

Brüssel, 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse määrust (EL) 2018/... ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Tehnoloogilised muutused mõjutavad kõiki ühiskonnakihte ja majandusvaldkondi ning kujundavad ümber Euroopa kodanike elu. Transpordi valdkond ei ole siinjuures erand. Uued tehnoloogiad muudavad liikuvusmaastikku tundmatuseni. Selles olukorras tuleb ELil ja Euroopa ettevõtetel tõusta ülemaailmseks liidriks uuendustegevuse, digiteerimise ja CO₂-heite vähendamise vallas. Seetõttu on komisjon valinud tervikliku käsitusviisi, tagamaks, et kolmes Euroopa liikuvust käsitlevas paketi sätetatud ELi liikuvuspõhimõtted kajastavad neid poliitilisi prioriteete.

Pärast vähese heitega liikuvuse strateegia vastuvõtmist võttis komisjon 2017. mais ja novembris vastu kaks liikuvuspaketti¹. Neis pakettides sätestati positiivne tegevuskava vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimiseks ja sujuvaks üleminekuks kõigile mõeldud puhtale, konkurentsivõimelisele ja andmesideühendusega liikuvusele. Euroopa Komisjon kutsub Euroopa Parlamenti ja nõukogu üles tagama nende ettepanekute kiire vastuvõtmise.

Käesolev algatus on osa algatuse „Säästva liikuvuse suunas“ kolmandast liikuvuspaketist, milles esitatakse uus 2017. aasta septembris vastu võetud tööstuspoliitika strateegia ning mille eesmärk on viia lõpule protsess, mis võimaldab Euroopal liikuvussüsteemi moderniseerimisest täit kasu saada. On oluline, et tuleviku liikuvussüsteem oleks kõikide Euroopa Liidu kodanike jaoks ohutu, keskkonnahoidlik ja tõhus. Eesmärk on muuta liikumine Euroopas ohutumaks ja kättesaadavamaks, Euroopa tööstus konkurentsivõimelisemaks ja Euroopa töökohad kindlamaks ning olla keskkonnahoidlikum ja paremini valmis vältimatute kliimamuutustega toimetulekuks. Selle eesmärgi saavutamine, sealhulgas maanteesõidukite ohutusseadistele esitatavate nõuete rangemaks muutmine nõuab Euroopa Liidu, liikmesriikide ja sidusrühmade täit pühendumist.

Liiklusohutus on üle-euroopaline küsimus, mida tuleb käsitleda ühtselt. Tegevuspõhimõtted on tavaliselt koondunud kolmele sambale: liiklejad (sõidukijuhid, jalakäijad ja jalgratturid), sõidukid ning taristu.

Viimaste aastakümnete jooksul on liiklusohutus märkimisväärselt paranenud. Liiklussurmade vähenemine on aga viimastel aastatel peatunud. ELi statistika kohaselt ei ole liiklussurmade arv liidus alates 2013. aastast oluliselt vähenenud². Kuigi mõned liikmesriigid teevad aasta-aastalt märkimisväärsed edusamme, on teistes liiklussurmade arv isegi suurenenud, mistõttu ei ole surmajuhtumite arv kogu Euroopa Liidus vähenenud.

Tarvis on muudetud raamistikku, mis on paremini kohandatud ühiskondlikest suundumustest (näiteks rohkem jalgrattureid ja jalakäijaid, vananev ühiskond) ja tehnoloogia arengust tulenevate muutustega liikuvuse valdkonnas. Arvatakse, et ilma uute üldise liiklusohutuse algatusteta ei suuda praegune käsitusviis enam tasakaalustada suureneva liiklusmahu mõju ohutusele. Keeruka olukorra tõttu on vaja poliitikat dünaamiliselt kohandada, et lahendada ühtsel ja tõhusal viisil kõik liiklusohutuspoliitika suurimad probleemid. Sõidukite ohutuse seisukohast tähendab see seda, et vastava kategooria sõidukite standardvarustusse tuleb lisada

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

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

mitmesugused kõrgtehnoloogilised ohutussüsteemid ning paremini tuleb kaitsta vähekaitstud liiklejaid, st jalakäijaid, jalgrattureid, väikest kasvu inimesi ja eakaid.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on lahendada peamine probleem, mis seisneb püsivalt suures liiklusõnnetuste arvus, mis omakorda tähendab palju surmajuhtumeid ja raskeid vigastusi, ning näha ette meetmed sõidukite ohutuse suurendamiseks, et vältida õnnetusi ja vähendada nende arvu või leevendada vältimatute õnnetuste tagajärgi ning seeläbi vähendada surmajuhtumeid ja raskeid vigastusi. Käesolevat ettepanekut tuleb vaadelda tihedas seoses muude kolmandasse liikuvuspaketti kuuluvate algatustega, näiteks maanteetaristu ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi kavandatud muudatustega³. Ka nende algatuste eesmärk on vähendada surmajuhtumite ja vigastuste arvu ELi teedel ning seega on neil ühine eesmärk ning nad on omavahel seotud. Peale selle sõltub teatud sõidukisistest süsteemide, nagu sõiduraja hoidmise süsteemi ja aruka kiirusekontrollisüsteemi toimimine sellest, kui heas seisukorras on maanteetaristu (teemärgistus, liiklusmärgid ja kaamerad). Seega täiendavad maanteetaristut ja sõidukite ohutust käsitlevad ettepanekud üksteist teatud valdkondades ning võimaldavad sõidukisistest süsteemide võimalusi ohutust tagada täielikult ära kasutada.

Teisalt tuleb sõidukite ja taristu ohutuse üldises raamistikus võtta arvesse andmesideühendusega ja automatiseeritud sõidukite väga kiiret arengut. Seega on ettepanek tihedalt seotud ka komisjoni strateegiaga koostoimeliste intelligentsete transpordisüsteemide (C-ITS) kohta⁴ ning tuleviku liikuvust käsitleva ELi strateegia ettepanekuga⁵. Selleks et olla tulevikuks hästi ette valmistatud, peavad sõidukid olema valmis nii taristuga seotud uute tehnoloogiate kasutuselevõtuks, kui ka näitama eeskujuna ja sillutama teed täielikult automatiseeritud sõidukijuhtimisele. Seega aitab kõrgtehnoloogiliste ohutusseadiste juba praegu sõidukitele kohustuslikuks muutmine sõidukijuhtidel uute seadistega järk-järgult harjuda, suurendab üldsuse usaldust automatiseeritud sõidukite vastu ja aitab aktsepteerida neile üleminekut.

Ettepanek on ka täielikult kooskõlas nõukogu järeldustega, mis põhinevad Valletta deklaratsioonil, milles transpordiministrid kinnitasid kindlat kavatsust parandada liiklusohutust⁶ ning kutsusid komisjoni üles tõhustama liiklejate ja eelkõige vähekaitstud liiklejate kaitset sõidukite uute ohutusseadiste kasutuselevõtu tagamise teel.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Direktiivis 2007/46/EÜ⁷ (asendatakse määrusega, mida kohaldatakse alates 1. septembrist 2020⁸) on sätestatud ühtlustatud ohutus- ja keskkonnanõuded, millele mootorsõidukid peavad vastama enne siseturule laskmist, soodustades seega sõidukite vaba liikumist. Selles direktiivis on sätestatud raamistik, mille alusel kehtivad mitu eraldi õigusakti, millega kehtestatakse konkreetsed tehnilised nõuded eri liiki sõidukitele.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/54/EÜ tunnelite miinimumohutussõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus (ELT L 167, 30.4.2004, lk 39–91).

⁴ Komisjoni teatis „Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia – samm koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tagamise suunas“ (COM/2016/0766 final).

⁵ Komisjoni teatis „Teel automatiseeritud liikuvuse poole: ELi tuleviku liikuvuse strateegia“ (COM/2018/283).

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

⁷ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

⁸ COM(2016) 31 final.

ELi tüübikinnitusmenetluse raames sätestatud eraldi õigusaktid on sõidukite üldist ohutust käsitlev määrus,⁹ jalakäijate ohutust käsitlev määrus¹⁰ ja vesinikkütuse ohutust käsitlev määrus¹¹. Mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilisi nõudeid on seoses mitmete ohutust ja keskkonda käsitlevate asjaoludega liidu tasandil ühtlustatud, et vältida liikmesriigiti erinevaid nõudeid ning tagada kogu liidus kõrgetasemelised tervise- ja ohutusstandardid.

Sõidukite üldist ohutust käsitleva määruse artikli 17 ja jalakäijate ohutust käsitleva määruse artikli 12 kohaselt peab komisjon jälgima tõhustatud ohustehnoloogiate tehnilist arengut ja kaaluma praegu sõidukitel kasutatavate ohutusseadiste kasutusala laiendamist muudele/kõikidele sõidukite kategooriatele, nähes ajakohastatud liidu õigusaktis ette uued kõrgtehnoloogilised ohutusseadised ning tõhustades vähekaitstud liiklejate kaitset.

Kooskõlas eelnimetatud nõuetega nähakse käesoleva ettepanekuga ette kehtivate liidu õigusaktide vajalik kohandamine tehnika arenguga ning selliste uute sõidukite ohutusseadiste kasutuselevõtmine, mis võivad säästa liikluses palju elusid.

Ettepanek on ka kooskõlas määrusega (EL) 2015/758,¹² mille kohaselt peavad kõik uued sõiduautod ja väikesed tarbesõidukid olema alates 31. märtsist 2018 varustatud eCall-süsteemiga, mis raske õnnetuse korral helistab automaatselt Euroopa ühtsele hädaabinumbri 112. Hinnangute kohaselt vähendab eCall-süsteem hädaolukorras reageerimise aega ning võib säästa kuni 2 500 elu aastas. Kui eCall-süsteem aitab leevendada raskete liiklusõnnetuste tagajärgi kogu Euroopa Liidus, on käesoleva ettepaneku eesmärk hoida ära liiklusõnnetusi või leevendada vältimatute õnnetuste tagajärgi, et vähendada surmajuhtumite ja raskete vigastuste arvu.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek aitab üldisemalt saavutada majanduskasvu, töökohtade ja liitu investeerimisega seotud eesmärgi, soodustades kõige tõhusamat uuendustegevust ja hoides kvaliteetsed töökohad Euroopas, ning aitab kaasa siseturu digiteerimisele, toetades peamiseks progressi võimaldavaks tehnoloogiaks peetavate ohutusseadiste rakendamist, et soodustada ja toetada automatiseeritud sõidukite laialdast kasutuselevõttu liidus.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Käesoleva algatuse õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) artikkel 114.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 200, 31.7.2009, lk 1).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. jaanuari 2009. aasta määrus (EÜ) nr 78/2009, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses jalakäijate ja teiste haavatavamate liiklejate kaitsega ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2003/102/EÜ ja 2005/66/EÜ (ELT L 35, 4.2.2009, lk 1).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. jaanuari 2009. aasta määrus (EÜ) nr 79/2009, mis käsitleb vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnitust ja millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L 35, 4.2.2009, lk 32).

