

Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, asetuksen (EU) 2018/... muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Teknologinen muutos vaikuttaa kaikkiin yhteiskunnan ja talouden osa-alueisiin ja muuttaa EU-kansalaisten elämää. Liikenne ei ole tässä suhteessa poikkeus. Uusi teknologia muuttaa liikkuvuutta dramaattisesti. Tämän vuoksi EU:n ja sen teollisuuden on tartuttava toimeen ja pyrittävä saavuttamaan johtoasema innovaatioiden, digitalisoinnin ja vähähiilisten ratkaisujen kehittäjänä. Komissio onkin omaksunut kattavan toimintamallin varmistaakseen, että EU:n liikkuvuuspolitiikassa otetaan huomioon nämä poliittiset prioriteetit. Malli koostuu kolmesta Eurooppa liikkeellä -liikkuvuuspaketista.

Vähäpäästöisen liikkuvuuden strategian jatkoksi komissio hyväksyi touko- ja marraskuussa 2017 kaksi liikkuvuuspakettia.¹ Näissä paketeissa esitettiin myönteinen toimintaohjelma, jolla toteutetaan vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiaa ja varmistetaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa puhdasta, kilpailukykyistä ja verkotettua liikennettä ja liikkuvuutta. Euroopan komissio kehottaa Euroopan parlamenttia ja neuvostoa huolehtimaan siitä, että nämä ehdotukset hyväksytään pikaisesti.

Tämä aloite on osa kolmatta Eurooppa liikkeellä -liikkuvuuspakettia, jolla toteutetaan syyskuussa 2017 esitettyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa. Tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta. Huomisen liikkuvuusjärjestelmän on oltava turvallinen, puhdas ja tehokas kaikille EU-kansalaisille. Tarkoituksena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja helpompaa käyttää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumppia. Ilmastonmuutoksen torjuminen taas edellyttää parempaa puhtautta ja parempia valmiuksia. Edellytyksenä on, että EU, jäsenvaltiot ja sidosryhmät sitoutuvat täysin toimimaan asian puolesta – ja myös tiukentamaan maantiejoneuvojen turvaominaisuuksiin sovellettavia vaatimuksia.

Liikenneturvallisuus on koko Eurooppaa koskeva kysymys, johon puututaan integroidulla ratkaisumallilla. Alan politiikka rakentuu perinteisesti kolmelle pilarille, jotka muodostuvat tienkäyttäjistä (kuljettajista, jalankulkijoista ja pyöräilijöistä), ajoneuvoista ja infrastruktuurista.

Liikenneturvallisuus on viime vuosikymmenten mittaan parantunut merkittävästi. Liikennekuolemien vähentyminen on kuitenkin viime vuosina pysähtynyt. EU:n tilastojen mukaan liikennekuolemien määrä ei ole vähentynyt merkittävästi vuodesta 2013 lähtien.² Vaikka tilanne joissakin jäsenvaltioissa edelleen paranee huomattavasti joka vuosi, liikennekuolemia esiintyy eräissä muissa jäsenvaltioissa jopa aiempaa enemmän. EU:n laajuisesti liikennekuolemien määrä pysyttelee sen vuoksi paikallaan.

Nyt tarvitaan uudistettu toimintakehys, jolla pystytään paremmin vastaamaan liikkuvuuden muutoksiin, jotka johtuvat yhteiskunnallisesta kehityksestä (esim. pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määrän lisääntymisestä ja väestön ikääntymisestä) ja teknologian kehityksestä. Odotuksena onkin, että nykyisen toimintamallin turvallisuusvaikutukset eivät

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

ilman uusia yleiseen tieliikenneturvallisuuteen liittyviä toimia enää riitä kompensoimaan liikenteen lisääntymisen vaikutuksia. Tämän mutkikkaan tilanteen ratkaisemiseksi tarvitaan politiikan dynaamista linjaamista siten, että sillä vastataan keskeisiin haasteisiin johdonmukaisella ja tehokkaalla tavalla liikenneturvallisuuspolitiikan koko kirjolla. Ajoneuvojen turvallisuuden osalta tämä tarkoittaa sitä, että monista erilaisista kehittyneistä turvallisuustoimenpiteistä tehdään pakollisia asianomaisissa ajoneuvoluokissa ja että loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, pienikokoisten ja ikääntyneiden, suojelua parannetaan.

