

Briselē, 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un braucēju un neaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Regulu (ES) 2018/... un atceļ Regulu (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Tehnoloģijas maiņa skar visas sabiedrības un ekonomikas daļas un pārveido ES pilsoņu dzīvi. Transports šajā ziņā nav izņēmums. Jaunas tehnoloģijas krasi maina situāciju mobilitātes jomā. Šajā kontekstā ES un tās nozarēm ir jāizpilda sarežģīts uzdevums, proti, ir jāklūst par pasaules līderi inovācijas, digitalizācijas un dekarbonizācijas jomā. Tāpēc Komisija ir pieņēmusi visaptverošu pieeju, lai nodrošinātu, ka ES mobilitātes politikā ir atspoguļotas šīs politikas prioritātes, kas strukturētas kā trīs “Eiropa kustībā” mobilitātes paketes.

Ievērojot mazemisiņu mobilitātes stratēģiju, Komisija pieņēma divas mobilitātes paketes 2017. gada maijā un novembrī¹. Minētajās paketēs ir izklāstīta pozitīvi orientēta darba programma mazemisiņu mobilitātes stratēģijas īstenošanai un vienmērīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem. Eiropas Komisija aicina Eiropas Parlamentu un Padomi nodrošināt šo priekšlikumu ātru pieņemšanu.

Šī iniciatīva ir daļa no trešās “Eiropa kustībā” mobilitātes paketes, ar ko īsteno jauno 2017. gada septembra rūpniecības politikas stratēģiju un kas ir izstrādāta, lai papildinātu procesu, kas ļauj Eiropai pilnībā izmantot mobilitātes modernizācijas sniegtās priekšrocības. Ir būtiski, lai rītdienas mobilitātes sistēma būtu droša, tīra un efektīva visiem ES iedzīvotājiem. Mērķis ir padarīt Eiropas mobilitāti drošāku un pieejamāku, Eiropas rūpniecību konkurētspējīgāku un Eiropas darbvieta drošākas, kā arī izmantot tīrākas tehnoloģijas un labāk pielāgoties nepieciešamībai risināt ar klimata pārmaiņām saistītās problēmas. Šai nolūkā gan ES, gan dalībvalstīm un ieinteresētajām personām ir jāiesaistās pilnībā, arī pastiprinot prasības attiecībā uz drošības elementiem autotransporta līdzekļos.

Ceļu satiksmes drošība ir Eiropas mēroga jautājums, ko risina, izmantojot integrētu pieeju. Politikas virzienus parasti strukturē, pamatojoties uz trim pīlāriem — satiksmes dalībniekiem (transportlīdzekļu vadītājiem, gājējiem un riteņbraucējiem), transportlīdzekļiem un infrastruktūru.

Pēdējās desmitgadēs ceļu satiksmes drošība ir ievērojami uzlabojusies. Tomēr attiecībā uz to, lai samazinātu bojāgājušo ceļu satiksmes dalībnieku skaitu, progress pēdējos gados ir apstājies. Kā liecina ES statistika, kopš 2013. gada Savienībā nav vērojams bojāgājušo ceļu satiksmes dalībnieku skaita būtisks samazinājums². Lai gan dažas dalībvalstis šajā ziņā joprojām gūst būtiskus panākumus katru gadu, dažas citas ir reģistrējušas pat šādu bojāgājušo skaita palielinājumu, tāpēc bojāgājušo ceļu satiksmes dalībnieku skaita rādītāji ES mērogā paliek nemainīgi.

Ir vajadzīgs pārskatīts regulējums, kas būtu labāk pielāgots mobilitātes pārmaiņām, kuras izraisa sabiedrībā vērojamās tendences (piem., riteņbraucēju un gājēju skaita palielināšanās, sabiedrības novecošana) un tehnoloģiju attīstība. Ja nebūs jaunu iniciatīvu ceļu satiksmes drošības jomā kopumā, sagaidāms, ka pašreizējās pieejas ietekme uz drošību vairs nevarēs kompensēt satiksmes intensitātes pieaugumu. Šajā sarežģītajā situācijā ir vajadzīgs dinamisks politikas pielāgojums, saskaņoti un efektīvi risinot būtiskās problēmas visā ceļu satiksmes

¹ COM(2017) 283 final un COM(2017) 675 final

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

drošības politikas spektrā. Attiecībā uz transportlīdzekļu drošumu tas nozīmē, ka ir jāapstiprina plašs uzlabotu drošības pasākumu klāsts kā standarta aprīkojums attiecīgajām transportlīdzekļu kategorijām un ir jāuzlabo ievainojamu satiksmes dalībnieku, piemēram, gājēju, riteņbraucēju, neliela auguma personu un vecu cilvēku, aizsardzība.

Šajā priekšlikumā ir iztirzāta galvenā problēma, proti, nemainīgi lielais ceļu satiksmes negadījumu skaits, kuru rezultātā savukārt ir daudz bojāgājušo un smagi ievainoto, un ir noteikti pasākumi drošības uzlabošanai transportlīdzekļu līmenī, lai novērstu negadījumus vai mazinātu to skaitu, vai lai mazinātu nenovērstu negadījumu smagumu, tādējādi ierobežojot bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu. Šis priekšlikums ir jāskata ciešā kopsakarībā ar citām iniciatīvām, kas ir trešās mobilitātes paketes daļa, piemēram, ierosinātajiem grozījumiem direktīvā par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību³. Arī minēto iniciatīvu nolūks ir veicināt uz ES ceļiem bojāgājušo un ievainoto skaita samazināšanu, un tādējādi tām ir vienots mērķis un tās ir cieši saistītas. Turklāt konkrētas transportlīdzekļos iebūvētas sistēmas, piemēram, joslu ievērošanas sistēma un inteligentā ātruma asistēšanas sistēma, ir atkarīgas no labi uzturētas ceļu infrastruktūras (ceļu marķējumiem, zīmēm un kamerām). Tāpēc priekšlikumi par ceļu infrastruktūras un transportlīdzekļu drošumu ir savstarpēji papildinoši konkrētās jomās un ļauj transportlīdzekļos iebūvētajām sistēmām īstenot to maksimālo drošības potenciālu.

Turpretī vispārējā transportlīdzekļu un infrastruktūras drošuma satvarā ir jāņem vērā norises satīklotas un automatizētas braukšanas jomā, kas ļoti strauji attīstās. Tādējādi pastāv arī cieša saikne ar Komisijas Sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu (C-ITS) stratēģiju⁴ un priekšlikumu par ES Nākotnes mobilitātes stratēģiju⁵. Lai transportlīdzekļi atbilstu nākotnes prasībām, tie ir ne vien jāpielāgo jaunajai tehnoloģiju attīstībai infrastruktūrā, bet tiem ir arī vadošā loma un tie ir orientieri virzībā uz to, lai būtu iespējama pilnīgi automatizēta braukšana. Šā iemesla dēļ uzlabotu drošības elementu apstiprināšana jau šodien palīdzēs transportlīdzekļu vadītājiem pakāpeniski pielāgoties jaunajiem elementiem un palielinās sabiedrības uzticēšanos pārejai uz autonomu braukšanu un tās akceptēšanu.

Šis priekšlikums arī pilnībā atbilst Padomes secinājumiem, kas pieņemti, pamatojoties uz Valletas deklarāciju, kurā transporta ministri atkārtoti apstiprināja savu apņemšanos uzlabot ceļu satiksmes drošību⁶ un aicināja Komisiju uzlabot satiksmes dalībnieku un jo īpaši ievainojamo satiksmes dalībnieku drošību, garantējot jaunu drošības elementu izmantošanu transportlīdzekļiem.

• **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem šajā politikas jomā**

Direktīvā 2007/46/EK⁷ (tiks aizstāta ar regulu, kura būs jāpasāk piemērot 2020. gada 1. septembrī⁸) ir izklāstītas saskaņotas drošības un vides prasības, kādām būs jāatbilst mehāniskajiem transportlīdzekļiem pirms to laišanas iekšējā tirgū, tādējādi veicinot transportlīdzekļu brīvu kustību. Tajā ir noteikts satvars, saskaņā ar kuru ir piemērojami

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/54/EK par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem, OV L 167, 30.4.2004., 39.–91. lpp.

⁴ Komisijas paziņojums “Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija — liels solis ceļā uz sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos” (COM/2016/0766 final).

⁵ Komisijas paziņojums “On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future” [“Ceļā uz automatizētu pārvietošanos — ES stratēģija nākotnes mobilitātei”] (COM/2018/283).

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

⁷ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

⁸ COM(2016) 31 final.

vairāki atsevišķi reglamentējoši akti, kuros izklāstītas īpašas tehniskās prasības dažāda veida transportlīdzekļiem.

Šajā kontekstā Transportlīdzekļu vispārējās drošības regula (*GSR*)⁹, Gājēju drošības regula (*PSR*)¹⁰ un Ūdeņraža drošuma regula (*HSR*)¹¹ ir atsevišķi reglamentējoši akti ES tipa apstiprinājuma procedūrā. Mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas tehniskās prasības attiecībā uz dažādiem drošības un vides elementiem ir saskaņotas Savienības līmenī, lai izvairītos no tā, ka dalībvalstu prasības atšķiras, un nodrošinātu augstu veselības un drošības standartu līmeni Savienībā.

Gan *GSR* 17. pantā, gan *PSR* 12. pantā ir noteikts, ka Komisijai ir jāuzrauga tehniskā attīstība saistībā ar uzlabotām drošības tehnoloģijām un ir jāapsver iespēja pašlaik piemērojamos transportlīdzekļu drošības elementus attiecināt arī uz citām/visām transportlīdzekļu kategorijām, apstiprinot jaunus uzlabotus drošības elementus atjauninātā Savienības tiesību aktā un uzlabojot ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību.

Izpildot iepriekš minētās prasības, šajā priekšlikumā ir noteikti vajadzīgie pašreizējo Savienības tiesību aktu pielāgojumi tehnikas attīstībai, vienlaikus ieviešot jaunus transportlīdzekļu drošības elementus, kuriem ir augsts potenciāls izglābt dzīvības uz ceļiem.

Šis priekšlikums arī atbilst Regulai (ES) 2015/758¹², kurā noteikts, ka no 2018. gada 31. marta visiem jaunajiem vieglo automobiļu un mikroautobusu veidiem ir jābūt aprīkoti ar eZvana sistēmu, kas smagas sadursmes gadījumā automātiski veic zvanu uz vienoto Eiropas neatliekamās palīdzības dienesta numuru 112. Tiek lēsts, ka eZvana sistēma varētu saīsināt glābšanas dienestu reaģēšanas laiku un izglābt pat 2500 dzīvības gadā. eZvans palīdz mazināt smagu ceļu satiksmes negadījumu sekas visā ES, taču šā priekšlikuma mērķis ir novērst ceļu satiksmes negadījumus vai mazināt nenovērstu negadījumu smagumu, lai samazinātu bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Vispārīgā līmenī šis priekšlikums sniegs ieguldījumu tādu prioritāšu īstenošanā, kas saistītas ar izaugsmi, darbvietām un ieguldījumiem Savienībā, veicinot visefektīvākās inovācijas un saglabājot kvalitatīvas darbvietas Eiropā, kā arī ieguldījumu iekšējā tirgus digitalizācijā, atbalstot drošības elementus, kuri tiek uzskatīti par svarīgām pamattehnoloģijām, kas veicina un atbalsta automatizētu transportlīdzekļu plašu izmantošanu Savienībā.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regula (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 200, 31.7.2009., 1. lpp.).

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 14. janvāra Regula (EK) Nr. 78/2009 par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu attiecībā uz gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 2003/102/EK un 2005/66/EK (OV L 35, 4.2.2009., 1. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 14. janvāra Regula (EK) Nr. 79/2009, kas attiecas uz tipa apstiprinājumu ar ūdeņradi darbināmiem mehāniskiem transportlīdzekļiem un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK (OV L 35, 4.2.2009., 32. lpp.).

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Regula (ES) 2015/758 par tipa apstiprinājuma prasībām transportlīdzekļa eZvana sistēmas izveidošanai uz pakalpojuma “112” bāzes un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK (OV L 123, 19.5.2015., 77. lpp.).

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šīs iniciatīvas juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. pants.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Savienības ekskluzīvā kompetencē. Dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt priekšlikuma mērķus tālāk izklāstīto iemeslu dēļ.

Tehniskās prasības mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz vairākiem drošības un vides elementiem ir saskaņotas Savienības līmenī, un dalībvalstu individuāla rīcība grautu visu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas sistēmu. Rīcība Savienības līmenī ir vajadzīga, lai izvairītos no tādu šķēršļu rašanās, kuri liedz ienākt vienotajā tirgū, un ar to tiks labāk sasniegti priekšlikuma mērķi, jo varēs izvairīties no iekšējā tirgus sadrumstalošanās, kas rastos citos gadījumos, un tiks uzlaboti transportlīdzekļu drošuma un ekoloģiskie rādītāji. Tāpēc priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitāte**

Kā parādīts ietekmes novērtējumā, priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo tas nosaka tikai to, kas vajadzīgs, lai sasniegtu mērķus, proti, samazināt bojāgājušo skaitu uz Savienības ceļiem, vienlaikus nodrošinot iekšējā tirgus pareizu darbību un augstu sabiedrības drošības un vides aizsardzības līmeni.

Šis priekšlikums atspoguļo visaugstākos drošuma standartus visiem transportlīdzekļiem, tostarp vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (kategorija N1), attiecībā uz kuriem vēlamā politikas risinājuma (PR3) izmaksas nedaudz pārsniedz tā radītos ieguvumus. Tomēr šajā gadījumā ir ņemti vērā papildu apsvērumi, piemēram, vajadzība saskaņot politiku, nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem automobiļu ražotājiem iekšējā tirgū, izvairīties no darba ņēmēju pakļaušanas lielākiem riskiem un nodrošināt iespēju ražotājiem samazināt izmaksas, pateicoties apjomradītiem ietaupījumiem, un fakts, ka vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem bieži vien ir tāda pati platforma un cita aparatūra kā vieglajiem automobiļiem. Turklāt, tā kā ražotājiem ir noteikts pārejas laiks, lai pielāgotos jaunām prasībām, šis priekšlikums ir uzskatāms par proporcionālu.

Ar šo priekšlikumu ir arī paredzēts vienkāršot normatīvo vidi, tādējādi samazinot valsts iestāžu un nozares administratīvās izmaksas. Ietekmes novērtējumā ir arī secināts, ka paredzētie politikas pasākumi būtiski neietekmēs MVU (sk. 6.3. iedaļu).

- **Instrumenta izvēle**

Šis priekšlikums attiecas uz trim savstarpēji saistītām regulām — par transportlīdzekļu vispārējo drošību, gājēju drošību un ūdenraža drošumu —, tāpēc arī izvēlētais instruments ir regula. Ņemot vērā ierosinātos būtiskos grozījumus, to, ka PSR un HSR noteikumi lielā mērā ir novecojuši, un vajadzību tos aizstāt ar attiecīgajiem ANO noteikumiem (Nr. 127 un 134), kā arī tiesību aktu turpmāku vienkāršošanu, tika uzskatīts par lietderīgu ierosināt jaunu tiesību aktu, ar ko tiktu aizstātas un atceltas visas trīs minētās regulas un to novecojušie īstenošanas pasākumi.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex-post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Par Vispārējās drošības regulu netika veikts *ex-post* izvērtējums.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Komisijas organizētā oficiālā sabiedriskā apspriešana par šo priekšlikumu notika 2017. gadā — no 31. jūlija līdz 22. oktobrim, un pirms tās notika šādas mērķtiecīgas papildu apspriedes:

- vispārēja ieinteresēto personu iesaiste 2014. gada jūlijā Mehānisko transportlīdzekļu darba grupas (Komisijas ekspertu grupa, kurā darbojas ieinteresētās personas no publiskā un privātā sektora) 124. sanāksmes ietvaros;
- izrietošs mērķtiecīgs (klātienēs) ieinteresēto personu apspriežu pasākums divu dienu garumā 2014. gada oktobrī;
- Mehānisko transportlīdzekļu darba grupas 131. sanāksmē, kas notika 2016. gada 16. februārī, Komisija iepazīstināja dalībvalstis un ieinteresētās personas ar tādu 19 iespējamo pasākumu kopumu, kurus varētu apsvērt saistībā ar GSR un PSR pārskatīšanu;
- 2016. gada novembrī notika vēl viena intensīva apspriešanās ar ieinteresētajām personām (72 apmeklētāji, kas pārstāvēja 32 stipendiātus / pētniecības organizācijas, drošības konsultantu grupas, transportlīdzekļu ražotājus, transportlīdzekļu piegādātāju nozari, vietējās/valstu valdības un citus attiecīgus ekspertus).

Šīs plašās apspriešanās galvenie mērķi bija, no vienas puses, informēt ieinteresētās personas par Komisijas viedokli attiecībā uz turpmāko rīcību transportlīdzekļu drošuma jomā, un, no otras puses, pēc iespējas pārredzamāk iepazīstināt visas ieinteresētās personas ar visiem datiem, parametriem, ekspertu viedokļiem un to avotiem, kas veidotu ietekmes novērtējuma pamatu attiecībā uz datu kopām, jo īpaši transportlīdzekļu drošības sistēmu brīvprātīgās izmantošanas rādītājiem, tehnoloģijas izmaksām, tehnoloģijas efektivitāti un ceļu satiksmes negadījumos cietušo personu mērķa grupu. Minētā apspriešanās arī sniedza ieinteresētajām personām iespēju novērtēt galvenos izmantotos datus un apstiprināt, ka tie ir pietiekami un pienācīgi konkrēti, būtiski un aktuāli. Minētajās apspriešanās iegūtie rezultāti vēlāk tika izmantoti kā pamats šā priekšlikuma un tam pievienotā ietekmes novērtējuma sagatavošanai.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Komisija 2015. gada martā publicēja pētījumu “*Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users*” [“Ar transportlīdzekļu pasažieru drošības un ievainojamo ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzības jomu saistīto jauno tehnoloģiju un neregulēto pasākumu ieguvumi un īstenošanas iespējas”]¹³ paredzētās GSR un PSR pārskatīšanas kontekstā. Minētajā pētījumā ir dots pārskats par vairāk nekā 50 pieejamiem

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=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_vCUpo9P-w=

drošības pasākumiem, kas varētu palīdzēt nākotnē samazināt uz ceļiem bojāgājušo un ievainoto skaitu (norādot arī ieguvumu un izmaksu attiecību).

Komisija 2016. gada decembrī publicēja ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei “Dzīvību glābšana: autotransporta drošības uzlabošana ES”¹⁴. Minētajam ziņojumam pievienotajā dienestu darba dokumentā¹⁵ ir noteikti un ierosināti 19 potenciāli reglamentējoši pasākumi, kas būtu iedarbīgi, lai vēl vairāk samazinātu ceļu satiksmes negadījumu un nelaimes gadījumu skaitu.

Ņemot vērā šīs iniciatīvas ietekmes novērtējuma sagatavošanu, Komisija 2017. gada maijā publicēja otro pētījumu “*In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety*” [“Padziļināta rentabilitātes analīze par apzinātajiem pasākumiem un līdzekļiem attiecībā uz turpmāko virzību ES transportlīdzekļu drošības jomā”], kurā bija ietverts sīkāks izmaksu un ieguvumu / efektivitātes novērtējums par atlasītajiem 19 potenciālajiem reglamentējošajiem pasākumiem¹⁶.

• Ietekmes novērtējums

Šo iniciatīvu atbalsta ietekmes novērtējums, par kuru pēc tā pārskatīšanas 2018. gada 17. janvārī tika saņemts Regulējuma kontroles padomes (RSB) pozitīvs atzinums ar atrunām. RSB atrunas attiecās uz trim galvenajiem aspektiem:

- RSB uzskatīja, ka ietekmes novērtējuma ziņojumā nav pietiekami nošķirts paredzamais šīs iniciatīvas ieguldījums visaptverošajā ceļu satiksmes drošības sistēmas (*Safe System*) pieejā un nav pietiekami izskaidrota saistība ar vienlaikus īstenoto ceļu infrastruktūras drošības iniciatīvu un papildināmību ar to;

- RSB arī norādīja, ka nav saskaņotības starp problēmu (bojāgājušo ceļu satiksmes dalībnieku skaita nesamazināšanās), tās veicinātājfaktoriem, iniciatīvas mērķiem un risinājumu izstrādi;

- RSB norādīja uz faktu, ka ziņojumā joprojām nav paskaidrots, kā tika atlasīti individuālie pasākumi un kādas ir to aplēstās izmaksas un ieguvumi, un nav izskaidrota ieinteresēto personu loma un viedokļi šajā procesā.

Atzinumā arī bija atzīmēts iniciatīvas *REFIT* dimensijas nozīmīgums un vajadzība sīkāk paskaidrot izvēli par labu 3. politikas risinājumam attiecībā uz vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

Lai ņemtu vērā minētās atrunas, galīgajā ietekmes novērtējumā tika ietverti šādi papildinājumi:

– precizējumi par šīs iniciatīvas saistību un papildināmību ar vienlaikus īstenoto ceļu infrastruktūras drošības iniciatīvu ir sniegti 1.4. iedaļā;

– iniciatīvas ir iekļautas vienotas atsauces pieejas kontekstā, izskaidrojot to attiecīgo ieguldījumu kopīgo mērķu sasniegšanā un to pamatā esošo pētījumu metodiku, lai parādītu,

¹⁴ Ziņojums par uzraudzību un novērtējumu attiecībā uz transportlīdzekļu uzlabotajiem drošības līdzekļiem, to rentabilitāti un īstenošanas iespējām, lai izvērtētu transportlīdzekļu Vispārējās drošības regulas un Gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzības regulas (COM (2016) 787 final).

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

¹⁶ GSR 2, TRL, 2017. gada maijs: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>.

kā tiek nodrošināta izvairīšanās no divkāršas uzskaites (sīkāka informācija dota 2.1. iedaļā un 4. pielikumā);

– 2.1. iedaļā ir sīkāk izklāstīta “drošības sistēmas” pieeja, kā arī vairāk iespējamo iemeslu, kāpēc bojāgājušo ceļu satiksmes dalībnieku skaita samazināšanas rādītājs paliek nemainīgs (negadījumu avotu, iedzīvotāju daudzveidības, ar satiksmes dalībniekiem saistītu faktoru un vispārējās braukšanas kultūras problēmu kontekstā);

– lai varētu labāk izprast problēmas definīcijas struktūru un veicinātājfaktorus, kas, kā varētu iebilst, ir mazāk holistiski, bet daudz būtiskāki transportlīdzekļu sistēmu līmenī un vienlaikus joprojām pilnībā atbilstoši, tika iekļauta 2.2. iedaļa, kurā galvenās ceļu satiksmes drošības problēmas ir sasaistītas ar transportlīdzekļiem un to drošuma rādītājiem;

– intervences loģika 5.1.–5.4. iedaļā ir saskaņotāk sasaistīta ar galvenajām problēmām, mērķiem un risinājumiem. Mainot mērķu un risinājumu nosaukumus, ir precizēts, ka šī iniciatīva nav vērsta uz konkrētu satiksmes dalībnieku grupu aizsardzību, ņemot vērā pārējos satiksmes dalībniekus, un mērķi ir formulēti vēl konkrētāk, iekļaujot atsauci uz aizsardzību negadījumā apvienojumā ar iespēju pilnīgi novērst negadījumus un izvairīties no to rašanās vispār;

– 5. iedaļā tagad ir izskaidrota ieinteresēto personu mijiedarbība un loma individuālo pasākumu atlases procesā un to ieguvumu un efektivitātes novērtēšanā (vairākos posmos), kā arī tas, kā ar ieinteresēto personu ieguldījumu ir izstrādāts galīgais izmaksu un ieguvumu novērtējums par individuāliem pasākumiem attiecībā pret pasākumu grupām;

– 2.8. iedaļa ir grozīta, lai labāk izskaidrotu paredzamo tiesiskā regulējuma vienkāršošanu, turpmāko virzību novecojušo tiesību aktu iespējamās aizstāšanas ziņā, sniedzot arī norādes par transportlīdzekļu drošuma noteikumu turpmākiem atjauninājumiem, un

– 8. iedaļā ir pievienots pamatojums un skaidrojums, kāpēc tika izdarīta izvēle ietvert vieglos komerciālos transportlīdzekļus 3. politikas risinājumā, norādot, ka vairums Eiropas ražotāju jau ir paredzējuši ražot transportlīdzekļus, kuru drošības līmenis ir augstāks par pašlaik prasīto, kā arī minot vienlīdzīgus konkurences apstākļus ražotājiem, transportlīdzekļu dizaina sinerģiju, izmaksu dalīšanu, ieinteresēto personu viedokļus un palielinātu kaitējuma risku ierobežotai cilvēku kategorijai, proti, darbiniekiem, kuri izmanto vieglos komerciālos transportlīdzekļus savā darbvietā.

Ietekmes novērtējuma ziņojuma kopsavilkums un *RSB* atzinums ir publicēti, tiem var piekļūt, izmantojot šādas saites:

[..],

[..].

Ietekmes novērtējumā tika izvērtēti trīs vispārīgi politikas risinājumi.

- 1. risinājums “Nobriedušu un plaši pieejamu drošības elementu vispārīnāšana” paredz apstiprināt drošības elementus/sistēmas, kuru tehnoloģija ir nobriedusi. Šādi elementi aizsargās galvenokārt automobiļu pasažierus. Īstenošana sāksies no Regulas piemērošanas dienas.

- 2. risinājums “Plaši pieejamu un mazāk pieejamu drošības elementu kā standarta aprīkojuma ieviešana” ietver 1. risinājumu, papildinot to ar drošības elementiem, kuri arī pašlaik ir pieejami un ir uzstādīti transportlīdzekļiem, bet kuri ir mazāk izplatīti un kuriem ir vajadzīgs ilgāks pilnīga brieduma laiks attiecībā uz visām transportlīdzekļu kategorijām un tirgus segmentiem (īstenošana sākas pēc 24 mēnešiem no Regulas piemērošanas dienas). Tas arī ietver pasākumus, kas nodrošina transportlīdzekļa vadītāja uzmanības pievēršanu vadīšanas uzdevumam un ievainojamu satiksmes dalībnieku vispārēju aizsardzību.
- 3. risinājums “Inovāciju veicinoša pilna drošības elementu kopuma ieviešana” ietver 2. risinājumu apvienojumā ar papildu drošības risinājumiem, kuri ir īstenojami un jau eksistē tirgū, lai gan to uzstādīšanas intensitāte un izplatība tirgū ir zema, bet kuriem tomēr ir potenciāls maksimāli palielināt negadījumos izglābto personu skaitu Savienībā un sekmēt drošības risinājumu inovāciju galvenajā autobūves nozarē. Vienīgais drošības elements ar pagarinātu īstenošanas termiņu, salīdzinot ar abiem iepriekšējiem risinājumiem, ir prasība nodrošināt ievainojamu satiksmes dalībnieku tiešu redzamību kravas automobiļu vadītājiem (īstenošana sākas pēc 48 mēnešiem no Regulas piemērošanas dienas).

Vēlamā izvēle ir 3. risinājums. Paredzams, ka ar šo risinājumu ar kopumā pieņemamām izmaksām tiks maksimāli samazināts bojāgājušo un smagi ievainoto transportlīdzekļu pasažieru un ievainojamu satiksmes dalībnieku skaits. Tas arī nodrošina vienveidīgu un nediskriminējošu pieeju attiecībā uz visām transportlīdzekļu kategorijām.

Paredzamie ieguvumi ir šādi:

- paredzams, ka 16 gadu laikposmā jaunu drošības elementu ieviešana palīdzēs samazināt bojāgājušo skaitu par 24 794 un smagi savainoto skaitu par 140 740;
- pašreizējā ieguvuma vērtība ir EUR 72,8 miljardi;
- paredzams arī, ka samazināsies satiksmes pārslodze, jo varēs izvairīties no sadursmēm, lai gan šo ieguvumu vērtību skaitliski nevar noteikt. Tomēr būtu jāsamazinās laika zudumam (ieguvums iedzīvotājiem), jāpalielinās produktivitātei (ieguvums uzņēmumiem) un jāuzlabojas esošās ceļu infrastruktūras izmantošanai (ieguvums pārvaldes iestādēm);
- visbeidzot, ir arī paredzams, ka samazināsies transportlīdzekļu radītās emisijas un uzlabosies gaisa kvalitāte, pateicoties ātruma asistēšanas sistēmu darbībai un riepju gaisa spiediena uzraudzībai, lai gan arī šo ieguvumu vērtību skaitliski nevar noteikt.

Paredzamās izmaksas ir šādas:

- paredzamās kopējās izmaksas (vienreizējās un pastāvīgās ražošanas izmaksas) automobiļu ražotājiem būs EUR 57,4 miljardi (pašreizējā izmaksu vērtība);
- nav paredzams, ka ierosināto jauno transportlīdzekļu drošības pasākumu dēļ radīsies būtisks transportlīdzekļu mazumtirdzniecības cenu palielinājums vidēji ilgā termiņā un ilgtermiņā, un attiecīgi izmaksu un ieguvumu analizē netika modelēta ārkārtēja ietekme uz transportlīdzekļu pārdošanas rādītājiem;
- nav paredzams, ka radīsies īpašas papildu izmaksas valstu pārvaldes iestādēm, jo jaunie transportlīdzekļu drošības elementi iekļausies esošajā tipa apstiprinājuma sistēmā.

Kopējie ieguvumu un izmaksu rādītāji:

- kopējais neto ieguvums būs EUR 15,4 miljardi;
- vēlamā risinājuma “vislabākās aplēses” ieguvumu un izmaksu attiecība ir 1,27.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Nav sagaidāms, ka šim priekšlikumam būs būtiska ietekme uz regulatīvo slogu ražotājiem vai valsts iestādēm, jo uz transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu jau attiecas spēkā esošais tiesiskais regulējums un visu jauno drošības elementu iekļaušana ir jāintegrē minētajā regulējumā.

Lai gan attiecīgās transportlīdzekļu testēšanas un sertifikācijas procedūras var veikt esošajā tipa apstiprinājuma infrastruktūrā, kas pieejama dalībvalstīs, būs piemērojamas papildu testēšanas un sertifikācijas izmaksas. Tomēr šādas izmaksas ir nenozīmīgas¹⁷ attiecībā pret jauna transportlīdzekļa modeļa izstrādes kopējām izmaksām (tās parasti ir robežās no vairākiem simtiem miljonu līdz vairākiem miljardiem euro).

Ar pašlaik piemērojamo GSR tika ne vien ieviests plašs transportlīdzekļu drošības pasākumu klāsts, bet arī izvirzīts mērķis nodrošināt vienkāršošanu, pamatojoties uz augsta līmeņa ekspertu grupas CARS 21 ieteikumiem¹⁸, aizstājot 38 EK direktīvas ar līdzvērtīgiem un pasaules līmenī saskaņotiem ANO noteikumiem. Tāpat ar šo priekšlikumu ir paredzēts atcelt vairākas ES regulas, ar ko īsteno GSR, PSR un HSR, un aizstāt tās ar līdzvērtīgiem ANO noteikumiem, kurus Savienība līdz šim ir ievērojusi. Ar to arī vēl vairāk tiek vienkāršoti tiesību akti, konsolidējot minētās trīs regulas vienotā leģislatīvajā aktā.

- **Pamattiesības**

Šis priekšlikums var ietekmēt indivīdu pamattiesības, kas ir garantētas Hartas 7. un 8. pantā, attiecībā uz personas datu privātumu un aizsardzību. Daļa no datiem, ko apkopojis notikumu datu reģistrators vai kas apkopot ar transportlīdzeklī uzstādīto sistēmu starpniecību, piemēram, vadītāja miegainības un uzmanības kontroles vai novēršanas uzraudzībai, var būt personas dati, kuri ir saistīti ar identificētu vai identificējamu fizisku personu. Identificējama fiziska persona ir persona, kuru tieši vai netieši var identificēt, jo īpaši, izmantojot tādas identifikatorus kā, piemēram, vārdu, uzvārdu, identifikācijas numuru, atrašanās vietas datus, tiešsaistes identifikatoru vai vienu vai vairākus minētajai personai raksturīgus fiziskās, fizioloģiskās, ģenētiskās, garīgās, ekonomiskās, kultūras vai sociālās identitātes faktorus. Jebkāda personas datu apstrādei būtu jānotiek saskaņā ar ES tiesību aktiem par datu aizsardzību, jo īpaši saskaņā ar Vispārīgo datu aizsardzības regulu¹⁹.

¹⁷ Tiesiskā regulējuma atbilstības pārbaude attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu — <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>.

¹⁸ COM(2007) 22 *final* — augsta līmeņa grupa CARS 21 tika pilnvarota sniegt ieteikumus par tādu īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa valsts politiku un tiesisko regulējumu Eiropas autobūves nozarei, kas veicina konkurētspēju pasaulē un nodarbinātību, vienlaikus saglabājot turpmāku progresu saistībā ar drošību un vides kvalitāti par patērētājam pieņemamu cenu: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>.

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1.-88. lpp.).

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmēs Savienības budžetu.

5. CITI JAUTĀJUMI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Eiropas Komisija turpinās uzraudzīt tehnikas attīstību autobūves nozarē un vajadzības gadījumā ierosinās grozīt attiecīgos tiesību aktus, lai iekļautu jaunus drošības elementus. Komisija arī turpinās aktīvi piedalīties un uzņemties vadību transportlīdzekļu standartu saskaņošanas procesā starptautiskā līmenī (ANO Eiropas Ekonomikas komisijā — *UNECE*).

Lai jaunā regula atbilstu nākotnes vajadzībām, tika uzskatīts, ka ir atbilstošāk jebkādu šo transportlīdzekļu drošības noteikumu pārskatīšanu aplūkot dinamiskāk, proti, saistībā ar vispārējo tehnikas attīstību un jaunu drošības vajadzību rašanos. Šajā kontekstā ar *UNECE* starpniecību īstenotās starptautiskās regulatīvās norises, kā arī biežā vajadzība pielāgot šos noteikumus liecina, ka šis pārskatīšanas process ir jāierosina automātiski.

Komisija ir apņēmusies sekmēt un atbalstīt to, lai pēc iespējas drīzāk *UNECE* līmenī tiktu izstrādātas sīkas tehniskās prasības attiecībā uz uzlabotām transportlīdzekļu sistēmām. Tomēr Komisija ir uzņēmusies saistības noteikt minētās prasības ES tipa apstiprinājuma sistēmā — gadījumā, ja to sagatavošana *UNECE* nenorit vajadzīgajā tempā. Komisija arī centīsies nodrošināt, ka ANO noteikumi, ko pieņem ar Savienības atbalstu, tiek izstrādāti atbilstoši visaugstākajiem pieejamajiem ceļu satiksmes drošības tehnoloģijas standartiem un tiek regulāri atjaunināti.

Turpretī tāda notikumu (negadījumu) datu reģistratora (*EDR*) ieviešana, kas saglabā dažādus būtiskus transportlīdzekļa datus par īsu laikposmu pirms izraisītājnotikuma (visbiežāk — drošības spilvenu aktivizēšanas), tā laikā un pēc tā, ir jāuzskata par svarīgu soli pareizajā virzienā uz to, lai apkopotu padziļinātus ES mēroga negadījumu datus, kas pašlaik nav pieejami pietiekami plašā apjomā, bet ir ļoti svarīgi, lai varētu visaptveroši pārraudzīt transportlīdzekļu satiksmes drošības veiktspēju. No *EDR* iegūtā informācija atvieglos padziļinātu satiksmes drošības analīzi un īpašu drošības pasākumu novērtēšanu. Šā iemesla dēļ dalībvalstis ir aktīvi jāmudina veikt plašāku analīzi par negadījumiem uz Savienības ceļiem un darīt pieejamus visaptverošus pārskatus valsts līmenī. Šajā kontekstā dalībvalstis vajadzētu vēl vairāk stimulēt savā darbībā analizēt un uzlabot satiksmes drošību valsts līmenī, izmantojot dažādas to rīcībā esošas zināšanu apmaiņas platformas²⁰.

- Skaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)

Nav attiecināms.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīkāks skaidrojums**

Vispārīgā nozīmē šis priekšlikums attiecas uz Regulu (ES) 2018/[..] par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, jo abu regulu piemērošanas termiņi ir saderīgi.

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

I nodaļa (Priekšmets, darbības joma un definīcijas)

1. pants. Ņemot vērā ierosināto *GSR* un *PSR* konsolidāciju, šajā priekšlikumā ir saglabāts *GSR* priekšmets, papildinot to ar atsauci uz prasībām par transportlīdzekļu pasažieru un ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību.

2. pants. *GSR* darbības joma kopumā ir saglabāta, tomēr pašlaik piemērojamo transportlīdzekļu drošības elementu un saistīto izņēmumu līmenī piemērošanas joma ir paplašināta, lai aptvertu arī citas (vai visas) transportlīdzekļu kategorijas un svītrotu attiecīgos izņēmumus (piem., ir svītroti pašreizējie izņēmumi attiecībā uz apvidus automobiļiem (*SUV*) un mikroautobusiem).

3. pants. Ir ietvertas vairākas jaunas definīcijas attiecībā uz jaunievietajiem transportlīdzekļu drošības elementiem.

II nodaļa (4.–11. pants)

Ievērojot tādu pašu loģiku kā pašlaik piemērojamajā *GSR*, 4. pantā ir izklāstītas vispārējās tehniskās prasības transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanai un ir uzskaitītas drošības jomas, attiecībā uz kurām tiek plašāk izstrādāti (vai ir jāizstrādā) sīki noteikumi sekundārajos tiesību aktos. Ir dota atsauce uz I pielikumu, kurā uzskaitīti visi ANO noteikumi, kas obligāti piemērojami ES, un uz II pielikumu, kurā ietverta sīka informācija par attiecīgajām transportlīdzekļu drošības prasībām, to piemērošanas jomu un saistītajiem sekundārajiem tiesību aktiem, norādot, vai tādi jau pastāv vai ir jāizstrādā saistībā ar šo iniciatīvu.

Šajā priekšlikumā arī ir paredzēts pilnvarot Komisiju grozīt un noteikt sīki izstrādātus noteikumus un tehniskās prasības deleģētajos aktos un grozīt I un II pielikumu, lai ņemtu vērā tehnikas attīstību un regulatīvās norises ANO un Savienības līmenī.

Ar 5. pantu tiek paplašināta darbības joma pašlaik piemērojamajai prasībai aprīkot vieglos automobiļus ar riepu gaisa spiediena uzraudzības sistēmu, attiecinot šo prasību uz visām transportlīdzekļu kategorijām.

Ar 6. pantu tiek apstiprināti vairāki uzlaboti transportlīdzekļu drošības elementi visiem transportlīdzekļiem (piem., inteligentā ātruma asistēšanas sistēma; vadītāja miegainības un uzmanības uzraudzības / novēršanas atpazīšanas sistēmas; atpakaļgaitas brīdinājuma sistēma; ierīces, kas bloķē dzinēja iedarbināšanas sistēmu, ja vadītājs ir lietojis alkoholu, uzstādīšanas atvieglojumi).

Priekšlikuma 7. pantā ir noteiktas īpašas prasības automobiļiem un mikroautobusiem un jo īpaši ir noteikts, ka tiem ir jābūt aprīkoti ar notikumu (negadījumu) datu reģistratoru un konstruētiem tā, lai būtu palielināta galvas triecienaizsardzības zona ievainojamiem satiksmes dalībniekiem.

Priekšlikuma 8. pantā ir noteiktas prasības frontālās aizsardzības sistēmām.

Priekšlikuma 9. pantā ir noteiktas īpašas prasības kravas automobiļiem un autobusiem un jo īpaši ir noteikts, ka tiem ir jābūt aprīkoti ar sistēmu, kas konstatē ievainojamus satiksmes dalībniekus transportlīdzekļa priekšpusē un aizmugurē tiešā tuvumā un brīdina par tiem, un ir jābūt konstruētiem tā, lai uzlabotu ievainojamu satiksmes dalībnieku pamanāmību no vadītāja sēdekļa.

Komisija neierosina pārveidot uzlabotās avārijas bremzēšanas sistēmas kravas automobiļiem un autobusiem, lai tās autonomi nobremzētu, konstatējot ievainojamus satiksmes dalībniekus, kā tas ir ierosināts attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Šīs iniciatīvas pamatā esošajā negadījumu analīzē ir norādīts uz gājēju un riteņbraucēju sabraukšanas risku, ja viņi atrodas ļoti tuvu vadītāja kabīnei, t. i., tā dēvētajās “aklajās zonās”, un ja kravas transportlīdzeklis brauc ļoti lēni (taisni vai pagriezienā) vai uzsāk braukšanu. Taču ar autonomo bremzēšanu saistītās konstatēšanas sistēmas var nedarboties tikpat efektīvi šādā mazā braukšanas ātrumā. Citiem vārdiem sakot, pašlaik nav pieejamas sistēmas, kas efektīvi novērstu šāda veida sabraukšanas gadījumus, braucot ar mazu ātrumu, un nav skaidrs, vai un kad tādas sistēmas eksistēs. Novērtējumā tika norādīts, ka tas nav tikai sistēmas programmēšanas jautājums. Sagatavošanās pētījumā tika apliecināts, ka signalizēšana vadītājam par ievainojamu satiksmes dalībnieku klātbūtni ir efektīvāka, ja vadītājs viņu klātbūtni var tieši vērot spoguļos vai pa uzlabotiem priekšējiem un sānu logiem, kuriem nav “aklo zonu”. Sagaidāms, ka gājēji un riteņbraucēji savukārt jutīsies drošāk satiksmē, jo varēs uzturēt acu kontaktu ar vadītājiem uzlabotajās kabīnēs. Tomēr, ja šādos gadījumos autonomā bremzēšana kļūs tehniski iespējama, attiecīgo regulu var un vajadzētu pielāgot tehnikas attīstībai.

Priekšlikuma 10. pantā ir noteiktas īpašas prasības ar ūdeņradi darbināmiem transportlīdzekļiem un V pielikumā ir ietvertas būtiskās kvalifikācijas prasības ūdeņraža sistēmām un to sastāvdaļām.

Priekšlikuma 11. pantā ir noteiktas īpašas prasības automatizētiem transportlīdzekļiem un jo īpaši ir uzskaitītas drošības jomas, attiecībā uz kurām ir papildus jāizstrādā sīki noteikumi un tehniskie noteikumi kā pamats automatizētu transportlīdzekļu izmantošanai.

III nodaļa (Nobeiguma noteikumi)

Ir ierosināts pilnvarot Komisiju pieņemt deleģētos aktus, lai pielāgotu pielikumus tehnikas attīstībai un regulatīvajām norisēm, kā arī lai noteiktu sīki izstrādātus noteikumus par īpašām procedūrām, testiem un tehniskajām prasībām transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz īpašajām prasībām, kas noteiktas šajā priekšlikumā. Priekšlikuma 12. pantā ir precizēti šajā saistībā Komisijai deleģēto pilnvaru nosacījumi.

Priekšlikuma 13. pantā ir noteikti pārejas noteikumi.

Priekšlikuma 14. pants attiecas uz II pielikumā norādīto dažādo drošības prasību īstenošanas datumiem. Attiecīgie īstenošanas datumi jaunievietajām prasībām ir šādi:

- vairums drošības pasākumu būs piemērojami no Regulas piemērošanas dienas — attiecībā uz jauniem transportlīdzekļu veidiem — un pēc 24 mēnešiem no minētās dienas — attiecībā uz visiem jaunražotajiem transportlīdzekļiem;
- ierobežots skaits pasākumu (kopumā trīs) būs piemērojami pēc 24 mēnešiem no Regulas piemērošanas dienas — attiecībā uz jauniem transportlīdzekļu veidiem — un pēc 48 mēnešiem no piemērošanas dienas — attiecībā uz visiem jaunajiem transportlīdzekļiem;
- to prasību īstenošanai, kas attiecas uz uzlabotu tiešo redzamību kravas automobiļiem un autobusiem (9. panta 4. punkts), ir vajadzīgs ilgāks laiks, jo to izpildei būs pilnīgi jāpārkonstruē kabīne, — tās būs piemērojamas pēc 48 mēnešiem no Regulas piemērošanas dienas attiecībā uz jauniem transportlīdzekļu veidiem un pēc

84 mēnešiem no minētās piemērošanas dienas — attiecībā uz visiem jaunajiem kravas automobiļiem un autobusiem.

Ar 15. pantu tiek ieviestas vajadzīgās izmaiņas Regulas (ES) 2018/[..] II pielikumā, kuras izriet no šā priekšlikuma pieņemšanas.

Ar 16. pantu tiek atceltas trīs regulas (par transportlīdzekļu vispārējo drošību, gājēju drošību un ūdeņraža drošumu) un to novecojušie sekundārie tiesību akti²¹.

Priekšlikuma 17. pantā ir noteikts datums, kad ir jāsāk piemērot šo regulu, un tas ir pēc 36 mēnešiem no dienas, kad tā stājas spēkā. Tas ļaus Komisijai iepriekš pieņemt attiecīgos deleģētos aktus un nodrošinās pietiekamu pārejas laiku ražotājiem, lai tie varētu pielāgoties jaunajām prasībām.

²¹ Visi īstenošanas pasākumi, kas pieņemti atbilstoši Regulai (EK) Nr. 661/2009 saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, tiks pielāgoti ar LESD ieviestajai jaunajai komitoloģijas sistēmai, pamatojoties uz šajā priekšlikumā noteiktajām Komisijas pilnvarām.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un braucēju un neaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Regulu (ES) 2018/... un atceļ Regulu (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,
ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 114. pantu,
ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,
pēc tiesību akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,
ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²²,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²³,
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/...²⁴⁺ nosaka administratīvus noteikumus un tehniskas prasības jaunu transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai nolūkā nodrošināt iekšējā tirgus pareizu darbību un augstu drošības līmeni un ekoloģisko veiktspēju;
- (2) Šī regula ir reglamentējošs tiesību akts saistībā ar ES tipa apstiprināšanas procedūru, kas noteikta Regulā (ES) 2018/...⁺. Tādējādi attiecīgi būtu jāgroza minētās regulas II pielikums.
- (3) Pēdējās desmitgadēs transportlīdzekļu drošības attīstība būtiski veicinājusi ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagus miesas bojājumus guvušo skaita samazināšanos. Tomēr vairāku tādu faktoru dēļ kā strukturāli un uzvedības faktori šie samazinājumi Savienībā nesen ir apstājušies, un bez jaunām iniciatīvām vispārīgajā drošībā uz ceļiem esošās pieejas drošības efekti vairs nespēs atsvērt pieaugošā satiksmes apjoma ietekmi. Tāpēc transportlīdzekļu drošības veiktspēja jāturpina

²² OV C [...], [...], [...]. lpp.

²³ OV C [...], [...], [...]. lpp.

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/... par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L ..., ..., lpp.);

⁺ PB: lūdzu ievietot tekstā numuru regulai, ko satur dokuments PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)), un ievietot zemsvītras piezīmē minētās regulas numuru, datumu un atsauci uz OV.

uzlabot kā daļa no integrētās pieejas ceļu drošībai un lai labāk aizsargātu neaizsargātos satiksmes dalībniekus.

- (4) Tehniskie sasniegumi transportlīdzekļu uzlaboto drošības sistēmu jomā sniedz jaunas iespējas negadījumu seku mazināšanā. Lai samazinātu bojāgājušo skaitu, jāievieš dažas no piemērotām jaunajām tehnoloģijām.
- (5) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.661/2009²⁵ kontekstā Komisija novērtēja, vai būtu iespējams paplašināt minētajā regulā esošo prasību par konkrētu sistēmu (piemēram, pilnveidotu avārijas bremzēšanas sistēmu un riepju spiediena kontroles sistēmu) uzstādīšanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos tā, lai šāda prasība tiktu piemērota visām transportlīdzekļu kategorijām. Komisija novērtēja arī tehnisko un ekonomisko iespējamību un tirgus gatavību jaunai prasībai par citām, uzlabotām drošības īpašībām. Balstoties uz šiem novērtējumiem, Komisija 2016. gada decembrī publicēja ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei “Dzīvību glābšana: autotransporta drošības uzlabošana ES”²⁶. Minētajam ziņojumam pievienotais dienestu darba dokuments identificēja un ierosināja 19 potenciālus reglamentējošus pasākumus, kas varētu dot ieguldījumu turpmākam ceļu satiksmes negadījumu skaita, šajos negadījumos bojāgājušo un traumas guvušo skaita samazināšanā.
- (6) Intelektiskai ātruma pielāgošanai, joslas ievērošanas sistēmām, vadītāja miegainības un uzmanības kontroles un novēršanas uzraudzībai, un atpakaļgaitas kontroles sistēmām ir liels potenciāls būtiski samazināt cietušo skaitu. Turklāt šo sistēmu pamatā ir tehnoloģijas, kuras tiks izmantotas arī savienotu un automatizētu transportlīdzekļu lietošanā. Tādēļ harmonizēti transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas noteikumi un testa procedūras attiecībā uz minētajām sistēmām un uz to kā atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu būtu jānosaka Savienības līmenī.
- (7) Notikuma (negadījuma) datu reģistratoru, kas uzglabā virkni būtisku transportlīdzekļa datu par īsu laikposmu pirms notikuma, notikuma laikā un pēc notikuma (piemēram, gaisa spilvena nostrādes), ieviešana ir vērtīgs solis ceļā uz precīzāku padziļinātu negadījuma datu iegūšanu. Tādēļ būtu jāpieprasa mehānisko transportlīdzekļu aprīkošana ar šādiem reģistratoriem. Vajadzētu būt arī prasībai, ka šādiem reģistratoriem jāspēj reģistrēt un uzglabāt datus tādā veidā, ka dalībvalstis var izmantot datus ceļu drošības analīzei un novērtēt specifisko veikto pasākumu efektivitāti.
- (8) Jebkādu tādu personas datu apstrādi kā informācija par vadītāju, kas apstrādāta notikuma (negadījuma) datu reģistratoros, vai informācija par vadītāju saistībā ar miegainību un uzmanības kontroli vai traucēkļa uzlabotu atpazīšanu, veic saskaņā ar ES tiesību aktiem par datu aizsardzību, jo īpaši ar Vispārīgo datu aizsardzības regulu²⁷. Turklāt tādu personas datu apstrāde, kas iegūti caur “112” izsaukšanai paredzētajām transportlīdzekļa eZvana sistēmām, ir pakļauta specifiskiem drošības pasākumiem²⁸.

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regula (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 200, 31.7.2009., 1. lpp.).

²⁶ COM(2016) 787 final

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Regula (ES) 2015/758 par tipa apstiprinājuma prasībām transportlīdzekļa eZvana sistēmas izveidošanai uz pakalpojuma “112” bāzes un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK (OV L 123, 19.5.2015., 77. lpp.).

- (9) Regula (EK) Nr. 661/2009 atbrīvoja autofurgonus, apvidus automobiļus (*SUV*) un daudzfunkcionālos transportlīdzekļus (*MPV*) no drošības prasībām sēdvietas augstuma un transportlīdzekļu masas raksturlielumu dēļ. Ņemot vērā šādu transportlīdzekļu tirgus daļas pieaugumu (no tikai 3% 1996. gadā līdz 14% 2016. gadā) un tehnoloģiju attīstību pēcsadursmes elektrodrošības drošības pārbaudes, šie atbrīvojumi ir novecojuši un nepamatoti. Tādēļ atbrīvojums būtu jāatceļ, un šiem transportlīdzekļiem būtu jāpiemēro pilns spektrs uzlabotu transportlīdzekļa sistēmu prasību.
- (10) Regula (EK) Nr. 661/2009 panāca būtisku Savienības tiesību aktu vienkāršošanu, aizstājot 38 direktīvas ar līdzvērtīgiem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem (ANO noteikumiem), kas ir saistoši atbilstoši Padomes Lēmumam 97/836/EK²⁹. Lai panāktu turpmāku vienkāršošanu, vēl vairāk Savienības noteikumu būtu jāaizstāj ar esošiem ANO noteikumiem, kas obligāti piemērošanai Savienībā. Turklāt Komisijai būtu jāveicina un jāatbalsta darbs ANO līmenī, lai bez kavēšanās un saskaņā ar visaugstākajiem pieejamajiem ceļu drošības standartiem noteiktu transportlīdzekļa drošības sistēmu tipa apstiprināšanas tehniskās prasības, ko satur šī regula.
- (11) ANO noteikumi un to grozījumi, kurus Savienība balsojumā ir atbalstījusi vai kurus Savienība piemēro saskaņā ar Lēmumu 97/836/EK, būtu jāiestrādā ES tipa apstiprinājuma tiesību aktos. Komisijai attiecīgi būtu jādelegē pilnvaras grozīt obligāti piemērojamo ANO noteikumu sarakstu, lai nodrošinātu tā atjaunināšanu.
- (12) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 78/2009³⁰ nosaka prasības gājēju, riteņbraucēju un citu neaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsardzībai transportlīdzekļu apstiprināšanas atbilstības testu un robežvērtību formā attiecībā uz to priekšējās daļas struktūru un attiecībā uz priekšējo aizsardzības sistēmu (piemēram, aizsargstieņu) apstiprināšanu. Kopš Regulas (EK) Nr. 78/2009 pieņemšanas tehniskās prasības un testa procedūras transportlīdzekļiem Apvienoto Nāciju Organizācijas līmenī ir attīstījušās, lai ņemtu vērā tehnikas attīstību. ANO Noteikumi Nr. 127³¹ arī pašlaik Savienībā tiek piemēroti mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai.
- (13) Pēc Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 79/2009³² pieņemšanas Apvienoto Nāciju Organizācijas līmenī turpinājusies ar udeņradi darbināmu transportlīdzekļu un udeņraža sistēmu un sastāvdaļu apstiprināšanas tehnisko prasību un testa procedūru attīstība, lai ņemtu vērā tehnikas attīstību. ANO Noteikumi Nr. 134³³ arī pašlaik Savienībā tiek piemēroti mehāniskos transportlīdzekļos esošu udeņraža sistēmu tipa apstiprināšanai. Papildus minētajām prasībām piemēro arī saspiesta udeņraža transportlīdzekļu sistēmu materiālu kvalitātes kritērijus, taču tie ir piemērti tikai Savienības līmenī.

²⁹ Padomes 1997. gada 27. novembra Lēmums 97/836/EK (OV L 346, 17.12.1997., 78. lpp.).

³⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 14. janvāra Regula (EK) Nr. 78/2009 par mehānisko transportlīdzekļu tipu apstiprināšanu attiecībā uz gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 2003/102/EK un 2005/66/EK (OV L 35, 4.2.2009., 1. lpp.).

³¹ Noteikumi Nr. 127, kas nosaka vienotus noteikumus attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz gājēju drošības veiktspēju.

³² Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 14. janvāra Regula (EK) Nr. 79/2009, kas attiecas uz tipa apstiprinājumu ar udeņradi darbināmiem mehāniskiem transportlīdzekļiem un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK (OV L 35, 4.2.2009., 32. lpp.).

³³ ANO Noteikumi Nr. 134, kas nosaka vienotus noteikumus par mehānisko transportlīdzekļu un to sastāvdaļu apstiprināšanu attiecībā uz transportlīdzekļu, kuri darbināmi ar udeņradi, ar drošību saistīto veiktspēju.

- (14) Skaidrības, racionalitātes un vienkāršības labad Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 būtu jāatceļ un jāaizstāj ar šo regulu.
- (15) Vēsturiski Savienības noteikumi ir ierobežējuši kravas automobiļu sastāvu kopējo garumu, kā rezultātā par tipisku kļuva virs motora novietota kabīne, jo tā tiek maksimāli palielināta kravas telpa. Tomēr vadītāja augstā atrašanās vieta palielinājusi aklo zonu un samazinājusi tiešo redzamību ap kravas automobiļa kabīni. Tas ir galvenais faktors satiksmes negadījumos, kur iesaistīti kravas automobiļi un neaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki. Uzlabojot tiešo redzamību, varētu būtiski samazināt cietušo skaitu. Tāpēc būtu jāievieš prasības tiešās redzamības uzlabošanai.
- (16) Ņemot vērā ES transportlīdzekļu drošības noteikumu uzsvaru uz neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, cita starpā nodrošinot adekvātu redzamību vadītājiem, publiskām un privātām struktūrām būtu jāatturas no prasības stiprināt jebkāda veida un jebkādam nolūkam paredzētas birkas, vinjetes vai uzlīmes uz transportlīdzekļa stiklojuma caurspīdīgās daļas. Turklāt valsts iestādēm būtu jānodrošina, lai uz vējstikliem un sānu logiem nūdien nebūtu birku, vinješu, uzlīmju vai citu redzamību ierobežojošu priekšmetu, kas mazinātu Savienības tiesību aktu par redzamību vadītājiem efektivitāti.
- (17) Automatizēti un savienoti transportlīdzekļi varētu būt spējīgi dot nozīmīgu ieguldījumu uz ceļiem bojā gājušo skaita mazināšanā, jo tiek lēsts, ka apmēram 90 procenti ceļu satiksmes negadījumu izraisa cilvēka kļūda. Tā kā automatizēti transportlīdzekļi pakāpeniski pārņems vadītāja uzdevumus, Savienības līmenī būtu jāpieņem harmonizēti noteikumi un tehniskās prasības automatizēta transportlīdzekļa sistēmām.
- (18) Transportlīdzekļu sasaistei kolonnā ir potenciāls ieviest nākotnē drošāku, tīrāku un efektīvāku transportēšanu. Raugoties uz kustības kolonnā tehnoloģijas ieviešanu un attiecīgiem standartiem, būs nepieciešams harmonizētu noteikumu un procedūru tiesiskā regulējuma ietvars. Šajā ziņā Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētos aktus, lai izveidotu harmonizētu datu apmaiņas formātu nolūkā veidot dažādu zīmolu transportlīdzekļu sasaisti kolonnā saskaņā ar ES tiesību aktiem par datu aizsardzību.
- (19) Savienībai būtu jāturpina veicināt tehnisko prasību izstrādāšanu Apvienoto Nāciju Organizācijas līmenī attiecībā uz riepu troksni, rites pretestību un riepu saķeri uz slapja ceļa. Tieši tāpēc ANO Noteikumi Nr. 117 tagad satur šos detalizētos nosacījumus. Apvienoto Nāciju Organizācijas līmenī būtu jāturpina process, kurā riepu prasības tiek pielāgotas, ņemot vērā tehnikas attīstību, jo īpaši, lai nodrošinātu, ka riepas veiktspēja tiek novērtēta arī riepas darbmūža beigās nodilušā stāvoklī, un popularizētu ideju, ka riepām būtu jāatbilst prasībām visu darbmūžu un nebūtu jāmaina priekšlaicīgi. Regulas (EK) Nr. 661/2009 esošās prasības attiecībā uz riepu veiktspēju būtu jāaizstāj ar ekvivalentiem ANO noteikumiem.
- (20) Lai nodrošinātu šīs regulas efektivitāti, saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt tiesību aktus attiecībā uz tipa apstiprināšanas prasībām, kas skar mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību drošības veiktspēju, vispārīgo konstrukciju un atbilstošu ekoloģisko veiktspēju. Ir īpaši būtiski, lai Komisija sagatavošanas darbu gaitā pienācīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti

2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu³⁴. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana;

- (21) Nolūkā saskaņot Savienības tiesību aktus, kuros ir atsauces uz regulatīvo kontroles procedūru, ar Līguma par Eiropas Savienības darbību ieviesto tiesisko regulējumu un lai turpinātu Savienības tiesību aktu vienkāršošanu transportlīdzekļu drošības jomā, būtu jāatceļ un jāaizstāj ar deleģētajiem aktiem, kas pieņemti atbilstīgi šai regulai, šādas regulas:

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 631/2009³⁵,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 406/2010³⁶,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 672/2010³⁷,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 1003/2010³⁸,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 1005/2010³⁹,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 1008/2010⁴⁰,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 1009/2010⁴¹,

³⁴ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

³⁵ Komisijas 2009. gada 22. jūlija Regula (EK) Nr. 631/2009, ar ko nosaka detalizētus I pielikuma īstenošanas noteikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 78/2009 par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu saistībā ar gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību, groza Direktīvu 2007/46/EK un atceļ Direktīvu 2003/102/EK un 2005/66/EK (OV L 195, 25.7.2009., 1. lpp.)

³⁶ Komisijas 2010. gada 26. aprīļa Regula (ES) Nr. 406/2010, ar ko ievieš Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 79/2009 par tipa apstiprinājumu ar ūdeņradi darbināmiem mehāniskiem transportlīdzekļiem (OV L 122, 18.5.2010., 1. lpp.).

³⁷ Komisijas 2010. gada 27. jūlija Regula (ES) Nr. 672/2010, kas attiecas uz tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz dažu transportlīdzekļu priekšējā stikla pretaizsalšanas un pretaizsvīšanas ierīcēm un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 196, 28.7.2010., 5. lpp.).

³⁸ Komisijas 2010. gada 8. novembra Regula (ES) Nr. 1003/2010, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju aizmugurējās numura zīmes uzstādīšanas un piestiprināšanas vietas tipa apstiprināšanas prasībām un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 291, 9.11.2010., 22. lpp.).

³⁹ Komisijas 2010. gada 8. novembra Regula (ES) Nr. 1005/2010, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu jūgierīču tipa apstiprināšanas prasībām un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 291, 9.11.2010., 36. lpp.).

⁴⁰ Komisijas 2010. gada 9. novembra Regula (ES) Nr. 1008/2010 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz noteiktu mehānisko transportlīdzekļu priekšējā stikla tīrīšanas un apskalošanas ierīcēm, un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 292, 10.11.2010., 2. lpp.).

⁴¹ Komisijas 2010. gada 9. novembra Regula (ES) Nr. 1009/2010, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu dubļusargu tipa apstiprināšanas prasībām un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko

- Komisijas Regulu (ES) Nr. 19/2011⁴²,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 109/2011⁴³,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 458/2011⁴⁴,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 65/2012⁴⁵,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 130/2012⁴⁶,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 347/2012⁴⁷,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 351/2012⁴⁸,
- Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012⁴⁹,
- Komisijas Regulu (ES) 2015/166⁵⁰.

(22) Ņemot vērā, ka saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 78/2009, Regulu (EK) Nr. 79/2009, Regulu (EK) Nr. 661/2009 un to īstenošanas pasākumiem izdotie apstiprinājumi būtu jāuzskata par līdzvērtīgiem, ja attiecīgās prasības nav grozītas ar šo regulu vai līdz to

-
- transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 292, 10.11.2010., 21. lpp.).
- ⁴² Komisijas 2011. gada 11. janvāra Regula (ES) Nr. 19/2011, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju obligātās izgatavotāja plāksnītes un transportlīdzekļa identifikācijas numura tipa apstiprināšanas prasībām un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 8, 12.1.2011., 1. lpp.).
- ⁴³ Komisijas 2011. gada 27. janvāra Regula (ES) Nr. 109/2011, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 attiecībā uz tipa apstiprināšanas prasībām konkrētu kategoriju mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju pretšļakatu ierīcēm (OV L 34, 9.2.2011., 2. lpp.).
- ⁴⁴ Komisijas 2011. gada 12. maija Regula (ES) Nr. 458/2011 par tipa apstiprinājuma pieprasījumiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to piekabēm attiecībā uz to riepu uzstādīšanu un par Regulas (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību īstenošanu (OV L 124, 13.5.2011., 11. lpp.).
- ⁴⁵ Komisijas 2012. gada 24. janvāra Regula (ES) Nr. 65/2012, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 attiecībā uz pārsesumu pārslēgšanas indikatoriem un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (OV L 28, 31.1.2012., 24. lpp.).
- ⁴⁶ Komisijas 2012. gada 15. februāra Regula (ES) Nr. 130/2012, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas prasībām pieejamības un manevrējamības ziņā un ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 43, 16.2.2012., 6. lpp.).
- ⁴⁷ Komisijas 2012. gada 16. aprīļa Regula (ES) Nr. 347/2012, ar kuru īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām noteiktu mehānisko transportlīdzekļu kategoriju uzlabotām avārijas bremzēšanas sistēmām (OV L 109, 21.4.2012., 1. lpp.).
- ⁴⁸ Komisijas 2012. gada 23. aprīļa Regula (ES) Nr. 351/2012, ar kuru īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 attiecībā uz tipa apstiprinājuma prasībām joslu uzraudzības sistēmu uzstādīšanai mehāniskajos transportlīdzekļos (OV L 110, 24.4.2012., 18. lpp.).
- ⁴⁹ Komisijas 2012. gada 12. decembra Regula (ES) Nr. 1230/2012, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju masu un gabarītiem un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (OV L 353, 21.12.2012., 31. lpp.).
- ⁵⁰ Komisijas 2015. gada 3. februāra Regula (ES) 2015/166, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 661/2009 papildina un groza attiecībā uz īpašu procedūru, novērtēšanas metožu un tehnisko prasību iekļaušanu un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK un Komisijas Regulas (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 109/2011 un (ES) Nr. 458/2011 (OV L 28, 4.2.2015, 3. lpp.).

izmainīšanas brīdīm ar īstenošanas tiesību aktiem, pārejas noteikumiem būtu jānodrošina, ka šādi apstiprinājumi netiek atzīti par nederīgiem.

- (23) Kas attiecas uz sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību ES tipa apstiprinājuma piešķiršanas atteikuma, transportlīdzekļa reģistrācijas atteikuma un laišanas tirgū vai ekspluatācijas uzsākšanas aizlieguma datumiem, šie datumi būtu jānosaka attiecībā uz katru reglamentēto lietu.
- (24) Ņemot vērā, ka šīs regulas mērķi, proti, iekšējā tirgus pareizas funkcionēšanas īstenošanu, ieviešot harmonizētas tehniskas prasības attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju drošību un ekoloģisko veiktspēju, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķas dalībvalstis un ka minētās rīcības mēroga dēļ šos mērķus labāk var sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredzēti vienīgi tādi pasākumi, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.
- (25) Mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, un sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanas detalizētas tehniskās prasības un specifiskas testa procedūras būtu jānosaka ar deleģētajiem aktiem pirms šīs regulas piemērošanas dienas. Turklāt ražotājiem būtu jādod pietiekami daudz laika pielāgoties šīs regulas prasībām un deleģētajiem aktiem, kuri pieņemti saskaņā ar to. Līdz ar to šīs regulas piemērošana būtu jāatliek,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS, DARBĪBAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

1. pants

Priekšmets

Šajā regulā noteiktas prasības:

1. transportlīdzekļu un sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību, kas konstruētas un izgatavotas transportlīdzekļiem, tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgajiem raksturlielumiem un drošību un attiecībā uz transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību;
2. transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz riepu spiediena kontroles sistēmām saistībā ar to drošību, degvielas patēriņa efektivitāti un CO₂ emisijām un
3. jaunražotu riepu tipa apstiprināšanai attiecībā uz to drošību un ekoloģisko veiktspēju.

2. pants

Tvērums

Šo regulu piemēro M, N un O kategorijas transportlīdzekļiem, kā tie definēti Regulas (ES) 2018/... 4. pantā, un sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskajām vienībām, kas konstruētas un izgatavotas šiem transportlīdzekļiem, atbilstoši šīs regulas 4. līdz 11. pantam.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Regulas (ES) Nr. 2018/... 3. pantā noteiktās definīcijas.

Papildus piemēro šādas definīcijas:

- (1) “neaizsargāts satiksmes dalībnieks” ir satiksmes dalībnieks, kas izmanto divu riteņu motorizētu transportlīdzekli, vai nemotorizēts satiksmes dalībnieks, piemēram, velosipēdists vai gājējs;
- (2) “riepu spiediena kontroles sistēma” ir transportlīdzeklī uzstādīta sistēma, kas var izvērtēt riepu spiedienu vai spiediena izmaiņas laikā un transportlīdzekļa kustības laikā attiecīgo informāciju pārraidīt lietotājam;
- (3) “intelektiska ātruma pielāgošana” ir sistēma, kas palīdz transportlīdzekļa vadītājam ievērot ceļa videi piemērotu ātrumu, nodrošinot haptisku atgriezenisko saiti caur akseleratora pedāli, vadoties pēc ātruma ierobežojuma informācijas, kas iegūta ceļa zīmju un signālu ievērošanas gaitā, balstoties uz infrastruktūras signāliem vai elektronisku karšu datiem, vai uz abiem, kas pieejami transportlīdzeklī;
- (4) “alkometriskā autobloķētāja uzstādīšanas atvieglošana” ir standartizēta saskarne, kas atvieglo pēcpārdošanas tirgū pieejamu alkometriskās autobloķēšanas ierīču uzstādīšanu mehāniskajos transportlīdzekļos;
- (5) “vadītāja miegainības un uzmanības kontrole” ir sistēma, kas novērtē vadītāja modrību transportlīdzekļa sistēmu analīzes ceļā un brīdina vadītāju, ja tas vajadzīgs;
- (6) “traucēkļu uzlabota atpazīšana” ir sistēma, kas spēj atpazīt vadītāja vizuālās uzmanības līmeni satiksmes situācijai un brīdina vadītāju, ja tas vajadzīgs;
- (7) “avārijas apstāšanās signāls” ir ātri mirgojoši bremžu lukturi, kas aiz transportlīdzekļa aizmugures esošajiem citiem satiksmes dalībniekiem norāda par liela palēninājuma spēka pielikšanu transportlīdzeklī attiecībā pret dominējošiem ceļa apstākļiem ;
- (8) “atpakaļgaitas kontrole” ir kamera vai monitors, optiska vai detektēšanas sistēma, kas brīdina vadītāju par personām un objektiem transportlīdzekļa aizmugurē ar primāro mērķi izvairīties no sadursmēm pārvietojoties atpakaļgaitā;
- (9) “joslas pamešanas brīdinājuma sistēma” ir sistēma, kas brīdina vadītāju par transportlīdzekļa novirzi no kustības joslas;
- (10) “uzlabota avārijas bremzēšanas sistēma” ir sistēma, kas var automātiski noteikt potenciālu sadursmi un aktivizē transportlīdzekļa bremžu sistēmu, lai palēninātu transportlīdzekļa gaitu nolūkā nepieļaut sadursmi vai mazināt tās smagumu;
- (11) “joslas saglabāšanas sistēma” ir sistēma, kas kontrolē transportlīdzekļa pozīciju attiecībā pret joslas robežām un pieliek griezes momentu stūres ratam vai spiedienu bremzēm vismaz tad, kad notiek vai var notikt novirzīšanās no joslas un varētu notikt neizbēgama sadursme;
- (12) “transportlīdzekļa galvenais vadības slēdzis” ir ierīce, ar kuru transportlīdzeklī iebūvēto elektronikas sistēmu no izslēgta stāvokļa, kā tas ir gadījumā, kad transportlīdzekli novieto stāvēšanai bez vadītāja klātbūtnes, pārslēdz parastā darba režīmā;

- (13) "Notikuma (negadījuma) datu reģistrators" ir sistēma, kas reģistrē un uzglabā svarīgus, ar sadursmi saistītus parametrus un informāciju pirms sadursmes, tās laikā un pēc tās;
- (14) "frontālās aizsardzības sistēma" ir atsevišķa konstrukcija vai konstrukcijas, piemēram, aizsargrežģis vai papildu buferis – papildus standarta aprīkojuma buferim –, kas ir paredzēts transportlīdzekļa ārējās virsmas aizsardzībai sadursmes gadījumā ar kādu objektu, izņemot konstrukcijas, kuru masa ir mazāka par 0,5 kg, kuras paredzētas tikai transportlīdzekļa lukturu aizsardzībai;
- (15) "buferis" ir transportlīdzekļa jebkādas priekšējās, apakšējās, ārējās daļas konstrukcijas, ieskaitot stiprinājuma daļas, kuras paredzētas transportlīdzekļa aizsardzībai maza ātruma frontālās sadursmes gadījumā ar citu transportlīdzekli; tas neietver jebkādu frontālās aizsardzības sistēmu;
- (16) "ar ūdeņradi darbināms transportlīdzeklis" ir jebkurš mehānisks transportlīdzeklis, kas transportlīdzekļa darbināšanai kā degvielu izmanto ūdeņradi;
- (17) "ūdeņraža sistēma" ir ar ūdeņradi darbināmā transportlīdzeklī uzstādīto ūdeņraža sastāvdaļu un savienojamo daļu komplekts, izņemot ar ūdeņradi darbināmo spēka sistēmu vai palīgmotoru;
- (18) "ar ūdeņradi darbināma spēka sistēma" ir iekšdedzes motors vai degvielas elementa sistēma, ko izmanto transportlīdzekļa darbināšanai;
- (19) "ūdeņraža sastāvdaļa" ir ūdeņraža tvertnes un visas citas ar ūdeņradi darbināma transportlīdzekļa daļas, kas ir tiešā saskarē ar ūdeņradi vai kas veido daļu no ūdeņraža sistēmas;
- (20) "ūdeņraža tvertne" ir ūdeņraža sistēmas sastāvdaļa, kurā uzglabā primāro ūdeņraža degvielas apjomu;
- (21) "automatizēts transportlīdzeklis" ir mehānisks transportlīdzeklis, kas konstruēts un izgatavots, lai ilgstoši autonomi pārvietotos bez pastāvīgas cilvēka uzraudzības;
- (22) "vadītāja pieejamības uzraudzības sistēma" ir sistēma, kas novērtē, vai vadītājs attiecīgā gadījumā, konkrētā situācijā var pārņemt vadīšanas funkciju no automatizēta transportlīdzekļa;
- (23) "transportlīdzekļu sasaiste kolonnā" ir divu vai vairāk transportlīdzekļu sasaiste kolonnā, izmantojot savienojumu tehnoloģijas un vadīšanas automatizētas atbalsta sistēmas, kas ļauj transportlīdzekļiem saglabāt iestatītu, tuvu distanci starp tiem, kad tie sasaistīti zināmās brauciena daļās, un pielāgoties vadošā transportlīdzekļa pārvietošanās izmaiņām, minimāli iesaistot vai neiesaistot vadītājus;
- (24) "maksimālā masa" ir tehniski pieļaujamā maksimālā masa, kādu noteicis ražotājs;
- (25) "A statnis" ir priekšējais ārējais jumta balsts, kas stiepjas no transportlīdzekļa šasijas līdz jumtam;
- (26) "frontālās aizsardzības sistēmas stūris" ir frontālās aizsardzības sistēmas saskares punkts ar vertikālu plakni, kas veido 60° leņķi ar automobiļa vertikālo garenplakni un kas ir tangenciāla frontālās aizsardzības sistēmas ārējai virsmai;
- (27) "frontālās aizsardzības sistēmas apakšdaļas augstums" ir - jebkurā šķērspozīcijā - attālums pa vertikāli starp zemi un frontālās aizsardzības sistēmas apakšējo atskaites līniju, ja transportlīdzeklis ir novietots normālā braukšanas pozīcijā.

II NODAĻA

RAŽOTĀJU PIENĀKUMI

4. pants

Vispārīgie pienākumi un tehniskās prasības

1. Ražotāji pierāda, ka visiem jauniem transportlīdzekļiem, kas tiek laisti tirgū, reģistrēti vai kuru ekspluatācija uzsākta, un visām jaunām sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskajām vienībām, kas tiek laistas tirgū vai kuru ekspluatācija uzsākta, ir tipa apstiprinājums saskaņā ar šīs regulas un atbilstīgi tai pieņemto deleģēto aktu prasībām.

2. Tipa apstiprinājumu saskaņā ar I pielikumā uzskaitītajiem ANO noteikumiem uzskata par ES tipa apstiprinājumu saskaņā ar šīs regulas un atbilstīgi tai pieņemto deleģēto aktu prasībām.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai grozītu I pielikumu nolūkā ņemt vērā tehnikas attīstību un regulatīvās norises, pievienojot un atjauninot atsauces uz ANO noteikumiem un attiecīgās sērijas grozījumiem, ko obligāti piemēro.

4. Ražotāji nodrošina, ka transportlīdzekļi ir konstruēti, izgatavoti un montēti tā, lai samazinātu transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto satiksmes dalībnieku ievainojumu risku.

5. Ražotāji arī nodrošina, ka transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskās vienības atbilst II pielikumā noteiktajām piemērojamajām prasībām, sākot ar minētajā pielikumā norādītajam datumam, un detalizētajām tehniskajām prasībām un testa procedūrām, kas noteiktas atbilstīgi 7. pantam pieņemtajos deleģētajos aktos, ieskaitot prasības attiecībā uz:

- (a) ierobežošanas sistēmām, sadursmes testiem, barošanas sistēmas integritāti un augstsprieguma elektrodrošību;
- (b) gājējiem, riteņbraucējiem, skata lauku un redzamību;
- (c) transportlīdzekļa šasiju, bremzēm, riepām un stūres iekārtu;
- (d) iebūvētajiem mērinstrumentiem, elektroiekārtu, transportlīdzekļa gaismas iekārtām un aizsardzību pret neatļautu lietošanu, ieskaitot kibernetiskus uzbrukumus;
- (e) vadītāja un sistēmas darbību;
- (f) transportlīdzekļa vispārīgo konstrukciju un īpašībām.

6. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu nolūkā grozīt II pielikumu, lai ņemtu vērā tehnikas attīstību un regulatīvās norises, īpaši attiecībā uz šā panta 5. punkta a) līdz f) apakšpunktā uzskaitītajām pozīcijām un lai nodrošinātu augstu vispārīgās drošības līmeni transportlīdzekļiem, sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām un augstu aizsardzības līmeni transportlīdzekļa braucējiem un neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem.

7. Lai nodrošinātu transportlīdzekļu vispārīgās drošības un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsardzības augstu līmeni, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai noteiktu detalizētus noteikumus par specifiskām testa

procedūrām un tehniskās prasības transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz II pielikumā noteiktajām prasībām.

5. pants

Specifiski nosacījumi attiecībā uz riepu spiediena kontroles sistēmām un riepām

1. Transportlīdzekļi ir aprīkoti ar precīzu riepu spiediena kontroles sistēmu, kas transportlīdzekļa iekšpusē spēj dot vadītājam brīdinājumu par spiediena samazināšanos kādā riepā, lai nodrošinātu optimālu degvielas patēriņu un satiksmes drošību plašā ceļa un vides apstākļu diapazonā.
2. Riepu spiediena kontroles sistēmas ir konstruētas tā, lai izvairītos no atiestatīšanas vai pārkalibrēšanas pie zema spiediena riepā.
3. Visas tirgū laistās riepas atbilst drošības un ekoloģiskās veiktspējas prasībām, kas noteiktas II pielikumā uzskaitītajos attiecīgajos reglamentējošajos aktos.
4. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai noteiktu specifiskas testa procedūras un tehniskās prasības saistībā ar:
 - (a) transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu attiecībā uz to riepu spiediena kontroles sistēmām;
 - (b) riepu tipa apstiprināšanu, ieskaitot tehniskas prasības to uzstādīšanai.

6. pants

Uzlabotas transportlīdzekļa sistēmas visu kategoriju transportlīdzekļiem

1. Mehāniskie transportlīdzekļi ir aprīkoti ar šādām uzlabotām transportlīdzekļa sistēmām:
 - (a) intelektiska ātruma pielāgošana;
 - (b) alkometriska autobloķētāja uzstādīšanas atvieglošana;
 - (c) vadītāja miegainības un uzmanības kontrole;
 - (d) traucēkļu uzlabota atpazīšana;
 - (e) avārijas bremžu signāls;
 - (f) atpakaļgaitas kontrole.
2. Intelektiskajai ātruma pielāgošanas sistēmai ir šādas minimālās specifikācijas:
 - a) vadītājs caur akseleratora pedāli spēj sajust, ka noteiktais ātruma ierobežojums ir sasniegts vai pārsniegts;
 - b) nedrīkst būt iespēja sistēmu izslēgt vai slāpēt;
 - c) vadītājs spēj netraucēti pārsniegt ātrumu, par kuru sistēma brīdinājusi, normāli darbinot akseleratora pedāli bez nepieciešamības to izspiest līdz galam;
 - d) ja darbojas ātrumtures sistēma, intelektiskā ātruma pielāgošanas sistēma spēj automātiski pielāgoties jebkādam zemākam ātruma ierobežojumam.

3. Transportlīdzekli, kas saskaņā ar 1. punkta d) apakšpunktu aprīkots ar traucēkļu uzlabotu atpazīšanas sistēmu, var uzskatīt par atbilstošu arī minētā punkta c) apakšpunktam.
4. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai noteiktu detalizētus noteikumus saistībā ar specifiskām testa procedūrām un tehniskajām prasībām:
- (a) transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz 1. punktā uzskaitītajām uzlabotajām transportlīdzekļa sistēmām;
 - (b) minētā punkta a) un f) apakšpunktā uzskaitīto uzlaboto transportlīdzekļa sistēmu kā atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai.

7. pants

Specifiskas prasības attiecībā uz pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem

1. Papildus citām šīs regulas un atbilstīgi tai pieņemto deleģēto aktu prasībām, ko piemēro M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, šo kategoriju transportlīdzekļi atbilst 2. līdz 6. punktā noteiktajām un saskaņā ar 7. punktu pieņemto deleģēto aktu prasībām.
2. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļi ir aprīkoti ar uzlabotām avārijas bremzēšanas sistēmām, kas konstruētas un uzstādītas divos posmos un nodrošina:
- (a) kustībā esošu transportlīdzekļu un nekustīgu objektu detektēšanu;
 - (b) detektēšanas spējas paplašināšanu otrajā fāzē, ietverot arī neaizsargātos satiksmes dalībniekus transportlīdzekļa priekšā.
3. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļi ir aprīkoti ar joslas kontroles sistēmu.
4. Uzlabotās avārijas bremzēšanas sistēmas un joslas kontroles sistēmas atbilst jo īpaši šādām prasībām:
- a) sistēmas ir iespējams atslēgt tikai pa vienai un tikai tad, kad transportlīdzeklis ir nekustīgs, ar iedarbinātu stāvbremzi, vadītājam veicot sarežģītu darbību secību;
 - b) sistēmas ir normālā darba režīmā pēc katras transportlīdzekļa galvenā vadības slēdža aktivizācijas;
 - c) brīdinājuma skaņas signālus ir iespējams viegli apklusināt, bet šāda darbība tajā pašā laikā nedrīkst apturēt sistēmas funkcijas, kas nav brīdinājuma skaņas signāli.
5. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļi ir aprīkoti ar notikuma (negadījuma) datu reģistratoru. Notikuma (negadījuma) datu reģistratori atbilst jo īpaši šādām prasībām:
- (a) dati, ko tie spēj reģistrēt un uzglabāt par laikposmu pirms sadursmes, tās laikā un pēc tās, ietver vismaz transportlīdzekļa ātrumu, tā drošības sistēmu stāvokli un aktivizācijas statusu un citus atbilstošos iebūvētās aktīvās drošības un negadījumu novēršanas sistēmu ievades parametrus;
 - (b) ierīces nedrīkst būt atslēdzamas;
 - (c) veids, kādā tie spēj reģistrēt un uzglabāt datus, ir tāds, ka dati ir pasargāti no manipulēšanas un var būt darīti pieejami nacionālajām iestādēm, balstoties uz Savienības vai nacionālajiem tiesību aktiem atbilstīgi Regulai (ES) Nr. 2016/679, izmantojot standartizētu saskarni, negadījumu datu analīzes nolūkā, un tāds, ka var precīzi identificēt transportlīdzekļa tipu, versiju un variantu un, jo īpaši transportlīdzekli uzstādītās aktīvās drošības un sadursmju novēršanas sistēmas.

Tomēr dati, ko gadījuma (negadījuma) datu reģistrators spēj reģistrēt un glabāt, nedrīkst saturēt transportlīdzekļa informācijas numura transportlīdzekļa indikatora sekcijas pēdējos četrus ciparus, nedz arī jebkādu citu informāciju, kas varētu ļaut identificēt konkrēto transportlīdzekli.

6. M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļus konstruē un izgatavo tā, lai nodrošinātu paplašinātu aizsardzības zonu pret frontālu triecienu, kuras mērķis ir neaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsardzības uzlabošana un potenciālo traumu mazināšana iespējamās sadursmes gadījumā.

7. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai noteiktu detalizētus noteikumus saistībā ar specifiskām testa procedūrām un tehniskajām prasībām:

- (a) transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz šī panta 2. līdz 6. punktā noteiktajām prasībām;
- (b) gadījuma (negadījuma) datu reģistratoru kā atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai.

8. pants

Pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu frontālās aizsardzības sistēmas

1. Frontālās aizsardzības sistēmas, kas M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļos uzstādītas vai nu kā oriģinālais aprīkojums, vai kas pieejamas tirgū kā atsevišķas tehniskās vienības, atbilst 2. punktā, IV pielikumā un atbilstoši šī panta 3. punktam pieņemtajos deleģētajos aktos noteiktajām prasībām.

2. Frontālās aizsardzības sistēmām, kas pieejamas tirgū kā atsevišķas tehniskas vienības, pievieno detalizētu sarakstu ar transportlīdzekļa tipu, variantu un versiju uzskaitījumu, kuriem frontālās aizsardzības sistēmai ir tipa apstiprinājums, kā arī skaidras montāžas instrukcijas.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai noteiktu detalizētus noteikumus attiecībā uz specifiskām testa procedūrām un tehniskajām prasībām šī panta 1. punktā minēto frontālās aizsardzības sistēmu tipa apstiprināšanai, ieskaitot tehniskās prasības attiecībā uz to uzbūvi un uzstādīšanu.

9. pants

Specifiskas prasības attiecībā uz autobusiem un kravas automobiļiem

1. Papildus citām šīs regulas un atbilstīgi tai pieņemto deleģēto aktu prasībām, ko piemēro arī M_2 , M_3 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, šo kategoriju transportlīdzekļi atbilst 2. līdz 5. punktā un saskaņā ar 7. punktu pieņemtajos deleģētajos aktos noteiktajām prasībām. M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļi atbilst arī 6. punktā noteiktajām prasībām.

2. M_2 , M_3 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar joslas pamešanas brīdinājuma sistēmu un uzlabotu avārijas bremzēšanas sistēmu, kas atbilst saskaņā ar 7. punktu pieņemtajos deleģētajos aktos noteiktajām prasībām.

3. M_2 , M_3 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar uzlabotām sistēmām, kas spēj detektēt neaizsargātos satiksmes dalībniekus, kuri atrodas tuvu transportlīdzekļa priekšai vai sāniem, un brīdināt par tiem vai izvairīties no sadursmes ar šādiem neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem.

4. Šī panta 2. un 3. punktā minētās sistēmas atbilst jo īpaši šādām prasībām:

- a) sistēmas ir iespējams atslēgt tikai pa vienai un tikai tad, kad transportlīdzeklis ir nekustīgs, ar iedarbinātu stāvbremzi, vadītājam veicot sarežģītu darbību secību;
- b) sistēmas ir normālā darba režīmā pēc katras transportlīdzekļa galvenā vadības slēdža aktivizācijas;
- c) brīdinājuma skaņas signālus ir iespējams viegli apklusināt, bet šāda darbība tajā pašā laikā nedrīkst apturēt sistēmas funkcijas, kas nav brīdinājuma skaņas signāli.

5. M_2 , M_3 , N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļus konstruē un izgatavo tā, lai uzlabotu neaizsargāto satiksmes dalībnieku redzamību no vadītāja sēdekļa.

6. M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļus ar vairāk nekā 22 pasažieru ietilpību neskaitot vadītāju un izgatavotus ar vietām stāvošiem pasažieriem, lai nodrošinātu biežu pasažieru kustību, konstruē un izgatavo tā, lai tajos varētu iekļūt personas ar ierobežotu mobilitāti, ieskaitot ratiņkrēslu lietotājus.

7. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai noteiktu detalizētus noteikumus saistībā ar specifiskām testa procedūrām un tehniskajām prasībām:

- (a) transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz šī panta 2. līdz 4. punktā noteiktajām prasībām;
- (b) šī panta 3. punktā minēto sistēmu kā atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai.

10. pants

Specifiskas prasības ar ūdeņradi darbināmiem transportlīdzekļiem

1. Papildus citām šīs regulas un atbilstīgi tai pieņemto deleģēto aktu prasībām, ko piemēro M un N kategorijas transportlīdzekļiem, šo kategoriju ar ūdeņradi darbināmie transportlīdzekļi, to ūdeņraža sistēmas un šādu sistēmu sastāvdaļas atbilst V pielikumā un saskaņā ar šī panta 3. punktu pieņemtajos deleģētajos aktos noteiktajām prasībām.

2. Ražotāji nodrošina ūdeņraža sistēmu un ūdeņraža sastāvdaļu uzstādīšanu atbilstoši prasībām, kas noteiktas saskaņā ar 3. punktu pieņemtajos deleģētajos aktos. Ražotāji visā ar ūdeņradi darbināmo transportlīdzekļu ekspluatācijas laikā vajadzības gadījumā nodrošina informāciju, kas nepieciešama ūdeņraža sistēmu un sastāvdaļu inspicēšanai.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai:

- (a) noteiktu detalizētus noteikumus attiecībā uz specifiskām testēšanas procedūrām un tehniskām prasībām ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz to ūdeņraža sistēmām un ūdeņraža sastāvdaļu tipa apstiprināšanai, ieskaitot prasības to uzstādīšanai;
- (b) izdarītu grozījumus V pielikumā, lai pielāgotu to tehnikas attīstībai.

11. pants

Specifiskas prasības attiecībā uz automatizētiem transportlīdzekļiem

1. Papildus citām šīs regulas un atbilstīgi tai pieņemto deleģēto aktu prasībām, ko piemēro attiecīgas kategorijas transportlīdzekļiem, automatizētie transportlīdzekļi atbilst saskaņā ar 2. punktu pieņemtajos deleģētajos aktos noteiktajām prasībām attiecībā uz:

- (a) sistēmām, kas aizstāj vadītāja kontroli pār transportlīdzekli, ieskaitot stūrēšanu, paātrināšanos un bremzēšanu;
- (b) sistēmām, kas nodrošina transportlīdzeklim informāciju reālā laikā par transportlīdzekļa stāvokli un apkārtni;
- (c) vadītāja gatavības uzraudzības sistēmām;
- (d) automatizētu transportlīdzekļu gadījumu (negadījumu) datu reģistratoriem;
- (e) datu apmaiņas harmonizētu formātu, piemēram, vairāku zīmolu transportlīdzekļu sasaistei kolonnā.

2. Lai nodrošinātu automatizēto transportlīdzekļu drošu ekspluatāciju uz koplietošanas ceļiem, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai noteiktu prasības attiecībā uz šī panta 1. punkta a) līdz e) apakšpunktos uzskaitītajām sistēmām un citām pozīcijām un lai noteiktu detalizētas prasības attiecībā uz specifiskām testa procedūrām un tehniskām prasībām automatizētu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai attiecībā uz šīm prasībām.

III NODAĻA

NOSLĒGUMA NOTEIKUMI

12. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Komisiju pilnvaro pieņemt 4. panta 3. punktā, 4. panta 6. punktā, 4. panta 7. punktā, 5. panta 4. punktā, 6. panta 4. punktā, 7. panta 7. punktā, 8. panta 3. punktā, 9. panta 7. punktā, 10. panta 3. punktā un 11. panta 2. punktā minētos deleģētos tiesību aktus uz neierobežotu laiku pēc [PB: Lūdzu ierakstīt šīs regulas spēkā stāšanās datumu].
3. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā laikā atsaukt 4. panta 3. punktā, 4. panta 6. punktā, 4. panta 7. punktā, 5. panta 4. punktā, 6. panta 4. punktā, 7. panta 7. punktā, 8. panta 3. punktā, 9. panta 7. punktā, 10. panta 3. punktā un 11. panta 2. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā datumā, kas tajā norādīts. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts norīkojusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 4. panta 3. punktu, 4. panta 6. punktu, 4. panta 7. punktu, 5. panta 4. punktu, 6. panta 4. punktu, 7. panta 7. punktu, 8. panta 3. punktu, 9. panta 7. punktu, 10. panta 3. punktu vai 11. panta 2. punktu pieņemtais deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikusi iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu

neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

13. pants

Pārejas noteikumi

1. Šī regula neanulē nevienu ES tipa apstiprinājumu, kas transportlīdzekļiem, sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskajām vienībām piešķirts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 78/2009, Regulu (EK) Nr. 79/2009, Regulu (EK) Nr. 661/2009 un to īstenošanas pasākumiem līdz [PB: *Lūdzu ievietot datumu tieši pirms šīs regulas piemērošanas datuma*], ja attiecīgās prasības, ko piemēro šādiem transportlīdzekļiem, sistēmām, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskajām vienībām, nav mainītas vai ja ar šo regulu un atbilstīgi tai pieņemtiem deleģētajiem aktiem nav pievienotas jaunas prasības.
2. Apstiprinātājas iestādes turpina piešķirt šī panta 1. punktā minēto ES tipa apstiprinājumu paplašinājumus.
3. Atkāpjoties no šīs regulas, dalībvalstis līdz VI pielikumā noteiktajiem datumiem turpina atļaut transportlīdzekļu reģistrēšanu, kā arī sastāvdaļu, kas neatbilst minētajā pielikumā uzskaitīto attiecīgo ANO noteikumu prasībām, pārdošanu vai ekspluatācijas uzsākšanu.

14. pants

Īstenošanas datumi

Attiecībā uz transportlīdzekļiem, sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskajām vienībām nacionālās iestādes:

- (a) no II pielikumā noteiktajiem datumiem attiecībā uz konkrētu prasību atsaka, pamatojoties uz saistību ar šo prasību, piešķirt ES tipa apstiprinājumu vai nacionālo tipa apstiprinājumu attiecībā uz transportlīdzekļa, sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisko vienību jauniem tipiem, kas neatbilst šīs regulas un atbilstīgi tai pieņemto deleģēto aktu prasībām;
- (b) no II pielikumā noteiktajiem datumiem attiecībā uz konkrētu prasību uzskata, pamatojoties uz saistību ar šo prasību, atbilstības sertifikātus attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem par vairs nederīgiem Regulas (ES) Nr. 2018/... 48. panta nolūkā un liedz reģistrēt šādus transportlīdzekļus, kas neatbilst šīs regulas un atbilstīgi tai pieņemto deleģēto aktu prasībām;
- (c) no II pielikumā noteiktajiem datumiem attiecībā uz konkrētu prasību liedz, pamatojoties uz saistību ar šo prasību, laist tirgū vai sākt ekspluatēt sastāvdaļas un atsevišķas tehniskās vienības, kas neatbilst šīs regulas un atbilstīgi tai pieņemto deleģēto aktu prasībām;

15. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2018/...

Regulas (ES) 2018/... II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas III pielikumu.

16. pants

Atcelšana

1. Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009, (EK) Nr. 631/2009 un (EK) Nr. 661/2009, un Regulas (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) Nr. 2015/166 atceļ no šīs regulas piemērošanas dienas.

2. Atsauces uz Regulām (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 uzskata par atsaucēm uz šo regulu.

17. pants

Stāšanās spēkā un piemērošanas datums

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no [PB: Lūdzu ierakstīt datumu 36 mēnešus pēc šīs regulas spēkā stāšanās datuma].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs