



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 17.5.2018.
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o zahtjevima za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/... i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) 661/2009

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Tehnološke promjene prisutne su u svim dijelovima društva i gospodarstva te mijenjaju živote građana EU-a. Promet nije iznimka u tom trendu. Nove tehnologije radikalno mijenjaju okruženje u području mobilnosti. U tom kontekstu, EU i njezine industrije moraju odgovoriti na taj izazov kako bi postali svjetski predvodnici u područjima inovacija, digitalizacije i dekarbonizacije. Komisija je stoga donijela sveobuhvatan pristup kako bi osigurala da se u politikama mobilnosti EU-a odražavaju ti politički prioriteti u obliku triju paketa za mobilnost „Europa u pokretu”.

Nakon strategije za mobilnost s niskom razinom emisija, Komisija je u svibnju i studenome 2017. donijela dva paketa za mobilnost¹. U tim se paketima utvrđuje pozitivan program za ostvarivanje strategije za mobilnost s niskom razinom emisija te osiguravanje neometanog prelaska na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve. Europska komisija poziva Europski parlament i Vijeće da osiguraju brzo donošenje tih prijedloga.

Ova inicijativa dio je trećeg paketa za mobilnost „Europa u pokretu”, kojim se ostvaruje nova strategija industrijske politike iz rujna 2017., i osmišljena je kako bi se njome dovršio proces omogućivanja Europi da ostvari sve koristi od osuvremenjivanja mobilnosti. Od ključne je važnosti da sustav mobilnosti budućnosti bude siguran, čist i učinkovit za sve građane EU-a. Cilj je učiniti europsku mobilnost sigurnijom i pristupačnijom, europsku industriju konkurentnijom, europska radna mjesta sigurnijima, te biti čistijim i bolje prilagođenim prijeko potrebi rješavanja problema klimatskih promjena. To će zahtijevati potpunu predanost EU-a, država članica i dionika, među ostalim u jačanju zahtjeva za sigurnost cestovnih vozila.

Sigurnost na cestama paneuropski je problem koji se rješava primjenom integriranog pristupa. Politike su tradicionalno strukturirane oko triju stupova: sudionika u cestovnom prometu (vozači, pješaci i biciklisti), vozila i infrastrukture.

U posljednjim desetljećima sigurnost na cestama znatno se poboljšala. Međutim, napredak u smanjenju stopa smrtnih slučajeva na cestama posljednjih se godina zaustavio. Prema statističkim podacima EU-a, u Uniji od 2013. nije bilo znatnijeg smanjenja broja smrtnih slučajeva na cestama². Dok neke države članice još uvijek ostvaruju znatan napredak svake godine, druge bilježe čak i povećanja broja smrtnih slučajeva, što na razini cijelog EU-a dovodi do stagnacije u stopama smrtnih slučajeva na cestama.

Potreban je revidirani okvir koji je bolje prilagođen promjenama u mobilnosti koje proizlaze iz društvenih trendova (npr. povećanje broja biciklista i pješaka, starenje stanovništva) i tehnološkog razvoja. Ako se ne donesu nove inicijative o sigurnosti na cestama općenito, očekuje se da se učincima postojećeg pristupa na sigurnost više ne može kompenzirati povećanje u količini prometa. Ta složena situacija zahtijeva dinamičnu prilagodbu politike kojom se glavni problemi rješavaju na usklađen i djelotvoran način u cijelom spektru politika sigurnosti na cestama. U smislu sigurnosti vozila to podrazumijeva propisivanje velikog niza

¹ COM(2017) 283 final i COM(2017) 675 final.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evol.pdf

naprednih sigurnosnih mjera kao standardne opreme za odgovarajuće kategorije vozila i poboljšanje zaštite nezaštićenih sudionika u prometu, kao što su pješaci, biciklisti te osobe niskog rasta i starije osobe.

Ovim se prijedlogom rješava glavni problem stalno velikog broja prometnih nesreća koje pak dovode do velikog broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda te se predviđaju mjere za povećanje sigurnosti na razini vozila kako bi se izbjegle nesreće i smanjio njihov broj ili kako bi se smanjila težina nesreća koje nisu izbjegnute radi smanjenja broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda. Ovaj se prijedlog treba razmatrati u uskoj vezi s ostalim inicijativama koje su dio trećeg paketa za mobilnost kao što su, primjerice, predložene izmjene direktive o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture³. I njima se nastoji pridonijeti smanjenju broja smrtnih slučajeva i nesreća na cestama EU-a te one stoga dijele zajedničko područje primjene i međusobno su povezane. Štoviše, određeni sustavi u vozilu, kao što su sustav za zadržavanje u prometnoj traci i inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine, oslanjaju se na dobro održavanu cestovnu infrastrukturu (cestovne oznake, prometni znakovi i kamere). Stoga se u određenim područjima prijedlozi o cestovnoj infrastrukturi i sigurnosti vozila međusobno dopunjuju te se njima omogućuje sustavima u vozilu da ostvare svoj puni sigurnosni potencijal.

S druge strane, u cjelokupnom okviru za sigurnost vozila i infrastrukture potrebno je u obzir uzeti razvoj u području povezane i automatizirane vožnje, koji brzo napreduje. Stoga postoji i bliska veza sa strategijom Komisije o kooperativnim inteligentnim prometnim sustavima (C-ITS)⁴ i prijedlogom strategije EU-a za mobilnost budućnosti⁵. Kako bi postala održiva i u budućnosti, vozila moraju biti spremna ne samo za novi tehnološki razvoj u području infrastrukture, već moraju prednjačiti u području potpuno automatizirane vožnje i otvoriti put prema njoj. Zbog toga će se propisivanjem naprednih sigurnosnih karakteristika za vozila već sada pomoći vozačima da se postupno naviknu na nove karakteristike te će se povećati javno povjerenje i prihvaćanje toga tijekom prelaska na autonomnu vožnju.

Prijedlog je potpuno u skladu i sa zaključcima Vijeća koji se temelje na Izjavi iz Vallette, u kojoj su ministri prometa ponovno potvrdili svoju predanost poboljšanju sigurnosti na cestama⁶ i posebno pozvali Komisiju da pojača zaštitu sudionika u cestovnom prometu, a osobito nezaštićenih sudionika u prometu, osiguravanjem uvođenja novih sigurnosnih karakteristika za vozila.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u predmetnom području**

Direktivom 2007/46/EZ⁷ (koju će zamijeniti uredba koja će se primjenjivati od 1. rujna 2020.⁸) utvrđuju se usklađeni sigurnosni zahtjevi i zahtjevi u području zaštite okoliša s kojima motorna vozila moraju biti u skladu prije njihova stavljanja na unutarnje tržište, čime se olakšava slobodno kretanje vozila. Njome se pruža okvir na temelju kojeg se primjenjuje

³ Direktiva 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži, SL L 167, 30.4.2004., str. 39.–91.

⁴ Komunikacija Komisije „Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti” (COM/2016/0766 final)

⁵ Komunikacija Komisije „Na putu prema automatiziranoj mobilnosti: strategija EU-a za mobilnost budućnosti” (COM/2018/283)

⁶ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

⁷ SL L 263, 9.10.2007., str. 1.

⁸ COM (2016) 31 final.

mnoštvo posebnih regulatornih akata s posebnim tehničkim zahtjevima za različite tipove vozila.

U tom kontekstu, Uredba o općoj sigurnosti vozila⁹, Uredba o sigurnosti pješaka¹⁰ i Uredba o sigurnosti vodika¹¹ posebni su regulatorni akti u okviru postupka EU homologacije tipa. Tehnički zahtjevi za homologaciju motornih vozila s obzirom na brojne čimbenike povezane sa sigurnošću i zaštitom okoliša usklađeni su na razini Unije kako bi se izbjeglo postojanje različitih zahtjeva u pojedinim državama članicama i kako bi se osigurala visoka razina zdravstvenih i sigurnosnih standarda u cijeloj Uniji.

I u članku 17. Uredbe o općoj sigurnosti vozila i u članku 12. Uredbe o sigurnosti pješaka zahtijeva se da Komisija prati tehnički razvoj u području poboljšanih tehnologija sigurnosti i razmatra moguće proširenje područja primjene trenutno primjenjivih sigurnosnih karakteristika vozila na druge/sve kategorije vozila, propisujući nove napredne sigurnosne karakteristike u ažuriranom zakonodavstvu Unije i poboljšavajući zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

U skladu s prethodno navedenim zahtjevima, ovim se prijedlogom predviđaju potrebne prilagodbe postojećeg zakonodavstva Unije tehničkom napretku i istodobno se uvode nove sigurnosne karakteristike vozila koje imaju visoki potencijal za spašavanje života na cestama.

Prijedlog je dosljedan i s Uredbom (EU) 2015/758¹², kojom se zahtijeva da od 31. ožujka 2018 svi novi tipovi osobnih automobila i kombija budu opremljeni sustavom eCall koji u slučaju teške nesreće automatski naziva jedinstveni europski broj za hitne slučajeve 112. Procjenjuje se da bi sustav eCall pridonio smanjenju vremena dolaska hitnih službi i spasio do 2500 života godišnje. Iako eCall pomaže u ublažavanju posljedica teških prometnih nesreća širom EU-a, cilj je ovog prijedloga smanjiti broj prometnih nesreća ili smanjiti posljedice nesreća koje nisu izbjegnute, kako bi se smanjio broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Općenitije govoreći, ovim će se prijedlogom pridonijeti prioritetima povezanim s rastom, radnim mjestima i ulaganjima u Uniji, promicanju najučinkovitijih inovacija i zadržavanju kvalitetnih radnih mjesta u Europi te digitalizaciji unutarnjeg tržišta promicanjem sigurnosnih karakteristika koje se smatraju ključnim tehnologijama razvoja za poboljšanje širokog uvođenja automatiziranih vozila u Uniji i podupiranje toga.

⁹ Uredba (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, SL L 200, 31.7.2009., str. 1.

¹⁰ Uredba (EZ) br. 78/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s obzirom na zaštitu pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 2003/102/EZ i 2005/66/EZ, SL L 35, 4.2.2009., str. 1.

¹¹ Uredba (EZ) br. 79/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s pogonom na vodik i izmjenama Direktive 2007/46/EZ, SL L 35, 4.2.2009., str. 32.

¹² Uredba (EU) 2015/758 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o zahtjevima za homologaciju za uvođenje sustava eCall ugrađenog u vozilo koji se temelji na službi 112 te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ, SL L 123, 19.5.2015., str. 77.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova ove inicijative članak 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Načelo supsidijarnosti primjenjuje se u mjeri u kojoj prijedlog ne potpada pod isključivu nadležnost Unije. Države članice ne mogu ostvariti ciljeve prijedloga u dovoljnoj mjeri iz sljedećih razloga:

Tehnički zahtjevi za homologaciju motornih vozila s obzirom na brojne sigurnosne elemente i elemente zaštite okoliša usklađeni su na razini Unije te bi samostalno djelovanje država članica ugrozilo sustav homologacije tipa vozila kao cjeline. Djelovanje na razini Unije potrebno je zbog potrebe za izbjegavanjem pojave prepreka jedinstvenom tržištu te će se njime bolje ostvariti ciljevi prijedloga jer će se izbjeći fragmentiranje unutarnjeg tržišta, do čega bi u suprotnome došlo, i poboljšati učinak vozila u području sigurnosti i zaštite okoliša. Prijedlog je stoga u skladu s načelom supsidijarnosti.

- **Proporcionalnost**

Kako je pokazala procjena učinka, prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti jer se njime ne prelazi ono što je nužno kako bi se ostvarili ciljevi smanjenja broja smrtnih slučajeva na cestama u Uniji, pri čemu se istodobno osigurava ispravno funkcioniranje unutarnjeg tržišta i predviđa visoka razina javne sigurnosti i zaštite okoliša.

Ovaj prijedlog odražava najviše sigurnosne standarde za sva vozila, uključujući laka gospodarska vozila (kategorija N1), za koja su troškovi najpoželjnije opcije politike (PO3) nešto veći od koristi. Međutim, u ovom slučaju uzimaju se u obzir i ostali faktori, poput potrebe za dosljednošću politike, osiguravanja ravnopravnih uvjeta za sve proizvođače automobila na unutarnjem tržištu, izbjegavanja izlaganja radnika većim opasnostima i mogućnosti da proizvođači smanje troškove postizanjem ekonomije razmjera i činjenice da laka gospodarska vozila često upotrebljavaju istu platformu i druge sklopove kao i osobna vozila. Nadalje, proizvođačima je pruženo vrijeme za pripremu kako bi se prilagodili novim zahtjevima te se stoga ovaj prijedlog smatra odgovarajućim.

Osim toga, prijedlogom se predviđa pojednostavnjenje regulatornog okruženja, čime će se smanjiti administrativni troškovi za nacionalna tijela i industriju. U procjeni učinka zaključuje se i da predviđene mjere politike neće imati većih učinaka na MSP-ove (vidjeti odjeljak 6.3.).

- **Odabir instrumenta**

Prijedlog se odnosi na tri međusobno povezane uredbe – o općoj sigurnosti vozila, o sigurnosti pješaka i o sigurnosti vodika – pa je stoga odabrani instrument isto tako uredba. S obzirom na znatne izmjene koje su predložene, činjenicu da su odredbe Uredbe o sigurnosti pješaka i Uredbe o sigurnosti vodika u velikoj mjeri zastarjele i potrebno ih je zamijeniti odgovarajućim pravilnicima UN-a (br. 127 i 134) te s obzirom na daljnje pojednostavnjenje zakonodavstva, činilo se primjerenim predložiti novi pravni akt kojim bi se te tri uredbe i njihove zastarjele provedbene mjere potpuno zamijenile i stavile izvan snage.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- **Ex post evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Uredba o općoj sigurnosti nije podlijegala *ex post* evaluaciji.

- **Savjetovanja s dionicima**

Formalno Komisijino javno savjetovanje o predmetnom prijedlogu održalo se od 31. srpnja do 22. listopada 2017., a prethodila su mu dodatna ciljana savjetovanja, to jest:

- opće sudjelovanje dionika u srpnju 2014. u okviru 124. sastanka Radne skupine za motorna vozila (stručna skupina Komisije u koju su uključeni javni i privatni dionici),
- dvodnevno daljnje ciljano savjetovanje (licem u lice) s dionicima u listopadu 2014.,
- na 131. sastanku Radne skupine za motorna vozila, održanom 16. veljače 2016., Komisija je državama članicama i dionicima predstavila skup od 19 potencijalnih mjera koje bi se mogle uzeti u obzir pri reviziji Uredbe o općoj sigurnosti vozila i Uredbe o sigurnosti pješaka,
- u studenome 2016. održalo se dodatno intenzivno savjetovanje s dionicima (72 sudionika koji su predstavljali 32 znanstvenika/istraživačke organizacije, skupine koje zagovaraju sigurnost, proizvođače vozila, njihove dobavljače, lokalne/nacionalne vlade i ostale relevantne stručnjake).

Glavni ciljevi tih opsežnih savjetovanja bili su, s jedne strane, obavijestiti dionike o stajalištima Komisije o daljnjim koracima u pogledu sigurnosti vozila i, s druge strane, na najtransparentniji mogući način predstaviti svim dionicima sve podatke, parametre, stajališta stručnjaka i njihove izvore koji će činiti okosnicu procjene učinka u smislu skupova podataka, osobito o stopama dobrovoljnog prihvaćanja sustava za sigurnost vozila, trošku tehnologije, djelotvornosti tehnologije i ciljanoj populaciji žrtava prometnih nesreća. Na tim savjetovanjima prihvaćeno je stručno mišljenje i vrednovanje dionika o upotrijebljenim ključnim podacima za koje je ocijenjeno da su dovoljno i primjereno pouzdani, relevantni i ažurirani. Rezultati savjetovanjā naknadno su upotrijebljeni kao osnova za pripremu prijedloga i prateće procjene učinka.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Komisija je u ožujku 2015. objavila studiju „Koristi i izvedivosti niza novih tehnologija i nereguliranih mjera u područjima sigurnosti putnika u vozilu i zaštite nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu”¹³, u kontekstu predviđene revizije Uredbe o općoj sigurnosti vozila i Uredbe o sigurnosti pješaka. Ta studija sadržava pregled više od 50 dostupnih sigurnosnih mjera koje bi mogle pridonijeti smanjenju daljnjih smrtnih slučajeva i ozljeda na cestama (uključujući omjere koristi i troškova).

Komisija je u prosincu 2016. objavila izvješće za Europski parlament i Vijeće pod naslovom

¹³

http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekn0.1ISR00K4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

„Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u”¹⁴. U radnom dokumentu službi Komisije priloženom tom izvješću¹⁵ utvrđeno je i predloženo 19 potencijalnih regulatornih mjera koje bi bile djelotvorne u daljnjem smanjivanju broja prometnih nesreća i stradalih na cestama.

U svrhu pripreme procjene učinka ove inicijative, Komisija je u svibnju 2017. objavila drugu studiju „Detaljna analiza troškovne učinkovitost utvrđenih mjera i značajki u pogledu daljnjih koraka za sigurnost vozila u EU-u” koja sadržava detaljniju procjenu troškova i koristi/djelotvornosti za odabranih 19 potencijalnih regulatornih mjera¹⁶.

- **Procjena učinka**

Inicijativa je popraćena procjenom učinka koja je dobila pozitivno mišljenje sa zadržkama nakon što ju je 17. siječnja 2018. preispitao Odbor za regulatorni nadzor. Zadržke Odbora za regulatorni nadzor odnosile su se na tri glavna aspekta:

- Odbor je smatrao da u izvješću o procjeni učinka nije u dovoljnoj mjeri razgraničen predviđeni doprinos ove inicijative u okviru sveobuhvatnog pristupa sigurnosti na cestama iz pristupa sigurnog sustava te da nije dobro objašnjen odnos i komplementarnost s paralelnom inicijativom o sigurnosti cestovne infrastrukture,

- Odbor je naveo i da problem (stagnacija u smanjenju broja smrtnih slučajeva na cestama), njegovi uzroci, ciljevi inicijative i oblikovanje opcija nisu usklađeni,

- Odbor je istaknuo činjenicu da iz izvješća još uvijek nije jasno kako su odabrane pojedinačne mjere, koji su njihovi procijenjeni troškovi i koristi te uloga dionika u tom procesu i njihova mišljenja.

U mišljenju je istaknuta i relevantnost dimenzije inicijative u pogledu REFIT-a te potreba pružanja veće količine pojedinosti o davanju prednosti opciji politike 3 za laka gospodarska vozila.

Kako bi se odgovorilo na te zadržke, u završnoj verziji procjene učinka dodani su sljedeći elementi:

- u odjeljku 1.4. navode se pojašnjenja o odnosu i komplementarnosti ove inicijative s paralelnom inicijativom o sigurnosti cestovne infrastrukture,

- inicijative su stavljene u kontekst zajedničkog osnovnog pristupa, pri čemu se objašnjavaju njihovi odgovarajući doprinosi zajedničkim ciljevima i metodologije studija na kojima se inicijative temelje kako bi se pokazalo da je osigurano izbjegavanje dvostrukog brojenja (pojedinosti o tome navode se u odjeljku 2.1. i Prilogu 4.),

- u odjeljku 2.1. dodane su i pojedinosti o pristupu sigurnog sustava te vjerojatniji razlozi stagnacije u smanjenju stopa smrtnih slučajeva na cestama (u kontekstu izvora

¹⁴ Izvješće o praćenju i procjeni naprednih značajki sigurnosti vozila, njihovoj troškovnoj učinkovitosti i izvedivosti u svrhu preispitivanja propisa o općenitoj sigurnosti vozila te o zaštiti pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u prometu (COM(2016) 787 final)

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>

¹⁶ Revidirana Uredba o općoj sigurnosti vozila 2, TRL, svibanj 2017.: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

nesreća, populacijske raznolikosti, čimbenika koji se odnose na sudionike u cestovnom prometu i općih problema povezanih s ponašanjem tijekom vožnje),

– novi odjeljak 2.2., u kojem se glavni problemi sigurnosti na cestama povezuju s problemima povezanim s vozilima i njihovim učinkom u području sigurnosti vozila, uključen je radi boljeg razumijevanja strukture definicije problema i uzroka koji su po prirodi možda manje holistički, ali se više odnose na razinu sustava vozila, pri čemu su i dalje potpuno relevantni,

– logika intervencije u odjeljcima od 5.1. do 5.4. usklađenije je povezana s glavnim problemima, ciljevima i opcijama. Promjenama u nazivu ciljeva i opcija pojašnjava se da ova inicijativa nije usmjerena na zaštitu posebnih skupina sudionika u prometu, pri čemu se zanemaruju ostale skupine, a ciljevi se dodatno pojašnjavaju pojmom zaštite u slučaju nesreće zajedno s potencijalom da se pojava nesreća u potpunosti spriječi i izbjegne,

– u odjeljku 5. sada se objašnjavaju suradnja i uloga dionika u procesu odabira pojedinačnih mjera i procjene njihovih koristi i djelotvornosti (u više koraka) te način na koji se konačna procjena troškova i koristi pojedinačnih mjera u odnosu na grupirane mjere razvija s pomoću doprinosa dionika,

– odjeljak 2.8. izmijenjen je kako bi se bolje objasnilo očekivano pojednostavnjenje zakonodavnog okvira, daljnji koraci u pogledu mogućih zastarjelih regulatornih odredbi te se u njemu navode buduća ažuriranja pravila o sigurnosti vozila i

– u odjeljku 8. dodano je obrazloženje i pojašnjenje odluke da se laka gospodarska vozila uključe u opciju politike 3, pri čemu se ističe da većina europskih proizvođača već predviđa vozila koja su sigurnija nego što se trenutačno zahtijeva da budu, a ističu se i ravnopravni uvjeti za proizvođače, sinergije u konstruiranju vozila, dijeljenje troškova, mišljenja dionika i povećani rizik od nanošenja štete ograničenoj kategoriji osoba, to jest radnicima koji na svojem radnom mjestu upotrebljavaju laka gospodarska vozila.

Sažetak izvješća o procjeni učinka i mišljenje Odbora za regulatorni nadzor objavljeni su na sljedećim poveznicama:

[...]

[...]

U okviru procjene učinka razmatrane su tri široke opcije politike:

- opcija 1 „Generalizacija spremnih i široko dostupnih sigurnosnih karakteristika” sastoji se od propisivanja sigurnosnih karakteristika/sustava za koje je tehnologija spremna. Oni će uglavnom štititi putnike u automobilima. Provedba će početi od datuma početka primjene Uredbe,
- opcija 2 „Uvođenje široko dostupnih i rjeđe dostupnih sigurnosnih karakteristika kao standardne opreme” sastoji se od opcije 1 i sigurnosnih karakteristika koje su također trenutačno dostupne i ugrađene u vozni park, no koje su rjeđe i potrebno im je još vremena kako bi bila u potpunosti spremne za sve kategorije vozila i tržišne segmente (provedba počinje 24 mjeseca nakon datuma početka primjene Uredbe). Ona sadržava i mjere kojima se osigurava pozornost vozača u vožnji i opća zaštita nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu,

- opcija 3 „Uvođenje cijelog skupa sigurnosnih karakteristika kojima se poboljšavaju inovacije” sastoji se od opcije 2 i dodatnih sigurnosnih rješenja koja su izvediva i već postoje na tržištu iako imaju nisku stopu ugradnje i nisku prihvaćenost na tržištu, ali i potencijal da se njima maksimalno poveća smanjenje ukupnog broja stradalih u Uniji i da se poboljšaju inovacije u području sigurnosnih rješenja u ključnom automobilskom sektoru. Jedina karakteristika s produljenim datumom za provedbu u usporedbi s prethodne dvije opcije zahtjev je za izravnu vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu koji se odnosi na vozače kamiona (provedba počinje 48 mjeseci nakon datuma početka primjene Uredbe).

Najpoželjnija je opcija 3. Očekuje se da će se tom opcijom spriječiti najveći broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda kod putnika u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu uz općenito prihvatljiv trošak. Njome se osigurava i usklađen i nediskriminirajući pristup prema svim kategorijama vozila.

Očekivane su koristi sljedeće:

- očekuje se da će se tijekom razdoblja od 16 godina uvođenjem novih sigurnosnih karakteristika pomoći da se broj smrtnih slučajeva smanji za 24 794, a broj teških ozljeda za 140 740,
- sadašnja vrijednost koristi iznosi 72,8 milijardi EUR,
- očekuje se i da će zbog izbjegnutih sudara doći do smanjenja zagušenja na cestama, no te se koristi nije moglo kvantificirati. Međutim, trebalo bi doći do smanjenja izgubljenog vremena (građani), povećane produktivnosti (poduzeća) i boljeg korištenja postojećom cestovnom infrastrukturom (uprave),
- konačno, očekuje se da će doći do smanjenja emisija vozila i poboljšanja kvalitete zraka zbog sustava za pomoć pri kontroli brzine i nadzor tlaka u gumama, no ni te se koristi nije moglo kvantificirati.

Očekivani su troškovi sljedeći:

- predviđeni ukupni troškovi (jednokratni i stalni troškovi proizvodnje) za proizvođače automobila iznositi će 57,4 milijarde EUR po sadašnjoj vrijednosti troškova,
- srednjoročno i dugoročno ne očekuju se znatna povećanja maloprodajnih cijena vozila zbog predloženih novih mjera za sigurnost vozila pa stoga u model analize troškova i koristi nije uključen nikakav izvanredni učinak na broj prodanih vozila,
- ne očekuju se posebni dodatni troškovi za nacionalne uprave jer će nove sigurnosne karakteristike za vozila postati dijelom postojećeg okvira za homologaciju.

Ukupni pokazatelji koristi i troškova:

- ukupna neto korist iznosi 15,4 milijarde EUR,
- „najbolja procjena” omjera koristi i troškova najpoželjnije opcije iznosi 1,27.

- **Primjerenost propisa i pojednostavnjivanje**

Ne očekuje se da će ovaj prijedlog znatno utjecati na regulatorno opterećenje za proizvođače ili nacionalna tijela jer je homologacija vozila već obuhvaćena postojećim zakonodavnim okvirom i uključivanje svake nove sigurnosne karakteristike mora se integrirati u taj okvir.

Iako se odgovarajući postupci ispitivanja i certificiranja vozila mogu provesti u okviru postojeće infrastrukture za homologaciju koja je dostupna u državama članicama, mogući su dodatni troškovi za ispitivanje i certifikaciju. Međutim, ti su troškovi neznatni¹⁷ u odnosu na ukupni trošak razvoja novog modela vozila (čiji je iznos obično u rasponu od nekoliko stotina milijuna do nekoliko milijardi EUR).

Trenutačno primjenjivom Uredbom o općoj sigurnosti vozila nije uveden samo niz mjera za sigurnost vozila, već se njome nastojalo ostvariti i pojednostavnjenje na temelju preporuka Skupine na visokoj razini CARS21¹⁸ zamjenjivanjem 38 direktiva EZ-a jednakovrijednim pravilnicima UN-a koji su usklađeni na svjetskoj razini. Isto tako, ovim će se prijedlogom nekoliko uredbi EU-a o provedbi Uredbe o općoj sigurnosti vozila, Uredbe o sigurnosti pješaka i Uredbe o sigurnosti vodika staviti izvan snage i zamijeniti ih jednakovrijednim pravilnicima UN-a za koje se Unija u međuvremenu obvezala da će ih poštovati. Prijedlogom se i dodatno pojednostavnjuje zakonodavstvo objedinjavanjem tih triju uredbi u jedinstveni zakonodavni akt.

- **Temeljna prava**

Prijedlog bi mogao utjecati na temeljna prava zajamčena člancima 7. i 8. Povelje, u smislu privatnosti i zaštite osobnih podataka. Neki od podataka prikupljenih uređajem za snimanje podataka o događaju ili sustavima koji trebaju biti ugrađeni u vozilu, poput sustava za praćenje budnosti i pozornosti vozača, mogli bi biti osobni podaci povezani s identificiranom fizičkom osobom ili fizičkom osobom koja se može identificirati. „Fizička osoba koja se može identificirati” je osoba koju se može identificirati izravno ili neizravno, osobito upotrebom identifikatora kao što su ime, identifikacijski broj, podaci o lokaciji, internetski identifikatori ili jednog ili više čimbenika svojstvenih fizičkom, fiziološkom, genetskom, mentalnom, ekonomskom, kulturnom ili socijalnom identitetu te fizičke osobe; Svaka obrada osobnih podataka trebala bi se vršiti u skladu sa zakonodavstvom EU-a o zaštiti podataka, a posebno s Općom uredbom o zaštiti podataka¹⁹.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog neće utjecati na proračun Unije.

¹⁷ Provjera primjerenosti pravnog okvira za homologaciju motornih vozila – <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ COM(2007) 22 final – Skupini na visokoj razini CARS 21 povjeren je zadatak da donese preporuke za kratkoročnu, srednjoročnu i dugoročnu javnu politiku i regulatorni okvir za europsku automobilsku industriju kojima se jača globalna konkurentnost i zapošljavanje pri čemu se održava daljnji napredak u učinkovitosti u području sigurnosti i zaštite okoliša po cijenama koje su pristupačne potrošačima: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

¹⁹ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka), SL L 119, 4.5.2016., str. 1.–88.

5. OSTALI DIJELOVI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Europska komisija nastaviti će pratiti tehnički napredak u automobilskom sektoru te će, prema potrebi, predlagati izmjene odgovarajućeg zakonodavstva kako bi se uključile nove sigurnosne karakteristike. Nastavit će i aktivno sudjelovati u procesu usklađivanja standarda za vozila na međunarodnoj razini (Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu – UNECE) i predvoditi ga.

Kako bi nova Uredba bila održiva u budućnosti, smatralo se da je primjerenije riješiti pitanje revizije tih pravila o sigurnosti vozila na dinamičniji način, to jest na način povezan s općim tehničkim napretkom i pojavljivanjem novih potreba u području sigurnosti. U tom kontekstu, međunarodni regulatorni razvoj preko UNECE-a te česta potreba za prilagođavanjem tih pravila teže tome da se taj proces revizije pokreće automatski.

Komisija je odlučna u tome da što prije počne promicati i podupirati razvoj detaljnih tehničkih zahtjeva za napredne sustave u vozilima na razini UNECE-a. Međutim, Komisija je predana tomu da te zahtjeve utvrdi na temelju okvira za EU homologaciju tipa ako pripreme na razini UNECE-a ne bi napredovale potrebnom brzinom. Komisija će nastojati osigurati i da su pravilnici UN-a koji su doneseni uz potporu Unije utvrđeni u skladu s najvišim standardima dostupne tehnologije za sigurnost na cestama i da ih se redovito ažurira.

S druge strane, uvođenje uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći) (EDR), na kojemu se pohranjuje niz ključnih podataka o vozilu u kratkom vremenskom okviru prije, tijekom i nakon događaja koji je pokretač (najčešće je to aktiviranje zračnih jastuka), trebalo bi smatrati važnim korakom u pravom smjeru prema dobivanju detaljnih podataka o nesrećama na razini cijelog EU-a, koji danas ne postoje u dovoljno opsežnim razmjerima, ali su nezamjenjivi u sveobuhvatnom praćenju učinka vozila u području sigurnosti na cestama. Informacije iz EDR-a olakšat će detaljnu analizu sigurnosti na cestama i procjenu učinkovitosti konkretnih sigurnosnih mjera. Zbog toga bi se države članice trebalo snažno poticati da provode temeljitije analize nesreća na cestama u Uniji i da sveobuhvatno izvješćivanje učine dostupnim na nacionalnoj razini. U tom bi se kontekstu države članice isto tako trebalo dodatno poticati u njihovim aktivnostima analiziranja i poboljšavanja sigurnosti na cestama na nacionalnoj razini putem različitih platformi za razmjenu znanja koje imaju na raspolaganju²⁰.

- Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)

Nije primjenjivo.

• Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga

Općenito govoreći, ovaj se prijedlog odnosi na Uredbu (EU) 2018/[...] o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, s obzirom na to da obje uredbe imaju podudarne roкове za primjenu.