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/758, mis käsitleb hädaabinumbri 112 teenusel põhineva sõidukisese eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 77).

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse ettepaneku selles osas, mis ei kuulu liidu ainupädevusse. Liikmesriikidel ei ole võimalik ettepaneku eesmärke piisaval määral saavutada järgmistel põhjustel.

Mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilisi nõudeid on seoses mitme ohutust ja keskkonda käsitleva asjaoluga liidu tasandil ühtlustatud ning liikmesriikide iseseisev tegevus kahjustaks kogu tüübikinnituse süsteemi. Liidu meetmed on vajalikud, kuna on oluline vältida tõkete tekkimist ühtsel turul, ning nendega on võimalik ettepaneku eesmärke paremini saavutada, sest nii välditakse siseturu killustumist, mis muidu võiks tekkida, ning suurendatakse sõidukite ohutust ja keskkonnatoimet. Seega on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- **Proportsionaalsus**

Mõjuhinna kohaselt on ettepanek kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, kuna see ei lähe kaugemale sellest, mis on vaja järgmiste eesmärkide saavutamiseks: vähendada surmajuhtumeid liidu teedel, tagades samal ajal siseturu nõuetekohase toimimise, ning tagada kõrgetasemeline inimeste ohutus ja keskkonnakaitse.

Käesolev ettepanek kajastab kõikide sõidukite, sealhulgas väikeste tarbesõidukite (N₁-kategooria) rangeimaid ohutusstandardeid, mille kasutuselevõtu maksumus on eelistatud poliitikavariandi (3. poliitikavariant) puhul selle kasust mõnevõrra suurem. Sellisel juhul on aga arvesse võetud lisakaalutlusi, nagu vajadust tagada poliitika ühtsus, kindlustada kõikidele autotootjatele võrdsed võimalused siseturul ja vältida töötajate suuremasse ohtu seadmist ning tootjate võimalust alandada tänu mastaabisäästule hindu ja asjaolu, et väikestel tarbesõidukitel kasutatakse sageli sama šassiid ja seadmeid kui sõiduautodel. Lisaks nähakse tootjatele ette üleminekuaeg uute nõuetega kohanemiseks ja seega on käesolev ettepanek proportsionaalne.

Peale selle nähakse ettepanekuga ette õiguskeskkonna lihtsustamine, mis vähendab liikmesriikide ametiasutuste ja tööstusharu halduskulusid. Mõjuhinna leetakse ka, et kavandatud poliitikameetmed ei mõjuta oluliselt VKEsid (vt punkt 6.3).

- **Vahendi valik**

Ettepanekus käsitletakse kolme omavahel seotud määrust: sõidukite üldist ohutust käsitlevat määrust, jalakäijate ohutust käsitlevat määrust ja vesinikkütuse ohutust käsitlevat määrust, mistõttu on valitud õigusakt samuti määrus. Võttes arvesse kavandatud põhjalikke muudatusi, asjaolu, et jalakäijate ohutust käsitlev määrus ja vesinikkütuse ohutust käsitlev määrus on suures osas aegunud ning tuleb asendada asjaomaste ÜRO eeskirjadega (nr 127 ja nr 134), ning õigusnormide edasist lihtsustamist on asjakohane teha ettepanek võtta vastu uus õigusakt, millega asendatakse ja tunnistatakse kehtetuks kõik need kolm määrust ja nende aegunud rakendusmeetmed.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Sõidukite üldist ohutust käsitleva määruse järelhindamist ei tehtud.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjon korraldas ettepanekut käsitlevad avalikud konsultatsioonid 31. juulist kuni 22. oktoobrini 2017 ning neile eelnesid konkreetseid teemasid käsitlevad lisakonsultatsioonid sidusrühmadega, nimelt:

- sidusrühmade üldine kaasamine 2014. aasta juulis peetud mootorsõidukite töörühma (komisjoni eksperdirühm, kuhu kuuluvad avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud sidusrühmad) 124. koosolekust osa võtma;
- 2014. aasta oktoobris toimunud kahepäevased (silma-silma) järelkonsultatsioonid konkreetsete sidusrühmadega;
- mootorsõidukite töörühma 131. koosolekul, mis toimus 16. veebruaril 2016, tutvustas komisjon liikmesriikidele ja sidusrühmadele 19 võimalikku meedet, mida võiks kaaluda sõidukite üldist ohutust käsitleva määruse ja jalakäijate ohutust käsitleva määruse muutmisel;
- 2016. aasta novembris toimusid intensiivsed lisakonsultatsioonid sidusrühmadega (72 osalejat, kelle hulka kuulusid 32 teadusorganisatsiooni, ohutuse eest võitleva rühmituse, sõidukitootja, sõidukite tarnija, kohaliku omavalitsuse ja liikmesriigi valitsuse esindajad ning muud eksperdid).

Nende ulatuslike konsultatsioonide peamiseks eesmärgiks oli ühelt poolt teavitada sidusrühmi komisjoni seisukohast, kuidas sõidukite ohutuse valdkonnas edasi toimida, ning teisalt tutvustada kõikidele sidusrühmadele võimalikult ausalt ja arusaadavalt kõiki mõjuhindamise aluseks olevaid andmekogusid: andmeid, parameetreid, eksperdiarvamusi ja nende allikaid, mis käsitlevad eelkõige sõidukite ohutussüsteemide vabatahtliku kasutuselevõtu määra, tehnoloogia hinda ja tõhusust ning elanikkonnarühmi, kes peamiselt liiklusõnnetustes kannatada saavad. Konsultatsioonide käigus oli sidusrühmadel võimalik kasutatud põhiandmeid hinnata ja kinnitada, et need on piisavalt ja nõuetekohaselt usaldusväärsed ning asja- ja ajakohased. Konsultatsioonide tulemusi kasutati seejärel ettepaneku ja sellele lisatud mõjuhindangu koostamisel.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Seoses sõidukite üldist ohutust käsitleva määruse ja jalakäijate ohutust käsitleva määruse kavandatud muutmisega avaldas komisjon 2015. aasta märtsis uuringu „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“ („Uute tehnoloogiate ja reguleerimata meetmete kasulikkus ja tehniline teostatavus sõitjate ohutuse tagamisel ja vähekaitstud liiklejate kaitsmisel“)¹³. Uuring annab ülevaate enam kui 50 ohutusmeetmest, mis võivad liiklussurmasid ja -vigastusi veelgi vähendada (sealhulgas nende tulude ja kulude suhtest).

2016. aasta detsembris avaldas komisjon aruande „Kuidas säästa elusid: autode turvalisuse

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_yCUpo9P-w=

suurendamine ELis¹⁴. Aruandele lisatud talituste töödokumendis¹⁵ pakutakse välja 19 võimalikku reguleerivat meetet, mis võivad tõhusalt vähendada liiklusõnnetuste ja kannatanute arvu.

Algatuse mõjuhindangu koostamiseks valmistudes avaldas komisjon 2017. aasta mais teise uuringu „In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety“ („Euroopa Liidus sõidukite ohutuse suurendamiseks kavandatud meetmete ja seadmete põhjalik kulutõhususe analüüs“), mis sisaldas väljavalitud 19 võimaliku reguleeriva meetme kulude ja tulude/tõhususe üksikasjalikumat hinnangut¹⁶.

- **Mõjuhindang**

Algatust toetab mõjuhindang, mille kohta õiguskontrollikomitee esitas 17. jaanuaril 2018 reservatsioonidega positiivse arvamuse. Õiguskontrollikomitee reservatsioonid puudutasid kolme peamist aspekti:

- õiguskontrollikomitee leidis, et mõjuhindangu aruandes ei piiritleta piisavalt täpselt algatuse eeldatavat mõju liiklusohutuse terviklikule käsitlemisele turvalise süsteemi põhimõtte raames ning ei selgitata hästi, kuidas algatus on seotud ja täiendab samaaegset algatust, mis käsitleb maanteetaristu ohutust;

- õiguskontrollikomitee mainis ka, et probleemi (liiklussurmade vähenemise peatumine) ja selle põhjuste ning algatuse eesmärkide ja poliitikavariantide kujundamise vahel puudub ühtsus;

- õiguskontrollikomitee juhtis tähelepanu asjaolule, et aruandest ei selgu ikkagi, kuidas üksikud meetmed valiti ning millised on nendega seotud hinnangulised kulud ja kasu ning sidusrühmade roll ja arvamused selles protsessis.

Arvamuses märgiti ka, et algatuse REFITi (õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programm) mõõde on oluline ning et on vaja täpsustada, miks väikeste tarbesõidukite puhul eelistatakse 3. poliitikavarianti.

Reservatsioonide täitmiseks lisati lõplikusse mõjuhindangusse järgmised täiendused:

- punktis 1.4 selgitatakse, kuidas algatus on seotud ja täiendab samaaegset algatust maanteetaristu ohutuse valdkonnas;

- selgitatakse, et algatused lähtuvad ühisest aluspõhimõttest, ning seda, milline on kummagi mõju ühistele eesmärkidele ning milline on nende aluseks olnud uuringute metoodika, et näidata, kuidas on tagatud topeltarvestuse vältimine (üksikasjad on esitatud punktis 2.1 ja 4. lisas);

- punkti 2.1 lisati turvalise süsteemi põhimõtte üksikasjalik selgitus ning võimalikud lisapõhjused, miks liiklussurmade arvu vähenemine on peatunud (võttes arvesse õnnetuste põhjusi, rahvastiku mitmekesisust, liiklejaid ja probleeme üldise liikluskultuuriga);

¹⁴ „Sõidukite kõrgtehnoloogiliste turvaseadiste, nende kulutõhususe ja tehnilise teostatavuse seirest ja hindamisest sõidukite üldist turvalisust ning jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitset käsitlevate määruste läbivaatamise eesmärgil“ (COM(2016) 787 final).

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

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

– lisati uus punkt 2.2, milles seostatakse peamised liiklusohutusega seotud probleemid sõidukite ja nende ohutustasemega seotud probleemidega, et paremini mõista probleemide olemust ja põhjusi, mis on väidetavalt vähem terviklikud, kuid palju täpsemad sõiduki süsteemi tasandil, olles siiski täiesti asjakohased;

– punktides 5.1–5.4 esitatud sekkumisloogika seostati paremini peamiste probleemide, eesmärkide ja poliitikavariantidega. Muudeti eesmärkide ja poliitikavariantide nimetamist, et oleks selgem, et algatus ei keskendu konkreetsete liiklejarühmade kaitsmisele, jättes teised tähelepanuta, ning selgitati veelgi eesmärke, kasutades mõistet „kaitse õnnetusjuhtumi korral“ ja lisades võimaluse õnnetusi täielikult tõkestada ja vältida;

– punktis 5 selgitatakse nüüd, kuidas toimub sidusrühmadega suhtlemine ja milline on nende roll konkreetsete meetmete valikul ning nende meetmete kasu ja tõhususe (mitmes etapis) hindamisel ning kuidas sidusrühmadelt saadud tagasisidet kasutatakse konkreetse meetme kulude ja tulude lõplikul hindamisel võrreldes meetmete rühmaga;

– punkti 2.8 muudeti, et paremini selgitada, kuidas on plaanis õigusraamistikku lihtsustada ja kuidas toimitakse õigussätetega, mis võivad olla aegunud, ning et tutvustada sõidukeid käsitlevate ohutuseeskirjade tulevast ajakohastamist; ning

– punkti 8 lisati põhjendused ja selgitused, miks otsustati hõlmata 3. poliitikavariandiga väikesed tarbesõidukid, juhtides tähelepanu asjaolule, et enamik Euroopa tootjatest juba valmistub praegu nõutust ohutumate sõidukite tootmiseks, et tuleb tagada tootjatele võrdsed võimalused, sõidukite konstruktsioonide koostoime, kulude jagamine ning sidusrühmade arvamuste arvessevõtmine ja võtta arvesse seda, et teatud kategooria inimeste, st väikesi tarbesõidukeid tööl kasutavate isikute puhul, on vigastuste oht suurem.

Mõjuhinngu kommenteeritud kokkuvõte ja õiguskontrollikomitee arvamus on avaldatud järgmisel veebiaadressil:

[...]

[...]

Mõjuhinngus analüüsiti kolme üldist poliitikavarianti:

- 1. poliitikavariant – väljaarendatud ja laialdaselt kasutatavate ohutusseadiste üldine kasutuselevõtt, st arenenud tehnoloogiatel põhinevate ohutusseadiste ja -süsteemide kohustuslikuks muutmine. Need seadised ja süsteemid kaitsevad peamiselt sõitjaid. Rakendamine algab määruse kohaldamise alguse kuupäevast.
- 2. poliitikavariant – laialdaselt kasutatavate ja vähem kasutatavate ohutusseadiste standardvarustusse lisamine, mis hõlmab 1. poliitikavariandi meetmeid koos ohutusseadistega, mis on samuti juba kasutusel ja sõidukitele paigaldatud, kuid on vähem levinud ning nende väljaarendamiseks kõigi kategooriate sõidukite ja turusegmentide jaoks on vaja rohkem aega (rakendamine algab 24 kuud pärast määruse kohaldamise alguse kuupäeva). See hõlmab ka meetmeid, mis tagavad sõidukijuhi keskendumise sõidukijuhtimisele ning vähekaitstud liiklejate üldise kaitse.
- 3. poliitikavariant – kõikide uuendustegevust soodustavate ohutusseadiste kasutuselevõtt, mis hõlmab 2. poliitikavarianti koos täiendavate ohutuslahendustega, mis on teostatavad ja turul juba olemas, ning kuigi neid paigaldatakse sõidukitele

vähe ja nende kasutuselevõtt on aeglane, võivad need oluliselt vähendada liiklusõnnetustes kannatanute arvu liidus ning soodustada uuenduslike ohutuslahenduste väljatöötamist autotööstuse põhisektorites. Ainus ohutusmeede, mille rakendamise tähtaega on võrreldes kahe eelmise poliitikavariandiga pikendatud, on nõue, et vähekaitstud liiklejad peavad olema veokijuhtidele vahetult nähtavad (rakendamine algab 48 kuud pärast määruse kohaldamise alguse kuupäeva).

Eelistatakse 3. poliitikavarianti. See poliitikavariant peaks üldiselt vastuvõetavate kuludega aitama vähendada kõige rohkem sõitjate ja vähekaitstud liiklejate surmajuhtumite ja raskete vigastuste arvu. See poliitikavariant tagab ka kõigi sõidukikategooriate ühetaolise ja mittediskrimineeriva käsitlemise.

Eeldatav kasu on järgmine:

- Uute ohutusseadiste kasutuselevõtt aitab eeldatavasti vähendada 16 aasta jooksul surmajuhtumite arvu 24 794 võrra ja raskete vigastuste arvu 140 740 võrra.
- Kasu nüüdisväärtus on 72,8 miljardit eurot.
- Ka liiklusummikud peaksid vähenema, kuna välditakse kokkupõrkeid, kuigi sellest tulenevat kasu ei osatud arvudes väljendada. Samas peaks vähenema ajakulu (kodanikud), suurenema tootlikkus (ettevõtjad) ning olemasolevat maanteetaristut kasutatakse tõhusamalt (ametiasutused).
- Eeldatakse ka, et kiiruse hoidmise süsteem ja rehvirõhu jälgimise süsteem vähendavad sõidukite heitgaase ning parandavad õhu kvaliteeti, kuigi ka sellest tulenevat kasu ei osatud arvudes väljendada.

Eeldatavad kulud on järgmised:

- Eeldatav kogukulu (ühelikordsed ja püsivad tootmiskulud) tootjatele on kuni 57,4 miljardit eurot kulude nüüdisväärtuses.
- Kulude ja tulude analüüsi kohaselt kavandatud uued sõidukite ohutusseadised sõidukite jaehindu keskmise ja pika aja jooksul oluliselt ei tõsta ning järelikult sõidukite müüginumbreid eriti ei mõjuta.
- Riikide ametiasutustele pole konkreetseid lisakulusid ette näha, sest sõidukite uute ohutusseadiste kasutuselevõtt sätestatakse kehtivas tüübikinnitusraamistikus.

Üldised tulu- ja kulunäitajad:

- Eelistatud poliitikavariandi elluviimise üldine puhaskasu on 15,4 miljardit eurot.
- Eelistatud poliitikavariandi puhul on tulude ja kulude suhe parima hinnangu kohaselt 1,27.
- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanek ei suurenda oluliselt tootjate või riiklike ametiasutuste regulatiivset koormust, sest kehtiv õigusraamistik juba hõlmab sõidukite tüübikinnitust ning uued ohutusseadised lisatakse sellesse raamistikku.

Kuigi asjaomaseid sõidukite katse- ja sertifitseerimismenetlusi saab ellu viia liikmesriikides olemasolevat tüübikinnitustaristut kasutades, on täiendava katsetamise ja sertifitseerimisega seotud lisakulud. Need kulud on siiski tühised¹⁷ võrreldes uue sõidukimudeli loomise üldiste kuludega (mis tavaliselt ulatuvad mitmesajast miljonist eurost mitme miljardi euronini).

Lisaks sellele, et praegu kehtiva sõidukite üldist ohutust käsitleva määrusega võeti kasutusele mitu uut sõidukite ohutusmeetet, oli selle määruse eesmärk ka lihtsustamine, asendades vastavalt kõrgetasemelise töörühma CARS 21 soovitusetele¹⁸ 38 EÜ direktiivi samaväärsete ühtsete ülemaailmsete ÜRO eeskirjadega. Ka käesoleva ettepaneku eesmärk on tunnistada kehtetuks mitu ELi määrust, millega rakendatakse sõidukite üldist ohutust käsitlev määrus, jalakäijate ohutust käsitlev määrus ja vesinikkütuse ohutust käsitlev määrus, ning asendada need samaväärsete ÜRO eeskirjadega, mida liit on kohustatud vahepeal järgima. Määrusega lihtsustatakse õigusnorme veelgi, koondades nimetatud kolm määrust üheks õigusaktiks.

- **Põhiõigused**

Ettepanek võib mõjutada harta artiklitega 7 ja 8 tagatud üksikisikute õigusi eraelu puutumatusele ja isikuandmete kaitsele. Mõned andmed, mida kogutakse sündmuste salvesti või sõidukisse paigaldatud süsteemide, nagu juhi unisuse ja tähelepanu jälgimise või tähelepanu hajumise tuvastamise süsteemide abil, võivad olla isikuandmed, mis on seotud tuvastatud või tuvastatava füüsilise isikuga. Tuvastatav füüsiline isik on isik, keda saab otseselt või kaudselt tuvastada, eelkõige mõne tunnuse, nagu nime, isikukoodi, asukohateabe või võrguidentifikaatori põhjal või selle füüsilise isiku ühe või mitme füüsilise, füsioloogilise, geneetilise, vaimse, majandusliku, kultuurilise või sotsiaalse tunnuse põhjal. Kõiki isikuandmeid tuleb töödelda kooskõlas andmekaitset käsitlevate liidu õigusaktidega, eelkõige isikuandmete kaitse üldmäärusega¹⁹.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Euroopa Komisjon jätkab tehnika arengu jälgimist autotööstuses ning teeb vajaduse korral ettepanekuid asjaomaste õigusaktide muutmiseks, et lisada neisse uusi ohutusseadiseid käsitlevaid sätteid. Komisjon jätkab ka aktiivset osalemist rahvusvahelises sõidukeid käsitlevate standardite ühtlustamise protsessis ja selle protsessi juhtimist (Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjon – UNECE).

¹⁷ Mootorsõidukite tüübikinnitust käsitleva õigusraamistiku toimivuskontroll: <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>.

¹⁸ KOM(2007) 22 final – kõrgetasemelisele töörühmale CARS 21 tehti ülesandeks anda soovitused lühiajalise, keskpika ja pikaajalise poliitika ja Euroopa Liidu autotööstust reguleeriva raamistiku kohta, et parandada üldist konkurentsivõimet ja tööhõivet, toetades samal ajal edasisi edusamme sõidukite ohutuse ja keskkonnatoime valdkonnas tarbijale jõukohase hinnaga: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>.

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus), (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1–88).

Selleks et uus määrus oleks asjakohane ka tulevikus, peaks sõidukite ohutuseeskirjade läbivaatamine olema dünaamilisem, st võtma arvesse tehnika üldist arengut ja uute ohutusega seotud vajaduste ilmnemist. Sellega seoses kalduvad UNECE kaudu toimuv rahvusvaheline reguleeriv tegevus ja sage vajadus neid eeskirju kohandada seda läbivaatamisprotsessi automaatselt esile kutsuma.

Komisjon on kindlalt nõuks võtnud soodustada ja toetada sõidukite kõrgtehnoloogilisi süsteeme käsitlevate üksikasjalike tehniliste nõuete võimalikult kiiret koostamist UNECE tasandil. Sellegipoolest on komisjon otsustanud kehtestada need nõuded ELi tüübikinnitusraamistikus, kui eeskirjade koostamine ei edene UNECEs vajaliku kiirusega. Komisjon on ka seadnud eesmärgiks tagada, et liidu toetusel vastu võetud ÜRO eeskirjad määratakse kindlaks vastavalt kehtivatele rangeimatele liiklusohutustehnoloogia standarditele ning et neid ajakohastatakse regulaarselt.

Teisalt tuleks sündmuste (õnnetuste) salvestite, milles säilitatakse sõiduki kohta mitmesuguseid olulisi andmeid veidi enne ja pärast käivitavat sündmust ning selle ajal (tavaliselt turvapadja avanemine), kasutuselevõttu käsitada olulise sammuna õiges suunas, milleks on kogu Euroopa Liidus toimunud liiklusõnnetuste kohta põhjalike andmete kogumine, mida praegu ei ole piisavalt, kuid on sõidukite liiklusohutuse üldisel jälgimisel asendamatud. Sündmuste (õnnetuste) salvestis sisalduvate andmete abil saab koostada põhjalikke liiklusohutuse analüüse ja hinnata konkreetsete ohutusmeetmete tõhusust. Seetõttu on liikmesriikidel tungivalt soovitatav analüüsida liidu teedel juhtunud õnnetusi põhjalikumalt ja näha ette kõikehõlmav riigipõhine aruandlus. Sellega seoses tuleks toetada liikmesriikide tegevust liikmesriigi tasandil toimuval liiklusohutuse analüüsimisel ja parandamisel nende käsutuses olevate eri teadmiste jagamise platvormide kaudu²⁰.

- Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)

Ei kohaldata.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepanek on üldiselt seotud määrusega (EL) 2018/[...] mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, kuna mõlema määruse kohaldamise ajakavad on omavahel seotud.

I peatükk (reguleerimise, kohaldamisala ja mõisted)

Artikkel 1. Pärast sõidukite üldist ohutust käsitleva määruse ja jalakäijate ohutust käsitleva määruse kavandatud liitmist säilitatakse käesolevas määruses sõidukite üldist ohutust käsitleva määruse reguleerimise, millele lisatakse viide sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsmise nõuetele.

Artikkel 2. Üldiselt jääb sõidukite üldist ohutust käsitleva määruse kohaldamisala samaks, kuid seoses praegu kohaldatavate sõidukite ohutusmeetmetega ja nendega seotud eranditega laiendatakse kohaldamisala muudele (või kõikidele) sõidukikategooriatele ning kõrvaldatakse vastavad erandid (näiteks kaotatakse praegu linnamaasturite ja kaubikutega seotud erandid).

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

Artikkel 3. Lisatakse mitu uut mõistet, et hõlmata sõidukite uued ohutusseadised.

II peatükk (artiklid 4–11)

Järgides praegu kehtiva sõidukite üldist ohutust käsitleva määrusega sarnast loogikat, sätestatakse artiklis 4 sõidukite ja nende süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse üldised tehnilised nõuded ning esitatakse ohutusvaldkondade loetelu, mille jaoks töötatakse teistes õigusaktides välja (või on vaja neis välja töötada) üksikasjalikud eeskirjad. Viidatakse I lisale, milles loetletakse kõik ÜRO eeskirjad, mille kohaldamine on ELis kohustuslik, ning II lisale, mis sisaldab üksikasjalikku teavet sõidukite asjaomaste ohutusnõuete, nende kohaldamisala ja seotud teiste õigusaktide kohta, mis on juba olemas või tuleb algatuse raames välja töötada.

Ettepanekuga nähakse ka ette komisjoni volitamine sätestama delegeeritud õigusaktidega üksikasjalikud eeskirjad ja tehnilised nõuded ning muutma I ja II lisa, et võtta arvesse tehnika ja õigusloome arengut ÜRO ja liidu tasandil.

Artikliga 5 laiendatakse praegu kehtiva sõiduautode rehvirõhu jälgimise süsteemiga varustamise nõude kohaldamisala kõigile sõidukikategooriatele.

Artikliga 6 nähakse ette kõrgtehnoloogiliste ohutusseadiste kasutamine kõikidel sõidukitel (näiteks arukas kiirusekontrollisüsteem, juhi unisuse ja tähelepanu jälgimise/tähelepanu hajumise tuvastamise süsteemid, tagurdamise abisüsteem, alkoholiku paigaldamise võimalus).

Artiklis 7 sätestatakse konkreetsed nõuded autodele ja kaubikutele, eelkõige nõue, et need peavad olema varustatud sündmuste (õnnetuste) salvestiga ning olema konstrueeritud ja ehitatud nii, et pealöögi piirkond on vähekaitstud liiklejate puhul suurem.

Artiklis 8 sätestatakse esikaitsesüsteemidele esitatavad nõuded.

Artiklis 9 sätestatakse konkreetsed nõuded veokitele ja bussidele, eelkõige nõue, et need peavad olema varustatud sõiduki esiosa ja külgede läheduses asuvate vähekaitstud liiklejate avastamise ja nende eest hoiatamise süsteemiga ning olema konstrueeritud ja ehitatud nii, et vähekaitstud liiklejad oleksid juhiistmelt paremini nähtavad.

Komisjon ei tee ettepanekut muuta veokite ja busside kõrgtehnoloogilisi hädapidurdussüsteeme nii, et need rakenduksid vähekaitstud liikleja avastamisel automaatselt, nagu on soovitatud teha sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite puhul. Algatuse aluseks olev õnnetuste analüüs näitab, et jalakäijatel ja jalgratturitel on oht jääda sõiduki alla, kui nad viibivad juhikabiini vahetus läheduses, st nn pimealas, ning kui raskeveok liigub väga aeglaselt (otse või pööret tehes) või alustab pärast seismist liikumist. Automaatse pidurdamisega seotud tuvastussüsteemid ei pruugi siiski väikesel kiirusel sama tõhusalt toimida. Teisisõnu öeldes puudub praegu süsteem, mis suudaks tõhusalt ära hoida sellisel väikesel kiirusel sõiduki alla jäämist, ning pole kindel, kas ja millal selline süsteem luuakse. Hinnangus märgitakse, et probleem ei seisne vaid süsteemi programmeerimises. Ettevalmistavad uuringud näitavad, et sõidukijuhile vähekaitstud liikleja olemasolust märkuandmine on tõhusam, kui juht saab liiklejat näha otse peeglist ning läbi täiustatud tuuleklaasi ja küljeakende, millel puuduvad pimealad. Jalakäijad ja jalgratturid peaksid omakorda tundma end liikluses ohutumalt, kui neil on täiustatud juhikabiinis oleva juhiga silmside. Kui aga automaatne pidurdus peaks muutuma sellisel puhul tehniliselt teostatavaks, saab ja peaks asjaomaseid norme kohandama tehnika arenguga.

Artiklis 10 sätestatakse konkreetsed nõuded vesinikkütusel töötavatele sõidukitele ning V lisa sisaldab vesinikkütuse süsteemides ja nende osades kasutada lubatud materjalidele esitatavaid nõudeid.

Artiklis 11 sätestatakse konkreetsed nõuded automatiseeritud sõidukitele ning eelkõige ohutusvaldkondade loetelu, mille jaoks tuleb välja töötada üksikasjalikud eeskirjad ja tehnilised nõuded, et automatiseeritud sõidukid saaks kasutusele võtta.

III peatükk (lõppsätted)

Tehakse ettepanek anda komisjonile õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et ajakohastada lisasid vastavalt tehnika ja õigusloome arengule, ning sätestada üksikasjalikud eeskirjad sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituste jaoks mõeldud konkreetsete menetluste, katsete ja tehniliste nõuete kohta seoses käesolevas ettepanekus sätestatud erinõuetega. Artiklis 12 täpsustatakse sellega seoses komisjonile delegeeritud volitusi.

Artikkel 13 sisaldab üleminekusätteid.

Artiklis 14 viidatakse eri ohutusnõuete rakendamise kuupäevadele, mis on sätestatud II lisas. Uute nõuete vastavad rakendamise kuupäevad on järgmised:

- enamikku ohutusmeetmetest kohaldatakse uut tüüpi sõidukite suhtes alates määruse kohaldamise alguse kuupäevast ja kõikide uute sõidukite suhtes 24 kuud pärast seda kuupäeva;
- piiratud arvu ohutusmeetmeid (kokku kolm) kohaldatakse uut tüüpi sõidukite suhtes 24 kuud pärast määruse kohaldamise alguse kuupäeva ja kõikide uute sõidukite suhtes 48 kuud pärast seda kuupäeva;
- veokitele ja bussidele kehtestatud parema otsese nähtavuse nõude (artikli 9 lõige 4) rakendamiseks on vaja rohkem aega, sest kabiin tuleb täielikult ümber konstrueerida – see nõue hakkab kehtima uut tüüpi sõidukite suhtes 48 kuud pärast määruse kohaldamise alguse kuupäeva ja uute veokite ja busside suhtes 84 kuud pärast kohaldamise alguse kuupäeva.

Artikliga 15 tehakse määruse (EL) 2018/[...] II lissasse käesoleva ettepaneku vastuvõtmisest tulenevad vajalikud muudatused.

Artikliga 16 tunnistatakse kehtetuks kolm määrust (mis käsitlevad sõidukite üldist ohutust, jalakäijate ohutust ja vesinikkütuse ohutust) ning nende aegunud teisesed õigusaktid²¹.

Artiklis 17 sätestatakse käesoleva määruse kohaldamise alguse kuupäev, milleks on 36 kuud pärast määruse jõustumise kuupäeva. See võimaldab komisjonil eelnevalt vastu võtta vastavad delegeeritud õigusaktid ning jätab tootjatele piisavalt aega uute nõuetega kohanemiseks.

²¹ Kõik määruse (EÜ) 661/2009 alusel vastavalt kontrolliga regulatiivmenetlusele vastu võetud rakendusmeetmed kohandatakse komisjonile käesoleva ettepanekuga antud volituste alusel vastavalt ELTLiga kehtestatud uue komiteemenetluse raamistikule.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse määrust (EL) 2018/... ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artiklit 114,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,²²

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,²³

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/...²⁴⁺ kehtestatakse uute sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse haldusnormid ja tehnilised nõuded, et tagada siseturu nõuetekohane toimimine ning sõidukite kõrgetasemeline ohutus ja keskkonnatoime.
- (2) Käesolev määrus on õigusakt määrusega (EL) 2018/...⁺ kehtestatud ELi tüübikinnitusmenetluse tähenduses. Seega tuleks kõnealuse määruse II lisa vastavalt muuta.
- (3) Viimastel kümnenditel on sõidukite ohutuse valdkonnas tehtud edusammud aidanud oluliselt kaasa liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu üldisele vähenemisele. Selline vähenemine on viimasel ajal siiski eri põhjustel, nagu struktuurilised ja käitumuslikud tegurid, peatunud ning ilma uute üldise liiklusohutuse valdkonnas ette võetavate algatusteta ei võimalda praegune käsitusviis enam tasakaalustada suureneva

²² ELT C , , lk .

²³ ELT C , , lk .

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/..., mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitust ja turujärelevalvet ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L ..., .., lk ...).

⁺ Väljaannete talitus: lisada teksti dokumendis PE-CONS nr 73/17 (2016/0014 (COD)) sisalduva määruse number ning joonealusesse märkusesse kõnealuse määruse number, kuupäev ja ELT avaldamisviide.

liiklusmahu mõju. Seega tuleb sõidukite ohutust osana terviklikust liiklusohutuse käsitlesest veelgi parandada, et vähekaitsitud liiklejaid paremini kaitsta.

