

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 23.5.2008
KOM(2008) 316 galutinis

2008/0100 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą,
reikalavimų**

(pateikta Komisijos)

{SEC(2008) 1908}

{SEC(2008) 1909}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindas ir tikslai**

Pasiūlymo tikslas – nustatyti suderintas variklinių transporto priemonių konstrukcijos taisykles siekiant užtikrinti vidaus rinkos veikimą ir kartu pasirūpinti aukšto lygio saugą ir aplinkosaugą.

Pasiūlymu siekiama sustiprinti transporto priemonių saugą reikalaujant privalomai įrengti kai kuriuos pažangius saugos elementus. Pasiūlymu taip pat siekiama gerinti transporto priemonių aplinkosaugos charakteristikas mažinant kelio dangos keliamą triukšmą ir dėl padangų transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų kiekį.

Galiausiai pasiūlymu skatinamas automobilių pramonės konkurencingumas paprastinant galiojančius teisės aktus, reglamentuojančius transporto priemonių saugos tipo patvirtinimą, didinant skaidrumą ir lengvinant administracinę našą.

- **Bendrosios aplinkybės**

Siekiant vengti, kad valstybės narės taikytų skirtingus reikalavimus, ir visoje Bendrijoje užtikrinti aukšto lygio kelių saugumą ir aplinkosaugą, Bendrijos lygiu buvo suderinti variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į daugelį saugos ir aplinkosaugos nuostatų, techniniai reikalavimai.

Dabar yra naujų technologijų, kuriomis galima iš esmės pagerinti transporto priemonių saugą (pvz., elektroninės stabilumo kontrolės sistemos) arba sumažinti išmetamų CO₂ dujų kiekį (pvz., mažo pasipriešinimo riedėjimui padangos). Tyrimai rodo, kad tokių technologijų kaip standarto naudojimas naujose transporto priemonėse teiktų didelių privalumų. Be to, nustatčius bendrus privalomuosius reikalavimus būtų išvengta vidaus rinkos susiskaidymo, kuris gali atsirasti dėl skirtingų produktų standartų valstybėse narėse.

Komisijos komunikate „Konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje“¹ pritarta CARS 21 ataskaitoje² pateiktai rekomendacijai paprastinti dabartinę sukomplektuotos transporto priemonės tipo patvirtinimo reglamentavimo sistemą. Remiantis šia rekomendacija gerokai supaprastinami tipo patvirtinimą reglamentuojantys teisės aktai: 50 variklinių transporto priemonių saugos ir padangų srities pagrindinių direktyvų (ir maždaug 100 susijusių pakeičiančių direktyvų) pakeičiama vienu Tarybos ir Parlamento reglamentu.

¹ COM(2007) 22

² CARS 21 „Konkurencinga automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje“, ISBN 92-79-00762-9.

- **Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos**

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

Pasiūlymu ir jo įgyvendinimo priemonėmis perkeliama minėtuose aktuose nustatyti galiojantys reikalavimai. Palyginti su galiojančiais aktais, pasiūlymu nustatomi nauji reikalavimai dėl kai kurių pažangių saugos priemonių, būtent elektroninių stabilumo kontrolės sistemų, padangų oro slėgio stebėsenos sistemų, pažangiųjų staigaus stabdymo sistemų ir išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemų. Be to, pasiūlymu nustatomi griežtesni reikalavimai dėl padangų riedėjimo triukšmo ir nauji reikalavimai padangoms, atsižvelgiant į jų sukibimą važiuojant šlapia danga ir pasipriešinimą riedėjimui.

- **Derėjimas su kitomis Europos Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Pasiūlymas atitinka EB tikslą padidinti kelių saugumą, kaip aprašyta visų pirma Europos transporto politikos baltojoje knygoje³, kurią Komisija priėmė 2001 m. ir kuria grindžiama Europos kelių saugos veiksmų programa.

Be to, kalbant apie pasiūlymo aspektus, susijusius su aplinkosauga, juo įgyvendinamos dvi priemonės, nurodytos Komisijos komunikate „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“⁴ aprašytoje strategijoje dėl automobilių išmetamų CO₂ dujų kiekio mažinimo.

³ COM(2001) 370

⁴ COM(2007) 19

Galiausiai pasiūlymas atitinka EB strategiją dėl reglamentavimo aplinkos paprastinimo, kaip skelbta Komisijos komunikate „Bendrijos *acquis* atnaujinimas ir supaprastinimas“⁵, kuriame variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo sistema įvardijama kaip prioritetinė sritis, kurią reglamentuojančius Bendrijos teisės aktus reikėtų paprastinti.

2. KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

• Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Konsultacijos būdai, pagrindiniai tiksliniai sektoriai ir bendras respondentų aprašymas

Rengdama pasiūlymą Komisija konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis keletu būdų.

- Vyko bendro pobūdžio konsultacija internetu, aptariant visus pasiūlymo aspektus.
- Kalbant apie pasiūlymus dėl pažangiųjų staigaus stabdymo sistemų, buvo įgyvendintas projektas, siekiant išanalizuoti su tokių sistemų įrengimu įvairių klasių transporto priemonėse susijusias galimas sąnaudas ir naudą. Šis projektas įgyvendintas bendradarbiaujant su suinteresuotųjų pramonės subjektų grupe.
- Kalbant apie padangoms taikomus reikalavimus ir siekiant subalansuotų ir įmanomų reikalavimų, surengta keletas susitikimų su padangų gamintojų organizacijomis, tyrimų grupėmis ir aplinkosaugos interesams atstovaujančiomis grupėmis.

Atsakymų santrauka ir kaip į juos atsižvelgta

Konsultuojantis internetu suinteresuotieji subjektai iškėlė nemažai klausimų. Prie šio pasiūlymo pridedamame poveikio vertinime išsamiai atsižvelgiama į iškeltus esminius klausimus ir aptariama, kaip į juos atsižvelgta.

2007 08 23 – 2007 10 18 internete vyko atviros konsultacijos. Komisija gavo 81 atsakymą. Rezultatai pateikti adresu <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm>.

• Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Susijusios mokslo ir (arba) tiriamųjų duomenų sritys

Rengiant pasiūlymą teko vertinti įvairias politikos alternatyvas, taip pat susijusį

⁵

COM(2003) 71

ekonominį ir socialinį poveikį bei poveikį aplinkai.

Taikyti metodai

Siekiant prisidėti prie atitinkamų šio reglamento nuostatų parengimo, buvo atlikti padangų riedėjimo triukšmo mažinimo pagrįstumo ir planuojamų pažangiųjų staigaus stabdymo sistemų sąnaudų ir naudos tyrimai. Be to, siekiant kiekybiškai įvertinti su siūlomomis priemonėmis susijusią galimą naudą, pasiremta esamais tyrimais dėl CO₂ mažinimo (atliko TNO) ir kelių eismo nelaimių mažinimo (atliko COWI).

Darbai, kuriuos konsultantas vykdė atlikdamas padangų triukšmo tyrimą:

- atitinkamos literatūros apžvalga siekiant nustatyti padangų ir (arba) kelio dangos keliamo triukšmo socialinį poveikį ir poveikį aplinkai;
- esamų įvairių rūšių padangų keliamo triukšmo tyrimo duomenų rinkimas ir vertinimas;
- padangų triukšmo ribinių verčių mažinimo pagrįstumo, įskaitant galimą poveikį kitiems padangų konstrukciniams parametrams, vertinimas;
- su siūlomomis priemonėmis susijusio galimo bendro triukšmo lygio sumažinimo vertinimas naudojant tinkamą kompiuterinio modeliavimo techniką;
- ryšiai su įvairiais suinteresuotaisiais subjektais.

Darbai, kuriuos konsultantas vykdė atlikdamas pažangiųjų staigaus stabdymo sistemų tyrimą:

- esamų eismo įvykių scenarijų, kurių būtų galima išvengti arba kurių padariniai galėtų būti švelnesni, vertinimas naudojant šią technologiją;
- dabartinių ir būsimų sistemų galimybių vertinimas;
- tokių sistemų įrengimo transporto priemonėje ekonominių sąnaudų vertinimas;
- ryšiai su įvairiais suinteresuotaisiais subjektais.

Pagrindinės organizacijos ir ekspertai, su kuriais konsultuotasi

Padangų triukšmo tyrimą atliko Europos greitkelių mokslinių tyrimų laboratorijų federacija (angl. *Federation of European Highway Research* arba FEHRL). Pažangiųjų staigaus stabdymo sistemų tyrimą atliko TRL (angl. *Transport research laboratory*) Ltd.

Šio reglamento priede siūlomos padangų triukšmo ribinės vertės grindžiamos FEHRL rekomendacijomis. TRL darbu grindžiami argumentai dėl pirmenybės pažangiosioms staigaus stabdymo sistemoms sunkiasvorėse transporto priemonėse. Poveikio vertinime nurodomi kiti moksliniai tyrimai, kuriais taip pat remtasi vertinant įvairias politines alternatyvas. Bet kuriuo atveju priimtinausia politinė alternatyva pasirinkta remiantis sąnaudų ir naudos analize, kaip paaiškinama prie pasiūlymo pridedamame

poveikio vertinime.

Priemonės, kurios buvo taikomos siekiant viešai paskelbti ekspertų nuomonę

Visos parengtos ir patvirtintos tyrimo ataskaitos yra arba bus pateiktos įmonių ir pramonės generalinio direktorato svetainėje.

• **Poveikio vertinimas**

Kalbant apie pagrindinius pasiūlymo aspektus, svarstytos įvairios alternatyvos:

1. Paprastinimo aspektai

- a) Nieko nekeisti. Tai reikštų, kad liktų galioti 50 direktyvų, kurios prireikus būtų iš dalies keičiamos. EB direktyvos toliau būtų taikomos kartu su galiojančiomis JTEEK taisyklėmis, kurių techniniai reikalavimai paprastai (tačiau ne visuomet) yra lygiaverčiai. Šiuo metu su tipo patvirtinimo sistema tiesiogiai nesusijusiems suinteresuotiesiems subjektams tai kelia nemažai painiavos ir lemia reglamentavimo sistemą, kuri nėra itin skaidri.
- b) Nieko dabar nekeisti, bet persvarstyti kiekvieną direktyvą, jeigu ir kai ją reikėtų keisti, ir nuspręsti, ar jos pakeitimas yra tikslingas. Šia alternatyva būtų veiksmingai prisidedama prie reglamentavimo aplinkos paprastinimo. Vis dėlto, paprastinimas užtruktų keletą metų.
- c) Pakeisti visas galiojančias direktyvas siūlomu reglamentu. Pasirinkta ši alternatyva, nes taip visų pirma nacionalinės institucijos ir pramonė pasinaudotų didžiausiais paprastinimo privalumais.

2. Pažangiosios saugos technologijos

- a) Nieko nekeisti ir perleisti iniciatyvą rinkai. Kai kuriose rinkose parduodamuose automobiliuose vis dažniau pasitaiko tokių elementų kaip elektroninės stabilumo kontrolės sistemos. Tačiau rinkai nesuinteresuota savanoriškai įrengti elektroninių stabilumo kontrolės sistemų tokiose transporto priemonėse kaip krovininiai sunkvežimiai ir tarpmiestiniai autobusai, kuriuose elektroninių stabilumo kontrolės sistemų nauda gali būti dar didesnė nei automobiliuose, kadangi jų pirkėjai, skirtingai nei automobilių, paprastai nėra naudos gavėjai. Be to, nesant suderintų standartų, kyla rizika, kad ES bus taikomi skirtingi standartai, o tai lemtų vidaus rinkos susiskaidymą.
- b) Nustatyti pažangiųjų saugos technologijų techninius standartus (jei tinka) ir leisti gamintojams juos taikyti pasirinktinai. Nors taip būtų išvengta skirtingų standartų taikymo ES, kaip nurodyta pirmiau, šia alternatyva nebus užtikrinta, kad pažangūs saugos elementai būtų įrengti visose transporto priemonėse.
- c) Nustatyti techninius standartus ir privalomus montavimo reikalavimus. Šia alternatyva bus užtikrinta, kad būtų pasinaudota visomis pažangiųjų saugos elementų teikiamomis galimybėmis. Kadangi šių sistemų sąnaudų ir naudos analizės rezultatai yra teigiami, privalomoji alternatyva galėtų būti pagrįsta.

3. Padangoms taikomi reikalavimai

Kalbant apie padangas, pasiūlyme pateikiami nauji reikalavimai, taikomi šiems elementams: riedėjimo triukšmo ribinėms vertėms, pasipriešinimo riedėjimui ribinėms vertėms, sukibimo važiuojant šlapia danga ir slėgio stebėsenos sistemai.

Minėtais atvejais buvo svarstomos šios alternatyvos: a) nieko nekeisti; b) savanoriškas arba rinkos sprendimas; c) techniškai paprastesnis privalomas sprendimas; d) techniškai sudėtingesnis privalomas sprendimas.

Visais atvejais buvo pasirinkta d alternatyva. Pasipriešinimo riedėjimui, sukibimo važiuojant šlapia danga ir padangų oro slėgio stebėjimo sistemų atveju jau pasiekta nemažai pažangos atliekant tyrimus ir vykdant produkto plėtrą, todėl manoma, kad įmanoma per sąlyginai trumpą laikotarpį įgyvendinti griežtesnius techninius reikalavimus. Kalbant apie padangų oro slėgio stebėsenos sistemą, nustačius aukštesnius standartus, visų pirma gerokai padaugėtų su sauga susijusių privalumų ir būtų sudarytos kuo geresnės prielaidos CO₂ mažinimo tikslui įgyvendinti. Riedėjimo triukšmo atveju taip pat pasirinkta d alternatyva, nes tik ja būtų galima užtikrinti su aplinkosauga susijusių pasiūlymo tikslų įgyvendinimą. Kadangi reikalavimai dėl triukšmo yra sunkiau įgyvendinami nei kiti reikalavimai, numatytas ilgesnis įgyvendinimo laikotarpis.

Komisija atliko darbo programoje numatytą poveikio vertinimą, o jos ataskaitą galima rasti adresu

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

Kadangi kitų pramonės tyrimų nebuvo galima baigti iki pasiūlymo parengimo, Komisija pasirengusi tokius papildomus tyrimus išsamiai išanalizuoti teisės akto leidybos proceso metu ir prireikus pasiūlyti ar pritarti bet kokiems būtiniams priitaikymams, kad būtų išvengta neigiamo poveikio padangų saugai.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

• Siūlomų veiksmų santrauka

Panaikinant 50 direktyvų, pasiūlymu gerokai supaprastinami variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemos reikalavimai dėl saugos ir padangų.

Pasiūlyme pateikiami nauji privalomieji reikalavimai dėl pažangių saugos elementų. Visų pirma pasiūlyme reikalaujama privalomai įrengti:

- visose transporto priemonėse – elektroninio stabilumo kontrolės sistemas;
- lengvuosiuose automobiliuose – padangų oro slėgio stebėjimo sistemas;
- sunkiasvorėse transporto priemonėse – pažangiąsias staigaus stabdymo sistemas ir įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemas.

Pasiūlyme taip pat numatyta, kad kitų kategorijų transporto priemonėse savanoriškai

įrengtos pažangiosios staigaus stabdymo sistemos ir išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemos turi atitikti pasiūlyme nustatytus reikalavimus.

Pasiūlymu nustatytos griežtesnės padangų keliamo triukšmo ribinės vertės, palyginti su galiojančiais teisės aktais, ir įvedami nauji reikalavimai dėl sukibimo važiuojant šlapia danga ir pasipriešinimo riedėjimui.

- **Teisinis pagrindas**

Teisinis pasiūlymo pagrindas – Sutarties 95 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas**

Subsidiarumo principas taikomas, nes pasiūlymas nepatenka į išimtinę Bendrijos kompetenciją.

Valstybės narės vienos negali deramai pasiekti pasiūlyme numatytų tikslų dėl šių priežasčių.

Variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai buvo suderinti Bendrijos lygiu, atsižvelgiant į daugelį saugos ir aplinkosaugos nuostatų, todėl vien tik valstybių narių veiksmais būtų pažeista sukomplektuotos transporto priemonės tipo patvirtinimo sistema. Būtina imtis veiksmų Europos Sąjungos lygiu, nes reikia vengti kliūčių bendrajai rinkai.

Bendrijos lygio veiksmais bus galima lengviau pasiekti pasiūlymo tikslus, nes taip bus išvengta vidaus rinkos susiskaidymo, kuris kiltų priešingu atveju, ir bus pagerinta transporto priemonių sauga ir aplinkosaugos charakteristikos.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl toliau nurodytų priežasčių.

Kaip nurodyta poveikio vertinime, pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes jame nenumatoma nieko, kas nėra būtina siekiant užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą, o kartu ir aukštą visuomenės saugos ir aplinkos apsaugos lygį.

Reglamentavimo aplinkos supaprastinimu bus gerokai prisidėta prie nacionalinių institucijų ir pramonės administracinių sąnaudų mažinimo.

- **Pasirinkta priemonė**

Pasirinkta priemonė – reglamentas.

Kitos priemonės būtų netinkamos dėl toliau nurodytų priežasčių:

Manoma, kad reglamentas yra tinkama priemonė užtikrinti, kad būtų laikomasi reikalavimų, ir jo nereikia perkelti į valstybių narių nacionalinę teisę.

Pasiūlyme taikomas dviejų lygių metodas, pradėtas taikyti Europos Parlamento

prašymu ir naudojamas kituose teisės aktuose. Taikant šį metodą numatyta, kad teisės akto siūlymas ir priėmimas atliekami dviem skirtingais, bet lygiagrečiais keliais:

- pirma, taikydami bendro sprendimo procedūrą ir remdamiesi EB sutarties 95 straipsniu („bendro sprendimo pasiūlymas“), Europos Parlamentas ir Taryba nustatys esmines reglamento nuostatas;
- antra, taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu (komitologijos procedūros pasiūlymai), Komisijos priimtame reglamente bus nustatyti esminių nuostatų įgyvendinimo techniniai reikalavimai.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Bendrijos biudžetui.

5. PAPILDOMA INFORMACIJA

- **Modeliavimas, bandomasis etapas ir pereinamasis laikotarpis**

Pasiūlyme nustatyti bendrieji pereinamieji laikotarpiai, kad transporto priemonių gamintojams būtų suteikta pakankamai laiko pasirengti.

- **Paprastinimas**

Pasiūlymu numatyta paprastinti teisės aktus.

Bus panaikinta 50 direktyvų dėl transporto priemonių tipo patvirtinimo.

Pasiūlymu numatoma paprastinti valstybinės valdžios institucijų administracines procedūras. Pasiūlymas yra įtrauktas į Komisijos tęstinę *acquis communautaire* atnaujinimo ir paprastinimo programą ir Komisijos teisėkūros ir darbo programą (nuoroda 2008/ENTR/004).

- **Galiojančių teisės aktų panaikinimas**

Priėmus šį pasiūlymą, galiojantys teisės aktai bus panaikinti.

- **Europos ekonominė erdvė**

Siūlomas teisės aktas susijęs su Europos ekonomine erdve, todėl turėtų būti taikomas ir jai.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 95 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą⁶,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁷,

laikydamosi Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos⁸,

kadangi:

- (1) Vidaus rinką sudaro vidaus sienų neturinti erdvė, kurioje turi būti užtikrintas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas. Šiuo tikslu veikia išsami Bendrijos variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo sistema, nustatyta 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatančia motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (toliau – Pagrindų direktyva)⁹.
- (2) Šis reglamentas yra naujas atskiras teisės aktas, parengtas atsižvelgiant į Bendrijos tipo patvirtinimo tvarką pagal Direktyvą 2007/46/EB. Todėl reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti šios direktyvos IV, VI ir XI priedus.
- (3) Siekiant vengti, kad valstybės narės taikytų skirtingus reikalavimus, ir visoje Bendrijoje užtikrinti aukšto lygio kelių saugumą ir aplinkosaugą, Bendrijos lygiu buvo suderinti variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į daugelį saugos ir aplinkosaugos nuostatų, techniniai reikalavimai.
- (4) Esant padangų oro slėgio stebėjimo sistemoms, kuriomis gerinama padangų sauga ir aplinkosaugos charakteristikos, tikslinga nustatyti reikalavimus tiek dėl variklinių transporto priemonių bendrosios saugos, tiek dėl padangų aplinkosaugos charakteristikų.

⁶ OL C , , p. .

⁷ OL C , , p. .

⁸ OL C [...], [...], p. [...].

⁹ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

- (5) Europos Parlamento prašymu Bendrijos transporto priemonės reglamentuojančiuose teisės aktuose pradėtas naudoti naujas reguliavimo metodas. Todėl šiame reglamente reikėtų nustatyti tik esmines nuostatas dėl transporto priemonių saugos ir su padangomis susijusio išmetamų CO₂ dujų kiekio ir keliamo triukšmo lygio, kadangi techniniai reikalavimai turėtų būti nustatyti įgyvendinimo priemonėmis, priimtomis pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹⁰.
- (6) Visų pirma Komisiją reikėtų įgalinti apibrėžti nuostatas dėl specialiųjų procedūrų, bandymų ir reikalavimų, taikomų tvirtinant variklinių transporto priemonių, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipą. Be to, Komisiją reikėtų įgalinti aiškiau apibrėžti savybes, kurias turi atitikti padanga, kad ją būtų galima laikyti profesionaliai naudoti skirta visureigio padanga. Komisiją taip pat reikėtų įgalinti nustatyti tiksliai šiame reglamente išdėstytų reikalavimų taikymo sritį. Be to, Komisiją reikėtų įgalinti nustatyti papildomus saugos reikalavimus transporto priemonėms, skirtoms valstybėse narėse vežti keliais pavojingus krovinius. Atsižvelgiant į techninį ir ekonominį pagrįstumą, Komisiją taip pat reikėtų įgalinti nustatyti, kad padangų oro slėgio stebėjimo sistemos ir kiti pažangūs saugos elementai būtų privalomai įrengiami taip pat ir kitų kategorijų transporto priemonėse nei iš pradžių buvo nustatyta. Komisiją taip pat reikėtų įgalinti apibrėžti nuostatas dėl specialiųjų procedūrų, bandymų ir techninių reikalavimų, taikomų tvirtinant kitų, šiame reglamente nepaminėtųjų transporto priemonėse naudojamų pažangiųjų sistemų tipą, ir pakeisti padangų pasipriešinimo riedėjimui ir riedėjimo triukšmo ribines vertes, atsižvelgiant į bandymų procedūrų pakeitimus, nemažinant dabartinio ganėtinai aukšto aplinkos apsaugos lygio. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos papildyti šį reglamentą įrašant naujas neesmines nuostatas, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (7) Pažangiųjų transporto priemonių saugos sistemų techninė pažanga suteikia daugiau galimybių mažinti nelaimių mastą. Siekiant kuo dažniau išvengti nelaimių, būtina numatyti nuostatas dėl kai kurių iš šių technologijų diegimo.
- (8) Siekiant paprastinti tipo patvirtinimą reglamentuojančius teisės aktus pagal CARS 21 ataskaitoje „Konkurencinga automobilių pramonės reglamentavimo sistema 21-ajame amžiuje“¹¹ pateiktas rekomendacijas, tikslinga panaikinti keletą direktyvų nemažinant kelių eismo dalyvių apsaugos lygio. Tose direktyvose išdėstytus reikalavimus reikėtų perkelti į šį reglamentą ir, kai tinka, pakeisti nuorodomis į atitinkamas Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JTEEK) taisykles, kurios buvo įtrauktos į Bendrijos teisę remiantis 1997 m. lapkričio 27 d. Tarybos sprendimo 97/836/EB dėl Europos bendrijos prisijungimo prie Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos susitarimo dėl suvienodintų techninių normų priėmimo ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti montuojamos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, ir pagal tas normas suteiktų patvirtinimų abipusio pripažinimo sąlygų¹² 4 straipsniu.

¹⁰ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

¹¹ ISBN 92-79-00762-9.

¹² OL L 346, 1997 12 17, p. 78.

- (9) Tikslinga nustatyti principą, pagal kurį transporto priemonės privalo būti projektuojamos, konstruojamos ir renkamos taip, kad transporto priemonėse esančių asmenų ir kitų kelių eismo dalyvių sužeidimo rizika būtų kuo mažesnė. Šiuo tikslu gamintojai turi užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų šiame reglamente išdėstytus tinkamus reikalavimus. Į šias nuostatas reikėtų įtraukti reikalavimus, susijusius su transporto priemonės konstrukciniu vientisumu, sistemomis, padedančiomis vairuotojui kontroliuoti transporto priemonę, užtikrinančiomis matomumą ir informuojančiomis jį apie transporto priemonės būklę ir aplinką, transporto priemonės apšvietimo sistemomis, transporto priemonėje esančių asmenų apsaugos sistemomis, transporto priemonės išore ir reikmenimis, transporto priemonės mase ir matmenimis, transporto priemonės padangomis, pažangiosiomis transporto priemonės sistemomis ir kitais dalykais, tačiau tuo neapsiriboti. Be to, transporto priemonės turi atitikti specialiąsias nuostatas dėl tam tikrų krovininių transporto priemonių ir jų priekabų arba, tam tikrais atvejais, specialiąsias nuostatas dėl autobusų.
- (10) Sudarant naujųjų specialiųjų transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimų įvedimo tvarkaraštį, reikėtų atsižvelgti į šių reikalavimų techninį pagrįstumą. Paprastai reikalavimus pirmiausia reikėtų taikyti tik naujų tipų transporto priemonėms. Kad esamų tipų transporto priemonės atitiktų reikalavimus, reikėtų nustatyti pereinamąjį laikotarpį. Be to, padangų oro slėgio stebėjimo sistemas pirmiausia reikėtų privalomai įdiegti tik lengvuosiuose automobiliuose. Kitus pažangius saugos elementus pirmiausia reikėtų privalomai įdiegti tik sunkiasvorėse krovininėse transporto priemonėse.
- (11) Jeigu pažangius saugos elementus transporto priemonės gamintojas įrengia savanoriškai, šie elementai turi atitikti šiame reglamente nustatytus tinkamus reikalavimus.
- (12) Tikslinga įgyvendinti Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir nedidelės galios prekybos transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“¹³ paskelbtas priemonės, kuriomis siekiama mažinti dėl padangų išmetamų CO₂ dujų kiekį. CO₂ dujų kiekį reikėtų mažinti naudojant tiek mažo pasipriešinimo riedėjimui padangas, tiek padangų oro slėgio stebėsenos sistemas. Taip pat tikslinga nustatyti reikalavimus, kuriais siekiama mažinti padangų ir kelio dangos keliamą triukšmą, ir, nustačius reikalavimus dėl sukibimo važiuojant šlapia danga, užtikrinti padangų saugos lygį. Susijęs įgyvendinimo tvarkaraštis turėtų būti parengtas atsižvelgiant į visų šių reikalavimų įgyvendinimo sudėtingumą. Visų pirma dėl riedėjimo triukšmui taikomų reikalavimų įgyvendinimo sudėtingumo ir atsižvelgiant į laiką, kurio pramonei reikia esamoms padangų linijoms pakeisti, tikslinga numatyti ilgesnį naujų tipų esamų padangų riedėjimo triukšmui taikomų reikalavimų įgyvendinimo laikotarpį.
- (13) Kai kurių rūšių padangos, įskaitant visureigių padangas, kurioms taikomi greičio apribojimai, ir tik iki 1990 m. registruotoms transporto priemonėms skirtas padangas, gali būti gaminamos labai mažais kiekiais. Todėl šių rūšių padangoms tikslinga netaikyti šiame reglamente nustatytų reikalavimų, jei tokie reikalavimai nesuderinami su padangų naudojimu arba jeigu dėl šių reikalavimų kyla neproporcingai didelė papildoma našta.

¹³ COM(2007) 19

- (14) Elektroninės stabilumo kontrolės sistemos, pažangiosios staigaus stabdymo sistemos ir išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemos gali gerokai sumažinti nelaimių mastą. Todėl reikėtų nustatyti tokioms sistemoms taikomus reikalavimus.
- (15) Svarbu, kad sistemų, kurioms taikomas šis reglamentas, atsarginėms detalėms būtų taikomi lygiaverčiai saugos reikalavimai ir tvirtinimo procedūros. Todėl tikslinga numatyti, kad reikia patvirtinti atsargines detales ir atskirus techninius mazgus.
- (16) Valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl sankcijų, taikomų pažeidus šio reglamento nuostatas, ir užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Minėtos sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.
- (17) Įsigaliojus šiame reglamente naujų transporto priemonių, naujų sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų atžvilgiu nustatytiems reikalavimams, reikėtų panaikinti šias Tarybos direktyvas:
- 1970 m. kovo 20 d. Tarybos direktyva 70/221/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų skystųjų degalų bakais ir galinės apsaugos įtaisais, suderinimo¹⁴,
 - 1970 m. kovo 20 d. Tarybos direktyva 71/222/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų galinio registracinio numerio ženklo tvirtinimo vieta ir to ženklo tvirtinimu, suderinimo¹⁵,
 - 1970 m. birželio 8 d. Tarybos direktyva 70/311/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų vairavimo mechanizmu, suderinimo¹⁶,
 - 1970 m. liepos 27 d. Tarybos direktyva 70/387/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų durimis, suderinimo¹⁷,
 - 1970 m. liepos 27 d. Tarybos direktyva 70/388/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių garsinio signalizavimo įtaisus, suderinimo¹⁸,
 - 1971 m. liepos 26 d. Tarybos direktyva 70/320/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių tam tikrų kategorijų motorinių transporto priemonių ir jų priekabų stabdžių sistemas, suderinimo¹⁹,

¹⁴ OL L 76, 1970 4 6, p. 23. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 81).

¹⁵ OL L 76, 1970 4 6, p. 25. Direktyva su pakeitimais, padarytais 1972 m. Stojimo aktu.

¹⁶ OL L 133, 1970 6 18, p. 10. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 1999/7/EB (OL L 40, 1999 2 13, p. 36).

¹⁷ OL L 176, 1970 8 10, p. 5. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2001/31/EB (OL L 130, 2001 5 12, p. 33).

¹⁸ OL L 176, 1970 8 10, p. 12. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

¹⁹ OL L 202, 1971 9 6, p. 37. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

- 1972 m. birželio 20 d. Tarybos direktyva 72/245/EEB dėl transporto priemonių radijo trukdžių (elektromagnetinio suderinamumo)²⁰,
- 1973 m. gruodžio 17 d. Tarybos direktyva 74/60/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių vidaus įrangą, suderinimo²¹,
- 1973 m. gruodžio 17 d. Tarybos direktyva 74/61/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių sergėjimo įtaisus, suderinimo²²,
- 1974 m. birželio 4 d. Tarybos direktyva 74/297/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių vidaus įtaisus (vairo mechanizmo elgsena transporto priemonei susidūrus su kliūtimi), suderinimo²³,
- 1974 m. liepos 22 d. Tarybos direktyva 74/408/EEB dėl motorinių transporto priemonių sėdynių, jų tvirtinimo įtaisų ir atramų galvai²⁴,
- 1974 m. rugsėjo 17 d. Tarybos direktyva 74/483/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių išorinius elementus, suderinimo²⁵,
- 1975 m. birželio 26 d. Tarybos direktyva 75/443/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių reversiniu mechanizmu ir spidometro įranga, suderinimo²⁶,
- 1975 m. gruodžio 18 d. Tarybos direktyva 76/114/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų identifikavimo lenteles, įrašus, tų lentelių tvirtinimo vietą ir būdus, suderinimo²⁷,
- 1975 m. gruodžio 18 d. Tarybos direktyva dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių saugos diržų tvirtinimą, suderinimo²⁸,

²⁰ OL L 152, 1972 7 6, p. 15. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.
²¹ OL L 38, 1974 2 11, p. 2. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/4/EB (OL L 87, 2000 4 8, p. 22).
²² OL L 38, 1974 2 11, p. 22. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.
²³ OL L 165, 1974 6 20, p. 16. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 91/662/EEB (OL L 366, 1991 12 31, p. 1).
²⁴ OL L 221, 1974 8 12, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.
²⁵ OL L 266, 1974 10 2, p. 4. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2007/15/EB (OL L 75, 2007 3 15, p. 21).
²⁶ OL L 196, 1975 7 26, p. 1. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 97/39/EB (OL L 177, 1997 7 5, p. 15).
²⁷ OL L 24, 1976 1 30, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.
²⁸ OL L 24, 1976 1 30, p. 6. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/41/EB (OL L 255, 2005 9 30, p. 149).

- 1976 m. liepos 27 d. Tarybos direktyva 76/756/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su apšvietimo ir apšvietimo-signalizavimo įtaisų įrengimu motorinėse transporto priemonėse ir jų priekabose, suderinimo²⁹,
- 1976 m. liepos 27 d. Tarybos direktyva 76/757/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų atšvaitus, suderinimo³⁰,
- 1976 m. liepos 27 d. Tarybos direktyva 76/758/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų viršutinius gabaritinius, priekinius gabaritinius (šoninius), galinius gabaritinius (šoninius), stabdymo signalo, dienos ir šoninius gabaritinius žibintus, suderinimo³¹,
- 1976 m. liepos 27 d. Tarybos direktyva 76/759/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų posūkio rodiklio žibintus, suderinimo³²,
- 1976 m. liepos 27 d. Tarybos direktyva 76/760/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų galinio registracinio numerio ženklo žibintus, suderinimo³³,
- 1976 m. liepos 27 d. Tarybos direktyva 76/761/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių priekiniais tolimųjų ir (arba) artimųjų šviesų žibintais ir šviesos šaltiniais (kaitinimo ir kitomis lempomis), naudojamais patvirtintose motorinių transporto priemonių ir jų priekabų lempose, suderinimo³⁴,
- 1976 m. liepos 27 d. Tarybos direktyva 76/762/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių priekinius rūko žibintus, suderinimo³⁵,
- 1977 m. gegužės 17 d. Tarybos direktyva 77/389/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių vilkimo kilpomis, suderinimo³⁶,
- 1977 m. birželio 28 d. Tarybos direktyva 77/538/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų galinius rūko žibintus, suderinimo³⁷,

²⁹ OL L 262, 1976 9 27, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2007/35/EB (OL L 157, 2007 6 19, p. 14).

³⁰ OL L 262, 1976 9 27, p. 32. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

³¹ OL L 262, 1976 9 27, p. 54. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

³² OL L 262, 1976 9 27, p. 71. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

³³ OL L 262, 1976 9 27, p. 85. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

³⁴ OL L 262, 1976 9 27, p. 96. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

³⁵ OL L 262, 1976 9 27, p. 122. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

³⁶ OL L 145, 1977 6 13, p. 41. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 96/64/EB (OL L 258, 1996 10 11, p. 26).

³⁷ OL L 220, 1977 8 29, p. 60. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

- 1977 m. birželio 28 d. Tarybos direktyva 77/539/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų atbulinės eigos žibintus, suderinimo³⁸,
- 1977 m. birželio 28 d. Tarybos direktyva 77/540/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių stovėjimo šviesos žibintus, suderinimo³⁹,
- 1977 m. birželio 28 d. Tarybos direktyva 77/541/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių saugos diržus ir keleivio apsaugos sistemas, suderinimo⁴⁰,
- 1977 m. rugsėjo 27 d. Tarybos direktyva 77/649/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių vairuotojų regėjimo lauką, suderinimo⁴¹,
- 1977 m. gruodžio 21 d. Tarybos direktyva 78/316/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių vidaus įtaisų (valdiklių, įspėjiklių ir rodytuvų tapatumo nustatymas) suvienodinimą, suderinimo⁴²,
- 1977 m. gruodžio 21 d. Tarybos direktyva 78/317/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ištiktintų paviršių šildymo ir apipūtimo sistemas, suderinimo⁴³,
- 1977 m. gruodžio 21 d. Tarybos direktyva 78/318/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių stiklo valytuvus ir apliejiklius, suderinimo⁴⁴,
- 1978 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 78/549/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ratų apsaugos priemones, suderinimo⁴⁵,
- 1978 m. spalio 16 d. Tarybos direktyva 78/932/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių sėdynių galvos atramas, suderinimo⁴⁶,
- 1989 m. balandžio 13 d. Tarybos direktyva 89/297/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių tam tikrų motorinių transporto priemonių ir jų priekabų šoninės apsaugos priemones (šoniniais atitvarais), suderinimo⁴⁷,

³⁸ OL L 220, 1977 8 29, p. 72. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

³⁹ OL L 220, 1977 8 29, p. 83. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

⁴⁰ OL L 220, 1977 8 29, p. 95. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

⁴¹ OL L 267, 1977 10 19, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 90/630/EEB (OL L 341, 1990 12 6, p. 20).

⁴² OL L 81, 1978 3 28, p. 3. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 93/91/EEB (OL L 284, 1993 11 19, p. 25).

⁴³ OL L 81, 1978 3 28, p. 27.

⁴⁴ OL L 81, 1978 3 28, p. 49. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

⁴⁵ OL L 168, 1978 6 26, p. 45. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 94/78/EB (OL L 354, 1994 12 31, p. 10).

⁴⁶ OL L 325, 1978 11 20, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

- 1991 m. kovo 27 d. Tarybos direktyva 91/226/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių tam tikrų kategorijų motorinių transporto priemonių ir jų priekabų purslų taškymą ribojančias sistemas, suderinimo⁴⁸,
- 1992 m. kovo 31 d. Tarybos direktyva 92/21/EEB dėl M1 kategorijos motorinių transporto priemonių masės ir matmenų⁴⁹,
- 1992 m. kovo 31 d. Tarybos direktyva 92/22/EEB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų apsauginių stiklų ir stiklinimo medžiagų⁵⁰,
- 1992 m. kovo 31 d. Tarybos direktyva 92/23/EEB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų padangų bei jų montavimo⁵¹,
- 1992 m. kovo 31 d. Tarybos direktyva 92/24/EEB dėl greičio ribotuvų ar panašių greičio ribojimo sistemų įrengimo kai kurių kategorijų motorinėse transporto priemonėse⁵²,
- 1992 m. gruodžio 17 d. Tarybos direktyva 92/114/EEB dėl prieš N kategorijos motorinių transporto priemonių galinę kabinos plokštę esančių išorinių iškyšų⁵³.

(18) Be to, reikėtų panaikinti šias Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas:

- 1994 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 94/20/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų mechaninių sukabinimo įtaisų ir tų įtaisų tvirtinimo prie transporto priemonių⁵⁴,
- 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 95/28/EB dėl medžiagų, naudojamų tam tikrų kategorijų motorinių transporto priemonių vidaus apdailai, degumo⁵⁵,
- 1996 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/27/EB dėl motorinių transporto priemonių keleivių apsaugos nuo šoninio smūgio ir iš dalies keičianti Direktyvą 70/156/EEB⁵⁶,
- 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/79/EB dėl motorinių transporto priemonių keleivių apsaugos nuo priekinio smūgio ir iš dalies keičianti Direktyvą 70/156/EEB⁵⁷,

⁴⁷ OL L 124, 1989 5 5, p. 1.

⁴⁸ OL L 103, 1991 4 23, p. 5. Direktyva su pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

⁴⁹ OL L 129, 1992 5 14, p. 1. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 95/48/EB (OL L 233, 2005 9 30, p. 73).

⁵⁰ OL L 129, 1992 5 14, p. 11. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2001/92/EB (OL L 291, 2001 11 8, p. 24).

⁵¹ OL L 129, 1992 5 14, p. 95. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2005/11/EB (OL L 46, 2005 2 17, p. 42).

⁵² OL L 129, 1992 5 14, p. 154. Direktyva su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/11/EB (OL L 44, 2004 2 14, p. 19).

⁵³ OL L 409, 1992 12 31, p. 17.

⁵⁴ OL L 195, 1994 7 29, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

⁵⁵ OL L 281, 1995 11 23, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

⁵⁶ OL L 169, 1996 7 8, p. 1.

- 1997 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 97/27/EB dėl tam tikrų kategorijų motorinių transporto priemonių ir jų priekabų masės ir matmenų, iš dalies keičianti Direktyvą 70/156/EEB⁵⁸,
- 1998 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/91/EB dėl pavojingiems kroviniams keliais vežti skirtų motorinių transporto priemonių bei jų priekabų ir iš dalies keičianti Direktyvą 70/156/EEB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimo⁵⁹,
- 2000 m. birželio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/40/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių transporto priemonių apsauginį priekio užkardą, suderinimo ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 70/156/EEB⁶⁰,
- 2001 m. rugsėjo 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2001/56/EB dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų šildymo sistemų, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 70/156/EEB ir panaikinanti Tarybos direktyvą 78/548/EEB⁶¹,
- 2001 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/85/EB dėl specialiųjų nuostatų dėl transporto priemonių, naudojamų keleiviams vežti ir be vairuotojo vietos turinčių daugiau kaip aštuonias sėdynes, iš dalies keičianti Direktyvas 70/156/EEB ir 97/27/EB⁶²,
- 2003 m. lapkričio 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/97/EB dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių netiesioginio matymo įtaisų ir transporto priemonių, kuriose jie įrengti, tipo patvirtinimą, suderinimo, iš dalies keičianti Direktyvą 70/156/EEB ir panaikinanti Direktyvą 71/127/EEB⁶³,

(19) Valstybės narės negali tinkamai pasiekti šio reglamento tikslų – užtikrinti vidaus rinkos veikimo nustačiusios bendrus techninius reikalavimus, taikomus transporto priemonių ir padangų saugai ir aplinkosaugos charakteristikoms. Dėl siūlomų veiksmų masto tų tikslų geriau siekti Bendrijos lygiu. Todėl Bendrija gali patvirtinti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje išdėstytą subsidarumo principą. Pagal šiame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu nesiimama jokių veiksmų, kurie nėra būtini siekiant šių tikslų,

⁵⁷ OL L 18, 1997 1 21, p. 7. Direktyva su pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 1999/98/EB (OL L 9, 2000 1 13, p. 14).

⁵⁸ OL L 233, 1997 8 25, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2003/19/EB (OL L 79, 2003 3 26, p. 6).

⁵⁹ OL L 11, 1999 1 16, p. 25.

⁶⁰ OL L 203, 2000 8 10, p. 9. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

⁶¹ OL L 292, 2001 11 9, p. 21. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

⁶² OL L 42, 2002 2 13, p. 1. Direktyva su pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

⁶³ OL L 25, 2004 1 29, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/96/EB.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I skyrius

Dalykas, taikymo sritis ir apibrėžtys

1 straipsnis *Dalykas*

Šiuo reglamentu nustatomi variklinių transporto priemonių ir jų priekabų bei sistemų, sudėtinių dalių ir joms skirtų atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų saugą, reikalavimai.

Šiuo reglamentu taip pat nustatomi padangų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į dėl jų išmetamų CO₂ dujų kiekį ir keliamo triukšmo lygį, reikalavimai.

2 straipsnis *Taikymo sritis*

Pagal 5–10 straipsnio nuostatas šis reglamentas taikomas Direktyvos 2007/46/EB II priede nustatytų M, N ir O kategorijų variklinėms transporto priemonėms.

3 straipsnis *Apibrėžtys*

Šiame reglamente vartojamos Direktyvos 2007/46/EB 3 straipsnyje nustatytos apibrėžtys.

Be to, vartojamos šios apibrėžtys:

- (1) elektroninė stabilumo kontrolė – elektroninė transporto priemonės kontrolės funkcija, pagerinanti transporto priemonės dinaminį stabilumą;
- (2) įspėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema – sistema, įspėjanti vairuotoją apie netyčinį transporto priemonės nukrypimą nuo važiuojamosios kelio juostos;
- (3) pažangioji staigaus stabdymo sistema – sistema, galinti automatiškai atpažinti avarinę situaciją ir įjungti transporto priemonės stabdymo sistemą, vairuotojui imantis arba nesiimant veiksmų, sulėtinti transporto priemonę, kad būtų išvengta susidūrimo arba jo pasekmės būtų kuo lengvesnės;
- (4) apkrovos gebos indeksas – vienas arba du skaičiai, kuriais žymima padangos apkrova, kurią gali išlaikyti pagal gamintojo nurodytus naudojimo reikalavimus eksploatuojama viena arba viena ir pora padangų, važiuojant tam tikrą greičio kategoriją atitinkančiu greičiu;
- (5) padangų oro slėgio stebėjimo sistema – transporto priemonėje įrengta sistema, galinti vertinti padangų oro slėgį arba slėgio pokytį per tam tikrą laiką ir perduoti atitinkamą informaciją naudotojui transporto priemonei važiuojant;

- (6) profesionaliai naudoti skirta visureigio padanga – mišriam naudojimui – skirta tiek važiuoti keliu, tiek bekele arba kitos specialios paskirties padanga;
- (7) žieminė padanga – padanga su užrašu M+S, M.S arba M&S, kurios protektoriaus raštas, protektoriaus junginys arba konstrukcija visų pirma skirti didesniam nei normalios padangos veiksmingumui žiemos sąlygomis užtikrinti, atsižvelgiant į jos gebą išjudinti transporto priemonę arba palaikyti judėjimą;
- (8) T tipo laikinojo naudojimo atsarginė padanga – laikinojo naudojimo atsarginė padanga, skirta naudoti didesnio nei standartinėms ir sustiprintosioms padangoms nustatyto pripūtimo slėgio sąlygomis;
- (9) frikcinė padanga – prie transporto priemonės varomosios (-ųjų) ašies (-ių) tvirtinama C2 arba C3 kategorijos žieminė padanga;
- (10) neapsaugotas kelių eismo dalyvis – pėstysis, dviratininkas ir motociklininkas.

II skyrius

Gamintojų prievolės

4 straipsnis *Bendrosios prievolės*

- 1. Gamintojai pateikia įrodymus, kad visų naujų Bendrijoje parduodamų, registruojamų arba eksploatuojamų transporto priemonių tipas yra patvirtintas pagal šį reglamentą.
- 2. Gamintojai pateikia įrodymus, kad visų Bendrijoje parduodamų arba eksploatuojamų atskirų techninių mazgų arba sudėtinių dalių tipas yra patvirtintas pagal šį reglamentą.

5 straipsnis *Reikalavimai ir bandymai*

- 1. Gamintojai užtikrina, kad transporto priemonės būtų projektuojamos, konstruojamos ir renkamos siekiant kuo labiau sumažinti transporto priemonėje esančių asmenų ir kitų kelių eismo dalyvių sužeidimo riziką.
- 2. Gamintojai užtikrina, kad transporto priemonės, sudėtinės dalys ir atskiri techniniai mazgai atitiktų šiuo reglamentu nustatytus atitinkamus reikalavimus, įskaitant reikalavimus dėl:
 - a) transporto priemonės konstrukcinio vientisumo, įskaitant smūginius bandymus;
 - b) sistemų, padedančių vairuotojui kontroliuoti transporto priemonę, įskaitant vairavimo, stabdymo ir elektronines stabilumo kontrolės sistemas;
 - c) sistemų, užtikrinančių matomumą ir informuojančių vairuotoją apie transporto priemonės būklę ir aplinką, įskaitant stiklus, veidrodėlius ir vairuotojo informavimo sistemas;

- d) transporto priemonės apšvietimo sistemų;
 - e) transporto priemonėje esančių asmenų apsaugos, įskaitant vidaus įtaisus, atramas galvai, saugos diržus, ISOFIX tvirtinimo įtaisus arba įmontuojamąsias vaikų apsaugos priemonės, transporto priemonės dureles;
 - f) transporto priemonės išorės ir reikmenų;
 - g) elektromagnetinio suderinamumo;
 - h) garsinio įspėjimo įtaisų;
 - i) šildymo sistemų;
 - j) įtaisų, kuriais transporto priemonė apsaugoma nuo neteisėto naudojimo;
 - k) transporto priemonės atpažinties sistemų;
 - l) masės ir matmenų.
3. Komisija nustato, kurių kategorijų transporto priemonėms, neskaitant paminėtųjų 2 straipsnyje, taikomi 1 ir 2 dalyse nustatyti reikalavimai.

Šios priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį papildant, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

6 straipsnis

Specialieji reikalavimai, susiję su tam tikromis N ir O kategorijų transporto priemonėmis

1. Be 5, 8, 9 ir 10 straipsniuose pateiktų reikalavimų N ir O kategorijų transporto priemonės turi atitikti, kai tinka, 2–6 dalyse nustatytus reikalavimus.
2. N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonės konstruojamos užtikrinant, kad priekinio susidūrimo su kita transporto priemone atveju dėl apsaugos nuo palindimo po transporto priemone transporto priemonėje esančių asmenų sužeidimo rizika taptų kuo mažesnė.
3. N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonės konstruojamos užtikrinant, kad šoninio susidūrimo su kita transporto priemone ar neapsaugotu kelių eismo dalyviu atveju dėl apsaugos nuo palindimo po transporto priemone šio kelių eismo dalyvio ar transporto priemonėje esančių asmenų sužeidimo rizika taptų kuo mažesnė.
4. Transporto priemonės kabina arba vairuotojui ir keleiviams skirta erdvė turi būti pakankamai sutvirtinta, kad smūgio atveju arba transporto priemonei apsivertus būtų apsaugoti joje esantys asmenys.
5. N₂ kategorijos transporto priemonės, kurių masė viršija 7,5 tonos, ir visos N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonės konstruojamos taip, kad transporto priemonės išmetamų pusrų poveikis kitų transporto priemonių matomumui keliuose būtų kuo mažesnis.

6. Komisija nustato papildomus saugos reikalavimus pavojingiems kroviniams valstybėse narėse gabenti keliais skirtoms transporto priemonėms.

Šios priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį papildant, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

7 straipsnis

Specialieji reikalavimai, susiję su M2 ir M3 kategorijų transporto priemonėmis

1. Be 5, 8, 9 ir 10 straipsnyje pateiktų reikalavimų M₂ ir M₃ kategorijų transporto priemonės turi atitikti šio straipsnio 2–5 dalyse nustatytus reikalavimus.
2. Transporto priemonės krovumas, įskaitant sėdinčius ir stovinčius keleivius ir neįgaliųjų vėžimėlių naudotojus turi atitikti transporto priemonės masę, dydį ir formą.
3. Transporto priemonių kėbulai projektuojami ir konstruojami taip, kad net visiškai pakrauta transporto priemonė būtų eksploatuojama saugiai ir stabiliai. Turi būti imtasi tinkamų priemonių siekiant užtikrinti saugų patekimą į transporto priemonę arba išlipimą iš jos, visų pirma avarijos atveju.
4. I klasės transporto priemonės turi būti pritaikytos naudotis mažesnio judumo asmenims, įskaitant neįgaliųjų vėžimėlių naudotojus.
5. Autobusų ir tarp miestinių autobusų vidaus konstrukcijoms naudotos medžiagos, jei įmanoma, turi neleisti sklisti liepsnai arba bent sulėtinti jos sklaidimą, kad transporto priemonėje esantys asmenys gaisro metu galėtų iš jos evakuotis.

8 straipsnis

Padangų klasifikavimas

1. Padangų tipai klasifikuojami taip:
 - a) C1 klasės padangos – M₁, O₁ ir O₂ kategorijų transporto priemonėms skirtos padangos;
 - b) C2 klasės padangos – M₂, M₃, N, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonėms, kurių masė didesnė kaip 3,5 t, skirtos padangos, kurių apkrovos gebos indeksas eksploatuojant vieną padangą yra ≤ 121 , o greičio kategorijos simbolis yra $\geq N$;
 - c) C3 klasės padangos – M₁, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonėms, kurių masė didesnė kaip 3,5 t, skirtos padangos, kurioms būdingas vienas iš šių apkrovos gebos indeksų:
 - i) apkrovos gebos indeksas eksploatuojant vieną padangą yra ≤ 121 , o greičio kategorijos simbolis yra $\leq M$;
 - ii) apkrovos gebos indeksas yra ≥ 122 .

Padangos tipas gali būti priskiriamas kelioms a, b ir c dalyse nurodytoms klasėms, jeigu jis atitinka visus bet kuriai iš tų klasių, kuriai priskiriamas padangos tipas, taikomus reikalavimus.

2. Taikomi JTEEK taisyklėje Nr. 54⁶⁴ išvardyti apkrovos gebos indeksai ir juos atitinkančios masės.

9 straipsnis

Specialiosios nuostatos dėl transporto priemonių padangų

1. Visos transporto priemonės įrangai priklausančios padangos, įskaitant, kai tinkama, bet kokias atsargines padangas, visų pirma dėl savo matmenų, greičio ir apkrovos charakteristikų turi būti tinkamos naudoti transporto priemonėje, kuriai jos yra skirtos.
2. M₁ kategorijos transporto priemonėse turi būti įrengta padangų oro slėgio stebėsenos sistema, galinti įspėti vairuotoją, kai padanga eksploatuojama pavojingai žemo slėgio sąlygomis, ir jį informuoti, kai padanga eksploatuojama gerokai žemesnio nei optimalus taupaus kuro vartojimo požiūriu slėgio sąlygomis.
3. Visos C₁ klasės padangos turi atitikti I priedo A dalyje pateiktus reikalavimus dėl sukibimo važiuojant šlapia danga.
4. Visos padangos turi atitikti I priedo B dalyje pateiktus reikalavimus dėl pasipriešinimo riedėjimui.
5. Visos padangos turi atitikti I priedo C dalyje pateiktus reikalavimus dėl riedėjimo triukšmo.
6. Šio straipsnio 3, 4 ir 5 dalys netaikomos:
 - a) padangoms, kurių leidžiamas važiavimo greitis mažesnis kaip 80 km/h;
 - b) padangoms, kurių nominalusis ratlankio skersmuo neviršija 254 mm arba yra ne mažesnis kaip 635 mm;
 - c) T tipo laikinojo naudojimo atsarginėms padangoms;
 - d) transporto priemonėse, kurios pirmą kartą registruotos iki 1990 m. spalio 1 d., sumontuoti skirtoms padangoms;
 - e) padangoms su papildomais frikcijos gerinimo įtaisais.
7. I priedo B ir C dalyse nustatyti reikalavimai dėl pasipriešinimo riedėjimui ir riedėjimo triukšmo netaikomos profesionaliai naudoti skirtoms visureigių padangoms.

⁶⁴ OL [...]

10 straipsnis
Pažangiosios transporto priemonių sistemos

1. M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse įrengiamos šio reglamento reikalavimus atitinkančios pažangiosios staigaus stabdymo sistemos.

Bet kokia M_1 arba N_1 kategorijų transporto priemonėse gamintojų savanoriškai sumontuota pažangioji staigaus stabdymo sistema turi atitikti šio reglamento reikalavimus.

2. M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemonėse įrengiama šio reglamento reikalavimus atitinkanti išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema.

Bet kokia M_1 arba N_1 kategorijų transporto priemonėse gamintojų savanoriškai sumontuota išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema turi atitikti šio reglamento reikalavimus.

3. Komisija gali nustatyti specialias procedūras, bandymus ir techninius reikalavimus 1 ir 2 dalyse nepaminėtųjų pažangiųjų transporto priemonių sistemų tipui patvirtinti.

Šios priemonės, skirtos šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį papildant, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

III skyrius **Valstybių narių įsipareigojimai**

11 straipsnis
Transporto priemonių, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimas

1. Dėl priežasčių, susijusių su 5–9 straipsnių ir I priedo nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, nuo 2012 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą šiuose straipsniuose ir jų įgyvendinimo priemonėse nurodytoms kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms ir EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą šioms transporto priemonėms skirtoms naujų tipų sudėtinėms dalims ir atskiriems techniniams mazgams, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.
2. Dėl priežasčių, susijusių su 5, 6, 7, 8 straipsnių, 9 straipsnio 1–4 dalių ir I priedo A ir B dalių nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, išskyrus C3 klasės padangų pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes ir pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, nustatytas I priedo B dalies 2 lentelėje, nuo 2014 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta tuose straipsniuose, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų, nurodytoms kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas

sudėtinės dalis arba atskirus techninius mazgus, kurie neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.

3. Dėl priežasčių, susijusių su padangų riedėjimo triukšmu ir, C3 klasės padangų atveju, dėl priežasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, išskyrus I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytas pasipriešinimo riedėjimui ribines vertes, nuo 2016 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta atitinkamų reglamento nuostatų neatitinkančių M, N ir O kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, kurios neatitinka atitinkamų reglamento nuostatų.
4. Dėl priežasčių, susijusių su padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2016 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą M, N ir O kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms ir EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą joms skirtoms naujų tipų padangoms, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.
5. Dėl priežasčių, susijusių su C1 ir C2 klasės padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2018 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių neatitinkančių M, N ir O kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.
6. Dėl priežasčių, susijusių su C3 klasės padangų pasipriešinimu riedėjimui, nuo 2020 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos pripažįsta I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių neatitinkančių M, N ir O kategorijoms priskiriamų naujų transporto priemonių atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas naujas padangas, kurios neatitinka I priedo B dalies 2 lentelėje nustatytų pasipriešinimo riedėjimui ribinių verčių.
7. Dėl priežasčių, susijusių su 10 straipsnio nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos aspektais, nuo 2013 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą M₂, M₃, N₂ ir N₃ kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms ir M₁ ir N₁ kategorijoms priskiriamoms naujų tipų transporto priemonėms, kuriose įrengta pažangioji staigaus stabdymo sistema ir (arba) išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema, taip pat EB sudėtinių dalių ir (arba) atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimą šioms transporto priemonėms skirtoms pažangiosioms staigaus stabdymo sistemoms ir išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemoms, kurios neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.
8. Dėl priežasčių, susijusių su 10 straipsnio nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos aspektais, nuo 2015 m. spalio 29 d. nacionalinės institucijos

pripažįsta M₂, M₃, N₂ ir N₃ kategorijoms priskiriamų naujų tipų transporto priemonių ir M₁ ir N₁ kategorijoms priskiriamų naujų tipų transporto priemonių, kuriose įrengta atitinkamų šio reglamento nuostatų neatitinkanti pažangioji staigaus stabdymo sistema ir (arba) išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema, atitikties sertifikatus nebegaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir draudžia tokias transporto priemones registruoti, parduoti ir eksploatuoti, taip pat draudžia parduoti ir eksploatuoti joms skirtas pažangiąsias staigaus stabdymo sistemas ir (arba) išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistemas, kurios neatitinka atitinkamų šio reglamento nuostatų.

9. Nacionalinės institucijos suteikia leidimą prekiauti sudėtinėmis dalimis ir atskirais techniniais mazgais, kurių tipas patvirtintas iki 1 dalyje minėtos datos, ir juos eksploatuoti ir, vadovaudamasi direktyvos sąlygomis, kuriomis iš pradžių buvo suteiktas tipo patvirtinimas, toliau tvirtina tų sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo išplėtimą, nebent pakeičiami tokioms sudėtinėms dalims arba atskiriems techniniams mazgams taikomi reikalavimai ir (arba) į šį reglamentą įtraukiami nauji reikalavimai.

Nacionalinės institucijos suteikia leidimą prekiauti transporto priemonėms, kurių tipas patvirtintas iki 1 dalyje minėtos datos, skirtomis atsarginėmis detalėmis ir atskirais techniniais mazgais (išskyrus atsargines padangas) ir, vadovaudamasi direktyvos sąlygomis, kuriomis iš pradžių buvo suteiktas tipo patvirtinimas, toliau tvirtina jų tipo išplėtimą.

10. Nepažeidžiant šio straipsnio 1–9 dalių ir įsigaliojus 5 straipsnio 3 dalyje ir 13 straipsnyje nurodytoms įgyvendinimo priemonėms, gamintojo prašymu nacionalinės institucijos dėl priežasčių, susijusių su 5–10 straipsnių nuostatomis reglamentuojamais transporto priemonių saugos ir padangų aspektais, negali atsisakyti suteikti naujo tipo transporto priemonės EB tipo patvirtinimą ar nacionalinį tipo patvirtinimą arba naujo tipo sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo EB sudėtinės dalies ir (arba) atskiro techninio mazgo tipo patvirtinimą, drausti registruoti, parduoti ar eksploatuoti naują transporto priemonę arba drausti parduoti ar eksploatuoti naują sudėtinę dalį ar atskirą techninį mazgą, jeigu minėta transporto priemonė, sudėtinė dalis ar atskiras techninis mazgas atitinka šiame reglamente nustatytus reikalavimus.

12 straipsnis

Sankcijos

1. Valstybės narės nustato sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus taikymo gamintojams taisykles ir imasi visų joms įgyvendinti būtinų priemonių. Numatytosios sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės praneša apie tas nuostatas Komisijai ne vėliau kaip per aštuoniolika mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo, taip pat nedelsdamos praneša jai apie bet kokius vėlesnius su jomis susijusius pakeitimus.
2. Pažeidimų, už kuriuos skiriamos sankcijos, rūšys:
 - a) klaidingi pareiškimai taikant patvirtinimo procedūras arba atšaukimo procedūras;

- b) tipo patvirtinimo bandymų rezultatų klastojimas;
- c) duomenų arba techninių reikalavimų, dėl kurių tipo patvirtinimas galėtų būti atšauktas arba panaikintas, slėpimas.

IV skyrius

Baigiamosios nuostatos

13 straipsnis

Igyvendinimo priemonės

1. Šio reglamento neesminėms nuostatomis iš dalies pakeisti jį papildant skirtos priemonės, susijusios su specialiosiomis tipo patvirtinimo procedūromis, bandymais ir reikalavimais, susijusiais su I priedo 5–10 straipsniais, patvirtinamos pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu. Šioms priemonėms priskiriama tikslesnė charakteristikų, kurias turi atitikti padanga, kad ją būtų galima pripažinti profesionaliai naudoti skirta visureigio padanga, apibrėžtis.
2. Tais atvejais, kai dėl bandymų metodikos pakeitimo pagal 1 dalį patvirtintomis priemonėmis keičiamos I priedo B ir C dalyse nustatytos padangų pasipriešinimo riedėjimui ir riedėjimo triukšmui ribinės vertės, jos nustatomos nemažinant esamo didžiausio aplinkos apsaugos lygio.

14 straipsnis

Direktyvos 2007/46/EB pakeitimai

Direktyvos 2007/46/EB IV, VI ir XI priedai keičiami šio reglamento II priedu.

15 straipsnis

Panaikinimas

1. Direktyvos 70/221/EEB, 70/222/EEB, 70/311/EEB, 70/387/EEB, 70/388/EEB, 71/320/EEB, 72/245/EEB, 74/60/EEB, 74/61/EEB, 74/297/EEB, 74/408/EEB, 74/483/EEB, 75/443/EEB, 76/114/EEB, 76/115/EEB, 76/756/EEB, 76/757/EEB, 76/758/EEB, 76/759/EEB, 76/760/EEB, 76/761/EEB, 76/762/EEB, 77/389/EEB, 77/538/EEB, 77/539/EEB, 77/540/EEB, 77/541/EEB, 77/649/EEB, 78/316/EEB, 78/317/EEB, 78/318/EEB, 78/549/EEB, 78/932/EEB, 89/297/EEB, 91/226/EEB, 92/21/EEB, 92/22/EEB, 92/24/EEB, 92/114/EEC, 94/20/EB, 95/28/EB, 96/27/EB, 96/79/EB, 97/27/EB, 98/91/EB, 2000/40/EB, 2001/56/EB, 2001/85/EB, 2003/97/EB panaikinamos nuo 2014 m. spalio 29 d.
2. Direktyva 92/23/EEB panaikinama nuo 2018 m. spalio 29 d.
3. Nuorodos į panaikintąsias direktyvas laikomos nuorodomis į šį reglamentą.

16 straipsnis
Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo [2012 m. spalio 29 d.]

Tačiau 5 straipsnio 3 dalis, 6 straipsnio 6 dalis, 10 straipsnio 3 dalis, 11 straipsnio 10 dalis ir 13 straipsnis bei II priedo 1 dalies a punkto iii papunktis, 1 dalies b punkto iii papunktis, 1 dalies b punkto iv papunktis, 2 dalies c punktas, 3 dalies a punkto iii papunktis, 3 dalies b punkto iii papunktis, 3 dalies c punkto iii papunktis, 3 dalies d punkto iii papunktis, 3 dalies e punkto iii papunktis ir 3 dalies f punkto I papunktis taikomi nuo įsigaliojimo datos. II priedo 1 dalies a punkto i papunktis, 1 dalies b punkto i papunktis, 2 dalies a punktas, 3 dalies a punkto i papunktis, 3 dalies b punkto i papunktis, 3 dalies c punkto i papunktis, 3 dalies d punkto i papunktis, 3 dalies e punkto i papunktis ir 3 dalies f punkto ii papunktis taikomi nuo 2014 m. spalio 29 d. II priedo 1 dalies a punkto ii papunktis, 1 dalies b punkto ii papunktis, 2 dalies b punktas, 3 dalies a punkto ii papunktis, 3 dalies b punkto ii papunktis, 3 dalies c punkto ii papunktis, 3 dalies d punkto ii papunktis ir 3 dalies e punkto ii papunktis taikomi nuo 2018 m. spalio 29 d.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje [data]

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

I PRIEDAS

Padangoms taikomi reikalavimai, atsižvelgiant į sukibimą važiuojant šlapia danga, pasipriešinimą riedėjimui ir riedėjimo triukšmą

A dalis. Reikalavimai dėl sukibimo važiuojant šlapia danga

C1 klasės padangos atitinka šiuos reikalavimus:

Naudojimo kategorija	Sukibimo važiuojant šlapia danga indeksas (G)
žieminė padanga, kurios greičio kategorija yra Q arba žemesnė, išskyrus H, reiškianti didžiausią leistiną greitį iki 160 km/h	$\geq 0,9$
žieminė padanga, kurios greičio kategorija yra R arba aukštesnė, įskaitant H, reiškianti didžiausią leistiną greitį virš 160 km/h	$\geq 1,0$
normalioji (skirta keliams) padanga	$\geq 1,1$

B dalis. Pasipriešinimas riedėjimui

Didžiausios kiekvieno tipo padangos pasipriešinimo riedėjimui koeficiento vertės, matuojamos pagal ISO 28580, negali viršyti šių dydžių.

1 lentelė

Padangų kategorija	Didžiausia vertė (kg/tonų) <u>1 etapas</u>
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

2 lentelė

Padangų kategorija	Didžiausia vertė (kg/tonų) <u>2 etapas</u>
C1	10,5
C2	9

C3	6,5
----	-----

C dalis. Riedėjimo triukšmas

1. Taikant šio reglamento įgyvendinimo priemonėmis apibrėžtą procedūrą nustatyti triukšmo lygiai negali viršyti 1.1 arba 1.2 punktuose nurodytų ribinių verčių. 1.1 ir 1.2 punktų lentelėse nurodomos matavimo vertės, pakoreguotos atsižvelgiant į temperatūrą, išskyrus C3 klasės padangų atveju, ir leistiną prietaiso paklaidą ir suapvalintos iki artimiausio sveiko skaičiaus.

- 1.1 C1 klasės padangos pagal išbandytos padangos nominalųjį skerspjūvio plotį:

Padangų klasė	Nominalusis skerspjūvio plotis (mm)	Ribinės vertės, db (A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

- 1.2 C2 ir C3 klasės padangos pagal tam tikro tipo padangų naudojimo paskirtį:

Padangų klasė	Nominalusis skerspjūvio plotis (mm)	Ribinės vertės, db (A)
C2	Normaliosios	72
	Frikinės padangos	73
C3	Normaliosios	73
	Frikinės padangos	75

II PRIEDAS

Direktyvos 2007/46/EB pakeitimai

Direktyva 2007/46/EB iš dalies keičiama taip:

1. IV priedo I dalis iš dalies keičiama taip:

a) lentelė iš dalies keičiama taip:

- i) 3–10, 12–38, 42–45 ir 47–57 punktai išbraukiami;
- ii) 46 punktas išbraukiamas;
- iii) pridedamas 63 punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	Nuoroda į Oficialųjį leidinį	Taikoma									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Bendroji sauga	[(EB) Nr. .../... įterpti šio reglamento numerį]	[L ..., ..., p. ... įterpti nuorodą į šį reglamentą]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Priedėlis iš dalies keičiamas taip:

- i) lentelės 3–10, 12–37, 44, 45 ir 50–54 punktai išbraukiami;
- ii) lentelės 46 punktas išbraukiamas;
- iii) pridedamas 63 punktas:

	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	Nuoroda į Oficialųjį leidinį	M ₁
63	Bendroji sauga	[(EB) Nr. .../... įterpti šio reglamento numerį]	[L ..., ..., p. ... įterpti nuorodą į šį reglamentą]	P/A

ii) „Reikšmėse“ įterpiamas šis tekstas:

P/A: šis reglamentas taikomas iš dalies. Tiksliai taikymo sritis nustatoma reglamento įgyvendinimo priemonėmis.

2. VI priedo priedėlio lentelė iš dalies keičiama taip:

a) 3–10, 12–38, 42–45 ir 47–57 punktai išbraukiami;

- b) 46 punktas išbraukiamas;
- c) pridedamas 63 punktas:

Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	Nuoroda į Oficialųjį leidinį	Pakeista	Taikoma versijoms
63. Bendroji sauga	[(EB) Nr. .../... įterpti šio reglamento numerį]	[L ..., ..., p. ... įterpti nuorodą į šį reglamentą]		

3. XI priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1 priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

- i) 3–10, 12–38, 44, 45 ir 47–54 punktai išbraukiami;
- ii) 46 punktas išbraukiamas;
- iii) pridedamas 63 punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
63	Bendroji sauga	[(EB) Nr. .../... įterpti šio reglamento numerį]	P/A	P/A	P/A	P/A

b) 2 priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

- i) 3–10, 12–38, 42–45 ir 47–57 punktai išbraukiami;
- ii) 46 punktas išbraukiamas;

iii) pridedamas 63 punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Bendroji sauga	[(EB) Nr. .../... įterpti šio reglamento numerį]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

c) 3 priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

- i) 3–10, 12–37, 44, 45 ir 50–54 punktai išbraukiami;
- ii) 46 punktas išbraukiamas;
- iii) pridedamas 63 punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	M ₁
63	Bendroji sauga	[(EB) Nr. .../... įterpti šio reglamento numerį]	P/A

d) 4 priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

- i) 3–10, 13–36, 42–45 ir 47–57 punktai išbraukiami;
- ii) 46 punktas išbraukiamas;
- iii) pridedamas 63 punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Bendroji sauga	[(EB) Nr. .../... įterpti šio reglamento numerį]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

e) 5 priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

- i) 3–10, 12–36, 42–45 ir 47–57 punktai išbraukiami;
- ii) 46 punktas išbraukiamas;

iii) pridedamas 58 punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	N3 kategorijos savaeigis kranas
58	Bendroji sauga	[(EB) Nr. .../... įterpti šio reglamento numerį]	P/A

f) „Raidžių reikšmės“ iš dalies keičiamos taip:

i) C, U, W₅, ir W₆ punktai išbraukiami;

ii) pridedamas šis tekstas:

„P/A: šis reglamentas taikomas iš dalies. Tikslī taikymo sritis nustatoma reglamento įgyvendinimo priemonėmis.“