Poglavlje I. (Predmet, područje primjene i definicije):

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

Članak 1. – Nakon predloženog objedinjavanja Uredbe o općoj sigurnosti vozila i Uredbe o sigurnosti pješaka, u ovom se prijedlogu zadržava predmet Uredbe o općoj sigurnosti vozila uz dodavanje upućivanja na zahtjeve za zaštitu putnika u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

Članak 2. – Općenito, očuvano je područje primjene Uredbe o općoj sigurnosti vozila, međutim, na razini trenutačno primjenjivih sigurnosnih karakteristika za vozila i s njima povezanih izuzeća, područje primjene prošireno je kako bi se obuhvatile i druge kategorije vozila (ili sve kategorije) i kako bi se uklonila odgovarajuća izuzeća (primjerice, uklonjena su trenutačna izuzeća povezana sa sportskim terenskim vozilima (SUV-ovima) i kombijima).

Članak 3. – Uključen je niz novih definicija kako bi se obuhvatile novouvedene sigurnosne karakteristike za vozila.

Poglavlje II. (članci od 4. do 11.):

Slijedeći istu logiku kao i u trenutačno primjenjivoj Uredbi o općoj sigurnosti vozila, u članku 4. utvrđuju se opći tehnički zahtjevi za homologaciju vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica te se pruža popis područja sigurnosti u pogledu kojih se u sekundarnom zakonodavstvu razvijaju daljnja detaljna pravila (ili ih je potrebno razviti). Upućuje se na Prilog I., u kojem se navode svi pravilnici UN-a koji se obvezno primjenjuju u EU-u, i na Prilog II., u kojem se nalaze detaljne informacije o svim relevantnim zahtjevima za sigurnost vozila, njihovu području primjene i povezanom sekundarnom zakonodavstvu, postoji li već ili postoji li potreba da se ono razvije kao dio ove inicijative.

Ovim se prijedlogom predviđa i davanje ovlaštenja Komisiji da delegiranim aktima izmijeni i dopuni detaljna pravila i tehničke zahtjeve i mijenja priloge I. i II. kako bi se u obzir uzeo tehnički napredak i regulatorni razvoj na razini Ujedinjenih naroda i na razini Unije.

U članku 5. proširuje se područje primjene trenutačno primjenjivog zahtjeva da se osobni automobili opremaju sustavom za nadzor tlaka u gumama kako bi se njime obuhvatile sve kategorije vozila.

U članku 6. propisuje se niz naprednih sigurnosnih karakteristika za sva vozila (npr. inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine; sustavi za praćenje budnosti i pozornosti vozača/za prepoznavanje odvratanja pozornosti vozača; detekcija pri vožnji unatrag; olakšavanje ugradnje uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola).

U članku 7. utvrđuju se posebni zahtjevi za automobile i kombije i posebno se zahtijeva da oni budu opremljeni uređajem za snimanje podataka o događaju (nesreći) te da budu konstruirani i izrađeni tako da imaju povećano područje zaštite od udarca glavom za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu.

U članku 8. utvrđuju se zahtjevi za prednje zaštitne sustave.

U članku 9. utvrđuju se posebni zahtjevi za kamione i autobuse i posebno se zahtijeva da oni budu opremljeni sustavom za detekciju i upozoravanje s obzirom na nezaštićene sudionike u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila i strane suvozača te da budu projektirani i konstruirani tako da se poboljša vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu sa vozačeva sjedala.

Komisija ne predlaže modificiranje naprednih sustava za kočenje u slučaju opasnosti u autobusima i kamionima kako bi oni automatski kočili ako detektiraju nezaštićene sudionike u cestovnom prometu, kako je predloženo za osobne automobile i laka gospodarska vozila. Analiza nesreća na kojoj se temelji ova inicijativa ukazuje na opasnost gaženja pješaka i biciklista kad su u neposrednoj blizini vozačeve kabine, tj. u takozvanim „mrtvim točkama”, i kada se teško vozilo kreće vrlo sporo (pravocrtno ili zaokreće) ili kreće iz stanja mirovanja. Međutim, sustavi za detekciju koji su povezani s autonomnim kočenjem ne funkcioniraju uvijek pravilno pri tako malim brzinama. Drugim riječima, danas ne postoje sustavi kojima bi se djelotvorno spriječilo takvu vrstu gaženja pri maloj brzini, a nije izvjesno hoće li postojati i kada. Procjena pokazuje da to nije izvedivo tek programiranjem sustava. Umjesto toga, pripremna istraživanja pokazuju da je signaliziranje vozaču na prisutnost nezaštićenih korisnika ceste učinkovitije kada ih vozač može izravno vidjeti u ogledalima ili kroz poboljšane vjetrobrane i bočna stakla koja nemaju mrtve točke. Isto tako, pješaci i biciklisti se osjećaju sigurnije u prometu ako mogu vidjeti lice vozača u poboljšanim kabinama. Međutim, ako automatsko kočenje u takvim slučajevima postane tehnički izvedivo, odgovarajući se propisi mogu i trebaju prilagoditi tehničkom napretku.

U članku 10. utvrđuju se posebni zahtjevi za vozila s pogonom na vodik, a Prilog V. sadržava zahtjeve za utvrđivanje prikladnosti materijala za vodikove sustave i njihove sastavne dijelove.

U članku 11. utvrđuju se posebni zahtjevi za automatizirana vozila i posebno se navodi popis područja sigurnosti za koja je potrebno dodatno razviti detaljna pravila i tehničke odredbe kao osnovu za uvođenje automatiziranih vozila.

Poglavlje III. (Završne odredbe):

Predlaže se da se Komisiju ovlasti za donošenje delegiranih akata radi ažuriranja priloga u skladu s tehničkim napretkom i regulatornim razvojem te utvrđivanja detaljnih pravila o posebnim postupcima, ispitivanjima i tehničkim zahtjevima za homologaciju vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica s obzirom na posebne zahtjeve utvrđene u ovom prijedlogu. U članku 12. određuju se uvjeti delegiranih ovlasti koje su u tom pogledu dodijeljene Komisiji.

U članku 13. utvrđene su prijelazne odredbe.

Članak 14. odnosi se na datume provedbe različitih sigurnosnih zahtjeva iz Priloga II. Datumi provedbe novih zahtjeva su sljedeći:

- većina sigurnosnih mjera početak će se primjenjivati od datuma početka primjene Uredbe za nove tipove i 24 mjeseca nakon tog datuma na sva novoproducirana vozila,
- ograničen broj mjera (ukupno tri) početak će se primjenjivati 24 mjeseca nakon datuma početka primjene Uredbe za nove tipove i 48 mjeseci nakon datuma početka primjene na sva nova vozila,
- za zahtjeve o poboljšanoj izravnoj vidljivosti za kamione i autobuse (članak 9. stavak 4.) potreban je dulji rok za provedbu jer će kod njih biti potrebno ponovno konstruirati cijelu kabinu – početak će se primjenjivati 48 mjeseci nakon datuma početka primjene Uredbe na nove tipove i 84 mjeseca nakon datuma početka primjene na sve nove kamione i autobuse.

U članku 15. uvode se potrebne izmjene u Prilogu II. Uredbi (EU) 2018/[...] koje proizlaze iz donošenja ovog prijedloga.

Člankom 16. stavljaju se izvan snage tri predmetne uredbe (o općoj sigurnosti vozila, o sigurnosti pješaka i o sigurnosti vodika) i njihovo zastarjelo sekundarno zakonodavstvo²¹.

Člankom 17. predviđa se datum početka primjene ove uredbe koji nastupa 36 mjeseci nakon datuma njezina stupanja na snagu. Time će se Komisiji omogućiti da unaprijed donese odgovarajuće delegirane akte i da proizvođačima osigura dovoljno dugo prijelazno razdoblje za prilagodbu novim zahtjevima.

²¹

Sve provedbene mjere koje su donesene na temelju Uredbe (EZ) br. 661/2009 u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom bit će usklađene, na temelju ovlaštenja predviđenih za Komisiju u ovom prijedlogu, s novim okvirom postupka Odbora koji je uveden UFEU-om.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o zahtjevima za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/... i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) 661/2009

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora²²,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²³,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) Uredbom (EU) 2018/... Europskog parlamenta i Vijeća²⁴⁺ utvrđuju se administrativne odredbe i tehnički zahtjevi za homologaciju novih vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica radi osiguravanja ispravnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i kako bi se pružila visoka razina učinkovitosti u području sigurnosti i zaštite okoliša.
- (2) Ova je Uredba regulatorni akt za potrebe postupka EU homologacije koji je utvrđen Uredbom (EU) 2018/... Stoga bi Prilog II. toj Uredbi trebalo izmijeniti na odgovarajući način.
- (3) Razvoj u području sigurnosti vozila u posljednjim je desetljećima znatno pridonio ukupnom smanjenju broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama. Međutim, ta su se smanjenja u Uniji u posljednje vrijeme zaustavila zbog različitih čimbenika kao što su strukturni čimbenici i čimbenici ponašanja, a bez novih inicijativa o općoj sigurnosti na cestama, učincima postojećeg pristupa u području sigurnosti više se neće

²² SL C, , str. .

²³ SL C, , str. .

²⁴ Uredba (EU) 2018/... Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredbi (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L ..., .., str. ...)

⁺ PO: please insert in the text the number of the Regulation contained in document PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)) and insert the number, date and OJ reference of that Regulation in the footnote.

moći kompenzirati učinci povećanja količine prometa. Stoga je potrebno dodatno poboljšati učinkovitost u području sigurnosti vozila u okviru integriranog pristupa sigurnosti na cestama i kako bi se bolje zaštitili nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu.

- (4) Tehnički napredak u području naprednih sustava za sigurnost vozila nudi nove mogućnosti za smanjivanje broja stradalih. Kako bi se broj smrtnih slučajeva smanjio na najmanju moguću mjeru, potrebno je uvesti neke odgovarajuće nove tehnologije.
- (5) U kontekstu Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća²⁵, Komisija je procijenila izvedivost proširenja postojećeg zahtjeva u toj Uredbi s obzirom na ugradnju određenih sustava (primjerice, naprednih sustava za kočenje u slučaju opasnosti i sustava za nadzor tlaka u gumama) u određene kategorije vozila kako bi se on primjenjivao na sve kategorije vozila. Komisija je procijenila i tehničku i ekonomsku izvedivost te spremnost tržišta za uvođenje novog zahtjeva za ugradnju drugih naprednih sigurnosnih karakteristika. Na temelju tih procjena Komisija je u prosincu 2016. objavila izvješće za Europski parlament i Vijeće pod naslovom „Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u”²⁶. U radnom dokumentu službi Komisije priloženom tom izvješću utvrđeno je i predloženo 19 potencijalnih regulatornih mjera koje bi bile djelotvorne u daljnjem smanjivanju broja prometnih nesreća te broja smrtnih slučajeva i ozljeda na cestama.
- (6) Inteligentni sustavi za pomoć pri kontroli brzine, sustavi za zadržavanje u prometnoj traci te sustavi za praćenje budnosti i pozornosti vozača, za detekciju odvratanja pozornosti i za detekciju pri vožnji unatrag imaju veliki potencijal da znatno smanje broj smrtnih slučajeva. Osim toga, ti se sustavi temelje na tehnologijama koje će se upotrebljavati i za uvođenje povezanih i automatiziranih vozila. Stoga bi se na razini Unije trebala uspostaviti usklađena pravila i ispitni postupci za homologaciju vozila u pogledu tih sustava i za homologaciju tih sustava kao zasebnih tehničkih jedinica.
- (7) Uvođenje uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći) na kojima se pohranjuje niz ključnih podataka o vozilu u kratkom vremenskom okviru prije, tijekom i nakon događaja koji je pokretač (primjerice, aktiviranje zračnog jastuka) važan je korak prema dobivanju točnijih, detaljnih podataka o nesrećama. Stoga bi motorna vozila obvezno trebala biti opremljena takvim uređajima za snimanje. Kao zahtjev bi trebalo utvrditi i sposobnost tih uređaja za snimanje da snimaju i pohranjuju podatke tako da države članice mogu upotrebljavati te podatke za provođenje analize sigurnosti na cestama i procjenjivanje djelotvornosti konkretnih mjera koje su poduzete.
- (8) Svaka obrada osobnih podataka, poput informacija o vozaču obrađenih u uređajima za snimanje podataka o događaju (nesreći) ili informacija o vozaču iz sustava za praćenje budnosti i pozornosti vozača i naprednih sustava za prepoznavanje odvratanja pozornosti vozača trebala bi se provoditi u skladu sa zakonodavstvom EU-a o zaštiti podataka, a posebno s Općom uredbom o zaštiti podataka²⁷. Uz to, obrada osobnih

²⁵ Uredba (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, SL L 200, 31.7.2009., str. 1.

²⁶ COM(2016) 787 final.

²⁷ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka, SL L 119, 4.5.2016., str. 1.

podataka prikupljenih iz vozila putem ugrađenog sustava eCall za pozivanje broja 112 podložno je posebnim zaštitnim mjerama²⁸.

- (9) Uredbom (EZ) br. 661/2009 kombiji, sportska terenska vozila (SUV-ovi) i višenamjenska vozila (MPV-i) izuzeta su od sigurnosnih zahtjeva zbog visine sjedala i karakteristika mase vozila. S obzirom na povećanu stopu zastupljenosti tih vozila na tržištu (koja se povećala sa samo 3 % 1996. na 14 % 2016.) i tehnološki razvoj u području provjera sigurnosti električnog sustava nakon sudara, ta su izuzeća zastarjela i neopravdana. Stoga bi se ta izuzeća trebala ukloniti i na ta vozila trebalo bi primijeniti cijeli niz zahtjeva za napredne sustave u vozilima.
- (10) Uredbom (EZ) br. 661/2009 postignuto je znatno pojednostavnjenje zakonodavstva Unije zamjenom 38 direktiva jednakovrijednim pravilnicima Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (pravilnici UN-a) koji su obvezni na temelju Odluke Vijeća 97/836/EZ²⁹. Kako bi se postiglo dodatno pojednostavnjenje, više pravila Unije trebalo bi zamijeniti postojećim pravilnicima UN-a koji se obvezno primjenjuju u Uniji. Nadalje, Komisija bi trebala promicati i podupirati rad koji je u tijeku na razini Ujedinjenih naroda kako bi se uspostavili, bez odgode i u skladu s najvišim dostupnim standardima sigurnosti na cestama, tehnički zahtjevi za homologaciju sigurnosnih sustava vozila koji su predviđeni ovom Uredbom.
- (11) Pravilnike UNECE-a i njihove izmjene za koje je Unije glasala ili koje primjenjuje, u skladu s Odlukom 97/836/EZ, trebalo bi uključiti u zakonodavstvo Unije o homologaciji. U skladu s time, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast da mijenja popis pravilnika UN-a koji se obvezno primjenjuju kako bi osigurala njegovu ažuriranost.
- (12) Uredbom (EZ) br. 78/2009 Europskog parlamenta i Vijeća³⁰ utvrđuju se zahtjevi za zaštitu pješaka, biciklista i ostalih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu u obliku ispitivanja sukladnosti i graničnih vrijednosti za homologaciju vozila s obzirom na njihovu prednju strukturu i za homologaciju prednjih zaštitnih sustava (primjerice, cijevnih zaštitnih lukova). Od donošenja Uredbe (EZ) br. 78/2009, na razini Ujedinjenih naroda dodatno su razvijeni tehnički zahtjevi i ispitni postupci za vozila kako bi se u obzir uzeo tehnički napredak. Pravilnik UN-a br. 127³¹ trenutačno se isto primjenjuje u Uniji u pogledu homologacije motornih vozila.
- (13) Nakon donošenja Uredbe (EZ) br. 79/2009 Europskog parlamenta i Vijeća³², na razini Ujedinjenih naroda dodatno su razvijeni tehnički zahtjevi i ispitni postupci za homologaciju vozila s pogonom na vodik i vodikovih sustava i njihovih sastavnih dijelova kako bi se u obzir uzeo tehnički napredak. Pravilnik UN-a br. 134³³

²⁸ Uredba (EU) 2015/758 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o zahtjevima za homologaciju za uvođenje sustava eCall ugrađenog u vozilo koji se temelji na službi 112 te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ, SL L 123, 19.5.2015., str. 77.

²⁹ Odluka Vijeća 97/836/EZ od 27. studenoga 1997. (SL L 346, 17.12.1997., str. 78.).

³⁰ Uredba (EZ) br. 78/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s obzirom na zaštitu pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 2003/102/EZ i 2005/66/EZ, SL L 35, 4.2.2009., str. 1.

³¹ Pravilnik br. 127 o utvrđivanju jedinstvenih odredbi o homologaciji motornih vozila s obzirom na njihovu učinkovitost u području sigurnosti pješaka

³² Uredba (EZ) br. 79/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s pogonom na vodik i izmjenama Direktive 2007/46/EZ, SL L 35, 4.2.2009., str. 32.

³³ Pravilnik UN-a br. 134 o jedinstvenim odredbama u pogledu homologacije motornih vozila i njihovih sastavnih dijelova s obzirom na učinkovitost vozila s pogonom na vodik (HFCV) koja je povezana sa sigurnošću

trenutačno se isto primjenjuje u Uniji u pogledu homologacije vodikovih sustava u motornim vozilima. Osim tih zahtjeva, primjenjuju se i kriteriji za kvalitetu materijala koji se upotrebljavaju u sustavima vozila s pogonom na stlačeni vodik, ali oni su trenutačno uspostavljeni samo na razini Unije.

- (14) Radi jasnoće, racionalnosti i pojednostavnjenja, uredbe (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 trebalo bi staviti izvan snage i zamijeniti ovom Uredbom.
- (15) S povijesnog gledišta, pravilima Unije ograničavale su se ukupne duljine kombinacija kamiona što je dovelo do uobičajenih konstrukcija s kabinom iznad motora jer se njima u najvećoj mogućoj mjeri povećava teretni prostor. Međutim, visoki položaj vozača doveo je do povećanog područja mrtvog kuta i lošije izravne vidljivosti oko kabine kamiona. To je glavni čimbenik u kamionskim nesrećama u koje su uključeni nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu. Broj stradalih mogao bi se znatno smanjiti poboljšanjem izravne vidljivosti. Stoga bi trebalo uvesti zahtjeve radi poboljšanja izravne vidljivosti.
- (16) S obzirom na naglasak u propisima EU-a o sigurnosti vozila na zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, među ostalim, osiguravanjem primjerene vidljivosti za vozače, javna i lokalna tijela ne bi trebali zahtijevati da se na proziru ostakljenu površinu vozila moraju stavljati bilo kakve etikete, vinjete ili naljepnice namijenjene bilo kojoj svrsi. Štoviše, kako se ne bi smanjila učinkovitost zakonodavstva Unije o vidljivosti za vozače, nacionalna tijela trebala bi strogo provoditi pravila namijenjena tome da na vjetrobranskim i bočnim staklima nema nikakvih etiketa, vinjeta, naljepnica i bilo kojih drugih predmeta koji smanjuju vidljivost.
- (17) Automatizirana i povezana vozila mogla bi u velikoj mjeri pridonijeti smanjenju smrtnih slučajeva na cestama jer se procjenjuje da je otprilike 90 % prometnih nesreća posljedica ljudske pogreške. Kako će automatizirana vozila postupno preuzimati zadaće vozača, na razini Unije trebalo bi donijeti usklađena pravila i tehničke zahtjeve za automatizirane sustave vozila.
- (18) Vožnja vozila u konvoju ima potencijal za ostvarivanje sigurnijeg, čistijeg i učinkovitijeg prometa u budućnosti. Za očekivano uvođenje tehnologije za vožnju u konvoju i odgovarajućih standarda bit će potreban regulatorni okvir s usklađenim pravilima i postupcima. Komisiji bi u tom pogledu trebalo dati ovlasti da donosi delegirane akte radi uspostavljanja usklađenog formata za razmjenu podataka za potrebe vožnje u konvoju vozila različitih marki, koji mora biti u skladu sa zakonodavstvom EU-a o zaštiti podataka.
- (19) Unija bi trebala na razini Ujedinjenih naroda nastaviti promicati razvoj tehničkih zahtjeva za učinak guma u području buke od kotrljanja, otpora kotrljanja i prijanjanja na mokroj podlozi. Razlog tome je što Pravilnik UN-a br. 117 sada sadržava te detaljne odredbe. Proces prilagođavanja zahtjeva za gume radi uzimanja u obzir tehničkog napretka trebao bi se nastaviti na razini Ujedinjenih naroda, osobito kako bi se osiguralo da se učinak guma procjenjuje i na kraju radnog vijeka gume u njezinu istrošenom stanju i kako bi se promicala ideja da bi gume trebale ispunjavati te zahtjeve tijekom cijelog radnog vijeka te ih ne bi trebalo prerano zamjenjivati. Postojeće zahtjeve iz Uredbe (EZ) br. 661/2009 koji se odnose na učinak guma trebalo bi zamijeniti jednakovrijednim pravilnicima UN-a.
- (20) Kako bi se osigurala djelotvornost ove Uredbe, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebala bi se delegirati

Komisiji kad je riječ o zahtjevima za homologaciju koji se odnose na sigurnost, opću konstrukciju i utjecaj na okoliš motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.³⁴ Konkretno, radi osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(21) S obzirom na usklađivanje zakonodavstva Unije koje se odnosi na regulatorni postupak s kontrolom s pravnim okvirom uvedenim Ugovorom o funkcioniranju Europske unije i radi daljnjeg pojednostavnjenja zakonodavstva Unije u području sigurnosti vozila, sljedeće bi uredbe trebalo staviti izvan snage i zamijeniti delegiranim aktima donesenima na temelju ove Uredbe:

- Uredbu Komisije (EZ) br. 631/2009³⁵,
- Uredbu Komisije (EU) br. 406/2010³⁶,
- Uredbu Komisije (EU) br. 672/2010³⁷,
- Uredbu Komisije (EU) br. 1003/2010³⁸,
- Uredbu Komisije (EU) br. 1005/2010³⁹,
- Uredbu Komisije (EU) br. 1008/2010⁴⁰,

³⁴ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

³⁵ Uredba Komisije (EZ) br. 631/2009 od 22. srpnja 2009. o utvrđivanju pravila za primjenu Priloga I. Uredbi (EZ) br. 78/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na zaštitu pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 2003/102/EZ i 2005/66/EZ (SL L 195, 25.7.2009., str. 1).