- (4) Tehnilised edusammud sõidukite kõrgtehnoloogiliste ohutussüsteemide valdkonnas pakuvad liiklusohvrite vähendamiseks uusi võimalusi. Et hoida liiklusohvrite arv võimalikult väiksena, on vaja kasutusele võtta mõned asjakohased uued tehnoloogiad.
- (5) Komisjon hindas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 661/2009²⁵ raames võimalust laiendada kõnealuses määruses sätestatud nõuet varustada teatud kategooria sõidukid teatavate süsteemidega (näiteks kõrgtehnoloogiline hädapidurdussüsteem ja rehvirõhu jälgimise süsteem) kõigile sõidukikategooriatele. Komisjon hindas ka muude kõrgtehnoloogiliste ohutusseadiste paigaldamist käsitleva uue nõude tehnilist ja majanduslikku teostatavust ning valmisolekut nende turulelaskmiseks. Nende hindamiste põhjal avaldas komisjon 2016. aasta detsembris Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande „Kuidas säästa elusid: autode turvalisuse suurendamine ELis“²⁶. Aruandele lisatud talituste töödokumendis pakutakse välja 19 võimalikku reguleerivat meetet, mis võivad tõhusalt vähendada liiklusõnnetuste ning liiklussurmade ja -vigastuste arvu.
- (6) Arukas kiirusekontrollisüsteem, sõiduraja hoidmise süsteem, juhi unisuse ja tähelepanu jälgimise ning tähelepanu hajumise tuvastamise süsteem ning tagurdamise abisüsteem võivad oluliselt vähendada liiklusõnnetustes kannatanute arvu. Peale selle põhinevad need süsteemid tehnoloogiatel, mida hakatakse kasutama andmesideühendusega ja automatiseeritud sõidukitel. Seetõttu tuleks liidu tasandil kehtestada ühtlustatud eeskirjad ja katsemenetlused sõidukite tüübikinnitusele seoses nimetatud süsteemidega ning nende süsteemide kui eraldi seadmestike tüübikinnitusele.
- (7) Sündmuste (õnnetuste) salvestite, milles säilitatakse sõiduki kohta mitmesuguseid olulisi andmeid veidi enne ja pärast käivitavat sündmust ning selle ajal (näiteks turvapadja avanemine), kasutuselevõtt on suur edusamm õnnetuste kohta täpsemate ja põhjalikumate andmete kogumisel. Seega peaksid mootorsõidukid olema varustatud sellise salvestiga. Samuti tuleks kehtestada nõue, et selliste salvestite abil peab olema võimalik salvestada ja säilitada andmeid nii, et liikmesriigid saaksid neid kasutada liiklusohutuse analüüsimiseks ja konkreetsete meetmete tõhususe hindamiseks.
- (8) Isikuandmeid, nagu sündmuste (õnnetuste) salvestis töödeldavaid sõidukijuhi andmeid või andmeid juhi unisuse ja tähelepanu jälgimise ning tähelepanu hajumise tuvastamise kohta, tuleks töödelda kooskõlas andmekaitset käsitlevate liidu õigusaktidega, eelkõige isikuandmete kaitse üldmäärusega²⁷. Lisaks kohaldatakse hädaabinumbri 112 teenusel põhineva sõidukisisese eCall süsteemi abil kogutud isikuandmete töötlemisel erikaitsemeetmeid²⁸.

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 200, 31.7.2009, lk 1).

²⁶ COM(2016) 787 final.

²⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/758, mis käsitleb hädaabinumbri 112 teenusel põhineva sõidukisisese eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 77).

- (9) Määrusega (EÜ) nr 661/2009 jäeti ohutusnõuete kohaldamisalast välja kaubikud, linnamaasturid ja mitmeotstarbelised sõidukid nende istmete kõrguse ja sõiduki massi tõttu. Võttes arvesse selliste sõidukite suurenenud turuosa (vaid 3 %lt 1996. aastal 14 %le 2016. aastal) ja tehnika arengut avariijärgse elektriõhutuse kontrollimise valdkonnas, on selline erand aegunud ja põhjendamatu. Seega tuleks see erand kaotada ja nende sõidukite suhtes peaksid kehtima kõik sõidukite kõrgtehnoloogilistele ohutussüsteemidele esitatavad nõuded.
- (10) Määrusega (EÜ) nr 661/2009 lihtsustati liidu õigusakte märkimisväärselt, asendades 38 direktiivi samaväärsete ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadega (ÜRO eeskirjadega), mis on kohustuslikud vastavalt nõukogu otsusele 97/836/EÜ²⁹. Edasiseks lihtsustamiseks tuleks rohkem liidu õigusakte asendada olemasolevate ÜRO eeskirjadega, mille kohaldamine on liidus kohustuslik. Lisaks peaks komisjon soodustama ja toetama ÜRO tasandil tehtavat tööd, et viivitamata ja kooskõlas rangeimate kehtivate liiklusohutusstandarditega kehtestada käesolevas määruses sätestatud sõidukite ohutussüsteemide tüübikinnituse tehnilised nõuded.
- (11) ÜRO eeskirjad ja nende muudatused, mille poolt liit on hääletanud või mida ta rakendab kooskõlas nõukogu otsusega 97/836/EÜ, tuleks lisada tüübikinnitust käsitlevatesse liidu õigusaktidesse. Seega tuleks komisjonile anda õigus muuta kohustuslike ÜRO eeskirjade loetelu, et tagada selle ajakohasus.
- (12) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 78/2009³⁰ sätestatakse vastavuskatsete ja piirnormide vormis põhinõuded tüübikinnituse andmiseks sõidukitele seoses nende esiosadega ning esikaitsesüsteemidele (näiteks kangururaud) seoses jalakäijate, jalgratturite ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitsega. Alates määruse (EÜ) nr 78/2009 vastuvõtmisest on ÜRO tasandil täiendatud sõidukite tehnilisi nõudeid ja katsemenetlusi, et võtta arvesse tehnika arengut. ÜRO eeskiri nr 127³¹ kehtib praegu ka liidus mootorsõidukite tüübikinnituse suhtes.
- (13) Alates Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 79/2009³² vastuvõtmisest on ÜRO tasandil täiendatud vesinikkütusega mootorsõidukite ning vesinikusüsteemide ning nende osade tehnilisi nõudeid ja katsemenetlusi, et võtta arvesse tehnika arengut. ÜRO eeskiri nr 134³³ kehtib praegu ka liidus vesinikusüsteemide tüübikinnituse suhtes. Lisaks neile nõuetele kehtivad ka sõidukite suruvesinikusüsteemides kasutatavate materjalide kvaliteedikriteeriumid, kuid need on praegu kehtestatud ainult liidu tasandil.
- (14) Selguse, otstarbekuse ja lihtsuse huvides tuleks määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 kehtetuks tunnistada ja asendada käesoleva määrusega.

²⁹ Nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsus 97/836/EÜ (EÜT L 346, 17.12.1997, lk 78).

³⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. jaanuari 2009. aasta määrus (EÜ) nr 78/2009, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses jalakäijate ja teiste haavatavamate liiklejate kaitsega ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2003/102/EÜ ja 2005/66/EÜ (ELT L 35, 4.2.2009, lk 1).

³¹ Eeskiri nr 127, millega kehtestatakse ühtsed sätted mootorsõidukite tüübikinnituse kohta seoses jalakäijate ohutusega.

³² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. jaanuari 2009. aasta määrus (EÜ) 79/2009, mis käsitleb vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnitust ja millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L 35, 4.2.2009, lk 32);

³³ ÜRO eeskiri nr 134, millega kehtestatakse ühtsed sätted mootorsõidukite ja nende osade tüübikinnituse kohta seoses vesinikkütuseelemendiga sõidukite ohutusega.

- (15) Varem on liidu õigusnormidega piiratud autorongide üldist pikkust, mille tõttu on hakatud kasutama bulldogkabiiniga sõidukile iseloomulikku konstruktsiooni, et maksimaalselt suurendada kaubaruumi. Kuna aga sellise sõiduki juht asub kõrgemal, on suurenenud pimeala ja veoki kabiini ümbrus on juhile halvemini vahetult nähtav. See on üks vähekaitstud liiklejatega toimunud veokiõnnetuste peamisi põhjusi. Vahetu nägemisulatuse parandamine vähendaks oluliselt kannatanute arvu. Seega tuleks sätestada vahetu nägemisulatuse parandamise nõue.
- (16) Võttes arvesse seda, et sõidukite ohutust käsitlevates ELi õigusaktides pööratakse erilist tähelepanu vähekaitstud liiklejate kaitsele, tagades muu hulgas juhtidele piisava nähtavuse, peaksid avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud üksused hoiduma nõudest kinnitada mis tahes eesmärgil sõiduki läbipaistvate pindade mis tahes osale mis tahes märgis, pilt või kleebis. Lisaks peaksid riiklikud ametiasutused töepoolest keelama märgiste, piltide ja kleebite ning muude nähtavust piiravate esemete kasutamise tuuleklaasidel ja küljeakendel, et mitte vähendada juhtide vaatevälja käsitlevate liidu õigusaktide tõhusust.
- (17) Automatiseeritud ja andmesideühendusega sõidukid võivad aidata oluliselt vähendada liiklussurmade arvu, sest hinnanguliselt toimub umbes 90 % liiklusõnnetustest inimeksimuste tagajärjel. Kuna automatiseeritud sõidukid võtavad järk-järgult üle sõidukijuhi ülesanded, tuleks liidu tasandil kehtestada sõidukite automatiseeritud süsteeme käsitlevad ühtlustatud õigusnormid ja tehnilised nõuded.
- (18) Poolautonoomsete sõidukite kolonnid võivad tulevikus tähendada ohutumat, keskkonnahoidlikumat ja tõhusamat transporti. Poolautonoomsete sõidukite kolonnide tehnoloogia ja asjaomaste standardite kasutuselevõtu eel on vaja ühtlustatud eeskirjade ja menetlustega õigusraamistikku. Sellega seoses peaks komisjonil olema õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada kolonnis sõitvate poolautonoomsete eri marki sõidukite vahel andmete vahetamise ühtlustatud vorming kooskõlas andmekaitset käsitlevate ELi õigusaktidega.
- (19) Liit peaks jätkuvalt toetama rehvimüra ning rehvide veeretakistusjõu ja märghaardumise tehniliste nõuete väljatöötamist ÜRO tasandil. Seda seetõttu, et ÜRO eeskiri nr 117 sisaldab nüüd neid üksikasjalikke sätteid. ÜRO tasandil peaks jätkuma rehvide käsitlevate nõuete tehnika arengule kohandamise protsess, eelkõige selleks, et tagada kulunud rehvide toimimise hindamine rehvide kasutusaja lõppedes ning propageerida mõtteviisi, et rehvid peaksid vastama nõuetele kogu nende kasutusaja jooksul ning et neid ei tohiks asendada enneaegselt. Kehtivad, määruses (EÜ) nr 661/2009 sätestatud rehvide toimimist käsitlevad nõuded tuleks asendada samaväärsete ÜRO eeskirjadega.
- (20) Selleks et tagada käesoleva määruse tõhusus, tuleks komisjonile anda volitused võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike ohutuse, üldise konstruktsiooni ja asjaomase keskkonnatoimega seotud tüübikinnitusnõuete kohta. Eriti tähtis on see, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid peetaks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes³⁴ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel, peavad Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid

³⁴

ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peab olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(21) Selleks et ühtlustada kontrolliga regulatiivmenetlust käsitlevad liidu õigusaktid Euroopa Liidu toimimise lepingus sätestatud õigusraamistikuga ning et veelgi lihtsustada sõidukite ohutuse valdkonnas vastu võetud liidu õigusakte, tuleks järgmised määrused kehtetuks tunnistada ja asendada need käesoleva määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidega:

- komisjoni määrus (EÜ) nr 631/2009³⁵,
- komisjoni määrus (EL) nr 406/2010³⁶,
- komisjoni määrus (EL) nr 672/2010³⁷,
- komisjoni määrus (EL) nr 1003/2010³⁸,
- komisjoni määrus (EL) nr 1005/2010³⁹,
- komisjoni määrus (EL) nr 1008/2010⁴⁰,
- komisjoni määrus (EL) nr 1009/2010⁴¹,
- komisjoni määrus (EL) nr 19/2011⁴²,

³⁵ Komisjoni 22. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 631/2009, milles sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 78/2009 (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2003/102/EÜ ja 2005/66/EÜ), I lisa rakendamiseks (ELT L 195, 25.7.2009, lk 1).

³⁶ Komisjoni 26. aprilli 2010. aasta määrus (EL) nr 406/2010, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 79/2009, mis käsitleb vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnitust (ELT L 122, 18.5.2010, lk 1).

³⁷ Komisjoni 27. juuli 2010. aasta määrus (EL) nr 672/2010, mis käsitleb teatavate mootorsõidukite tuuleklaasilt jäite ja niiskuse eemaldamise süsteemide tüübikinnituse nõudeid ning millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 196, 28.7.2010, lk 5).

³⁸ Komisjoni 8. novembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1003/2010, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste tagumiste registreerimismärkide paigalduskoha ja kinnitamise tüübikinnituse nõudeid ning millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 291, 9.11.2010, lk 22).

³⁹ Komisjoni 8. novembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1005/2010, mis käsitleb mootorsõidukite pukseerimiseadiste tüübikinnituse nõudeid ning millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 291, 9.11.2010, lk 36).

⁴⁰ Komisjoni 9. novembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1008/2010, mis käsitleb teatavate mootorsõidukite tuuleklaasi puhasti- ja pesurisüsteemide tüübikinnituse nõudeid ning millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 292, 10.11.2010, lk 2).

⁴¹ Komisjoni 9. novembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1009/2010, mis käsitleb teatavate mootorsõidukite rataste porikaitsmete tüübikinnituse nõudeid ja millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 292, 10.11.2010, lk 21).

- komisjoni määrus (EL) nr 109/2011⁴³,
- komisjoni määrus (EL) nr 458/2011⁴⁴,
- komisjoni määrus (EL) nr 65/2012⁴⁵,
- komisjoni määrus (EL) nr 130/2012⁴⁶,
- komisjoni määrus (EL) nr 347/2012⁴⁷,
- komisjoni määrus (EL) nr 351/2012⁴⁸,
- komisjoni määrus (EL) nr 1230/2012⁴⁹,
- komisjoni määrus (EL) 2015/166⁵⁰.

(22) Võttes arvesse, et kooskõlas määrustega (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009, (EÜ) nr 661/2009 ning nende rakendusmeetmetega antud tüübikinnitusi tuleks käsitada samaväärsetena, välja arvatud juhul, kui vastavaid nõudeid muudetakse käesoleva määrusega või kuni neid muudetakse rakendusaktidega, peaksid üleminekusätted tagama, et sellised tüübikinnitused ei muutu kehtetuks.

⁴² Komisjoni 11. jaanuari 2011. aasta määrus (EL) nr 19/2011, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste valmistaja andmesildi ja valmistajatehase tähise tüübikinnituse nõudeid ning millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 8, 12.1.2011, lk 1).

⁴³ Komisjoni 27. jaanuari 2011. aasta määrus (EL) nr 109/2011, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009 teatavate kategooriate mootorsõidukite ja nende haagiste porikaitse-süsteemide tüübikinnituse nõuete osas (ELT L 34, 9.2.2011, lk 2).

⁴⁴ Komisjoni 12. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 458/2011, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnituse nõudeid seoses rehvide paigaldamisega ja millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 124, 13.5.2011, lk 11).

⁴⁵ Komisjoni 24. jaanuari 2012. aasta määrus (EL) nr 65/2012, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009 käiguvahetuse näidikute osas ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L 28, 31.1.2012, lk 24).

⁴⁶ Komisjoni 15. veebruari 2012. aasta määrus (EL) nr 130/2012, mis käsitleb teatavate mootorsõidukite tüübikinnituse nõudeid seoses sõidukisse pääsu ja sõiduki manööverdamisvõimega ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 661/2009 (mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid) rakendamist (ELT L 43, 16.2.2012, lk 6).

⁴⁷ Komisjoni 16. aprilli 2012. aasta määrus (EL) nr 347/2012, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu rakendusmäärust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb teatavate kategooriate mootorsõidukite tüübikinnituse nõudeid seoses kõrgetasemeliste hädapidurdussüsteemidega (ELT L 109, 21.4.2012, lk 1).

⁴⁸ Komisjoni 23. aprilli 2012. aasta määrus (EL) nr 351/2012, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009 seoses tüübikinnituse nõuetega, mis käsitlevad sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemide paigaldamist mootorsõidukitele (ELT L 110, 24.4.2012, lk 18).

⁴⁹ Komisjoni 12. detsembri 2012. aasta määrus (EL) nr 1230/2012, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009 seoses mootorsõidukite ja nende haagiste masside ja mõõtmete tüübikinnitusnõuetega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L 353, 21.12.2012, lk 31).

⁵⁰ Komisjoni 3. veebruari 2015. aasta määrus (EL) 2015/166, millega täiendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009 seoses konkreetsete menetluste, hindamismeetodite ja tehniliste nõuete lisamisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrusi (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 109/2011 ja (EL) nr 458/2011 (ELT L 28, 4.2.2015, lk 3).

- (23) Mis puudutab kuupäevi, millest alates tuleb keelduda ELi tüübikinnituse andmisest ja sõiduki registreerimisest ning keelata osade ja eraldi seadmestike turule laskmine või kasutuselevõtt, siis need kuupäevad tuleks sätestada iga reguleeritud ohutussüsteemi kohta.
- (24) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt tagada siseturu nõuetekohane toimimine mootorsõidukite ja nende haagiste ohutust ja keskkonnatoimet käsitlevate ühtlustatud tehniliste nõuete kehtestamise teel, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning selle ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib Euroopa Liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (25) Enne käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeva tuleks delegeeritud õigusaktides kehtestada üksikasjalikud mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse tehnilised nõuded ja konkreetsed katsemenetlused. Lisaks tuleks tootjatele anda piisavalt aega käesoleva määruse ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide nõuetega kohanemiseks. Seega tuleks käesoleva määruse kohaldamine edasi lükata,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

REGULEERIMISESE, KOHALDAMISALA JA MÕISTED

Artikkel 1

Reguleerimise

Käesoleva määrusega kehtestatakse järgmised nõuded:

1. sõidukite ning selliste sõidukite jaoks konstrueeritud ja ehitatud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõuded seoses nende üldiste omaduste ja ohutusega ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega;
2. sõidukite tüübikinnituse nõuded seoses rehvirõhu jälgimise süsteemidega, võttes arvesse sõidukite ohutust, kütusesäästlikkust ja süsinikdioksiidi heitkoguseid; ning
3. uute rehvide tüübikinnituse nõuded seoses nende ohutuse ja keskkonnatoimega.

Artikkel 2

Kohaldamisala

Käesolevat määrust kohaldatakse määruse (EL) 2018/... artiklis 4 määratletud M-, N- ja O-kategooria sõidukite ning selliste sõidukite jaoks konstrueeritud ja ehitatud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike suhtes, kui käesoleva määruse artiklitest 4–11 ei tulene teisiti.

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse määruse (EL) 2018/... artiklis 3 määratletud mõisteid.

Peale selle kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „vähekaitstud liikleja“ – kaherattalisel mootorsõidukil liikleja või kergliikleja, nagu jalgrattur või jalakäija;
- (2) „rehvirõhu jälgimise süsteem“ – sõidukile paigaldatud süsteem, mille abil on võimalik hinnata rehvide rõhku või rõhu muutumist aja jooksul ning edastada sõidu ajal vastav teave sõiduki kasutajale;
- (3) „arukas kiirusekontrollisüsteem“ – süsteem, mis aitab juhil säilitada teeoludele vastava kiiruse, andes gaasipedaali kaudu haptilist tagasisidet, kusjuures teave kiirusepiirangute kohta saadakse liiklusemärgide ja märgistuse jälgimisega, taristumärgistuse või elektrooniliste kaardiandmete alusel või mõlemat sõidukisest süsteemi kasutades;
- (4) „alkoluku paigaldamise võimalus“ – standardliides, mis võimaldab paigaldada mootorsõidukile järelturu alkolukuseadmed;
- (5) „juhi unisuse ja tähelepanu jälgimise süsteem“ – süsteem, mis hindab juhi valvsust, analüüsides sõiduki süsteeme, ja hoiatab vajaduse korral juhti;
- (6) „kõrgtehnoloogiline tähelepanu hajumise tuvastamise süsteem“ – süsteem, mis suudab tuvastada juhi visuaalse tähelepanu taseme liikluses ja vajaduse korral juhti hoiatada;
- (7) „hädapidurdustuli“ – kiiresti vilkuv pidurituli, millega antakse sõiduki taga asuvatele liiklejatele märku, et sõiduki suhtes on rakendatud valitsevaid teeolusid arvestades suurt pidurdusjõudu;
- (8) „tagurdamise abisüsteem“ – kaamera või seire-, optiline või tuvastussüsteem, mis annab juhile märku sõiduki taga asuvatest inimestest ja objektidest ja mille peamine eesmärk on vältida tagurdamisel kokkupõrget;
- (9) „sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteem“ – süsteem juhi hoiatamiseks sõiduki ettekavatsematust sõidurajalt kõrvalekaldumisest;
- (10) „kõrgtehnoloogiline hädapidurdussüsteem“ – süsteem, mis võimaldab tuvastada automaatselt võimaliku kokkupõrke ning käivitada sõiduki pidurdussüsteemi, et vähendada sõiduki kiirust kokkupõrke vältimiseks või leevendamiseks;
- (11) „sõiduraja hoidmise süsteem“ – süsteem, mis jälgib sõiduki asendit sõiduraja piires, keerates rooli tagasi või avaldades survet piduritele vähemalt siis, kui sõiduk kaldub või on kaldumas sõidurajalt kõrvale ning võib toimuda kokkupõrge;
- (12) „sõiduki pealüliti“ – seadis, mis lülitab sõiduki sisseehitatud elektroonilise süsteemi väljalülitatud režiimilt (kui sõiduk on pargitud ja juht ei viibi sõidukis) tavalisele töörežiimile;
- (13) „sündmuste (õnnetuste) salvesti“ – süsteem, mis salvestab ja säilitab avariiga seotud olulised parameetrid ja teabe enne ja pärast kokkupõrget ning selle ajal;
- (14) „esikaitsest süsteem“ – eraldiseisev konstruktsioon või konstruktsioonid, nagu kangururaud või lisakaitseraud, mis on lisaks originaalvarustusse kuuluvale

kaitserauale ette nähtud sõiduki välispinna kaitsmiseks mingi objektiga kokkupõrke korral, välja arvatud üksnes laternate kaitseks ette nähtud konstruktsioonid, mille mass on alla 0,5 kg;

- (15) „kaitseraud“ – sõiduki eesmine alumine välimine konstruktsioon koos selle külge kinnitatud lisadega, mille eesmärk on kaitsta sõidukit teise sõidukiga aeglasel kiirusel toimuva laupkokkupõrke korral; see ei hõlma siiski esikaitstesüsteeme;
- (16) „vesinikkütusega sõiduk“ – mis tahes mootorsõiduk, mille liikumapanemiseks kasutatakse kütusena vesinikku;
- (17) „vesinikusüsteem“ – vesinikusüsteemi osade kogum ja kõik ühendusdetailid, mis on paigaldatud vesinikkütusega sõidukile, välja arvatud vesinikkütusel töötav jõuallikas või lisajõuseadmed;
- (18) „vesinikkütusel töötav jõuallikas“ – sisepõlemismootor või kütuseelementidel töötav seade, mida kasutatakse sõiduki liikumapanemiseks;
- (19) „vesinikusüsteemi osa“ – vesinikupaak ja kõik muud vesinikkütusega sõiduki osad, mis puutuvad vahetult kokku vesinikuga või mis kuuluvad vesinikkütuse süsteemi;
- (20) „vesinikupaak“ – vesinikusüsteemi osa, kus hoitakse esmast vesinikukogust;
- (21) „automatiseeritud sõiduk“ – mootorsõiduk, mis on konstrueeritud ja ehitatud sõitma pikema aja jooksul iseseisvalt inimese järelevalveta;
- (22) „juhi kohalolu jälgimise süsteem“ – süsteem, mis hindab, kas juht saab olukorras, kus see on vajalik, automatiseeritud sõiduki juhtimise üle võtta;
- (23) „poolautonoomsete sõidukite kolonn“ – kahe või enama sõiduki sõitmine kolonnis, kasutades andmesideühenduse tehnoloogiat ja automatiseeritud sõidu tugisüsteeme, mis võimaldavad sõidukitel säilitada sõidu teatud etappidel üksteisega automaatselt kindlaks määratud pikivahet ja kohaneda juhtsõiduki liikumise muutustega juhi sekkumiseta või vähese sekkumisega;
- (24) „maksimaalne mass“ – tootja määratud suurim tehniliselt lubatud täismass;
- (25) „A-piilar“ – kõige eesmine ja välimine katusetugi, mis ulatub šassiist sõiduki katuseeni;
- (26) „esikaitstesüsteemi nurk“ – esikaitstesüsteemi kokkupuutepunkt vertikaaltasandiga, mis moodustab sõiduki vertikaalse pikitasandiga 60° nurga ning on esikaitstesüsteemi välispinnaga kokkupuutes;
- (27) „esikaitstesüsteemi alumine kõrgus“ – ükskõik millises ristsuunas vertikaalne kaugus maapinna ja esikaitstesüsteemi alumise võrdlusjoone vahel, kui sõiduk on tavalises sõiduasendis.

II PEATÜKK

TOOTJATE KOHUSTUSED

Artikkel 4

Üldised kohustused ja tehnilised nõuded

1. Tootjad tõendavad, et kõik turule lastud, registreeritud või kasutusele võetud uued sõidukid ja kõik turule lastud või kasutusele võetud uued süsteemid, osad ja eraldi seadmestikud on saanud tüübikinnituse kooskõlas käesoleva määruse ja selle kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktide nõuetega.

2. Tüübikinnitust, mis vastab I lisas loetletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadele, käsitatakse käesoleva määruse ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide nõuetele vastava ELi tüübikinnituseks.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I lisa, eesmärgiga võtta arvesse tehnika ja õigusloome arengut, lisades ja ajakohastades viiteid ÜRO eeskirjadele ning nende vastavatele muudatustele, mille kohaldamine on kohustuslik.

4. Tootjad tagavad, et sõidukid konstrueeritakse, ehitatakse ja monteeritakse nii, et sõitjate ja vähekaitstud liiklejate vigastusohu oleks võimalikult väike.

5. Tootjad tagavad ka, et sõidukid, süsteemid, osad ja eraldi seadmestikud vastavad II lisas loetletud kohaldatavatele nõuetele, mis hakkavad kehtima alates kõnealuses lisas sätestatud kuupäevadest, ning käesoleva määruse alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud üksikasjalikele tehnilistele nõuetele ja katsemenetlustele, sealhulgas nõuetele, mis käsitlevad järgmist:

- (a) turvasüsteemid, kokkupõrkekatsed, toitesüsteemi terviklikkus ja kõrgepinge elektriõhutus;
- (b) jalakäijad, jalgratturid, vaateväli ja nähtavus;
- (c) sõiduki šassii, pidurisüsteem, rehvid ja juhtimisseadmestik;
- (d) pardaseadmed, elektrisüsteem, sõiduki valgustusseadmed ja kaitse omavolilise kasutuse, sealhulgas küberrünnakute vastu;
- (e) juhi ja süsteemi käitumine;
- (f) sõiduki üldine konstruktsioon ja omadused.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta II lisa, et võtta arvesse tehnika ja õigusloome arengut, eelkõige käesoleva artikli lõike 5 punktides a–f loetletud valdkondades, ning et tagada sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kõrgetasemeline üldine ohutus ja sõitjate ning vähekaitstud liiklejate kõrgetasemeline kaitse.

7. Selleks et tagada sõidukite kõrgetasemelise üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kõrgetasemelise kaitse eesmärgi saavutamine, antakse komisjonile õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada üksikasjalikud eeskirjad sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses II lisas loetletud nõuetega.

Rehvirõhu jälgimise süsteemide ja rehvide suhtes kohaldatavad erisätted

1. Sõidukid varustatakse täpse rehvirõhu jälgimise süsteemiga, mis võimaldab vajaduse korral juhti sõidukis hoiatada rõhu alanemisest rehvis, millest on kasu optimaalse kütusetarbimise ja liiklusohutuse tagamisel paljude tee- ja keskkonnaolude puhul.
2. Rehvirõhu jälgimise süsteemid konstrueeritakse nii, et vältida süsteemi ennistamist ja ümberkalibreerimist madala rehvirõhu korral.
3. Kõik turule lastud rehvid peavad vastama asjaomastes II lisas loetletud õigusaktides sätestatud ohutus- ja keskkonnatoime nõuetele.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada üksikasjalikud eeskirjad konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta, mis käsitlevad järgmist:
 - (g) sõidukite tüübikinnitus seoses rehvirõhu jälgimise süsteemidega;
 - (h) rehvide tüübikinnitus, sealhulgas nende paigaldamist käsitlevad tehnilised nõuded.

Kõrgtehnoloogiliste sõidukisüsteemide kasutuselevõtt kõigi kategooriate mootorsõidukitel

1. Mootorsõidukid varustatakse järgmiste kõrgtehnoloogiliste süsteemidega:
 - (i) arukas kiirusekontrollisüsteem,
 - (j) alkoluku paigaldamise võimalus,
 - (k) juhi unisuse ja tähelepanu jälgimise süsteem,
 - (l) kõrgtehnoloogiline tähelepanu hajumise tuvastamise süsteem,
 - (m) hädapidurdustuli,
 - (n) tagurdamise abisüsteem.
2. Arukas kiirusekontrollisüsteem vastab järgmistele miinimumnõuetele:
 - a) võimaldab juhil gaasipedaali kaudu tajuda, et lubatud sõidukiirus on saavutatud või ületatud;
 - b) süsteemi ei ole võimalik välja lülitada või tõkestada;
 - c) juht saab gaasipedaali tavapärasel kasutamisel süsteemi pakutud kiiruse sujuvalt ületada, ilma et oleks vaja pedaali lõpuni alla vajutada;
 - d) kui kiirusekontrollisüsteem on sisse lülitatud, kohandub arukas kiirusekontrollisüsteem automaatselt väiksemale kiirusepiirangule.
3. Mootorsõidukit, mis kooskõlas lõike 1 punktiga d on varustatud kõrgtehnoloogilise tähelepanu hajumise tuvastamise süsteemiga, saab pidada ka kõnealuse lõike punktis c sätestatud nõudele vastavaks.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada konkreetsete katsemenetlused ja tehnilised nõuded, mis käsitlevad järgmist:

- (o) sõidukite tüübikinnitus seoses lõikes 1 loetletud kõrgtehnoloogiliste sõidukisüsteemidega;
- (p) kõnealuse lõike punktides a ja f eraldi seadmestikena loetletud kõrgtehnoloogiliste sõidukisüsteemide tüübikinnitus.

Artikkel 7

Sõiduautodele ja väikestele tarbesõidukitele esitatavad erinõuded

1. Lisaks muudele käesolevas määruses ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse ka M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite suhtes, peavad nende kategooriate sõidukid vastama käesoleva artikli lõigetes 2–6 ja lõike 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele.
 2. M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukid varustatakse kõrgtehnoloogilise hädapidurdussüsteemiga, mis konstrueeritakse ja paigaldatakse kahes etapis nii, et see võimaldab:
 - (q) esimeses etapis tuvastada mootorsõiduki ees liikuvad sõidukid ja selle ees olevad liikumatud takistused;
 - (r) teises etapis laiendada tuvastussuutlikkust ka mootorsõiduki ees asuvatele vähekaitstud liiklejatele.
 3. M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukid varustatakse sõiduraja hoidmise süsteemiga.
 4. Kõrgtehnoloogiline hädapidurdussüsteem ja sõiduraja hoidmise süsteem peavad eelkõige vastama järgmistele nõuetele:
 - a) süsteeme on võimalik välja lülitada ainult ükshaaval ja kui sõiduk seisab paigal ja seisupidur on rakendatud ning juht kasutab selleks kompleksseid järjestikuseid toiminguid;
 - b) sõiduki pealüliti aktiveerimisel lülituvad süsteemid tavalisele töörežiimile;
 - c) helisignaalid on võimalik hõlpsalt välja lülitada, kuid sellega lülitatakse välja ainult helisignaal, mitte aga süsteemi funktsioonid.
 5. M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukid varustatakse sündmuse (õnnetuse) salvestiga. Sündmuse (õnnetuse) salvestusseadmed peavad vastama eelkõige järgmistele nõuetele:
 - (s) enne ja pärast kokkupõrget ning kokkupõrke ajal salvestatakse ja säilitatakse neis vähemalt järgmised andmed: sõiduki kiirus, ohutussüsteemide seisukord ja rakendamise määr ning muud asjakohased sõidukisüsteemide aktiveeritud ohutussüsteemide ja õnnetuste vältimise süsteemide sisendparameetrid;
 - (t) seadet ei ole võimalik välja lülitada;
 - (u) see salvestab ja säilitab andmeid nii, et need on kaitstud manipuleerimise eest ning neid saab liidu või siseriiklike õigusaktide alusel kooskõlas määrusega (EL) nr 2016/679 standardliidese abil edastada riiklikele ametiasutustele õnnetuste andmete analüüsiks ning selle abil tuvastada sõiduki täpse tüübi, versiooni ja variandi ja eelkõige selle, millised ohutussüsteemid ja õnnetuste vältimise süsteemid on sõidukisse paigaldatud ja aktiveeritud.
- Sündmuse (õnnetuse) salvestis salvestatavad ja säilitatavad andmed ei hõlma siiski sõiduki VIN-koodi identifitseerimisandmete jaotise nelja viimast numbrit ega mis tahes muud teavet, mis võimaldab tuvastada konkreetse sõiduki.

6. M₁- ja N₁-kategooria sõidukid konstrueeritakse ja ehitatakse suurema peatraumade eest kaitsva piirkonnaga, et tõhustada vähekaitstud liiklejate kaitset ning leevendada nende võimalikke vigastusi kokkupõrke korral.

7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada konkreetsed katsemenetlused ja tehnilised nõuded, mis käsitlevad järgmist:

- (v) sõidukite tüübikinnitus seoses käesoleva artikli lõigetes 2–6 sätestatud nõuetega;
- (w) eraldi seadmestikena käsitatavate sündmuse (õnnetuse) salvestite tüübikinnitus.

Artikkel 8

Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite esikaitstesüsteemid

1. Esikaitstesüsteemid, mis on paigaldatud M₁- ja N₁-kategooria sõidukitele originaalvarustusena või mida turustatakse sellistele sõidukitele ette nähtud eraldi seadmestikena, peavad vastama IV lisa lõikes 2 ja käesoleva artikli lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele.

2. Eraldi seadmestikena võib esikaitstesüsteeme turustada ainult koos nimekirjaga sõidukite tüüpidest, variantidest ja versioonidest, mille esikaitstesüsteemile on tüübikinnitus antud, ning koos selgete paigaldusjuhenditega.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada üksikasjalikud eeskirjad käesoleva artikli lõikes 1 nimetatud esikaitstesüsteemide tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta, sealhulgas nende valmistamist ja paigaldamist käsitlevad tehnilised nõuded.

Artikkel 9

Bussidele ja veokitele esitatavad erinõuded

1. Lisaks muudele käesolevas määruses ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse ka M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukite suhtes, peavad nende kategooriate sõidukid vastama käesoleva artikli lõigetes 2–5 ja lõike 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele. M₂- või M₃-kategooriasse kuuluvad sõidukid peavad vastama ka lõikes 6 sätestatud nõudele.

2. M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukid peavad olema varustatud sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemiga ja kõrgtehnoloogilise hädapidurdussüsteemiga, mis peavad vastama lõike 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele.

3. M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukid peavad olema varustatud kõrgtehnoloogiliste süsteemidega, mille abil saab tuvastada sõiduki ees või läheduses asuvad vähekaitstud liiklejaid ning hoiatada juhti või vältida kokkupõrget selliste vähekaitstud liiklejatega.

4. Käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 nimetatud süsteemid peavad eelkõige vastama järgmistele nõuetele:

- a) süsteeme on võimalik välja lülitada ainult ükshaaval ja kui sõiduk seisab paigal ja seisupidur on rakendatud ning juht kasutab selleks kompleksseid järjestikuseid toiminguid;
- b) sõiduki pealüliti aktiveerimisel lülituvad süsteemid tavalisele töörežiimile;

- c) helisignaale on võimalik hõlpsalt välja lülitada, kuid sellega lülitatakse välja ainult helisignaal, mitte aga süsteemi funktsioonid.

5. M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukid konstrueeritakse ja ehitatakse nii, et vähekaitstud liiklejad oleksid juhiistmelt paremini nähtavad.

6. M₂- või M₃-kategooria sõiduk, mille mahtuvus on lisaks juhile üle 22 reisija ning mis on ehitatud seisukohtadega reisijatele, et võimaldada reisijate sagedast liikumist, konstrueeritakse ja ehitatakse nii, et oleks tagatud juurdepääs piiratud liikumisvõimega isikutele, sealhulgas ratastooli kasutajatele.

7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada konkreetsed katsemenetlused ja tehnilised nõuded, mis käsitlevad järgmist:

- (x) sõidukite tüübikinnitus seoses käesoleva artikli lõigetes 2–5 sätestatud nõuetega;
- (y) käesoleva artikli lõikes 3 eraldi seadmetikena käsitatavate süsteemide tüübikinnitus.

Artikkel 10

Vesinikkütusega sõidukitele esitatavad erinõuded

1. Lisaks muudele käesolevas määruses ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse ka M- ja N-kategooria sõidukite suhtes, peavad nendesse kategooriatesse kuuluvad vesinikkütusega sõidukid vastama V lisa ja käesoleva artikli lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele.

2. Tootjad tagavad, et vesinikusüsteemid ja nende osad paigaldatakse kooskõlas lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetega. Tootjad esitavad vajaduse korral teabe vesinikusüsteemide ja nende osade kontrollimiseks vesinikkütusega sõiduki kasutusea vältel.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et:

- (z) kehtestada üksikasjalikud eeskirjad, mis käsitlevad konkreetseid katsemenetlusi ja tehnilisi nõudeid vesinikkütusega sõidukite tüübikinnituses seoses vesinikusüsteemidega ja vesinikusüsteemi osade tüübikinnituses, sealhulgas nende paigaldamise suhtes kohaldatavaid nõudeid.
- (aa) muuta V lisa, et kohandada seda vastavalt tehnika arengule.

Artikkel 11

Automatiseeritud sõidukitele esitatavad erinõuded

1. Lisaks muudele käesolevas määruses ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse vastavate kategooriate sõidukite suhtes, peavad automatiseeritud sõidukid vastama lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud nõuetele, mis käsitlevad järgmist:

- (bb) sõiduki juhtimisel juhti asendavad süsteemid, sealhulgas roolimis-, kiirendus- ja pidurdussüsteemid;
- (cc) juhile sõiduki seisukorra ja ümbruse kohta reaajas teavet andvad süsteemid;
- (dd) juhi valmisoleku jälgimise süsteemid;
- (ee) automatiseeritud sõidukite sündmuste (õnnetuste) salvestid;

(ff) andmevahetuse ühtlustatud vorm näiteks andmete vahetamiseks eri marki poolautonoomsete sõidukite kolonnis.

2. Selleks et tagada automatiseeritud sõidukite ohutu toimimine avalikel teedel, antakse komisjonile õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada käesoleva artikli lõike 1 punktides a–e loetletud süsteemide ja muude seadistega seotud nõuded ning üksikasjalikud eeskirjad automatiseeritud sõidukite tüübikinnituse konkreetsete katsemenetluste ja tehniliste nõuete kohta seoses nimetatud nõuetega.

III PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 12

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Komisjonile antakse alates [...] määramata ajaks õigus võtta vastu artikli 4 lõikes 3, artikli 4 lõikes 6, artikli 4 lõikes 7, artikli 5 lõikes 4, artikli 6 lõikes 4, artikli 7 lõikes 7, artikli 8 lõikes 3, artikli 9 lõikes 7, artikli 10 lõikes 3 ja artikli 11 lõikes 2 osutatud delegeeritud õigusakte. [Väljaannete talitus: [lisada käesoleva määruse jõustumise kuupäev.]

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 4 lõikes 3, artikli 4 lõikes 6, artikli 4 lõikes 7, artikli 5 lõikes 4, artikli 6 lõikes 4, artikli 7 lõikes 7, artikli 8 lõikes 3, artikli 9 lõikes 7, artikli 10 lõikes 3 ja artikli 11 lõikes 2 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tühistada. Tühistamise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon iga liikmesriigi määratud ekspertidega kooskõlas 13. aprillil 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 4 lõike 3, artikli 4 lõike 6, artikli 4 lõike 7, artikli 5 lõike 4, artikli 6 lõike 4, artikli 7 lõike 7, artikli 8 lõike 3, artikli 9 lõike 7, artikli 10 lõike 3 ja artikli 11 lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 13

Üleminekusätted

1. Käesolev määrus ei muuda kehtetuks ELi tüübikinnitusi, mis on sõidukitele, süsteemidele, osadele või eraldi seadmestikele antud kooskõlas määrusega (EÜ) nr 78/2009, määrusega

(EÜ) nr 79/2009, määrusega (EÜ) nr 661/2009 ning nende rakendusmeetmetega [väljaannete talitus: lisada käesoleva määruse kohaldamise alguse kuupäevale vahetult eelnev kuupäev], välja arvatud juhul, kui selliste sõidukite, süsteemide, osade või eraldi seadmestike suhtes kohaldatavaid asjaomaseid nõudeid on käesoleva määruse ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktidega muudetud või lisatud.

2. Tüübikinnitusasutused jätkavad käesoleva artikli lõikes 1 osutatud ELi tüübikinnituste pikenduste väljastamist.

3. Erandina käesolevast määrusest lubavad liikmesriigid kuni VI lisas nimetatud kuupäevani jätkuvalt registreerida sõidukeid ning müüa ja võtta kasutusele osi, mis ei vasta kõnealuses lisas loetletud asjaomaste ÜRO eeskirjade nõuetele.

Artikkel 14

Rakendamise kuupäevad

Seoses sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestikega peavad riiklikud ametiasutused:

- (gg) alates II lisas nimetatud kuupäevast keelduma konkreetse nõudega seotud põhjustel ELi või riikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukitele, süsteemidele, osadele või eraldi seadmestikele, mis ei vasta käesoleva määruse või selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide nõuetele;
- (hh) alates II lisas nimetatud kuupäevast arvama konkreetse nõudega seotud põhjustel kehtetuks uute sõidukite vastavustunnistused määruse (EL) 2018/... artikli 48 tähenduses ning keelama selliste sõidukite registreerimise, mis ei vasta käesoleva määruse või selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide nõuetele;
- (ii) alates II lisas nimetatud kuupäevast keelama konkreetse nõudega seotud põhjustel selliste osade või eraldi seadmestike turulelaskmise või kasutuselevõtmise, mis ei vasta käesoleva määruse või selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide nõuetele.

Artikkel 15

Määruse (EL) 2018/... muutmine

Määruse (EL) 2018/... II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale.

Artikkel 16

Kehtetuks tunnistamine

1. Alates käesoleva määruse kohaldamise alguse kuupäevast tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009, (EÜ) nr 631/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning määrused (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) nr 2015/166.

2. Kõiki viiteid määrustele (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 käsitatakse viidetena käesolevale määrusele.

Artikkel 17

Jõustumine ja kohaldamise alguskuupäev

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates [väljaannete talitus: lisada kuupäev, mis saabub 36 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja