

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 23.5.2008
COM(2008) 316 окончателен

2008/0100 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно изискванията за типово одобрение по отношение на общата безопасност
на моторните превозни средства**

(представен от Комисията)

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

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

Целта на предложението е определянето на хармонизирани правила относно производството на моторни превозни средства, за да се гарантира функционирането на вътрешния пазар, като същевременно се осигурява висока степен на безопасност и защита на околната среда.

С предложението се цели повишаване на безопасността на превозните средства чрез налагане на изискване за задължителното монтиране на някои усъвършенствани компоненти, имащи отношение към безопасността. С него се цели и повишаване на степента на опазване на околната среда от страна на превозните средства, чрез намаляване на предизвикването от гумите общо ниво на шума на пътя и на изхвърлянето на емисии от CO₂.

И на последно място предложението ще допринесе за по-голямата конкурентоспособност на автомобилната промишленост чрез опростяване на съществуващото законодателство в областта на типовото одобрение по отношение на безопасността на превозните средства, като увеличи прозрачността и облекчи административната тежест.

- **Общ контекст**

Техническите изисквания за типовото одобрение 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 рамките на Общността.

Понастоящем съществуват нови технологии, които могат значително да увеличат безопасността на превозните средства (като системите за електронно регулиране на устойчивостта) или да намалят емисиите от CO₂ (като гумите с ниско съпротивление при търкаляне). Изследванията показват, че включването на тези технологии като стандартни в новите превозни средства би довело до значителни ползи. Определянето на общи задължителни изисквания би предотвратило и раздробяването на вътрешния пазар, което би могло да се появи като резултат от разработването на различни продуктови стандарти в отделните държави-членки.

В своето съобщение „Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21^{-ви} век“¹ Комисията одобрява препоръката на доклада „CARS 21“² за цялостно опростяване на настоящата регулаторна рамка за типово одобрение на

¹ COM(2007) 22.

² CARS 21, Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21^{-ви} век: ISBN 92-79-00762-9.

превозните средства. В съответствие с тази препоръка предложението опростява значително законодателството относно типовото одобрение чрез замяна на 50 базови директиви (и около 100 свързани с тях изменящи директиви) в областта на безопасността на моторните превозни средства и гумите с един регламент на Европейския парламент и на Съвета.

- **Съществуващи разпоредби в областта на предложението**

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

В предложението и мерките по неговото прилагане ще залегнат съществуващите изисквания, предвидени в горепосочените актове. По отношение на съществуващите актове, в предложението се предвиждат нови изисквания относно някои мерки за безопасност, по-специално относно системите за електронно регулиране на устойчивостта, системите за следене на налягането в гумите, усъвършенстваните системи за аварийно спиране и системите за предупреждение при неволно напускане на пътната лента. Освен това в предложението се предвиждат по-строги изисквания относно шума от гумите при търкаляне и се въвеждат нови изисквания по отношение на сцеплението на гумите с влажна пътна настилка и съпротивлението при търкаляне.

- **Съгласуваност с други политики и цели на Съюза**

Предложението е в съответствие с целите на ЕС за осигуряване на по-висока безопасност на пътя, представени по-специално в Бялата книга за Европейската транспортна политика³, която е приета от Комисията през 2001 г. и представлява основа на Европейската програма за действие за безопасността по пътищата.

Също така що се отнася до екологичните аспекти на предложението, то въвежда две от мерките, идентифицирани в стратегията за намаляване на емисиите на CO₂ от леките автомобили, упоменати в съобщението на Комисията „Резултати от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от пътнически леки автомобили и лекотоварните автомобили“⁴.

И на последно място предложението е в съответствие със стратегията на ЕС за опростяване на регулаторната среда, както това е заявено в съобщението на Комисията „Актуализиране и опростяване на достиженията на правото на Общността“⁵, в което системата за типово одобрение на моторните превозни средства се посочва като приоритетна област за опростяване на законодателството на Общността.

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Консултация със заинтересованите страни**

Методи на консултация, основни целеви сектори и общ профил на участниците

При подготовката на предложението Комисията проведе консултации със заинтересованите страни по редица начини:

- Бе проведено общо допитване по интернет, обхващащо всички аспекти на предложението.
- По отношение на предложенията относно усъвършенстваните системи за аварийно спиране бе осъществен проект за определяне на потенциалните разходи и ползи от оборудването на превозните средства от различен клас с подобни системи. Този проект бе проведен в сътрудничество с група от представители на заинтересованите страни от промишлеността.
- По отношение на изискванията спрямо гумите бяха проведени няколко заседания с организации на производителите на гуми, с изследователски групи и с обединения с интереси в областта на опазването на околната среда, с цел определянето на съвкупност от балансиращи и осъществими изисквания.

³ COM(2001) 370.

⁴ COM(2007) 19.

⁵ COM(2003) 71.

Обобщение на отзивите и на това как те са взети предвид

По време на допитването по интернет заинтересованите страни повдигнаха редица въпроси. В оценката на въздействието, която придружава това предложение, се прави пълен преглед на повдигнатите и обсъждани експертни въпроси, както и на това по какъв начин те са взети под внимание.

В периода от 23.08.2007 г. до 18.10.2007 г. бе проведено открито допитване по интернет. Комисията получи 81 отговора. Резултатите от него са на разположение на следния адрес: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm>.

• Събиране и използване на експертни мнения

Разглеждана научна сфера/сфера на експертни знания

Предложението налага извършването на оценка на възможните варианти на разглежданата политика, както и на свързаните с тях икономически, обществени и екологични последици.

Използвана методика

Бяха проведени проучвания относно осъществимостта на намаляването на шума от гумите при търкаляне и относно основните разходи и ползи от усъвършенстваните системи за аварийно спиране, с цел по-специално подкрепа на разработването на съответните аспекти на настоящия регламент. Освен това бяха използвани съществуващи проучвания относно намаляването на CO₂ (осъществено от TNO) и относно намаляването на смъртността при пътнотранспортните произшествия (осъществено от COWI), за да се определят вероятните ползи от предложените мерки.

В случая на проучването за намаляване на шума от гумите консултантът извърши следните дейности:

- Преглед на съответната литература за определяне на социалните и екологичните последици от шума, предизвикван от гумите/от пътя.
- Събиране и оценка на данни от изпитвания за определяне на шума от съществуващите гуми от различни категории.
- Оценка на осъществимостта на намаляването на пределните стойности на шума от гумите, включително потенциалното отражение върху други параметри на конструкцията на гумата.
- Оценка на вероятното намаление на общия шум в резултат от предложените мерки, чрез използване на подходящи техники за компютърно моделиране.
- Контакти с различните участници.

При проучването за усъвършенстваните системи за аварийно спиране

консултантът извърши следните дейности:

- Оценка на сценарии на срещани понастоящем произшествия, които биха могли да бъдат избегнати или последиците от които да бъдат смекчени чрез използването на тази технология.
- Оценка на настоящите и бъдещите възможности на системата.
- Описание на „икономическите разходи на превозно средство“ за монтиране на тези системи.
- Контакти с различните участници.

Основни организации/експерти, с които са проведени консултации

Проучването относно шума от гумите бе проведено от FEHRL (Федерация на европейските лаборатории за изследване на пътищата). Проучването относно усъвършенстваната система за аварийно спиране бе проведено от дружеството TRL Ltd. (Изследователска лаборатория за транспорт).

Предложените в приложението към настоящия регламент пределни стойности за шума от гумите се основават на препоръките на FEHRL. Дружеството TRL предложи приоритетното монтиране на усъвършенствани системи за аварийно спиране на тежкотоварните превозни средства. В доклада за оценка на въздействието се прави позоваване на други проучвания и изследвания, които също са използвани за оценка на различните варианти на политика. При всички случаи предпочетеният вариант е избран въз основа на анализ на разходите и ползите, както това е обяснено в оценката на въздействието, която придружава предложението.

Използвани методи за запознаване на обществеността с експертните мнения

Всички попълнени и одобрени доклади от изследвания са или ще бъдат достъпни на уебсайта на генерална дирекция „Предприятия и промишленост“.

• Оценка на въздействието

За всеки от основните аспекти на предложението бяха разгледани различни варианти:

1. Аспекти, свързани с опростяването

- а) Не се предприемат никакви мерки. Това означава, че съществуващите 50 директиви ще бъдат оставени в сила, като при необходимост се правят допълнителни изменения. Директивите ЕО ще продължат да действат заедно със съществуващите правила на ИКЕ на ООН, като техните технически предписания обикновено (но не винаги) са еквивалентни. Това понастоящем е причината за значително объркване сред заинтересованите страни, които не са тясно свързани със системата на типово одобрение, и води до положение, при което степента на прозрачност на регулаторната

система не е стопроцентова.

- б) Да не се предприемат никакви мерки в рамките на тази инициатива, а да се направи преглед на всяка директива, тогава когато е необходимо тя да бъде изменена, и да се вземе решение в кои случаи замяната е уместна. Този вариант реално би допринесъл за опростяване на регулаторната среда. Ще са необходими обаче няколко години за извършването на тази операция по опростяване.
- в) Замяна на всички съществуващи директиви с предложения регламент. Това е предпочетеният вариант, тъй като при него предимствата от опростяването биха се проявили в максимална степен, което ще е от полза най-вече за националните власти и промишлеността.

2. Усъвършенствани технологии за безопасност

- а) Да не се предприемат никакви мерки и да се остави пазарът да поеме инициативата. Функции като системите за електронно регулиране на устойчивостта вече присъстват във все по-голям брой леки автомобили на някои пазари. Въпреки това при тежкотоварните камиони и туристическите автобуси, където ползата от системите за електронно регулиране на устойчивостта би могла да бъде по-голяма, отколкото при леките автомобили, често не съществува пазарен стимул за доброволното монтиране на такива системи, тъй като за разлика от леките коли, купувачите по принцип не са ползвателите на тези системи. От друга страна без наличие на хармонизирани стандарти има опасност от прилагането на нееднакви стандарти в рамките на ЕС, и това може да доведе до раздробяване на вътрешния пазар.
- б) Да се установят технически стандарти за усъвършенствани технически системи за безопасност (когато са монтирани) и да се позволи на производителите да ги монтират като незадължителни елементи. Въпреки че ще предотврати появата на нееднакви стандарти в рамките на ЕС, както е посочено по-горе, този вариант няма да гарантира, че тези усъвършенстваните функции за безопасност ще бъдат монтирани на всички превозни средства.
- в) Да се установят технически стандарти и изисквания за задължително монтиране. Този вариант би гарантирал, че ще бъде използван пълният потенциал на усъвършенстваните функции за безопасност. Като се има предвид наличието на положително съотношение между разходите и ползите при тези системи, вариантът за задължително монтиране изглежда оправдан.

3. Изисквания относно гумите

По отношение на гумите с предложението се въвеждат нови изисквания относно следните аспекти: пределни стойности на шума при търкаляне, пределни стойности на съпротивлението при търкаляне, системи за следене на сцеплението на гумите с влажна пътна настилка и за следене на налягането в гумите.

За всеки от горепосочените аспекти бяха разгледани общо следните варианти: а) да не се предприема нищо; б) доброволен подход/оставяне на инициативата на пазара; в) задължително решение с по-малка степен на техническа сложност; г) задължително решение с по-висока степен на техническа сложност.

Вариант г) бе предпочетен по отношение на всички аспекти. В случая на съпротивлението при търкаляне, сцеплението на гумите с влажна пътна настилка и системите за следене на налягането в гумите изследванията и развойната дейност са вече на доста напреднал етап, така че прилагането на по-строги технически изисквания в относително по-кратък срок се счита за осъществимо. По отношение по-специално на системата за следене на налягането в гумите определянето на по-строги стандарти би увеличило в максимална степен ползите за безопасността и би осигурило най-висока степен на вероятност за постигане на целите относно намаляването на емисиите от CO₂. По отношение на шума при търкаляне вариант г) също така бе предпочетен, тъй като той е единственият, който би могъл да осигури осъществяването на свързаните с околната среда цели на предложението. Въпреки това тъй като изискванията относно шума са по-трудни за постигане отколкото останалите, бе предвиден по-дълъг срок на въвеждане.

Комисията извърши оценка на въздействието, в съответствие с предвиденото в работната програма, като докладът относно нея е на разположение на следния адрес:

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

Тъй като преди финализирането на предложението все още не са приключили провежданите допълнителни промишлени проучвания, Комисията е готова да проучи задълбочено резултатите от тях по време на законодателната процедура и, ако е необходимо, да предложи или да подкрепи извършването на необходимите изменения за избягване на всяко отрицателно отражение върху безопасността на гумите.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Резюме на предложеното действие

Като отменя 50 директиви, предложението опростява значително системата на типово одобрение на моторните превозни средства по отношение на изискванията, свързани с безопасността и гумите.

По отношение на усъвършенстваните системи за безопасност с предложението се въвеждат нови задължителни изисквания. По-специално с предложението се налага задължителното монтиране на:

- системи за електронно регулиране на устойчивостта на всички превозни средства;
- системи за следене на налягането в гумите на леките автомобили;

- усъвършенствани системи за аварийно спиране и системи за предупреждение при неволно напускане на пътната лента на тежкотоварните превозни средства.

В предложението се предвижда също така при доброволно монтиране на усъвършенствани системи за аварийно спиране и системи за предупреждение при неволно напускане на пътната лента на останалите категории превозни средства, задължението тези системи да спазват предвидените в предложението изисквания.

В предложението се определят по-строги пределни стойности за емисиите на шум от гумите, отколкото в съществуващото законодателство, и се въвеждат нови изисквания за сцеплението с влажна пътна настилка и съпротивлението при търкаляне.

- **Правно основание**

Правното основание на предложението е член 95 от Договора.

- **Принцип на субсидиарност**

Доколкото предложението не попада в изключителната компетенция на Общността, се прилага принципът на субсидиарност.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поради следните причини.

Техническите изисквания за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на голям брой елементи, свързани с безопасността и опазването на околната среда, са хармонизирани на общностно равнище, и самостоятелно действие от страна на държавите-членки би подкопало основите на цялата система на типово одобрение на превозните средства. Действия на Европейския съюз са необходими за избягване появата на препятствия пред единния пазар.

Действието на Общността ще спомогне за по-доброто осъществяване на целите на предложението, тъй като ще се избегне раздробяването на вътрешния пазар, което в противен случай би се появило, и ще се повиши безопасността и екологичните параметри на превозните средства.

Поради това предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

- **Принцип на пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следните причини.

Както е посочено в оценката на въздействието, предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност, тъй като не надхвърля необходимото за постигане на целите за осигуряване на правилното функциониране на вътрешния пазар, като същевременно се гарантира високо ниво на обществена безопасност и висока степен на опазване на околната среда.

Опростяването на регулаторната среда ще допринесе в значителна степен за намаляване на административните разходи за националните власти и за промишлеността.

- **Избор на инструменти**

Предложени инструменти: регламент.

Други средства не биха били подходящи поради следните причини.

Използването на регламент се счита за целесъобразно за постигане на необходимата сигурност относно изпълнението на разпоредбите, като не се изисква транспониране в законодателството на държавите-членки.

Предложението използва подхода на разделение на отговорностите, който първоначално е въведен по искане на Европейския парламент, и се използва и в други законодателни актове. Този подход предвижда предложението и приемането на законодателните актове да става по два отделни, но успоредни пътя:

- на първо място основните разпоредби ще се установят от Европейския парламент и Съвета под формата на регламент, който се основава на член 95 на Договора за ЕС, посредством процедурата за съвместно вземане на решения („предложение съгласно процедурата за съвместно вземане на решения“);
- на второ място техническите спецификации, чрез които се прилагат основните разпоредби, ще бъдат установени с регламенти, които се приемат от Комисията в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО („предложения съгласно процедурата по комитология“).

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Общността.

5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

- **Симулация, пилотна фаза и преходен период**

В предложението има общи преходни периоди, за да се осигури достатъчно междинно време за производителите на превозни средства и гуми.

- **Опростяване**

Предложението предвижда опростяване на законодателството.

50 директиви относно типовото одобрение на превозните средства ще бъдат

отменени.

Предложението предвижда опростяване на административните процедури за публичните органи. Предложението е включено в постоянно действащата програма на Комисията за осъвременяване и опростяване на достиженията на правото на Европейската общност и в нейната законодателна работна програма под референтен номер 2008/ENTR/004.

- **Отмяна на съществуващо законодателство**

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на съществуващо законодателство.

- **Европейско икономическо пространство**

Предложеният акт засяга материя от значение за ЕИП и следователно трябва да бъде разширен до Европейското икономическо пространство.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно изискванията за типово одобрение по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства

(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 Комисията⁶,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁷,

като действат в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁸,

като имат предвид, че:

- (1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел в Общността се прилага широкообхватна система за типово одобрение 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“)⁹.
- (2) Настоящият регламент представлява отделен нов регламент в контекста на процедурата на Общността за типово одобрение съгласно Директива 2007/46/ЕО. Следователно приложения IV, VI и XI към тази директива трябва да бъдат съответно изменени.
- (3) Техническите изисквания за типовото одобрение 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 Общността.

⁶ ОВ С [...], [...], стр. [...].

⁷ ОВ С [...], [...], стр. [...].

⁸ ОВ С [...], [...], стр. [...].

⁹ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

- (4) 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.
- (5) Вследствие на искането на Европейския парламент, в законодателството на Общността за превозните средства бе въведен нов регулаторен подход. Поради това настоящият Регламент следва да определи само основните разпоредби относно безопасността на превозните средства, емисиите на CO₂ и емисиите на шум от гумите, докато техническите спецификации следва да бъдат предвидени в мерките по 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 Комисията¹⁰.
- (6) Комисията по-специално следва да бъде оправомощена да установява специалните процедури, изпитвания и изисквания относно типовото одобрение на моторните превозни средства, техните компоненти или отделни технически възли. Освен това Комисията следва да бъде оправомощена да определи с по-голяма точност характеристиките, на които трябва да отговаря една гума, за да бъде определена като „гума с професионална употреба за движение извън път“. Комисията следва да бъде оправомощена и да определя точния обхват на прилагане на изискванията, предвидени в настоящия регламент. Освен това Комисията следва да бъде оправомощена да определя допълнителни изисквания за безопасност за превозните средства, предназначени за пътен превоз на опасни товари в пределите на една държава-членка или между държави-членки. Също така при условие че е осъществимо от техническа и икономическа гледна точка, Комисията следва да бъде оправомощена да разширява обхвата на задължителното монтиране на системи за следене на налягането в гумите и на други усъвършенствани функции за безопасност, като включи и други категории превозни средства, освен първоначално обхванатите. Комисията следва да бъде оправомощена и да установява специални процедури, изпитвания и технически изисквания за типовото одобрение на усъвършенствани системи за превозни средства, различни от упоменатите в настоящия регламент, и да изменя пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне и шума при търкаляне на гумите като резултат от изменението на методиките на изпитване, без да се занижава съществуващото ниво на амбициозност на поставените цели по отношение на околната среда. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят настоящия регламент чрез добавяне на нови несъществени елементи, те следва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (7) Техническият напредък в областта на усъвършенстваните системи за безопасност на превозните средства предлага нови възможности за намаляване на смъртността. За да се избегнат максимален брой смъртоносни инциденти, е необходимо да се придвиди въвеждането на някои от тези технологии.

¹⁰ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

- (8) С цел опростяване на законодателството относно типовото одобрение в съответствие с препоръките на доклада „CARS 21: „Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век“¹¹, 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 целесъобразно, с позовавания на съответните правила на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ-ООН), въведени в общностното законодателство в съответствие с член 4 от Решение 97/836/ЕО на Съвета от 27 ноември 1997 г. с оглед на присъединяването на Европейската общност към Спогодбата 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 колесните превозни средства, и условията за взаимно признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания¹².
- (9) Целесъобразно е да се установи принципът, че превозните средства трябва да бъдат проектирани, конструирани и сглобени така, че да се сведе до минимум рискът от нараняване на пътниците в тях 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. Тези разпоредби следва да включват, без да се ограничават с тях, изисквания относно структурната цялост на превозното средство, системите за подпомагане на управлението на превозното средство, системите, предоставящи на водача видимост и информация за състоянието на превозното средство и околното пространство, системите за осветление 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, 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.
- (10) В календарния график за въвеждането на специфични нови изисквания за типово одобрение 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.

¹¹

ISBN 92-79-00762-9.

¹²

ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 78.

- (11) Когато производителят на превозното средство монтира доброволно усъвършенствани устройства за безопасност, е необходимо те да отговарят на съответните изисквания, предвидени в настоящия регламент.
- (12) Целесъобразно е да бъдат приложени мерките, посочени в съобщението на Комисията до Съвета и до Европейския парламент „Резултати от прегледа на Стратегията на Общността за намаление на емисиите на CO₂ от пътнически леки автомобили и лекотоварните автомобили“¹³, които имат за цел намаление на предизвикваните от гумите емисии на CO₂. 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 от контакта на гумите с пътя и да се гарантира, че нивото на безопасност на гумите ще бъде запазено чрез въвеждането на изисквания относно сцеплението с влажна пътна настилка. В календарния график 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 търкаляне и като се има предвид времето, необходимо на промишлеността за замяна на съществуващите гами от гуми, е целесъобразно да се предвиди по-дълъг период за прилагане на изискванията относно шума при търкаляне по отношение на новите гуми от съществуващите типове.
- (13) Някои категории гуми, включително гумите с професионална употреба за движение извън път, 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 гумите от тези категории да бъдат освободени от някои предвидени в настоящия регламент изисквания, когато въпросните изисквания са несъвместими с употребата на тези гуми или когато предизвиканата от тези изисквания допълнителна административна тежест е несъразмерно голяма.
- (14) Системите за електронно регулиране на устойчивостта, усъвършенстваните системи за аварийно спиране и системите за предупреждение при неволно напускане на пътната лента имат голям потенциал за значително намаляване на смъртността. Следователно е целесъобразно установяването на изисквания относно тези системи.
- (15) Важно е спрямо резервните компоненти за системите, обхванати от настоящия регламент, да се прилагат еквивалентни изисквания за безопасност и процедури за типово одобрение. Следователно е целесъобразно да се предвиди изискване за одобрение на резервните компоненти и отделните технически възли.
- (16) Държавите-членки следва да установят правила за санкциите, прилагани при нарушения на разпоредбите на настоящия регламент, и да гарантират тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.

¹³

COM(2007) 19.

(17) 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 посочените по-долу директиви на Съвета:

- 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 ремаркета¹⁴,
- 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 ремаркета¹⁵,
- 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 ремаркета¹⁶,
- 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 ремаркета¹⁷,
- 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 средства¹⁸,
- Директива 71/320/ЕИО на Съвета от 26 юли 1971 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки за спирачните устройства на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета¹⁹,
- Директива 72/245/ЕИО на Съвета от 20 юни 1972 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно подтискането на радиосмущения, излъчвани от двигатели с искрово запалване, монтирани на моторни превозни средства²⁰,
- Директива 74/60/ЕИО на Съвета от 17 декември 1973 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно вътрешните инсталации на моторните превозни средства²¹,

¹⁴ ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 23. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 81).

¹⁵ ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 25. Директива, изменена с Акта за присъединяване от 1972 г.

¹⁶ ОВ L 133, 18.6.1970 г., стр. 10. Директива, последно изменена с Директива 1999/7/ЕО на Комисията (ОВ L 40, 13.2.1999 г., стр. 36).

¹⁷ ОВ L 176, 10.8.1970 г., стр. 5. Директива, последно изменена с Директива 2001/31/ЕО на Комисията (ОВ L 130, 12.5.2001 г., стр. 33).

¹⁸ ОВ L 176, 10.8.1970 г., стр. 12. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

¹⁹ ОВ L 202, 6.9.1971 г., стр. 37. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

²⁰ ОВ L 152, 6.7.1972 г., стр. 15. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

²¹ ОВ L 38, 11.2.1974 г., стр. 2, Директива, последно изменена с Директива 2000/4/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 87, 8.4.2000 г., стр. 22).

- Директива 74/61/ЕИО на Съвета от 17 декември 1973 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно устройства за предотвратяване на неправомерното използване на моторни превозни средства²²,
- 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)²³,
- 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)²⁴,
- Директива 74/483/ЕИО на Съвета от 17 септември 1974 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно външните изпъкналости на моторните превозни средства²⁵,
- 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 средства²⁶,
- 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 закрепване²⁷,
- 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 средства²⁸,
- 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 ремаркета²⁹,

²² ОВ L 38, 11.2.1974 г., стр. 22. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
²³ ОВ L 165, 20.6.1974 г., стр. 16. Директива, изменена с Директива 91/662/ЕИО (ОВ L 366, 31.12.1991 г., стр. 1).
²⁴ ОВ L 221, 12.8.1974 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
²⁵ ОВ L 266, 2.10.1974 г., стр. 4. Директива, последно изменена с Директива 2007/15/ЕО на Комисията (ОВ L 75, 15.3.2007 г., стр. 21).
²⁶ ОВ L 196, 26.7.1975 г., стр. 1. Директива, изменена с Директива 97/39/ЕО на Комисията (ОВ L 177, 5.7.1997 г., стр. 15).
²⁷ ОВ L 24, 30.1.1976 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
²⁸ ОВ L 24, 30.1.1976 г., стр. 6. Директива, последно изменена с Директива 2005/41/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 149).
²⁹ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2007/35/ЕО на Комисията (ОВ L 157, 19.6.2007 г., стр. 14).

- 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 ремаркета³⁰,
- 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 стопсветлините на моторни превозни средства и техните ремаркета³¹,
- 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 ремаркета³²,
- 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 ремаркета³³,
- 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 фарове³⁴,
- 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 фарове³⁵,
- Директива 77/389/ЕИО на Съвета от 17 май 1977 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно теглително-прикачните устройства на моторните превозни средства³⁶,
- 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 ремаркета³⁷,
- 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 тях³⁸,

³⁰ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 32. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
³¹ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 54. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
³² ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 71. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
³³ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 85. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
³⁴ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 96. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
³⁵ ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 122. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
³⁶ ОВ L 145, 13.6.1977 г., стр. 41. Директива, изменена с Директива 96/64/ЕО на Комисията (ОВ L 258, 11.10.1996 г., стр. 26).
³⁷ ОВ L 220, 29.8.1977 г., стр. 60. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
³⁸ ОВ L 220, 29.8.1977 г., стр. 72. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

- 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 средства³⁹,
- Директива 77/541/ЕИО на Съвета от 28 юни 1977 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки по отношение на обезопасителните колани и на системите за задържане на моторните превозни средства⁴⁰,
- 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 средства⁴¹,
- 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)⁴²,
- 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 средства⁴³,
- 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 средства⁴⁴,
- Директива 78/549/ЕИО на Съвета от 12 юни 1978 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки относно калобраните на моторни превозни средства⁴⁵,
- Директива 78/932/ЕИО на Съвета от 16 октомври 1978 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно облегалките за глава на седалките на моторните превозни средства⁴⁶,
- 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 ремаркета⁴⁷,

³⁹ ОВ L 220, 29.8.1977 г., стр. 83. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
⁴⁰ ОВ L 220, 29.8.1977 г., стр. 95. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
⁴¹ ОВ L 267, 19.10.1977 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 90/630/ЕИО на Комисията (ОВ L 341, 6.12.1990 г., стр. 20).
⁴² ОВ L 81, 28.3.1978 г., стр. 3. Директива, изменена с Директива 93/91/ЕИО на Комисията (ОВ L 284, 19.11.1993 г., стр. 25).
⁴³ ОВ L 81, 28.3.1978 г., стр. 27.
⁴⁴ ОВ L 81, 28.3.1978 г., стр. 49. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
⁴⁵ ОВ L 168, 26.6.1978 г., стр. 45. Директива, изменена с Директива 94/78/ЕО на Комисията (ОВ L 354, 31.12.1994 г., стр. 10).
⁴⁶ ОВ L 325, 20.11.1978 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.
⁴⁷ ОВ L 124, 5.5.1989 г., стр. 1.

- 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 ремаркета⁴⁸,
- Директива 92/21/ЕИО на Съвета от 31 март 1992 г. относно масите и размерите на моторните превозни средства от категория M₁⁴⁹,
- 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 ремаркета⁵⁰,
- Директива 92/23/ЕИО на Съвета от 31 март 1992 г. относно гумите за моторни превозни средства и техните ремаркета, както и тяхното монтиране⁵¹,
- 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 средства⁵²,
- 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 N⁵³.

(18) Освен това също следва да бъдат отменени посочените по-долу директиви на Европейския парламент и на Съвета:

- 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 средства⁵⁴,
- 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 средства⁵⁵,

⁴⁸ ОВ L 103, 23.4.1991 г., стр. 5. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

⁴⁹ ОВ L 129, 14.5.1992 г., стр. 1. Директива, изменена с Директива 95/48/ЕО на Комисията (ОВ L 233, 30.9.1995 г., стр. 73).

⁵⁰ ОВ L 129, 14.5.1992 г., стр. 11. Директива, последно изменена с Директива 2001/92/ЕО на Комисията (ОВ L 291, 8.11.2001 г., стр. 24).

⁵¹ ОВ L 129, 14.5.1992 г., стр. 95. Директива, последно изменена с Директива 2005/11/ЕО на Комисията (ОВ L 46, 17.2.2005 г., стр. 42).

⁵² ОВ L 129, 14.5.1992 г., стр. 154. Директива, последно изменена с Директива 2004/11/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 44, 14.2.2004 г., стр. 19).

⁵³ ОВ L 409, 31.12.1992 г., стр. 17.

⁵⁴ ОВ L 195, 29.7.1994 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

⁵⁵ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

- 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/ЕИО⁵⁶,
- 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/ЕИО⁵⁷,
- 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/ЕИО⁵⁸,
- 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 ремаркета⁵⁹,
- 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 Съвета⁶⁰,
- 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 Съвета⁶¹,
- 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/ЕО⁶²,
- 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/ЕИО⁶³.

⁵⁶ ОВ L 169, 8.7.1996 г., стр. 1.

⁵⁷ ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 7. Директива, изменена с Директива 1999/98/ЕО на Комисията (ОВ L 9, 13.1.2000 г., стр. 14).

⁵⁸ ОВ L 233, 25.8.1997 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2003/19/ЕО на Комисията (ОВ L 79, 26.3.2003 г., стр. 6).

⁵⁹ ОВ L 11, 16.1.1999 г., стр. 25.

⁶⁰ ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 9. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

⁶¹ ОВ L 292, 9.11.2001 г., стр. 21. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

⁶² ОВ L 42, 13.2.2002 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

⁶³ ОВ L 25, 29.1.2004 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО.

- (19) Целите на настоящия регламент, а именно осъществяването на вътрешен пазар чрез въвеждане на общи технически изисквания относно безопасността и екологичните параметри на моторните превозни средства и гумите, не могат в достатъчна степен да бъдат постигнати от държавите-членки. Поради мащаба на необходимите действия, целите могат по-добре да се постигнат на равнището на Общността. Следователно Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, посочен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, определен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Глава I

Предмет, обхват и определения

Член 1 *Предмет*

Настоящият регламент установява изисквания за типово одобрение по отношение на безопасността на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.

Настоящият регламент установява и изисквания за типовото одобрение на гумите по отношение на предизвикваните от тях емисии на CO₂ и на шум.

Член 2 *Обхват*

Настоящият регламент се прилага по отношение на моторните превозни средства от категориите М, N и О, определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, при спазване на членове от 5 до 10 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 електронно регулиране на устойчивостта“ означава функция за електронно регулиране, която подобрява динамичната устойчивост на превозното средство;
- (2) „система за предупреждение при неволно напускане на пътната лента“ означава система, която предупреждава водача за неволно отклонение на превозното средство от следваната от него лента на движение;

- (3) „усъвършенствана система за аварийно спиране“ означава система, която може автоматично да открие наличието на извънредна ситуация и да задейства спирачната система, със или без намесата на водача, за намаляване на скоростта на превозното средство с цел предотвратяване на сблъсък или смекчаване на последиците от него;
- (4) „индекс на товароносимост“ означава едно или две числа, указващи натоварването, което може да издържи гумата при монтиране поединично или поединично и сдвоено при скоростта, съответстваща на категорията на скорост на гумата, и когато се използва в съответствие с указанията от производителя изисквания за употреба;
- (5) „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 във времето и да предава съответната информация на потребителя по време на движение на превозното средство;
- (6) „гума с професионална употреба за движение извън път“ означава гума, предназначена за смесена употреба както по път, така и извън пътя, или за всяка друга специална употреба;
- (7) „зимна гума“ означава гума, на която е поставено означението M+S или M.S или M&S, чиято шарка, състав или структура на протектора са предназначени основно за получаване на по-добри експлоатационни параметри при наличие на сняг, в сравнение с обикновена гума по отношение на способността ѝ да осигурява първоначално движение или да поддържа движението на превозното средство.
- (8) „резервна гума за временно ползване тип T“ означава резервна гума за временно ползване, предназначена за експлоатация с по-голямо вътрешно налягане от определеното за стандартни и подсилени гуми;
- (9) „гума за подобро задвижващо усилие“ означава зимна гума от категории C2 или C3, предназначена за монтиране на задвижващата(ите) ос(и) на превозното средство;
- (10) „незащитен участник в пътното движение“ означава пешеходците, велосипедистите и мотоциклетистите.

Глава II

Задължения на производителите

Член 4

Общи задължения

1. Производителите предоставят доказателства, че всички нови превозни средства, които се продават, регистрират или пускат в експлоатация в Общността, са получили типово одобрение в съответствие с настоящия регламент.

2. Производителите предоставят доказателства, че всички отделни технически възли или компоненти, които се продават или пускат в експлоатация в Общността, са получили типово одобрение в съответствие с настоящия регламент.

Член 5

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 пътното движение.
2. Производителите гарантират, че тези превозни средства, компоненти или отделни технически възли отговарят на съответните изисквания на настоящия регламент, включително на изискванията, свързани с:
 - а) механичната цялост на конструкцията на превозното средство, включително изпитванията на сблъсък;
 - б) системите за подпомагане на управлението на превозното средство, включително кормилната и спирачната уредба и системата за електронно регулиране на устойчивостта;
 - в) системите, предоставящи на водача видимост и информация за състоянието на превозното средство и околното пространство, включително стъклата, огледалата за обратно виждане и системите за информиране на водача;
 - г) системите за осветление на превозното средство;
 - д) защитата на пътниците в превозното средство, включително вътрешното обзавеждане, облегалките за глава, предпазните колани, закрепванията тип ISOfix или вградените системи за обезопасяване на деца, вратите на превозните средства;
 - е) външната страна на превозното средство и неговите принадлежности;
 - ж) електромагнитната съвместимост;
 - з) звуковите предупредителни устройства;
 - и) отоплителните системи;
 - й) устройствата за предотвратяване на неправомерно ползване;
 - к) системите за идентификация на превозното средство;
 - л) масите и размерите.

3. Комисията определя към кои категории превозни средства от упоменатите в член 2 се прилагат изискванията, определени в параграфи 1 и 2 от настоящия член.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, като го допълват, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 40, параграф 2 на Директива 2007/46/ЕО.

Член 6

Специфични изисквания относно някои превозни средства от категориите N и O

1. Освен изискванията на членове 5, 8, 9 и 10 превозните средства от категориите N и O трябва да спазват, когато е приложимо, изискванията от параграфи от 2 до 6 от настоящия член.
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 вклиняване 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 друго превозно средство или с незащитен участник в пътното движение, рискът от нараняване на този незащитен участник в пътното движение или на пътниците в превозното средство поради вклиняване 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 или преобръщане.
5. Превозните средства от категория N₂ с максимална маса над 7,5 тона и всички превозни средства от категории N₃, O₃ и O₄ се конструират така, че да се сведе до минимум ефектът от пръските, предизвикани от превозното средство, върху видимостта на останалите превозни средства на пътя.
6. Комисията определя допълнителни изисквания за безопасност за превозните средства, предназначени за пътен превоз на опасни товари в пределите на една държава-членка или между държави-членки.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, като го допълват, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 40, параграф 2 на Директива 2007/46/ЕО.

Член 7

Специфични изисквания относно превозните средства от категории M_2 и M_3

1. Освен изискванията на членове 5, 8, 9 и 10 превозните средства от категории M_2 и M_3 трябва да спазват изискванията от параграфи от 2 до 5 от настоящия член.
2. Капацитетът на натоварване на превозното средство, включително седящите и правостоящите пътници и пътниците, ползващи инвалидни колички, трябва да 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. Вземат 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, в рамките на възможното трябва да възпрепятстват или най-малкото да забавят разпространението на пламъците, така че пътниците да имат възможност да напуснат превозното средство в случай на пожар.

Член 8

Класификация на гумите

1. Типовете гуми се класифицират в следните категории:
 - а) гуми от клас C1 — гуми, предназначени за превозни средства от категории M_1 , O_1 и O_2 ;
 - б) гуми от клас C2 — гуми, предназначени за превозни средства с тегло над 3,5 тона от категории M_2 , M_3 , N, O_3 и O_4 с индекс на товароносимост при монтиране поединично ≤ 121 и символ за категория на скорост $\geq$ „N“;
 - в) гуми от клас C3 — гуми, предназначени за превозни средства с тегло над 3,5 тона от категории M_1 , M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 и O_4 с един от следните индекси на товароносимост:
 - i) индекс на товароносимост при монтиране поединично ≤ 121 и символ за категория на скорост $\leq$ „M“;
 - ii) индекс на товароносимост при монтиране поединично ≥ 122 .

Определен тип гума може да бъде класифициран в повече от един от класовете, посочени в букви а), б) и в), при условие че този тип гума изпълнява всички изисквания на всеки от класовете, за които е одобрен.

2. Прилага се списъкът на индексите на товароносимост и на съответните им маси, посочен в Правило № 54⁶⁴ на ИКЕ на ООН.

Член 9

Специфични разпоредби относно гумите на превозните средства

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, по-специално по отношение на размерите си и експлоатационните си характеристики относно скоростта и натоварването.
2. Превозните средства от категория М₁ се оборудват със система за следене на налягането в гумите, която да е в състояние да предупреждава водача, когато нивото на налягането на коя да е от гумите достигне опасно ниски стойности, и да информира водача, когато нивото на налягане на коя да е от гумите е значително по-ниско от оптималното налягане, осигуряващо минимално потребление на гориво.
3. Всички гуми от клас С₁ трябва да изпълняват изискванията относно сцеплението с влажна пътна настилка, съдържащи се в част А на приложение I.
4. Всички гуми трябва да изпълняват изискванията относно съпротивлението при търкаляне, съдържащи се в част Б на приложение I.
5. Всички гуми трябва да изпълняват изискванията относно шума при търкаляне, съдържащи се в част В на приложение I.
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 номинален диаметър на джантата не надвишава 254 mm или е равен или по-голям от 635 mm;
 - в) резервни гуми за временно ползване тип Т;
 - 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 търкаляне, предвидени в части Б и В на приложение I, не се прилагат към гумите с професионална употреба за движение извън път.

⁶⁴

ОВ [...].

Член 10
Усъвършенствани системи за превозни средства

1. Превозните средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃ се оборудват с усъвършенствана система за аварийно спиране, която отговаря на изискванията на настоящия регламент.

Всяка усъвършенствана система за аварийно спиране, монтирана доброволно от производителя на превозно средство от категория M₁ или N₁, трябва да отговаря на изискванията на настоящия регламент.

2. Превозните средства от категории M₂, M₃, N₂ и N₃ се оборудват със система за предупреждение при неволно напускане на пътната лента, която отговаря на изискванията на настоящия регламент.

Всяка система за предупреждение при неволно напускане на пътната лента, монтирана доброволно от производителя на превозно средство от категория M₁ или N₁, трябва да отговаря на изискванията на настоящия регламент.

3. Комисията може да установява специални процедури, изпитвания и технически изисквания за типово одобрение на усъвършенствани системи за превозни средства, различни от посочените в параграфи 1 и 2.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, като го допълват, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 40, параграф 2 на Директива 2007/46/ЕО.

Глава III
Задължения на държавите-членки

Член 11
Типово одобрение на превозни средства, компоненти и отделни технически възли

1. Считано от 29 октомври 2012 г. националните органи — на основания, свързани с областта на безопасността на превозните средства и гумите, уредени в членове от 5 до 9 и в приложение I, без в тях да се включват пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне, предвидени в таблица 2 към част Б на приложение I, — отказват издаването на типово одобрение на ЕО или на национално типово одобрение на нови типове превозни средства от категориите, посочени в тези членове и мерките по прилагането им, както и издаването на типово одобрение на ЕО за компонент/отделен технически възел на нови типове компоненти или отделни технически възли, предназначени за тези превозни средства, които не отговарят на съответните разпоредби на настоящия регламент.
2. Считано от 29 октомври 2014 г. националните органи — на основания, свързани с областта на безопасността на превозните средства и гумите, уредени в членове 5, 6, 7 и 8, член 9, параграфи от 1 до 4, и на части А и Б на

приложение I, без в тях да се включват пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне на гумите от клас C3 и пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне, предвидени в таблица 2 към част Б на приложение I, — считат, в случая на нови превозни средства от категориите, посочени в тези членове, които не отговарят на съответните разпоредби на настоящия регламент, техните сертификати за съответствие за невалидни за целите на член 26 на Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в експлоатация на такива превозни средства, а в случая на нови компоненти или отделни технически възли, предназначени за тези превозни средства, които не отговарят на съответните изисквания на настоящия регламент, забраняват тяхната продажба и пускането им в експлоатация.

3. Считано от 29 октомври 2016 г. националните органи — на основания, свързани с емисиите на шум от гумите при търкаляне, а по отношение на гумите от клас C3 също така на основания, свързани със съпротивлението на гумите при търкаляне, без в тях да включват пределните стойности за съпротивлението при търкаляне, предвидени в таблица 2 към част Б на приложение I, — считат, в случая на нови превозни средства от категории M, N и O, които не отговарят на съответните разпоредби на настоящия регламент, техните сертификати за съответствие за невалидни за целите на член 26 на Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в експлоатация на такива превозни средства, а в случая на нови гуми, предназначени за тези превозни средства, които не отговарят на съответните изисквания на настоящия регламент, забраняват тяхната продажба и пускането им в експлоатация.
4. Считано от 29 октомври 2016 г. националните органи — на основания, свързани със съпротивлението на гумите при търкаляне, — отказват издаването на типово одобрение на ЕО или на национално типово одобрение на нови типове превозни средства от категории M, N и O, както и издаването на типово одобрение на ЕО за компонент/отделен технически възел за нови типове гуми, предназначени за тези превозни средства, които не отговарят на пределните стойности на съпротивлението при търкаляне, предвидени в таблица 2 към част Б на приложение I.
5. Считано от 29 октомври 2018 г. националните органи — на основания, свързани със съпротивлението при търкаляне на гумите от клас C1 и C2, — считат, в случая на нови превозни средства от категории M, N и O, които не отговарят на пределните стойности на съпротивлението при търкаляне, предвидени в таблица 2 към част Б на приложение I, техните сертификати за съответствие за невалидни за целите на член 26 на Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в експлоатация на такива превозни средства, а в случая на нови гуми, предназначени за тези превозни средства, които не отговарят на пределните стойности на съпротивлението при търкаляне, предвидени в таблица 2 към част Б на приложение I, забраняват тяхната продажба и пускането им в експлоатация.
6. Считано от 29 октомври 2020 г. националните органи — на основания, свързани със съпротивлението при търкаляне на гумите от клас C3, — считат в случая на нови превозни средства от категории M, N и O, които не отговарят на

пределните стойности на съпротивлението при търкаляне, предвидени в таблица 2 към част Б на приложение I, техните сертификати за съответствие за невалидни за целите на член 26 на Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в експлоатация на такива превозни средства, а в случая на нови гуми, предназначени за тези превозни средства, които не отговарят на пределните стойности на съпротивлението при търкаляне, предвидени в таблица 2 към част Б на приложение I, забраняват тяхната продажба и пускането им в експлоатация.

7. Считано от 29 октомври 2013 г. националните органи — на основания, свързани с областите на безопасност на превозните средства, попадащи в обхвата на член 10, — отказват издаването на типово одобрение на ЕО или на национално типово одобрение за нови типове превозни средства от категории M_2 , M_3 , N_2 и N_3 , издаването на типово одобрение на ЕО или на национално типово одобрение за нови типове превозни средства от категории M_1 и N_1 , на които е монтирана усъвършенствана система за аварийно спиране и/или система за предупреждение при неволно напускане на пътната лента, както и издаването на типово одобрение на ЕО за компонент/отделен технически възел на нови типове усъвършенствани системи за аварийно спиране и системи за предупреждение при неволно напускане на пътната лента, предназначени за тези превозни средства, които не отговарят на съответните разпоредби на настоящия регламент.
8. Считано от 29 октомври 2015 г. националните органи — на основания, свързани с областта на безопасността на превозните средства, попадаща в обхвата на член 10, — считат, в случая на нови превозни средства от категории M_2 , M_3 , N_2 и N_3 и на нови превозни средства от категории M_1 и N_1 , на които е монтирана усъвършенствана система за аварийно спиране и/или система за предупреждение при неволно напускане на пътната лента, които не отговарят на съответните разпоредби на настоящия регламент, техните сертификати за съответствие за невалидни за целите на член 26 на Директива 2007/46/ЕО и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в експлоатация на такива превозни средства, а в случая на нови усъвършенствани системи за аварийно спиране и системи за предупреждение при неволно напускане на пътната лента, предназначени за тези превозни средства, които не отговарят на съответните разпоредби на настоящия регламент, — забраняват тяхната продажба и пускането им в експлоатация.
9. Националните органи разрешават продажбата и пускането в експлоатация на компоненти и отделни технически възли, които са типово одобрени преди посочената в параграф 1 дата, и продължават да издават разширения на одобренията на тези компоненти и отделни технически възли в съответствие с разпоредбите на директивата, по силата на която тези одобрения са издадени първоначално, освен ако изискванията, приложими по отношение на тези компоненти или отделни технически възли, не са били изменени и/или с настоящия регламент не са добавени нови изисквания.

Националните органи разрешават продажбата и пускането в експлоатация и продължават да издават разширения на типовото одобрение на ЕО на резервни компоненти и отделни технически възли, с изключение на резервни гуми, предназначени за превозни средства, които са били типово одобрени преди

посочената в параграф 1 дата, в съответствие с разпоредбите на директивата, по силата на която тези одобрения са издадени първоначално.

10. Без да се нарушават разпоредбите на параграфи от 1 до 9, и след влизането в сила на мерките по прилагане, предвидени в член 5, параграф 3 и в член 13, ако даден производител отправи искане, националните органи не могат на основания, свързани с областта на безопасността на превозните средства и гумите, попадащи в обхвата на членове от 5 до 10, да откажат издаването на типово одобрение на ЕО или на национално типово одобрение за нов тип превозно средство, или да откажат да издадат типово одобрение на ЕО за нов тип компонент или отделен технически възел, или да забранят регистрацията, продажбата или пускането в експлоатация на ново превозно средство, или да забранят продажбата или пускането в експлоатация на нов компонент или отделен технически възел, когато въпросното превозно средство, компонент или отделен технически възел отговаря на изискванията, определени в настоящия регламент.

Член 12

Санкции

1. Държавите-членки определят наказателните разпоредби, приложими в случай на нарушение от страна на производителите на разпоредбите на настоящия регламент, и вземат всички необходими мерки за гарантиране на тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи. Държавите-членки информират Комисията за тези мерки не по-късно от осемнадесет месеца след влизането в сила на настоящия регламент и незабавно нотифицират всяко последващо изменение, което засяга тези мерки.
2. Видовете нарушения, подлежащи на санкция, включват:
 - а) подаване на декларации с невярно съдържание в хода на процедурите по одобрение или по време на процедурите, водещи до оттегляне на одобрение;
 - б) фалшифициране на резултатите от изпитванията за типово одобрение;
 - в) укриване на данни или технически спецификации, които биха могли да доведат до оттегляне или отнемане на типовото одобрение.

Глава IV

Заклучителни разпоредби

Член 13

Мерки по прилагане

1. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент, като го допълнят, и свързани със специални процедури, изпитвания и изисквания относно типовото одобрение, които са свързани с разпоредбите

на членове от 5 до 10 и на приложение I, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 40, параграф 2 на Директива 2007/46/ЕО. Тези мерки включват по-точно определяне на характеристиките, на които трябва да отговаря една гума, за да бъде определена като „гума с професионална употреба за движение извън път“.

2. Доколкото мерките, приети съгласно параграф 1, са свързани с изменението на пределните стойности относно съпротивлението при търкаляне и шума при търкаляне на гумите, посочени в части Б и В на приложение I като резултат от изменението на методиките на изпитване, тези пределни стойности се определят без занижаване на съществуващото ниво на амбициозност на поставените цели по отношение на околната среда.

Член 14

Изменения на Директива 2007/46/ЕО

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

Член 15

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 29 октомври 2014 г.
2. Директива 92/23/ЕИО се отменя, считано от 29 октомври 2018 г.
3. Позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на настоящия регламент.

Член 16

Влизане в сила

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

Той се прилага от [29 октомври 2012 г.].

Въпреки това член 5, параграф 3, член 6, параграф 6, член 10, параграф 3, член 11, параграф 10 и член 13, както и точки 1 а) iii), 1 б) iii), 1 б) iv), 2 в), 3 а) iii), 3 б) iii), 3 в) iii), 3 г) iii), 3 д) iii) и 3 е) i) от приложение II се прилагат от датата на влизане в сила. Точки 1 а) i), 1 б) i), 2 а), 3 а) i), 3 б) i), 3 в) i), 3 г) i), 3 д) i) и 3 е) ii) от приложение II се

прилагат от 29 октомври 2014 г. Точки 1 а) ii), 1 б) ii), 2 б), 3 а) ii), 3 б) ii), 3 в) ii), 3 г) ii) и 3 д) ii) от приложение II се прилагат от 29 октомври 2018 г.

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

Съставено в Брюксел, на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

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

Част А — Изисквания относно сцеплението 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)
зимна гума със символ за скорост („Q“ или по-нисък, с изключение на „H“), който указва максимално разрешена скорост не по-голяма от 160 km/h	$\geq 0,9$
зимна гума със символ за скорост („R“ или по-висок, включително „H“), който указва максимално разрешена скорост по-голяма от 160 km/h	$\geq 1,0$
обикновена гума (за използване по път)	$\geq 1,1$

Част Б — Съпротивление при търкаляне

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

Таблица 1

Категория на гумата	Максимална стойност (kg/тон) <u>1-ви етап</u>
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Таблица 2

Категория на гумата	Максимална стойност (kg/тон) <u>2-ри етап</u>
C1	10,5

C2	9
C3	6,5

Част В — Шум при търкаляне

1. Нивата на шум, определени в съответствие с процедурата, указана в мерките по прилагане към настоящия регламент, не трябва да надвишават посочените в точки 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 допускателния 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

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

Клас на гумата	Номинална ширина на профила (mm)	Пределни стойности, в dB(A)
C2	Обикновена	72
	Гуми за подобро задвижващо усилие	73
C3	Обикновена	73
	Гуми за подобро задвижващо усилие	75

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Изменения на Директива 2007/46/ЕО

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

1. Част I от приложение IV се изменя, както следва:

а) Таблицата се изменя, както следва:

- i) точки от 3 до 10, от 12 до 38, от 42 до 45 и от 47 до 57 се заличават;
- ii) точка 46 се заличава;
- iii) добавя се следната точка 63:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	Брой 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	[ЕО) № .../... вписва се номерът на настоящия регламент]	[L ..., ..., стр. ... вписва се позоваването на настоящия регламент]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

б) Допълнението се изменя, както следва:

- i) точки от 3 до 10, от 12 до 37, 44, 45 и от 50 до 54 от таблицата се заличават;
- ii) точка 46 от таблицата се заличава;
- iii) добавя се следната точка 63:

	Предмет	Регулаторен акт	Брой Официален вестник	M ₁
63	Обща безопасност	[ЕО) № .../... вписва се номерът на настоящия регламент]	[L ..., ..., стр. ... вписва се позоваването на настоящия регламент]	P/A

- ii) към „Означения“ се добавя следният текст:

P/A: настоящият регламент е частично приложим. Точният обхват на приложение е определен в мерките по прилагане към настоящия регламент.

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

- а) точки от 3 до 10, от 12 до 38, от 42 до 45 и от 47 до 57 се заличават;
- б) точка 46 се заличава;
- в) добавя се следната точка 63:

Предмет	Регулаторен акт	Брой на Официален вестник	Изменен	Приложим за варианти
63. Обща безопасност	[ЕО) № .../... вписва се номерът на настоящия регламент]	[L ..., ..., стр. ... вписва се позоваването на настоящия регламент]		

3. Приложение XI се изменя, както следва:

- а) в допълнение 1 таблицата се изменя, както следва:
 - i) точки от 3 до 10, от 12 до 38, 44, 45 и от 47 до 54 се заличават;
 - ii) точка 46 се заличава;
 - iii) добавя се следната точка 63:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
63	Обща безопасност	[ЕО) № .../... вписва се номерът на настоящия регламент]	P/A	P/A	P/A	P/A

б) в допълнение 2 таблицата се изменя, както следва:

- i) точки от 3 до 10, от 12 до 38, от 42 до 45 и от 47 до 57 се заличават;
- ii) точка 46 се заличава;

iii) добавя се следната точка 63:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Обща безопасност	[ЕО) № .../... вписва се номерът на настоящия регламент]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

в) в допълнение 3 таблицата се изменя, както следва:

- i) точки от 3 до 10, от 12 до 37, 44, 45 и от 50 до 54 се заличават;
- ii) точка 46 се заличава;
- iii) добавя се следната точка 63:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	M ₁
63	Обща безопасност	[ЕО) № .../... вписва се номерът на настоящия регламент]	P/A

г) в допълнение 4 таблицата се изменя, както следва:

- i) точки от 3 до 10, от 13 до 36, от 42 до 45 и от 47 до 57 се заличават;
- ii) точка 46 се заличава;
- iii) добавя се следната точка 63:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Обща безопасност	[ЕО) № .../... вписва се номерът на настоящия регламент]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

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

- i) точки от 3 до 10, от 12 до 36, от 42 до 45 и от 47 до 57 се заличават;
- ii) точка 46 се заличава;

iii) добавя се следната точка 58:

Точка	Предмет	Регулаторен акт	Автокран от категория N ₃
58	Обща безопасност	[ЕО) № .../... <i>вписва се номерът на настоящия регламент</i>]	P/A

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

i) точки C, U, W₅, и W₆ се заличават.

ii) добавя се следният текст:

„P/A: настоящият регулаторен акт е частично приложим. Точният обхват на приложение е определен в мерките по прилагане към настоящия регламент.“