³⁶ Uredba Komisije (EU) br. 406/2010 od 26. travnja 2010. o provedbi Uredbe (EZ) br. 79/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s pogonom na vodik (SL L 122, 18.5.2010., str. 1.).

³⁷ Uredba Komisije (EU) br. 672/2010 od 27. srpnja 2010. o zahtjevima za homologaciju tipa sustava za odmrzavanje i odmagljivanje vjetrobranskog stakla određenih motornih vozila i provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 196, 28.7.2010., str. 5).

³⁸ Uredba Komisije (EU) br. 1003/2010 od 8. studenoga 2010. o zahtjevima za homologaciju tipa za prostor za ugradbu i pričvršćivanje stražnjih registarskih pločica na motorna vozila i njihove prikolice i provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 291, 9.11.2010., str. 22.).

³⁹ Uredba Komisije (EU) br. 1005/2010 od 8. studenoga 2010. o zahtjevima za homologaciju tipa naprava za vuču na motornim vozilima i provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 291, 9.11.2010., str. 36.).

⁴⁰ Uredba Komisije (EU) br. 1008/2010 od 9. studenoga 2010. o zahtjevima za homologaciju tipa sustava za brisanje i pranje vjetrobranskog stakla određenih motornih vozila i provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 292, 10.11.2010., str. 2.).

- Uredbu Komisije (EU) br. 1009/2010⁴¹,
- Uredbu Komisije (EU) br. 19/2011⁴²,
- Uredbu Komisije (EU) br. 109/2011⁴³,
- Uredbu Komisije (EU) br. 458/2011⁴⁴,
- Uredbu Komisije (EU) br. 65/2012⁴⁵,
- Uredbu Komisije (EU) br. 130/2012⁴⁶,
- Uredbu Komisije (EU) br. 347/2012⁴⁷,
- Uredbu Komisije (EU) br. 351/2012⁴⁸,
- Uredbu Komisije (EU) br. 1230/2012⁴⁹,
- Uredbu Komisije (EU) 2015/166⁵⁰.

⁴¹ Uredba Komisije (EU) br. 1009/2010 od 9. studenoga 2010. o zahtjevima za homologaciju tipa blatobrana određenih motornih vozila i o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 292, 10.11.2010., str. 21.).

⁴² Uredba Komisije (EU) br. 19/2011 od 11. siječnja 2011. o zahtjevima za homologaciju tipa za propisanu proizvođačevu pločicu i za identifikacijski broj vozila motornih vozila i njihovih prikolica i provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih njima (SL L 8, 12.1.2011., str. 1.).

⁴³ Uredba Komisije (EU) br. 109/2011 od 27. siječnja 2011. o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u odnosu na zahtjeve za homologaciju tipa za određene kategorije motornih vozila i njihovih prikolica u vezi sa sustavima za zaštitu od prskanja ispod kotača (SL L 34, 9.2.2011., str. 2.).

⁴⁴ Uredba Komisije (EU) br. 458/2011 od 12. svibnja 2011. o zahtjevima za homologaciju tipa motornih vozila i njihovih prikolica s obzirom na ugradbu njihovih guma i o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 124, 13.5.2011., str. 11.).

⁴⁵ Uredba Komisije (EU) br. 65/2012 od 24. siječnja 2012. o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na indikatore stupnja prijenosa i izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 28, 31.1.2012., str. 24.).

⁴⁶ Uredba Komisije (EU) br. 130/2012 od 15. veljače 2012. o zahtjevima za homologaciju tipa motornih vozila i njihovih prikolica s obzirom na pristup vozilu i upravljivost i o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 43, 16.2.2012., str. 6.).

⁴⁷ Uredba Komisije (EU) br. 347/2012 od 16. travnja 2012. o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na zahtjeve za homologaciju tipa određenih kategorija motornih vozila u odnosu na napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti (SL L 109, 21.4.2012., str. 1.).

⁴⁸ Uredba Komisije (EU) br. 351/2012 od 23. travnja 2012. o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na zahtjeve za homologaciju tipa za ugradbu sustava za upozorenje o napuštanju prometne trake u motorna vozila (SL L 110, 24.4.2012., str. 18.).

⁴⁹ Uredba Komisije (EU) br. 1230/2012 od 12. prosinca 2012. o provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za mase i dimenzije vozila i njihovih prikolica te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 353, 21.12.2012., str. 31.).

⁵⁰ Uredba Komisije (EU) 2015/166 od 3. veljače 2015. o dopuni i izmjeni Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu uključivanja posebnih postupaka, metoda procjene i tehničkih

- (22) Budući da bi se homologacije koje su izdane u skladu s Uredbom (EZ) br. 78/2009, Uredbom (EZ) br. 79/2009, Uredbom (EZ) br. 661/2009 i njihovim provedbenim aktima trebale smatrati jednakovrijednima – osim ako se relevantni zahtjevi promijene ovom Uredbom ili se promijene provedbenim zakonodavstvom – prijelaznim odredbama trebalo bi osigurati da takve homologacije ne budu proglašene nevažećima.
- (23) Za svaku stavku koja se regulira trebali bi biti propisani datumi nakon kojih se odbija dodijeliti EU homologacija tipa, odbija registrirati vozilo i zabranjuje stavljanje na tržište ili stavljanje u upotrebu sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica.
- (24) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, to jest osiguravanje ispravnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta uvođenjem usklađenih tehničkih zahtjeva za učinkovitost u području sigurnosti i zaštite okoliša motornih vozila i njihovih prikolica, države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri samostalno ostvariti te se taj cilj stoga može, zbog svojeg opsega i učinaka, bolje ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je utvrđeno člankom 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (25) Detaljni tehnički zahtjevi i posebni ispitni postupci za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica trebali bi biti propisani delegiranim aktima prije datuma početka primjene ove Uredbe. Nadalje, proizvođačima bi trebalo dati dovoljno vremena za prilagodbu zahtjevima ove Uredbe i delegiranih akata donesenih u skladu s njome. Stoga bi primjenu ove Uredbe trebalo odgoditi,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

PREDMET, PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE

Članak 1.

Predmet

Ovom Uredbom utvrđuju se zahtjevi za:

1. homologaciju tipa vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica konstruiranih i izrađenih za vozila s obzirom na njihove opće karakteristike i sigurnost te na zaštitu osoba u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu;
2. homologaciju vozila u pogledu sustava za nadzor tlaka u gumama, s obzirom na njihovu sigurnost, učinkovitost potrošnje goriva i emisije CO₂ i
3. homologaciju novoprodučenih guma s obzirom na njihovu učinkovitost u području sigurnosti i zaštite okoliša.

zahtjeva te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i uredaba Komisije (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 109/2011 i (EU) br. 458/2011 (SL L 28, 4.2.2015., str. 3.).

Članak 2.

Područje primjene

Ova se Uredba primjenjuje na vozila kategorija M, N i O, utvrđenih u članku 4. Uredbe (EU) 2018/..., i na sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice konstruirane i izrađene za ta vozila, u skladu s člancima od 4. do 11. ove Uredbe.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz članka 3. Uredbe (EU) 2018/...

Osim toga, primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „nezaštićeni sudionik u cestovnom prometu” znači sudionik u cestovnom prometu koji upotrebljava motorno vozilo na dva kotača ili nemotorizirani sudionik u cestovnom prometu kao što je biciklist ili pješak;
- (2) „sustav za nadzor tlaka u gumama” znači sustav ugrađen u vozilo za procjenu tlaka u gumama ili praćenje promjena tlaka u gumama tijekom određenog vremena i prenošenje odgovarajuće informacije putniku u vožnji;
- (3) „inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine” znači sustav koji pomaže vozaču u poštovanju brzine primjerene okolnostima na cesti pružanjem taktilnih povratnih informacija preko papučice gasa o ograničenju brzine koje su dobivene opažanjem prometnih znakova i signala na temelju signala infrastrukture ili podataka iz elektroničke karte, ili oboje, koji su dostupni u vozilu;
- (4) „olakšavanje ugradnje uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola” znači standardizirano sučelje koje olakšava naknadnu ugradnju uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola u motorna vozila;
- (5) „sustav za praćenje budnosti i pozornosti vozača” znači sustav koji procjenjuje vozačevu budnost analizom sustava u vozilu i upozorava vozača ako je potrebno;
- (6) „napredni sustav za prepoznavanje odvrćanja pozornosti vozača” znači sustav koji može prepoznati razinu vizualne pozornosti vozača na stanje u prometu i upozoriti vozača ako je potrebno;
- (7) „signal za zaustavljanje u nuždi” znači brzo bljeskanje kočnih svjetala radi ukazivanja drugim sudionicima u prometu sa stražnje strane vozila na to da na vozilo djeluje velika sila usporjenja u odnosu na prevladavajuće uvjete na cesti;
- (8) „sustav za detekciju pri vožnji unatrag” znači kamera ili zaslon, optički ili detekcijski sustav koji upozorava vozača na osobe ili predmete na stražnjoj strani vozila pri čemu je primarni cilj izbjeći sudar pri vožnji unatrag;
- (9) „sustav za upozoravanje o napuštanju prometne trake” znači sustav za upozoravanje vozača da vozilo polako izlazi iz prometne trake kojom se kreće;
- (10) „napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti” znači sustav koji može automatski primijetiti potencijalni sudar i pokrenuti sustav kočenja na vozilu kako bi se usporilo njegovo kretanje i izbjegao ili ublažio sudar;
- (11) „sustav za zadržavanje u prometnoj traci” znači sustav koji prati položaj vozila s obzirom na granice prometne trake i primjenjuje zakretni moment na kolo

upravljača, ili pritisak na kočnice, barem onda kada vozilo napusti prometnu traku ili će se to ubrzo dogoditi te postoji neposredna opasnost od sudara;

- (12) „glavni kontrolni prekidač vozila” znači uređaj kojim se ugrađeni elektronički sustav vozila koji je isključen, kao što je slučaj kada je vozilo parkirano i vozač nije prisutan, prebacuje na uobičajeni način rada;
- (13) „uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći)” znači sustav koji prije, tijekom i nakon sudara snima i pohranjuje kritične parametre i informacije povezane sa sudarom;
- (14) „prednji zaštitni sustav” znači zasebna struktura ili više struktura, kao što su cijevni zaštitni luk ili dodatni branik, čija je namjena da štite vanjsku površinu vozila, povrh izvorno ugrađenog branika, od oštećenja u slučaju sudara s nekim predmetom, uz iznimku struktura mase manje od 0,5 kg čija je namjena da štite samo svjetla vozila;
- (15) „branik” znači prednji donji vanjski dijelovi konstrukcije vozila, uključujući elemente koji su na njih pričvršćeni, namijenjeni zaštititi vozila u slučaju čelnog sudara s drugim vozilom pri kretanju niskom brzinom; međutim, to ne uključuje prednji zaštitni sustav;
- (16) „vozilo s pogonom na vodik” znači svako motorno vozilo koje upotrebljava vodik kao gorivo za pogon vozila;
- (17) „vodikov sustav” znači sklop sastavnih dijelova vodikova sustava i spojnih dijelova ugrađenih u vozilo s pogonom na vodik, osim pogonskog sustava s pogonom na vodik ili pomoćne pogonske jedinice;
- (18) „pogonski sustav s pogonom na vodik” znači motor s unutarnjim izgaranjem ili sustav gorivnih ćelija koji se upotrebljava za pogon vozila;
- (19) „sastavni dio vodikova sustava” znači spremnici za vodik i svi drugi dijelovi vozila s pogonom na vodik koji su u izravnom dodiru s vodikom ili čine dio vodikova sustava;
- (20) „spremnik za vodik” znači sastavni dio u vodikovu sustavu u kojem se pohranjuje primarna količina vodika kao goriva;
- (21) „automatizirano vozilo” znači motorno vozilo konstruirano i izrađeno kako bi se kretalo autonomno tijekom duljih vremenskih razdoblja bez stalnog ljudskog nadzora;
- (22) „sustav za praćenje dostupnosti vozača” znači sustav koji procjenjuje je li vozač u stanju preuzeti funkciju vožnje od automatiziranog vozila u određenim situacijama, prema potrebi;
- (23) „vožnja vozila u konvoju” znači povezivanje dvaju vozila ili više njih u konvoj primjenom tehnologije povezivanja i sustava za potporu automatiziranoj vožnji koji omogućuju da vozila održavaju stalnu, kratku međusobnu udaljenost kada su povezana tijekom određenih dijelova putovanja i da se prilagođavaju promjenama u kretanju vodećeg vozila pri čemu je potreban mali angažman vozača ili on uopće nije potreban;
- (24) „najveća masa” znači najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila prema podacima proizvođača;
- (25) „stup A” znači krajnji prednji vanjski nosač krova koji se proteže od šasije do krova vozila;

- (26) „kut prednjeg zaštitnog sustava” znači točka dodira prednjeg zaštitnog sustava s vertikalnom ravninom koja čini kut od 60° s uzdužnom vertikalnom ravninom vozila i tangencijalna je vanjskoj površini prednjeg zaštitnog sustava;
- (27) „donja visina prednjeg zaštitnog sustava” znači, u svim poprečnim položajima, vertikalni razmak između tla i donje referentne crte prednjega zaštitnog sustava dok je vozilo u uobičajenom voznom položaju.

POGLAVLJE II.

OBVEZE PROIZVOĐAČA

Članak 4.

Opće obveze i tehnički zahtjevi

1. Proizvođači dokazuju da su sva nova vozila koja su stavljena na tržište, registrirana ili stavljena u upotrebu i svi novi sustavi, sastavni dijelovi i zasebne tehničke jedinice koji su stavljani na tržište ili u upotrebu, homologirani u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe i iz delegiranih akata koji su doneseni u skladu s njom.
2. Homologacije u skladu s Pravilnicima UN-a navedenima u Prilogu I. smatraju se EU homologacijama tipa u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe i delegiranih akata donesenih u skladu s njom.
3. Komisija je u skladu s člankom 12. ovlaštena donositi delegirane akte kojima se izmjenjuje Prilog I. kako bi se u obzir uzeo tehnički napredak i regulatorni razvoj, uvođenjem i ažuriranjem upućivanja na pravilnike UN-a i odgovarajuće nizove izmjena koji se obvezno primjenjuju.
4. Proizvođači osiguravaju da su vozila konstruirana, izrađena i sastavljena na način kojim se u najvećoj mjeri smanjuje rizik od ozljeda putnika u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.
5. Proizvođači također osiguravaju da su vozila, sustavi, sastavni dijelovi i zasebne tehničke jedinice u skladu s primjenjivim zahtjevima iz Priloga II. od datuma navedenih u tom Prilogu i s detaljnim tehničkim zahtjevima i ispitnim postupcima navedenima u delegiranim aktima donesenima u skladu s ovom Uredbom, uključujući zahtjeve koji se odnose na sljedeće:
 - (a) sustave za vezivanje, ispitivanje sudarom, cjelovitost sustava za gorivo i visokonaponsku električnu sigurnost;
 - (b) pješake, bicikliste, vidno polje i vidljivost;
 - (c) šasiju vozila, kočenje, gume i upravljanje;
 - (d) instrumente ugrađene u vozilo, električni sustav, osvjetljenje vozila i zaštitu od neovlaštene upotrebe uključujući kibernetičke napade;
 - (e) ponašanje vozača i sustava;
 - (f) opću konstrukciju i karakteristike vozila.
6. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 12. kojima se izmjenjuje Prilog II. kako bi se u obzir uzeo tehnički napredak i regulatorni razvoj, posebno u vezi pitanja navedenih u stavku 5. točkama (a) do (f) ovog članka, s ciljem osiguravanja visoke

razine opće sigurnosti vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica te visoke razine zaštite osoba u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

7. Kako bi osigurala postizanje visoke razine opće sigurnosti vozila i zaštite osoba u vozilu te nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 12. kojima se utvrđuju detaljna pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju tipa vozila, sustava, sastavnih dijelova te zasebnih tehničkih jedinica s obzirom na odredbe iz Priloga II.

Članak 5.

Posebne odredbe za sustave za nadzor tlaka u gumama i gume

1. Vozila moraju biti opremljena preciznim sustavom za nadzor tlaka u gumama s mogućnošću davanja upozorenja vozaču u vozilu u slučaju pada tlaka u gumi, radi postizanja optimalne potrošnje goriva i sigurnosti na cestama u širokom rasponu uvjeta na cestama i u okolišu.
2. Sustavi za nadzor tlaka u gumama konstruiraju se tako da se izbjegne njihovo resetiranje ili ponovno umjeravanje pri niskom tlaku u gumama.
3. Sve gume koje su stavljene na tržište moraju ispunjavati zahtjeve za učinkovitost u području sigurnosti i zaštite okoliša utvrđene u odgovarajućim regulatornim aktima navedenima u Prilogu II.
4. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 12. kojima se utvrđuju detaljna pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:
 - (a) homologaciju vozila s obzirom na njihove sustave za nadzor tlaka u gumama;
 - (b) homologaciju guma, uključujući tehničke zahtjeve o njihovoj ugradnji.

Članak 6.

Napredni sustavi u vozilu za sve kategorije motornih vozila

1. Motorna vozila opremaju se sljedećim naprednim sustavima u vozilu:
 - (a) inteligentnim sustavom za pomoć pri kontroli brzine;
 - (b) sustavom za olakšavanje ugradnje uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola;
 - (c) sustavom za praćenje budnosti i pozornosti vozača;
 - (d) naprednim sustavom za prepoznavanje odvratanja pozornosti vozača;
 - (e) signalom za zaustavljanje u nuždi;
 - (f) sustavom za detekciju pri vožnji unatrag.
2. Intelligentni sustavi za pomoć pri kontroli brzine moraju imati barem sljedeće karakteristike:

- (a) mora biti moguće da vozač na papučici gasa osjeti da je primjenjivo ograničenje brzine dostignuto ili premašeno;
- (b) ne smije biti moguće isključiti ili onemogućiti sustav;
- (c) mora biti omogućeno da vozač normalnom uporabom papučice gasa bez potrebe za primjenom sile neometano poništi brzinu vozila koju postavi sustav;
- (d) ako je uključen tempomat, inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine mora se automatski prilagoditi svakom nižem ograničenju brzine.

3. Za motorno vozilo opremljeno naprednim sustavom za prepoznavanje odvrćanja pozornosti vozača u skladu sa stavkom 1. točkom (d) može se smatrati da ispunjava i zahtjev iz točke (c) tog stavka.

4. Komisija je u skladu s člankom 12. ovlaštena donositi delegirane akte radi utvrđivanja detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

- (a) homologaciju vozila s obzirom na napredne sustave u vozilu navedene u stavku 1;
- (b) homologaciju naprednih sustava u vozilu navedenih u točkama (a) i (f) tog stavka kao zasebnih tehničkih jedinica.

Članak 7.

Posebni zahtjevi za osobne automobile i laka gospodarska vozila

1. Osim ostalih zahtjeva iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom koji su primjenjivi i na vozila kategorija M_1 i N_1 , vozila iz tih kategorija moraju ispuniti zahtjeve utvrđene u stavcima od 2. do 6. i u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 7.

2. Vozila kategorija M_1 i N_1 opremaju se naprednim sustavima za kočenje u slučaju opasnosti koji se konstruiraju i ugrađuju u dvjema fazama i u kojima se predviđa:

- (a) detekcija vozila u pokretu i nepomičnih prepreka ispred motornog vozila u prvoj fazi;
- (b) proširenje sposobnosti detekcije radi uključivanja nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu ispred motornog vozila u drugoj fazi.

3. Vozila kategorija M_1 i N_1 opremaju se sustavom za zadržavanje u prometnoj traci.

4. Napredni sustavi za kočenje u slučaju opasnosti i sustavi za zadržavanje u prometnoj traci moraju ispuniti posebno sljedeće zahtjeve:

- (a) mora biti moguće isključiti sustave samo jedan po jedan, samo dok vozilo miruje i dok je aktivirana parkirna kočnica, složenim slijedom postupaka koje poduzima vozač;
- (b) sustavi se moraju nalaziti u normalnom stanju rada nakon svake aktivacije glavnog kontrolnog prekidača;
- (c) mora se omogućiti lako onemogućavanje zvučnih upozorenja, no tim se postupkom ne smiju istodobno onemogućiti ostale funkcije sustava osim zvučnih upozorenja.

5. Vozila kategorija M_1 i N_1 opremaju se uređajem za snimanje podataka o događaju (nesreći). Uređaji za snimanje podataka o događaju (nesreći) ispunjavaju posebno sljedeće zahtjeve:

- (a) podaci koje oni mogu snimati i pohranjivati s obzirom na razdoblje prije, tijekom i nakon sudara uključuju, najmanje, podatke o brzini vozila, stanju i brzini aktivacije njegovih sigurnosnih sustava i sve ostale relevantne ulazne parametre ugrađenih sustava za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća;
- (b) ne smije biti moguće isključivanje tih uređaja,
- (c) način na koji oni mogu snimati i pohranjivati podatke mora biti takav da su podaci zaštićeni od manipulacije i dostupni nacionalnim tijelima, na temelju zakonodavstva Unije ili nacionalnog zakonodavstva u skladu s Uredbom (EU) br. 2016/679, preko standardiziranog sučelja za potrebe analize podataka o nesrećama, i takav da se mogu utvrditi točan tip, izvedba i varijanta vozila te osobito sustavi za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća koji su ugrađeni u vozilo.

Međutim, podaci koje uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći) može snimati i pohranjivati ne smiju sadržavati posljednje četiri znamenke indikatora vozila u identifikacijskom broju vozila ni bilo koju drugu informaciju kojom bi se omogućila identifikacija samog pojedinačnog vozila.

6. Vozila kategorija M_1 i N_1 konstruiraju se i izrađuju tako da bude predviđeno povećano područje zaštite od udarca glavom radi poboljšanja zaštite nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu i ublažavanja njihovih mogućih ozljeda u slučaju sudara.

7. Komisija je u skladu s člankom 12. ovlaštena donositi delegirane akte radi utvrđivanja detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

- (a) homologaciju vozila s obzirom na zahtjeve utvrđene u stavcima od 2. do 6. ovog članka;
- (b) homologaciju uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći) kao zasebnih tehničkih jedinica.

Članak 8.

Prednji zaštitni sustavi za osobne automobile i laka gospodarska vozila

1. Prednji zaštitni sustavi, koji se ugrađuju kao izvorna oprema na vozila kategorija M_1 i N_1 ili su dostupni na tržištu kao zasebne tehničke jedinice za ta vozila, moraju biti u skladu sa zahtjevima utvrđenima u stavku 2., u Prilogu IV. i u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 3. ovog članka

2. Prednjim zaštitnim sustavima koji su dostupni na tržištu kao zasebne tehničke jedinice prilažu se detaljan popis tipova, varijanti i izvedbi vozila za koje je prednji zaštitni sustav homologiran te jasne upute za sastavljanje.

3. Komisija je u skladu s člankom 12. ovlaštena donositi delegirane akte radi utvrđivanja detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju prednjih zaštitnih sustava iz stavka 1. ovog članka, uključujući tehničke zahtjeve koji se odnose na njihovu konstrukciju i ugradnju.

Članak 9.

Posebni zahtjevi za autobuse i kamione

1. Osim ostalih zahtjeva iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom koji su primjenjivi i na vozila kategorija M_2 , M_3 , N_2 i N_3 , vozila iz tih kategorija moraju ispuniti

zahtjeve utvrđene u stavcima od 2. do 5. i u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 7. Vozila kategorija M₂ i M₃ moraju ispunjavati i zahtjeve utvrđene u stavku 6.

2. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ opremaju se sustavom za upozoravanje o napuštanju prometne trake i naprednim sustavom za kočenje u slučaju opasnosti, koji su usklađeni sa zahtjevima utvrđenima u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 7.

3. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ opremaju se naprednim sustavima koji imaju sposobnost detekcije nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila ili strane suvozača i sposobnost upozoravanja ili izbjegavanja sudara s tim nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu.

4. S obzirom na sustave iz stavaka 2. i 3. ovog članka, oni moraju ispuniti posebno sljedeće zahtjeve:

- (a) mora biti moguće isključiti sustave samo jedan po jedan, samo dok vozilo miruje i dok je aktivirana parkirna kočnica, složenim slijedom postupaka koje poduzima vozač;
- (b) sustavi se moraju nalaziti u normalnom stanju rada nakon svake aktivacije glavnog kontrolnog prekidača;
- (c) mora se omogućiti lako onemogućavanje zvučnih upozorenja, no tim se postupkom ne smiju istodobno onemogućiti ostale funkcije sustava osim zvučnih upozorenja.

5. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ konstruiraju se i izrađuju tako da se poboljša izravna vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu iz vozačeva sjedala.

6. Vozila kategorija M₂ i M₃ s kapacitetom većim od 22 putnika uz vozača i izrađena sa stajacim mjestima za putnike kako bi se omogućilo neometano kretanje putnika konstruiraju se i izrađuju tako da budu pristupačna osobama sa smanjenom mobilnošću, uključujući korisnike invalidskih kolica.

7. Komisija je u skladu s člankom 12. ovlaštena donositi delegirane akte radi utvrđivanja detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

- (a) homologaciju vozila s obzirom na zahtjeve utvrđene u stavcima od 2. do 5. ovog članka;
- (b) homologaciju sustava iz stavka 3. ovog članka kao zasebnih tehničkih jedinica.

Članak 10.

Posebni zahtjevi za vozila s pogonom na vodik

1. Osim ostalih zahtjeva iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom koji su primjenjivi i na vozila kategorija M i N, vozila s pogonom na vodik iz tih kategorija i njihovi vodikovi sustavi te sastavni dijelovi takvih sustava moraju ispuniti zahtjeve utvrđene u Prilogu V. i u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 3. ovog članka.

2. Proizvođači moraju osigurati da su vodikovi sustav i sastavni dijelovi vodikovih sustava ugrađeni u skladu sa zahtjevima iz delegiranih akata donesenih u skladu sa stavkom 3. Proizvođači, prema potrebi, stavljaju na raspolaganje i informacije za potrebe pregleda vodikovih sustava i njihovih sastavnih dijelova tijekom radnog vijeka vozila s pogonom na vodik.

3. Komisija je u skladu s člankom 12. ovlaštena donositi delegirane akte radi:

- (a) utvrđivanja detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju vozila s pogonom na vodik s obzirom na njihove vodikove sustave i za homologaciju sastavnih dijelova vodikovih sustava, uključujući zahtjeve za njihovu ugradnju;
- (b) izmjene Priloga V. kako bi ga prilagodila tehničkom napretku.

Članak 11.

Posebni zahtjevi za automatizirana vozila

1. Osim ostalih zahtjeva iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom koji su primjenjivi na vozila odgovarajućih kategorija, automatizirana vozila moraju biti u skladu sa zahtjevima iz delegiranih akata donesenih u skladu sa stavkom 2. s obzirom na:

- (a) sustave za zamjenu vozača u vožnji, uključujući upravljanje, ubrzavanje i kočenje;
- (b) sustave koji vozilu pružaju informacije u stvarnom vremenu o stanju vozila i njegova okruženja;
- (c) sustave nadzora spremnosti vozača;
- (d) uređaje za snimanje podataka o događaju (nesreći) za automatizirana vozila;
- (e) usklađeni format za razmjenu podataka, primjerice, za potrebe vožnje u konvoju vozila različitih marki.

2. Kako bi osigurala siguran rad automatiziranih vozila na javnim cestama, Komisija je u skladu s člankom 12. ovlaštena donositi delegirane akte radi utvrđivanja zahtjeva za sustave i druge stavke iz stavka 1. točaka (a) do (e) ovog članka te utvrditi detaljna pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju automatiziranih vozila s obzirom na te zahtjeve.

POGLAVLJE III.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 12.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 3., članka 4. stavka 6., članka 4. stavka 7., članka 5. stavka 4., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 7., članka 8. stavka 3., članka 9. stavka 7., članka 10. stavka 3. i članka 11. stavka 2. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme od [PO: Please insert the date of entry into force of this Regulation].
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 3., članka 4. stavka 6., članka 4. stavka 7., članka 5. stavka 4., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 7., članka 8. stavka 3., članka 9. stavka 7., članka 10. stavka 3. i članka 11. stavka 2. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti navedene u toj odluci. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave te odluke u *Službenom listu*

Europske unije ili na kasniji dan naveden u odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen u skladu s člankom 4. stavkom 3., člankom 4. stavkom 6., člankom 4. stavkom 7., člankom 5. stavkom 4., člankom 6. stavkom 4., člankom 7. stavkom 7., člankom 8. stavkom 3., člankom 9. stavkom 7., člankom 10. stavkom 3. ili člankom 11. stavkom 2. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovor. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 13.

Prijelazne odredbe

1. Ovom se Uredbom ne poništava nijedna EU homologacija tipa dodijeljena vozilima, sustavima, sastavnim dijelovima ili zasebnim tehničkim jedinicama koja je dodijeljena u skladu s Uredbom (EZ) br. 78/2009, Uredbom (EZ) br. 79/2009, Uredbom (EZ) br. 661/2009 i njihovim provedbenim mjerama, do [PO: *Please insert the date immediately preceding the date of application of this Regulation*], osim ako su relevantni zahtjevi koji se primjenjuju na takva vozila, sustave, sastavne dijelove ili zasebne tehničke jedinice promijenjeni ili su ovom Uredbom i delegiranim aktima donesenima u skladu s njome dodani novi zahtjevi.

2. Homologacijska tijela i dalje dodjeljuju proširenja EU homologacije tipa iz stavka 1. ovog članka.

3. Odstupajući od ove Uredbe, države članice do datuma navedenih u Prilogu VI. dopuštaju registraciju vozila te prodaju i stavljanje u uporabu sastavnih dijelova koji nisu u skladu sa zahtjevima odgovarajućih pravilnika UN-a navedenih u tom Prilogu.

Članak 14.

Datumi početka provedbe

S obzirom na vozila, sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice nacionalna tijela:

- (a) s učinkom od datuma utvrđenih u Prilogu II., za određeni zahtjev moraju na temelju tog zahtjeva odbiti dodjelu EU homologacije tipa ili nacionalne homologacije za nove tipove vozila, sustave, sastavne dijelove ili zasebne tehničke jedinice koji nisu u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom;
- (b) s učinkom od datuma utvrđenih u Prilogu II., za određeni zahtjev moraju na temelju tog zahtjeva smatrati certifikate o sukladnosti za nova vozila nevažećima za svrhe članka 48. Uredbe (EU) 2018/... te zabraniti registriranje tih vozila, koja nisu u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom;

- (c) s učinkom od datuma utvrđenih u Prilogu II., za određeni zahtjev moraju na temelju tog zahtjeva zabraniti stavljanje na tržište ili stavljanje u uporabu sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica ako nisu u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom;

Članak 15.

Izmjene Uredbe (EU) 2018/...

Prilog II. Uredbi (EU) 2018/... mijenja se u skladu s Prilogom III. ovoj Uredbi.

Članak 16.

Stavljanje izvan snage

1. Uredbe (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009, (EZ) br. 631/2009 i (EZ) br. 661/2009 te uredbe (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) br. 2015/166 stavljaju se izvan snage s učinkom od datuma početka primjene ove Uredbe.

2. Upućivanja na uredbe (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu.

Članak 17.

Stupanje na snagu i datum primjene

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od [PO: Please insert the date 36 months following the date of entry into force of this Regulation].

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski Parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik