандартът ISO 10844 се преразглежда и следва да бъде взет предвид в този контекст с оглед по-нататъшно оптимизиране на пътната повърхност. Държавите-членки следва да инвестират
- повече средства по съществуващите стандарти ISO с оглед подобряване на тяхната пътна повърхност. Освен това следва да се разработи обща политика за нивата на шум, която да включва всички транспортни системи и да обхваща шума от авиацията и железопътния транспорт в допълнение към шума от автомобилния транспорт.
- (33) Считано от датите на прилагане на съответните изисквания на настоящия регламент по отношение на новите превозни средства, новите компоненти и отделни технически възли следва да бъдат отменени следните директиви:
- Директива 70/221/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно резервоарите за течни горива и задните защитни устройства на моторни превозни средства и техните ремаркета⁽³⁾,
 - Директива 70/222/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно местоположението и монтирането на задните табели с регистрационния номер на моторните превозни средства и техните ремаркета⁽⁴⁾,
 - Директива 70/311/ЕИО на Съвета от 8 юни 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки в областта на кормилните уредби на моторните превозни средства и на техните ремаркета⁽⁵⁾,
 - Директива 70/387/ЕИО на Съвета от 27 юли 1970 г. за сближаване законодателствата на държавите-членки относно вратите на моторните превозни средства и на техните ремаркета⁽⁶⁾,
 - Директива 70/388/ЕИО на Съвета от 27 юли 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки в областта на устройствата за звуково предупреждение на моторните превозни средства⁽⁷⁾,
 - Директива 71/320/ЕИО на Съвета от 26 юли 1971 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки за спиращите устройства на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета⁽⁸⁾,
 - Директива 72/245/ЕИО на Съвета от 20 юни 1972 г. относно радиосмущенията (електромагнитната съвместимост), предизвикани от моторните превозни средства⁽⁹⁾,
 - Директива 74/60/ЕИО на Съвета от 17 декември 1973 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно вътрешните инсталации на моторните превозни средства⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 23.

⁽⁴⁾ ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 25.

⁽⁵⁾ ОВ L 133, 18.6.1970 г., стр. 10.

⁽⁶⁾ ОВ L 176, 10.8.1970 г., стр. 5.

⁽⁷⁾ ОВ L 176, 10.8.1970 г., стр. 12.

⁽⁸⁾ ОВ L 202, 6.9.1971 г., стр. 37.

⁽⁹⁾ ОВ L 152, 6.7.1972 г., стр. 15.

⁽¹⁰⁾ ОВ L 38, 11.2.1974 г., стр. 2.

- Директива 74/61/ЕИО на Съвета от 17 декември 1973 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно устройствата за предотвратяване на неправомерното използване на моторни превозни средства ⁽¹⁾,
- Директива 74/297/ЕИО на Съвета от 4 юни 1974 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно вътрешното обзавеждане на моторните превозни средства (поведение на кормилния механизъм в случай на сблъсък) ⁽²⁾,
- Директива 74/408/ЕИО на Съвета от 22 юли 1974 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно вътрешното обзавеждане на моторните превозни средства (здравина на седалките и тяхното закрепване) ⁽³⁾,
- Директива 74/483/ЕИО на Съвета от 17 септември 1974 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно външните изпъкналости на моторните превозни средства ⁽⁴⁾,
- Директива 75/443/ЕИО на Съвета от 26 юни 1975 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно оборудването за заден ход и за измерване на скоростта на моторни превозни средства ⁽⁵⁾,
- Директива 76/114/ЕИО на Съвета от 18 декември 1975 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно задължителните регистрационни табели и обозначения на моторни превозни средства и техните ремаркета, тяхното разположение и метод на закрепване ⁽⁶⁾,
- Директива 76/115/ЕИО на Съвета от 18 декември 1975 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно анкерните закрепвания на обезопасителните колани на моторни превозни средства ⁽⁷⁾,
- Директива 76/756/ЕИО на Съвета от 27 юли 1976 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно инсталирането на светлинни и светлинносигнални устройства на моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽⁸⁾,
- Директива 76/757/ЕИО на Съвета от 27 юли 1976 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно светлоотражатели за моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽⁹⁾,
- Директива 76/758/ЕИО на Съвета от 27 юли 1976 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно габаритните светлини, предните габаритни светлини, задните габаритни светлини и стоп светлините на моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽¹⁰⁾,
- Директива 76/759/ЕИО на Съвета от 27 юли 1976 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно пътепоказателните лампи на моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽¹¹⁾,
- Директива 76/760/ЕИО на Съвета от 27 юли 1976 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на устройствата за осветяване на задната регистрационна табела на моторните превозни средства и на техните ремаркета ⁽¹²⁾,
- Директива 76/761/ЕИО на Съвета от 27 юли 1976 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно фаровете за моторни превозни средства, които функционират като дълги светлини и/или къси светлини, както и относно електрическите лампи с нажежаема жичка за тези фарове ⁽¹³⁾,
- Директива 76/762/ЕИО на Съвета от 27 юли 1976 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно предните фарове за мъгла за моторни превозни средства и лампите с нажежаема жичка за такива фарове ⁽¹⁴⁾,
- Директива 77/389/ЕИО на Съвета от 17 май 1977 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно топлинно-прикачните устройства на моторните превозни средства ⁽¹⁵⁾,
- Директива 77/538/ЕИО на Съвета от 28 юни 1977 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно задните фарове за мъгла на моторните превозни средства и техните ремаркета ⁽¹⁶⁾,
- Директива 77/539/ЕИО на Съвета от 28 юни 1977 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно фаровете за заден ход на моторни превозни средства и на ремаркетата за тях ⁽¹⁷⁾,
- Директива 77/540/ЕИО на Съвета от 28 юни 1977 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно светлинните устройства за паркиране на моторни превозни средства ⁽¹⁸⁾,

⁽¹⁾ ОВ L 38, 11.2.1974 г., стр. 22.

⁽²⁾ ОВ L 165, 20.6.1974 г., стр. 16.

⁽³⁾ ОВ L 221, 12.8.1974 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 266, 2.10.1974 г., стр. 4.

⁽⁵⁾ ОВ L 196, 26.7.1975 г., стр. 1.

⁽⁶⁾ ОВ L 24, 30.1.1976 г., стр. 1.

⁽⁷⁾ ОВ L 24, 30.1.1976 г., стр. 6.

⁽⁸⁾ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 1.

⁽⁹⁾ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 32.

⁽¹⁰⁾ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 54.

⁽¹¹⁾ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 71.

⁽¹²⁾ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 85.

⁽¹³⁾ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 96.

⁽¹⁴⁾ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 122.

⁽¹⁵⁾ ОВ L 145, 13.6.1977 г., стр. 41.

⁽¹⁶⁾ ОВ L 220, 29.8.1977 г., стр. 60.

⁽¹⁷⁾ ОВ L 220, 29.8.1977 г., стр. 72.

⁽¹⁸⁾ ОВ L 220, 29.8.1977 г., стр. 83.

- Директива 77/541/ЕИО на Съвета от 28 юни 1977 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки по отношение на безопасителните колани и на системите за задържане на моторните превозни средства ⁽¹⁾,
- Директива 77/649/ЕИО на Съвета от 27 септември 1977 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно зрителното поле на водачите на моторни превозни средства ⁽²⁾,
- Директива 78/316/ЕИО на Съвета от 21 декември 1977 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно вътрешните инсталации на моторни превозни средства (разпознаване на устройствата за управление, на контролните сигнални устройства и индикаторите) ⁽³⁾,
- Директива 78/317/ЕИО на Съвета от 21 декември 1977 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно системите против обледяване и запотвяване на стъклените повърхности на моторни превозни средства ⁽⁴⁾,
- Директива 78/318/ЕИО на Съвета от 21 декември 1977 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно системи на чистачки и устройства за миене на моторни превозни средства ⁽⁵⁾,
- Директива 78/549/ЕИО на Съвета от 12 юни 1978 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно калобраните на моторни превозни средства ⁽⁶⁾,
- Директива 78/932/ЕИО на Съвета от 16 октомври 1978 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно облекките за глава на седалките на моторните превозни средства ⁽⁷⁾,
- Директива 89/297/ЕИО на Съвета от 13 април 1989 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно страничната защита (странични предпазители) на някои моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽⁸⁾,
- Директива 91/226/ЕИО на Съвета от 27 март 1991 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно системите срещу пръски на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽⁹⁾,
- Директива 92/21/ЕИО на Съвета от 31 март 1992 г. относно масите и размерите на моторните превозни средства от категория M₁ ⁽¹⁰⁾,
- Директива 92/22/ЕИО на Съвета от 31 март 1992 г. относно предпазните стъкла и материалите за изработка на стъкла за моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽¹¹⁾,
- Директива 92/23/ЕИО на Съвета от 31 март 1992 г. относно гумите за моторни превозни средства и техните ремаркета, както и тяхното монтиране ⁽¹²⁾,
- Директива 92/24/ЕИО на Съвета от 31 март 1992 г. относно устройствата за ограничаване на скоростта или подобни бордови системи за ограничаване на скоростта на някои категории моторни превозни средства ⁽¹³⁾,
- Директива 92/114/ЕИО на Съвета от 17 декември 1992 г. относно външните издатини, разположени пред задната преграда на кабината на моторни превозни средства от категория N ⁽¹⁴⁾,
- Директива 94/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 1994 г. относно механичните теглително-прикачни устройства за моторни превозни средства и техните ремаркета, както и тяхното закрепване към тези превозни средства ⁽¹⁵⁾,
- Директива 95/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. относно горимостта на материалите, използвани за изработката на вътрешната конструкция на някои категории моторни превозни средства ⁽¹⁶⁾,
- Директива 96/27/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 май 1996 г. за защита на пътниците в моторни превозни средства при страничен удар и за изменение на Директива 70/156/ЕИО ⁽¹⁷⁾,
- Директива 96/79/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. за защита на пътниците в моторни превозни средства при челен удар и за изменение на Директива 70/156/ЕИО ⁽¹⁸⁾,
- Директива 97/27/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 1997 г. относно масите и размерите на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета и за изменение на Директива 70/156/ЕИО ⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁾ ОВ L 220, 29.8.1977 г., стр. 95.

⁽²⁾ ОВ L 267, 19.10.1977 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 81, 28.3.1978 г., стр. 3.

⁽⁴⁾ ОВ L 81, 28.3.1978 г., стр. 27.

⁽⁵⁾ ОВ L 81, 28.3.1978 г., стр. 49.

⁽⁶⁾ ОВ L 168, 26.6.1978 г., стр. 45.

⁽⁷⁾ ОВ L 325, 20.11.1978 г., стр. 1.

⁽⁸⁾ ОВ L 124, 5.5.1989 г., стр. 1.

⁽⁹⁾ ОВ L 103, 23.4.1991 г., стр. 5.

⁽¹⁰⁾ ОВ L 129, 14.5.1992 г., стр. 1.

⁽¹¹⁾ ОВ L 129, 14.5.1992 г., стр. 11.

⁽¹²⁾ ОВ L 129, 14.5.1992 г., стр. 95.

⁽¹³⁾ ОВ L 129, 14.5.1992 г., стр. 154.

⁽¹⁴⁾ ОВ L 409, 31.12.1992 г., стр. 17.

⁽¹⁵⁾ ОВ L 195, 29.7.1994 г., стр. 1.

⁽¹⁶⁾ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 1.

⁽¹⁷⁾ ОВ L 169, 8.7.1996 г., стр. 1.

⁽¹⁸⁾ ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 7.

⁽¹⁹⁾ ОВ L 233, 25.8.1997 г., стр. 1.

— Директива 98/91/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 1998 г. за моторни превозни средства и техните ремаркета, предназначени за автомобилен превоз на опасни товари, и за изменение на Директива 70/156/ЕИО относно типовото одобрение ЕО на тип моторни превозни средства и на техните ремаркета ⁽¹⁾,

— Директива 2000/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 юни 2000 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно предно разположената защита срещу вклиняване на моторните превозни средства и за изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета ⁽²⁾,

— Директива 2001/56/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 септември 2001 г. относно отоплението на купето на моторните превозни средства и на техните ремаркета, за изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 78/548/ЕИО на Съвета ⁽³⁾,

— Директива 2001/85/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2001 г. относно специални изисквания по отношение използваните за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача и за изменение на директиви 70/156/ЕИО и 97/27/ЕО ⁽⁴⁾,

— Директива 2003/97/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 10 ноември 2003 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно типовото одобрение на устройства за непряко виждане и на пътните превозни средства, оборудвани с такива устройства, за изменение на Директива 70/156/ЕИО и за отмяна на Директива 71/127/ЕИО ⁽⁵⁾.

(34) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно осъществяването на вътрешния пазар чрез въвеждане на общи технически изисквания относно безопасността и екологичните параметри на моторните превозни средства и гумите, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно поради мащаба на последиците може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

⁽¹⁾ ОВ L 11, 16.1.1999 г., стр. 25.

⁽²⁾ ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 9.

⁽³⁾ ОВ L 292, 9.11.2001 г., стр. 21.

⁽⁴⁾ ОВ L 42, 13.2.2002 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 25, 29.1.2004 г., стр. 1.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, ПРИЛОЖНО ПОЛЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Член 1

Предмет

Настоящият регламент установява изисквания:

1. за одобрение на типа на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях с оглед на безопасността им;
2. за одобрение на типа на моторни превозни средства по отношение на системите за следене на налягането в гумите, що се отнася до тяхната безопасност, горивна ефективност и емисии на CO₂, и по отношение на индикаторите за смяна на предавката, що се отнася до горивната им ефективност и емисиите на CO₂; и
3. за одобрение на типа на новопроизведени гуми по отношение на тяхната безопасност и техните показатели за съпротивление при търкаляне, както и нивата на шум от тях при контакт с пътя.

Член 2

Приложно поле

Настоящият регламент се прилага по отношение на превозните средства от категориите M, N и O и системите, компонентите и отделните технически възли, предназначени за тях, както са определени в раздел А от приложение II към Директива 2007/46/ЕО, при условията на членове 5—12 от настоящия регламент.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, предвидени в член 3 от Директива 2007/46/ЕО.

Освен това се прилагат и следните определения:

1. „система за електронен контрол на устойчивостта“ означава функция за електронен контрол на превозното средство, която подобрява динамичната устойчивост на превозното средство;
2. „превозно средство от клас I, категория M₂ или M₃“ означава превозно средство от категория M₂ или M₃ с капацитет, надвишаващ 22 пътници, без мястото на водача, което е конструирано с пространства за правостоящи пътници, с цел да се осигури възможност за нормално придвижване на пътниците;
3. „превозно средство от клас A, категория M₂ или M₃“ означава превозно средство от категория M₂ или M₃ с капацитет, който не надвишава 22 пътници, без мястото на водача, проектирано за превоз на правостоящи пътници и разполагашо със седалки, като са предвидени и места за правостоящи пътници;
4. „система за предупреждение при напускане на лентата за движение“ означава система, която предупреждава водача за неволно отклонение на превозното средство от следваната от него лента на движение;

5. „усвършенствана система за аварийно спиране“ означава система, която може автоматично да открие наличието на извънредна ситуация и да задейства спирачната уредба за намаляване на скоростта на превозното средство с цел предотвратяване на сблъсък или смекчаване на последиците от него;
6. „индекс на товароносимост“ означава едно или две числа, показващи товара, който може да носи гумата, монтирана единично или монтирана единично или вдвоено - при скорост, характерна за съответната категория в съответствие с изискванията, определени от производителя;
7. „система за следене на налягането в гумите“ означава монтирана на превозно средство система, която е в състояние да извършва оценка на налягането в гумите или на промените в налягането в хода на времето и да предава съответната информация на ползвателя по време на движение на превозното средство;
8. „специална гума“ означава гума, предназначена за смесена употреба както по пътя, така и извън пътя, или за всяка друга специална употреба;
9. „специална гума за движение извън пътя“ означава специална гума, използвана предимно за движение при тежки условия извън пътя;
10. „подсилена гума“ или „гума за допълнителен товар“ означава структура на пневматична гума от клас C1, в която каркасът на гумата е проектиран да носи по-голям товар, отколкото съответната стандартна гума;
11. „гума с висока проходимост (за сняг)“ означава гума, чиято шарка, състав или структура на протектора са предназначени основно за получаване на по-добри експлоатационни параметри при наличие на сняг, в сравнение с нормална гума по отношение на способността да осигурява първоначално движение или да поддържа движението на превозното средство;
12. „Т-тип резервна гума за временно ползване“ означава резервна гума за временно ползване, проектирана за употреба, напомпана до налягане, по-високо от определеното за стандартни и подсилени гуми;
13. „гума за подобряване на задвижването“ означава гума от клас C2 или C3, на която е поставено означението „M + S“ или „M.S.“, или „M&S“ и е предназначена за монтиране на задвижващата(ите) ос(и) на превозното средство;
14. „незащитен участник в пътното движение“ означава пешеходците, велосипедистите и мотоциклетистите;
15. „индикатор за смяна на предавката“ или „ИСП (GSI)“ означава видим индикатор, който препоръчва на водача да смени предавката;
16. „механична предавателна кутия“ означава предавателна кутия, която може да функционира по начин, при който смяната на всички предавки или на някои предавки е винаги непосредствен резултат от действие на водача, независимо от метода на физическото изпълнение на това действие. Това определение не обхваща системи, при които водачът единствено може предварително да избере определена стратегия за смяната на предавките или да ограничи броя на предавките, които да се използват при управлението на превозното средство, но реалната смяна на предавките се задейства независимо от решението на водача, според определени модели на управление.

ГЛАВА II

ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ

Член 4

Общи задължения

1. Производителите демонстрират, че всички нови превозни средства, които се продават, регистрират или пускат в движение в Общността, са получили одобрение на типа в съответствие с настоящия регламент и мерките за прилагането му.
2. Производителите могат да изберат дали да подадат заявление за получаване на одобрение на типа по отношение на всички системи, както и на монтирането на всички компоненти и отделни технически възли, обхванати от настоящия регламент, или за одобрение на типа по отношение на една или повече системи, както и на монтирането на един или повече компоненти и един или повече отделни технически възли, обхванати от настоящия регламент. Одобрение на типа в съответствие с правилата на ИКЕ-ООН, изброени в приложение IV, се счита за ЕО одобрение на типа съгласно настоящия регламент и мерките за прилагането му.
3. Производителите демонстрират, че всички нови системи, компоненти и отделни технически възли, които се продават или пускат в движение в Общността, са получили одобрение на типа в съответствие с настоящия регламент и мерките за прилагането му.

Член 5

Общи изисквания и изпитвания

1. Производителите гарантират, че превозните средства са проектирани, конструирани и монтирани така че да се сведе до минимум рискът от нараняване на пътниците в тях и на останалите участници в движението по пътищата.
2. Производителите гарантират, че тези превозни средства, системи, компоненти или отделни технически възли отговарят на съответните изисквания на настоящия регламент и мерките за прилагането му, включително на изискванията, свързани със:
 - а) механичната цялост на конструкцията на превозното средство, включително изпитванията за сблъсък;
 - б) системите за подпомагане на контрола от водача върху превозното средство, включително кормилната и спирачната уредба и системата за електронен контрол на устойчивостта;
 - в) системите, предоставящи на водача видимост и информация за състоянието на превозното средство и околното пространство, включително стъклата, огледалата за виждане назад и системите за информиране на водача;
 - г) системите за осветяване на превозното средство;
 - д) защитата на пътниците в превозното средство, включително вътрешното оборудване, облегалките за глава, обезопасителните колани, закрепванията тип „ISOfix“ или вградените системи за обезопасяване на деца и врати на превозните средства;
 - е) външната част на превозното средство и неговите принадлежности;
 - ж) електромагнитната съвместимост;

- з) устройствата за звуков сигнал;
- и) отоплителните системи;
- й) устройствата срещу неразрешено използване;
- к) символите за идентификация на превозното средство;
- л) масата и размерите;
- м) безопасността на електрическите инсталации;
- н) индикаторите за смяна на предавката.

3. Изискванията, посочени в параграфи 1 и 2, се прилагат спрямо превозните средства и системите, компонентите и отделните технически възли, предназначени за тях, изброени в приложение I.

Член 6

Специфични изисквания относно някои превозни средства от категориите N и O

1. Освен изискванията, съдържащи се в членове 5, 8, 9, 10 и 12 и мерките за прилагането им, превозните средства от категориите N и O отговарят, когато е приложимо, на изискванията на параграфи 2—5 от настоящия член и мерките за прилагането му.
2. Превозните средства от категориите N₂ и N₃ се конструират по начин, при който в случай на челен удар с друго превозно средство рискът от нараняване на пътниците в превозното средство поради попадането им под превозното средство да бъде сведен до минимум.
3. Превозните средства от категориите N₂, N₃, O₃ и O₄ се конструират по начин, при който в случай на страничен удар с незашитен участник в движението по пътищата рискът от нараняване на този незашитен участник поради попадането им под превозното средство да бъде сведен до минимум.
4. Кабината на превозното средство или пространството, предназначено за водача и пътниците, трябва да бъдат достатъчно здрави, за да осигурят защита на пътниците в случай на сблъсък, като се взема предвид Правило 29 на ИКЕ-ООН.
5. Превозните средства от категории N₂, N₃, O₃ и O₄ се конструират така, че да се сведе до минимум ефектът от изпърскване от превозното средство върху възможността на водачите на останалите превозни средства да виждат.

Член 7

Специфични изисквания относно превозните средства от категории M₂ и M₃

1. Освен изискванията на членове 5, 8, 9, 10 и 12 и мерките за прилагането им превозните средства от категориите M₂ и M₃

отговарят на изискванията на параграфи 2—5 от настоящия член и мерките за прилагането му.

2. Капацитетът на натоварване на превозното средство, включително сеящите и правосоящите пътници и пътниците, ползващи инвалидни колички, съответства на масата, размера и конфигурацията на превозното средство.

3. Каросериите на превозните средства се проектират и конструират така, че да позволяват превозното средство да бъде управлявано по безопасен и устойчив начин, дори когато е натоварено с пълния си капацитет. Предприемат се подходящи мерки, за да се осигури безопасен достъп до и изход от превозното средство, по-специално в случай на извънредна ситуация.

4. Превозните средства от клас I трябва да бъдат достъпни за лица с ограничена подвижност, включително за ползвателите на инвалидни колички.

5. Материалите, използвани за изработката на вътрешната част на каросерията на автобусите за градски превоз и автобусите за извънградски превоз, в рамките на възможното, възпрепятстват или най-малкото забавят огъня, така че да се осигури възможност на пътниците да напуснат превозното средство в случай на пожар.

Член 8

Класификация на гумите

1. Типовете гуми се класифицират както следва:
 - а) гуми от клас C1 — гуми, проектирани основно за превозни средства от категории M₁, N₁, O₁ и O₂;
 - б) гуми от клас C2 — гуми, проектирани основно за превозни средства от категории M₂, M₃, N, O₃ и O₄ с индекс на товароносимост при единично монтиране ≤ 121 и символ за категория на скорост ≥ „N“;
 - в) гуми от клас C3 — гуми, проектирани основно за превозни средства от категории M₂, M₃, N, O₃ и O₄ с един от следните индекси на товароносимост:
 - i) индекс на товароносимост при единично монтиране ≤ 121 и символ за категория на скорост ≤ „M“;
 - ii) индекс на товароносимост при единично монтиране ≥ 122.

Определена гума може да бъде класифицирана в повече от един клас, при условие че тази гума отговаря на всички изисквания за всеки клас, за който е класифицирана.

2. Прилага се списъкът на индексите на товароносимост и на съответните им маси, посочен в Правила 30 и 54 на ИКЕ на ООН.

Член 9

Специфични разпоредби относно гумите на превозните средства, монтирането на гумите и системите за следене на налягането в гумите

1. Всички гуми, които се предоставят като част от оборудването на превозно средство, включително, ако е приложимо, всички резервни гуми, трябва да бъдат подходящи за употреба на превозните средства, за които са предназначени, и по-специално по отношение на техните размери и експлоатационни характеристики относно скоростта и натоварването.

2. Превозните средства от категория M_1 се оборудват с прецизна система за следене на налягането в гумите, която да е в състояние, при необходимост, да предупреждава вътре в автомобила водача при загуба на налягане в която и да било от гумите, което е в интерес на оптималното потребление на гориво и пътната безопасност. В техническите спецификации се определят подходящи пределни стойности за постигането на това, което позволява освен това използването на технологично неутрален и разходно ефективен подход при разработването на прецизни системи за следене на налягането в гумите.

3. Всички гуми от клас C1 отговарят на изискванията за сцепление с влажна пътна настилка, съдържащи се в част А от приложение II.

4. Всички гуми отговарят на изискванията за съпротивление при търкаляне, съдържащи се в част Б от приложение II.

5. Всички гуми отговарят на изискванията за шум при контакт с пътя, съдържащи се в част В от приложение II.

6. Параграфи 3, 4 и 5 не се прилагат по отношение на:

- а) гуми, чиято категория на скорост е по-малка от 80 km/h;
- б) гуми, чийто монтажен диаметър на джантата не надвишава 254 mm или е равен или по-голям от 635 mm;
- в) Т-тип резервни гуми за временно ползване;
- г) гуми, проектирани за монтаж единствено на превозни средства, които са регистрирани за първи път преди 1 октомври 1990 г.;
- д) гуми, снабдени с допълнителни приспособления за увеличаване на задвижващата им сила.

7. Изискванията относно съпротивлението при търкаляне и шума при контакт с пътя, предвидени в части Б и В от приложение II, не се прилагат за специалните гуми за движение извън пътя.

Член 10

Усъвършенствани системи за превозни средства

1. При спазване на изключенията, установени в съответствие с член 14, параграф 3, буква а), превозните средства от категории M_2 , M_3 , N_2 и N_3 се оборудват с усъвършенствана система за аварийно спиране, която отговаря на изискванията на настоящия регламент и на мерките за прилагането му.

2. При спазване на изключенията, установени в съответствие с член 14, параграф 3, буква а), превозните средства от категории M_2 , M_3 , N_2 и N_3 се оборудват със система за предупреждение при напускане на лентата за движение, която отговаря на изискванията на настоящия регламент и на мерките за прилагането му.

Член 11

Индикатори за смяна на предавката

Превозните средства от категория M_1 с референтна маса, която не надвишава 2 610 kg, и превозните средства, включени в разширения на одобрението на типа в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007, в които е монтирана механична предавателна кутия, се оборудват с индикатори за смяна на предавката съгласно изискванията на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

Член 12

Системи за електронен контрол на устойчивостта

1. Превозните средства от категории M_1 и N_1 се оборудват със система за електронен контрол на устойчивостта, която отговаря на изискванията на настоящия регламент и на мерките за прилагането му.

2. С изключение на превозните средства с повишена проходимост, определени в точки 4.2 и 4.3 от раздел А от приложение II към Директива 2007/46/ЕО, следните превозни средства се оборудват със система за електронен контрол на устойчивостта, която отговаря на изискванията на настоящия регламент и на мерките за прилагането му:

- а) превозни средства от категории M_2 и M_3 , с изключение на тези с повече от три оси, съчленените автобуси за градски превоз и автобусите за извънградски превоз, както и автобусите от клас I или клас А;
- б) превозни средства от категории N_2 и N_3 , с изключение на тези с повече от три оси, влекачите за полуремаркета с обща маса на превозното средство между 3,5 и 7,5 тона, както и превозните средства със специално предназначение, определени в точки 5.7 и 5.8 от раздел А от приложение II към Директива 2007/46/ЕО;
- в) превозни средства от категории O_3 и O_4 , оборудвани с пневматично окачване, с изключение на тези с повече от три оси, ремаркетата за превоз на извънредни товари и ремаркетата с места за правостоящи пътници.

ГЛАВА III

ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Член 13

Одобрение на типа на превозни средства, компоненти и отделни технически възли

1. Считано от 1 ноември 2011 г., националните органи — на основания, свързани със системите за електронен контрол на устойчивостта — отказват предоставянето на ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа на нови типове превозни средства от категориите M_1 и N_1 , които не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

Съгласно датите за прилагане, определени в приложение V, таблица 1 националните органи отказват на основания, свързани със системите за електронен контрол на устойчивостта, предоставянето на ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа на нови типове превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ и O₄, които не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

2. Считано от 1 ноември 2012 г., националните органи, на основания, свързани с областта на безопасността на превозните средства и гумите, обхванати от членове 5—8, член 9, параграф 2 и член 11 отказват предоставянето на:

- а) ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа на нови типове превозни средства от категориите, посочени в тези членове и мерките за прилагането им, когато такива превозни средства не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му; и
- б) ЕО одобрение на типа за компонент/отделен технически възел на нови типове компоненти или отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, когато такива компоненти или отделни технически възли не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

3. Считано от 1 ноември 2012 г., националните органи — на основания, свързани с областта на гумите, обхванати от член 9, параграф 1 и параграфи 3—7 и приложение II, с изключение на пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне, предвидени в приложение II, част Б, таблица 2 — отказват предоставянето на ЕО одобрение на типа за компонент/отделен технически възел за нови типове гуми, които не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

Считано от 1 ноември 2013 г., националните органи — на основания, свързани с областта на гумите, обхванати от член 9, параграф 1 и параграфи 3—7 и приложение II, с изключение на пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне, предвидени в приложение II, част Б, таблица 2 — отказват предоставянето на ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа за нови типове превозни средства от категориите M, N и O, които не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

4. Съгласно датите за прилагане, определени в таблица 2 от приложение V, националните органи — на основания, свързани със системите за електронен контрол на устойчивостта — считат сертификати за съответствие за нови превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ и O₄ за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в движение на такива превозни средства, когато такива превозни средства не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

5. Считано от 1 ноември 2014 г., националните органи — на основания, свързани с областта на безопасността на превозните средства и гумите, обхванати от членове 5, 6, 7 и 8, член 9, параграфи 1—4, член 11, член 12, параграф 1 и приложение II, части А и Б, с изключение на пределните стойности за съпротивление при търкаляне на гумите от клас C3 и пределните стойности за съпротивление при търкаляне, предвидени в приложение II, част Б, таблица 2:

а) считат сертификати за съответствие за нови превозни средства от категориите, посочени в тези членове за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в движение на такива превозни средства, когато такива превозни средства не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му, и

б) забраняват продажбата и пускането в употреба на нови компоненти или отделни технически възли предназначени за такива превозни средства, когато такива компоненти или отделни технически възли не отговарят на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

6. Считано от 1 ноември 2016 г., националните органи, на основания, свързани с нивата на шум от гуми при контакт с пътя, и по отношение на гуми от клас C3, на основания, свързани със съпротивлението на гумите при търкаляне, с изключение на пределните стойности за съпротивлението при търкаляне, предвидени в приложение II, част Б, таблица 2:

а) считат сертификатите за съответствие за нови превозни средства от категории M, N и O за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в движение на такива превозни средства, когато такива превозни средства не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му, и

б) забраняват продажбата и пускането в употреба на нови гуми, предназначени за такива превозни средства, когато такива гуми не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

7. Считано от 1 ноември 2016 г., националните органи — на основания, свързани със съпротивлението на гумите при търкаляне — отказват предоставянето на ЕО одобрение на типа за компонент/отделен технически възел за нови типове гуми, които не съответстват на пределните стойности на съпротивлението при търкаляне, предвидени в приложение II, част Б, таблица 2.

8. Считано от 1 ноември 2017 г., националните органи — на основания, свързани със съпротивлението на гумите при търкаляне — отказват предоставянето на ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа на нови типове превозни средства от категории M, N и O, които не съответстват на пределните стойности на съпротивлението при търкаляне, предвидени в приложение II, част Б, таблица 2.

9. Считано от 1 ноември 2018 г., националните органи:

а) на основания, свързани с пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне на гумите от клас C1 и C2, посочени в приложение II, част Б, таблица 2 считат сертификати за съответствие за нови превозни средства от категории M, N и O за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в движение на такива превозни средства, когато такива превозни средства не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му; и

б) забраняват продажбата и пускането в движение на нови гуми, предназначени за такива превозни средства, когато такива гуми не съответстват на пределните стойности на съпротивлението при търкаляне, предвидени в приложение II, част Б, таблица 2.

10. Считано от 1 ноември 2020 г., националните органи:

а) на основания, свързани с пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне на гумите от клас C3, предвидени в приложение II, част Б, таблица 2 — считат сертификатите за съответствие за нови превозни средства от категории M, N и O за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в движение на такива превозни средства, когато такива превозни средства не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му; и

б) забраняват продажбата и пускането в употреба на нови гуми, предназначени за такива превозни средства, когато такива гуми не съответстват на пределните стойности на съпротивлението при търкаляне, предвидени в приложение II, част Б, таблица 2.

11. Гумите от клас C1, C2 и C3, които са произведени преди датите, определени в параграфи 5, 6, 9 и 10 и които не отговарят на изискванията на приложение II, могат да се продават не повече от 30 месеца след тези дати.

12. Считано от 1 ноември 2013 г., националните органи — на основания, свързани с областите на безопасност на превозните средства, обхванати от член 10 — отказват предоставянето на ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа за нови типове превозни средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃, когато такива превозни средства не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

13. Считано от 1 ноември 2015 г., националните органи — на основания, свързани с безопасността на превозните средства, обхванати от член 10 — считат сертификатите за съответствие за нови превозни средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃ за невалидни за целите на член 26 от Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в движение на такива превозни средства, когато такива превозни средства не съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

14. Националните органи разрешават продажбата и пускането в движение/употреба на превозни средства, компоненти и отделни технически възли, които са получили одобрение на типа преди датите, посочени в параграфи 1, 2 и 3, и продължават да предоставят разширения на одобренията на тези превозни средства, компоненти и отделни технически възли в съответствие с разпоредбите на регулаторния акт, по силата на който тези одобрения са разрешени или предоставени първоначално, освен ако изискванията, приложими по отношение на тези превозни средства, компоненти или отделни технически възли, не са били изменени или не са добавени нови изисквания с настоящия регламент и мерките за прилагането му.

Националните органи разрешават продажбата и пускането в употреба и продължават да предоставят разширения на ЕО одобрение на типа на резервни компоненти и отделни

технически възли, с изключение на резервни гуми, предназначени за превозни средства, които са получили одобрение на типа преди датите, посочени в параграфи 1, 2 и 3, в съответствие с разпоредбите на нормативния акт, по силата на който тези одобрения са разрешени или предоставени първоначално.

15. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 1—14, и в зависимост от влизането в сила на мерките за прилагане, посочени в член 14, ако производител отправи искане, националните органи не могат на основания, свързани с областта на безопасността на превозните средства и гумите, обхванати от членове 5—12:

а) да откажат предоставянето на ЕО одобрение на типа или на национално одобрение на типа за нов тип превозно средство, или да откажат да предоставят ЕО одобрение на типа за нов тип компонент или отделен технически възел, когато такова превозно средство, компонент или отделен технически възел съответства на настоящия регламент и мерките за прилагането му; или

б) да забранят регистрацията, продажбата или пускането в движение на ново превозно средство, или да забранят продажбата или пускането в употреба на нов компонент или отделен технически възел, когато превозното средство, компонента или отделния технически възел съответстват на настоящия регламент и мерките за прилагането му.

ГЛАВА IV

ПРИЛАГАНЕ

Член 14

Мерки за прилагане

1. Комисията приема следните мерки за прилагане:

а) подробни правила относно специалните процедури, изпитвания и технически изисквания за одобрението на типа на моторни превозни средства, техните ремаркета, компоненти или отделни технически възли в съответствие с разпоредбите на членове 5—12;

б) подробни правила относно конкретни изисквания за безопасност на превозните средства, предназначени за превоз на опасни товари в рамките на държава-членка или между държави-членки, като се отчита Правило 105 на ИКЕ-ООН;

в) по-точно определяне на физичните характеристики и изискванията по отношение на параметрите, на които трябва да отговаря една гума, за да бъде определена като „специална гума“, „специална гума за движение извън пътя“, „подсилена гума“, „гума за допълнителен товар“, „гума с висока проходимост (за сняг)“, „Т-тип резервна гума за временно ползване“ или „гума за подобряване на задвижването“, в съответствие с член 3, втора алинея, точки 8—13;

г) мерки за изменение на пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне и шума при контакт с пътя, посочени в приложение II, части Б и В, доколкото са необходими в резултат от изменения на процедурите за изпитване, без да се занижава равнището на защита на околната среда;

д) подробни правила относно за процедурата за определяне на нивата на шум, посочени в приложение II, част В, точка 1;

е) мерки за изменение на приложение IV за включване на правилата на ИКЕ-ООН, които са задължителни по силата на член 4, параграф 4 от Решение 97/836/ЕО.

2. Мерките, посочени в параграф 1, с изключение на тези, които са свързани с разпоредбите на член 10, се приемат до 31 декември 2010 г.

Мерките, свързани с разпоредбите на член 10, се приемат до 31 декември 2011 г.

3. Комисията може да приеме следните мерки за прилагане:

а) мерки за освобождаване на някои превозни средства или класове превозни средства от категориите M_2 , M_3 , N_2 и N_3 от задължението за монтиране на усъвършенствани системи за превозни средства по член 10, когато в резултат на анализа на разходите и ползите и след отчитане на всички относими аспекти на безопасността се докаже, че прилагането на тези системи не е подходящо за съответното превозно средство или клас превозни средства;

б) до 31 декември 2010 г. и въз основа на анализа на разходите и ползите — мерки за съкращаване на срока, предвиден в член 13, параграф 11, който може да е различен в зависимост от съответния клас или категория на гумите.

4. Мерките, посочени в настоящия член, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, включително чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 2.

Член 15

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Техническият комитет по моторните превозни средства (ТКМПС/ТСМВ), създаден съгласно член 40, параграф 1 от Директива 2007/46/ЕО.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

ПЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 16

Санкции за неспазване

1. Държавите-членки установяват система от разпоредби за санкции за нарушаване от производителите на разпоредбите на настоящия регламент и мерките за прилагането му и вземат всички необходими мерки за осигуряване прилагането на тези санкции. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални

и възпиращи. До 20 февруари 2011 г. или, ако е подходящо, не по-късно от 18 месеца от датата на влизане в сила на съответните мерки за прилагане, държавите-членки нотифицират тези разпоредби на Комисията и незабавно нотифицират всяко последващо изменение, което ги засяга.

2. Видовете нарушения, подлежащи на санкция, включват най-малко следното:

а) подаване на декларации с невярно съдържание в хода на процедурите по одобрение или на процедурите, водещи до изземване на одобрение;

б) фалшифициране на резултатите от изпитванията за одобрение на типа;

в) укриване на данни или технически спецификации, които биха могли да доведат до изземване или отнемане на одобрението на типа.

Член 17

Докладване

До 1 декември 2012 г. и на всеки три години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад, включващ, ако е подходящо, предложения за изменение на настоящия регламент или съответно друго законодателство на Общността с оглед включване на нови характеристики за безопасност.

Член 18

Изменения на Директива 2007/46/ЕО

Приложения IV, VI, XI и XV към Директива 2007/46/ЕО се изменят в съответствие с приложение III към настоящия регламент.

Член 19

Отмяна

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

2. Директива 92/23/ЕИО се отменя, считано от 1 ноември 2017 г.

3. Позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на настоящия регламент.

Член 20

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 ноември 2011 г.

Член 13, параграф 15 и член 14, както и точка 1, буква а), подточка iii), буква б), подточки iii) и iv), точка 2, буква в), точка 3, буква а), подточка iii), точка 3, буква б), подточка iii), точка 3, буква в), подточка iii), точка 3, буква г), подточка

iii), точка 3, буква д), подточка iii) и точка 3, буква е), подточка i) от приложение III се прилагат от 20 август 2009 г.

Точка 1, буква а), подточка i), точка 1, буква б), подточка i), точка 2, буква а), точка 3, буква а), подточка i), точка 3, буква б), подточка i), точка 3, буква в), подточка i), точка 3, буква г), подточка i), точка 3, буква д), подточка i) и точка 3, буква е), подточка ii) от приложение III се прилагат от 1 ноември 2014 г.

Точка 1, буква а), подточка ii), точка 1, буква б), подточка ii), точка 2, буква б), точка 3, буква а), подточка ii), точка 3, буква б), подточка ii), точка 3, буква в), подточка ii), точка 3, буква г), подточка ii), точка 3, буква д), подточка ii) и точка 4 от приложение III се прилагат от 1 ноември 2017 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 13 юли 2009 година.

За Европейския парламент
Председател
H.-G. PÖTTERING

За Съвета
Председател
E. ERLANDSSON

Предмет	Приложимост									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Идентификация на органите за управление, сигналните устройства и показващите уреди	X	X	X	X	X	X				
Системи за размразяване срещу изпотпяване	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Устройства за почистване и измиване	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Отоплителни системи	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Калници	X									
Облегалки за глава	X									
Странична защита					X	X			X	X
Устройства против изпръскване					X	X			X	X
Безопасни стъкла	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Гуми	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Устройства за ограничаване на скоростта		X	X		X	X				
Маса и размери	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Външни изпъкнали части на кабини				X	X	X				
Теглително-прикачни устройства	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X
Пожароустойчивост			X							
Автобуси		X	X							
Челен удар	X (⁴)									
Страничен удар	X (⁵)			X (⁵)						
Превозни средства, предназначени за превоз на опасни товари				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)
Предно нискоразположено защитно устройство					X	X				

(¹) Превозните средства от тази категория следва да бъдат оборудвани с подходящи устройства против замръзване и изпотпяване на стъклата.

(²) Превозните средства от тази категория следва да бъдат оборудвани с подходящи устройства за измиване и почистване на предното стъкло.

(³) Само за превозни средства, оборудвани с теглително-прикачни устройства.

(⁴) Които не превишават 2,5 тона технически допустима максимална маса.

(⁵) Прилага се само за превозни средства, при които „Референтната точка на седене“ (точка „R“) на най-ниската седалка е на не повече от 700 mm над земята. Точката „R“ е определена в Правило 95 на ИКЕ-ООН.

(⁶) Само когато производителят подаде заявление за одобрение на типа на превозно средство, предназначено за превоз на опасни товари.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Изисквания към гумите по отношение на сцеплението с влажна пътна настилка, съпротивлението при търкаляне и шума при контакт с пътя

ЧАСТ А — ИЗИСКВАНИЯ ЗА СЦЕПЛЕНИЕ С ВЛАЖНА ПЪТНА НАСТИЛКА

Гумите от клас C1 трябва да отговарят на следните изисквания:

Категория на употреба	Индекс на сцепление с влажна пътна настилка (G)
гума с висока проходимост (за сняг) със символ за скорост („Q“ или по-нисък, с изключение на „H“), който указва максимално разрешена скорост не по-голяма от 160 km/h	≥ 0,9
гума с висока проходимост (за сняг) със символ за скорост („R“ или по-висок, включително „H“), който указва максимално разрешена скорост по-голяма от 160 km/h	≥ 1,0
нормална гума (за използване по пътя)	≥ 1,1

ЧАСТ Б — ИЗИСКВАНИЯ ЗА СЪПРОТИВЛЕНИЕ ПРИ ТЪРКАЛЯНЕ

Максималните стойности на коефициента на съпротивлението при търкаляне за всеки тип гума, измерени съгласно ISO 28580, не трябва да надвишават следните стойности:

Таблица 1

Клас на гумата	Максимална стойност (kg/t) 1-ви етап
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Таблица 2

Клас на гумата	Максимална стойност (kg/t) 2-ри етап
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

По отношение на гумите с висока проходимост (за сняг) пределните стойности, посочени в таблица 2, се увеличават с 1 kg/t.

ЧАСТ В — ИЗИСКВАНИЯ ЗА ШУМ ПРИ КОНТАКТ С ПЪТЯ

1. Нивата на шум, определени в съответствие с процедурата, посочена в мерките за прилагане на настоящия регламент, не трябва да надвишават посочените в точка 1.1 или 1.2 пределни стойности. В таблиците в точки 1.1 и 1.2 са посочени измерените стойности, с корекция за температурата, с изключение на гумите от клас C3, и с корекция за допускателна измервателния инструмент, и закръглени към най-близкото по-малко цяло число.

1.1. Гуми от клас C1 по отношение на номиналната ширина на профила на гумата, която е била изпитана:

Клас на гумата	Номинална ширина на профила (mm)	Пределни стойности, в dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

По отношение на гумите с висока проходимост (за сняг), гуми за допълнителен товар и подсилени гуми, както и по отношение на всяка комбинация от тези класификации, горепосочените пределни стойности се увеличават с 1 dB(A).

1.2. Гуми от клас C2 и C3 по отношение на категорията на употреба на серията от гуми:

Клас на гумата	Категория на употреба	Пределни стойности, в dB(A)
C2	Нормални гуми	72
	Гуми за подобряване на задвижването	73
C3	Нормални гуми	73
	Гуми за подобряване на задвижването	75

По отношение на специални гуми горепосочените пределни стойности се увеличават с 2 dB(A). Допълнително увеличаване с 2 dB(A) се разрешава за гумите с висока проходимост (за сняг) от категория C2 на гумите за подобряване на задвижването. По отношение на всички останали категории гуми от класове C2 и C3 се разрешава допълнително увеличаване с 1 dB(A) за гумите с висока проходимост (за сняг).

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Изменения на Директива 2007/46/ЕО

Директива 2007/46/ЕО се изменя, както следва:

1. Приложение IV, част I се изменя, както следва:

а) Таблицата се изменя, както следва:

i) точки 3—10, 12—38, 42—45 и 47—57 се заличават;

ii) точка 46 се заличава;

iii) добавя се следният ред:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	Брой на Официален вестник	Приложимост										
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
„63	Обща безопасност	Регламент (ЕО) № 661/2009	ОВ L 200, v31.7.2009 г., стр. 1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

б) Допълнението се изменя, както следва:

i) точки 3—10, 12—37, 44, 45 и 50—54 от таблицата се заличават;

ii) точка 46 от таблицата се заличава;

iii) в таблицата се добавя следният ред:

	Предмет	Регулаторен акт	Брой на Официален вестник	M ₁
„63	Обща безопасност	Регламент (ЕО) № 661/2009	ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1	P/A“

iv) към „Означения“ се добавя следният текст:

„P/A: настоящият регламент е частично приложим. Точното приложно поле е определено в мерките за прилагане на настоящия регламент.“

2. В допълнението към приложение VI таблицата се изменя, както следва:

а) точки 3—10, 12—38, 42—45 и 47—57 се заличават;

б) точка 46 се заличава;

в) добавя се следният ред:

	Предмет	Регулаторен акт ⁽¹⁾	Изменен	Приложим за
„63	Обща безопасност	Регламент (ЕО) № 661/2009“		

д) в допълнение 5 таблицата се изменя, както следва:

i) точки 3—10, 12—36, 42—45 и 47—57 се заличават;

ii) точка 46 се заличава;

iii) добавя се следният ред:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	Самоходен кран от категория N ₃
„63	Обща безопасност	Регламент (ЕО) № 661/2009	Р/А“

е) „Значение на символите“ се изменя, както следва:

i) точки C, U, W₅ и W₆ се заличават;

ii) добавя се следният текст:

„Р/А: настоящият регулаторен акт е частично приложим. Точното приложно поле е определено в мерките за прилагане на настоящия регламент.“

4. В таблицата в приложение XV точка 46 се заличава.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Списък на правилата на ИКЕ-ООН, които се прилагат задължително

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Дати за прилагане на изискванията за системите за електронен контрол на устойчивостта по отношение на превозни средства от категории M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ и O₄

Таблица 1 — Дати за прилагане по отношение на нови типове превозни средства

Категория превозно средство	Дата за прилагане
M ₂	11 юли 2013 г.
M ₃ (клас III)	1 ноември 2011 г.
M ₃ < 16 тона (пневматично задвижване)	1 ноември 2011 г.
M ₃ (клас II и B) (хидравлично задвижване)	11 юли 2013 г.
M ₃ (клас III) (хидравлично задвижване)	11 юли 2013 г.
M ₃ (клас III) (задвижване с пневматичен контрол и задвижване чрез хидравлична енергия)	11 юли 2014 г.
M ₃ (клас II) (задвижване с пневматичен контрол и задвижване чрез хидравлична енергия)	11 юли 2014 г.
M ₃ (друга категория, различна от горепосочените)	1 ноември 2011 г.
N ₂ (хидравлично задвижване)	11 юли 2013 г.
N ₂ (задвижване с пневматичен контрол и задвижване чрез хидравлична енергия)	11 юли 2014 г.
N ₂ (друга категория, различна от горепосочените)	11 юли 2012 г.
N ₃ (2-осови влекачи за полуремаркета)	1 ноември 2011 г.
N ₃ (2-осови влекачи за полуремаркета със задвижване с пневматичен контрол (ABS))	1 ноември 2011 г.
N ₃ (3-осови със задвижване с електронен контрол (EBS))	1 ноември 2011 г.
N ₃ (2- и 3-осови със задвижване с пневматичен контрол (ABS))	11 юли 2012 г.
N ₃ (друга категория, различна от горепосочените)	1 ноември 2011 г.
O ₃ (комбинирано осово натоварване между 3,5 и 7,5 тона)	11 юли 2012 г.
O ₃ (друга категория, различна от горепосочените)	1 ноември 2011 г.
O ₄	1 ноември 2011 г.

Таблица 2 — Дати за прилагане по отношение на нови превозни средства

Категория превозно средство	Дата за прилагане
M ₂	11 юли 2015 г.
M ₃ (клас III)	1 ноември 2014 г.
M ₃ < 16 тона (пневматично задвижване)	1 ноември 2014 г.
M ₃ (клас II и B) (хидравлично задвижване)	11 юли 2015 г.
M ₃ (клас III) (хидравлично задвижване)	11 юли 2015 г.
M ₃ (клас III) (задвижване с пневматичен контрол и задвижване чрез хидравлична енергия)	11 юли 2016 г.
M ₃ (клас II) (задвижване с пневматичен контрол и задвижване чрез хидравлична енергия)	11 юли 2016 г.
M ₃ (друга категория, различна от горепосочените)	1 ноември 2014 г.
N ₂ (хидравлично задвижване)	11 юли 2015 г.
N ₂ (задвижване с пневматичен контрол и задвижване чрез хидравлична енергия)	11 юли 2016 г.
N ₂ (друга категория, различна от горепосочените)	1 ноември 2014 г.
N ₃ (2-осови влекачи за полуремаркета)	1 ноември 2014 г.
N ₃ (2-осови влекачи за полуремаркета със задвижване с пневматичен контрол (ABS))	1 ноември 2014 г.
N ₃ (3-осови със задвижване с електронен контрол (EBS))	1 ноември 2014 г.
N ₃ (2- и 3-осови със задвижване с пневматичен контрол (ABS))	1 ноември 2014 г.
N ₃ (друга категория, различна от горепосочените)	1 ноември 2014 г.
O ₃ (комбинирано осово натоварване между 3,5 и 7,5 тона)	1 ноември 2014 г.
O ₃ (друга категория, различна от горепосочените)	1 ноември 2014 г.
O ₄	1 ноември 2014 г.