Tällä ehdotuksella puututaan keskeiseen ongelmaan eli siihen, että kun liikenneonnettomuuksien määrä pysyy itsepintaisen suurena, myös kuolemantapauksia ja vakavia loukkaantumisia on paljon. Ehdotuksessa esitetään toimenpiteitä, joilla parannetaan ajoneuvojen turvallisuutta, jotta voidaan joko välttää ja vähentää onnettomuuksia tai lieventää tapahtuneiden onnettomuuksien seurauksia ja sitä kautta pienentää kuolemantapausten ja vakavien loukkaantumisten määrää. Ehdotusta on tarkasteltava tiiviissä yhteydessä muiden kolmanteen liikkuvuuspakettiin kuuluvien aloitteiden kanssa. Sellainen on esimerkiksi ehdotus tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin³ muuttamiseksi. Aloitteilla pyritään myös vähentämään kuolemantapauksia ja vakavia loukkaantumisia EU:n tieliikenteessä, joten ne tähtäävät samaan tavoitteeseen ja ovat keskenään kytköksissä. Sitä paitsi tietyt ajoneuvojen sisäiset järjestelmät, kuten kaistanpitojärjestelmä ja älykäs nopeusavustin, tarvitsevat toimiakseen hyväkuntoisen tieinfrastruktuurin (tiemerkinnot, liikennemerkki ja kamerat). Niinpä tieinfrastruktuuria ja ajoneuvojen turvallisuutta koskevat aloitteet täydentävät toisiaan tietyillä osa-alueilla ja mahdollistavat sen, että ajoneuvojen sisäisistä järjestelmistä saadaan turvallisuuden kannalta täysi hyöty.

Lisäksi koko ajoneuvojen ja infrastruktuurin turvallisuutta koskevassa järjestelyssä on otettava huomioon verkottuneeseen ja automatisoituun ajamiseen liittyvä kehitys, joka etenee nopeasti. Niinpä ehdotus on tiiviisti yhteydessä myös vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevaan komission strategiaan⁴ ja ehdotukseen tulevaisuuden liikkuvuutta koskevaksi EU:n strategiaksi.⁵ Jotta ajoneuvot täyttäisivät myös tulevaisuuden vaatimukset, niiden on paitsi oltava valmiita infrastruktuurin tulevaa kehitystä varten myös johdettava valmistautumista siihen, että ajamisesta tulee täysin automatisoitua. Kun kehittyneistä turvaominaisuuksista tehdään pakollisia jo tämän päivän ajoneuvoissa, kuljettajat tottuvat vähitellen uusiin ominaisuuksiin ja ihmiset alkavat suhtautua luottavaisemmin ja hyväksyvämmiin siirtymiseen kohti automatisoitua ajamista.

Ehdotus noudattelee täysin myös Vallettan julistukseen⁶ perustuvia neuvoston päätelmiä. Julistuksessa liikenneministerit vahvistivat olevansa sitoutuneita parantamaan liikenneturvallisuutta ja kehottivat komissiota tehostamaan tienkäyttäjien – etenkin loukkaantumiselle alttiiden – suojelua huolehtimalla siitä, että ajoneuvoissa otetaan käyttöön uusia turvaominaisuuksia.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39–91).

⁴ Komission tiedonanto *Eurooppalainen strategia vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä varten – ensimmäinen virstanpylväs matkalla kohti vuorovaikutteista, verkkoon liitettyä ja automatisoitua liikkumista* (COM(2016) 766 final).

⁵ Komission tiedonanto *Matkalla automatisoituun liikkuvuuteen: EU:n strategia tulevaisuuden liikkuvuudelle* (COM(2018) 283).

⁶

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

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Direktiivissä 2007/46/EY⁷ (joka korvataan 1. syyskuuta 2020 sovellettavaksi tulevalla asetuksella⁸) vahvistetaan yhdenmukaiset turvallisuus- ja ympäristövaatimukset, jotka moottoriajoneuvojen on täytettävä ennen niiden saattamista sisämarkkinoille, millä helpotetaan ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta. Siinä luodaan järjestely, jonka puitteissa sovelletaan lukuisia erillisiä säädöksiä, joissa asetetaan teknisiä vaatimuksia erityyppisille ajoneuvoille.

Tähän liittyviä EU:n tyyppihyväksyntämenettelyssä sovellettavia erillissäädöksiä ovat ajoneuvojen yleisestä turvallisuudesta annettu asetus (GSR-asetus),⁹ jalankulkijoiden turvallisuudesta annettu asetus (PSR-asetus)¹⁰ ja vetykäyttöisten ajoneuvojen turvallisuudesta annettu asetus (HSR-asetus).¹¹ Monet moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntään liittyvät turvallisuus- ja ympäristötekijöitä koskevat tekniset vaatimukset on yhdenmukaistettu unionin tasolla, jotta vältettäisiin vaatimusten erot eri jäsenvaltioissa ja voitaisiin taata tiukkojen terveyden ja turvallisuuteen liittyvien normien soveltaminen koko unionissa.

GSR-asetuksen 17 artiklassa ja PSR-asetuksen 12 artiklassa edellytetään, että komissio seuraa tehostettuun turvallisuusteknologiaan liittyvää teknistä kehitystä ja harkitsee nykyisin sovellettavien ajoneuvon turvaominaisuuksien ulottamista koskemaan muitakin tai kaikkia ajoneuvoluokkia, jolloin sisällytettäisiin uudet kehittyneet turvaominaisuudet päivitettyyn unionin lainsäädäntöön ja parannettaisiin loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelua.

Edellä mainittujen vaatimusten mukaisesti tällä ehdotuksella on määrä tehdä voimassa olevaan unionin lainsäädäntöön tarvittavat muutokset sen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen ja samalla ottaa käyttöön uusia ajoneuvojen turvaominaisuuksia, jotka tarjoavat hyvät mahdollisuudet säästää ihmishenkiä tieliikenteessä.

Ehdotus on johdonmukainen myös suhteessa asetukseen (EU) 2015/758,¹² jonka mukaisesti kaikki uudet henkilö- ja pakettiautotyytit on 31. maaliskuuta 2018 lähtien varustettava eCall-järjestelmällä, joka vakavan onnettomuuden sattuessa soittaa automaattisesti eurooppalaiseen hätänumeroon 112. On arvioitu, että eCall-järjestelmä voi nopeuttaa pelastuspalvelujen reagointiaikoja ja säästää vuosittain jopa 2 500 ihmishenkeä. Kun eCall-järjestelmä auttaa lieventämään vakavien liikenneonnettomuuksien seurauksia eri puolilla EU:ta, tällä ehdotuksella puolestaan pyritään välttämään liikenneonnettomuuksia tai lieventämään

⁷ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁸ COM(2016) 31 final.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 661/2009, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009 moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista (EYVL L 200, 31.7.2009, s. 1).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 78/2009, annettu 14 päivänä tammikuuta 2009, jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun huomioon ottamisesta ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivien 2003/102/EY ja 2005/66/EY kumoamisesta (EUVL L 35, 4.2.2009, s. 1).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 79/2009, annettu 14 päivänä tammikuuta 2009, vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (EUVL L 35, 4.2.2009, s. 32).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/758, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, hätänumeroon 112 perustuvan ajoneuvon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 77).

tapahtuneiden onnettomuuksien vakavuutta ja siten pienentämään liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisien määrää.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Yleisemmin ottaen tällä ehdotuksella tuetaan kasvuun, työllisyyteen ja investointeihin liittyviä unionin prioriteetteja edistämällä tehokkaimpia innovointeja ja laadukkaiden työpaikkojen säilyttämistä Euroopassa. Sillä tuetaan myös sisämarkkinoiden digitalisaatiota edistämällä sellaisten turvaominaisuuksien käyttöönottoa, jotka edustavat keskeistä mahdollistavaa teknologiaa, jolla tuetaan automatisoitujen ajoneuvojen laajamittaista käyttöönottoa unionissa.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Tämän aloitteen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 114 artikla.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä:

Monet moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntään liittyvät turvallisuus- ja ympäristötekijöitä koskevat tekniset vaatimukset on yhdenmukaistettu unionin tasolla, ja jäsenvaltioiden yksin toteuttamat toimet heikentäisivät koko ajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmää. Unionin toimia tarvitaan, koska on vältettävä sisämarkkinaesteiden syntyminen ja koska ehdotuksen tavoitteet voidaan niillä saavuttaa paremmin, sillä näin vältetään muutoin tapahtuva sisämarkkinoiden hajanaistuminen ja voidaan tehostaa ajoneuvojen turvallisuutta ja ympäristöominaisuuksia. Ehdotus on siten toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Kuten vaikutustenarvioinnissa osoitettiin, ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi. Tavoitteena on vähentää liikennekuolemia unionissa ja samalla varmistaa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja taata korkeatasoinen suoja yleiselle turvallisuudelle ja ympäristölle.

Tämä ehdotus perustuu tiukimpiin turvallisuusnormeihin kaikkien ajoneuvojen osalta. Tämä koskee myös kevyitä hyötyajoneuvoja (luokka N₁), joiden tapauksessa parhaaksi arvioidun vaihtoehdon (nro 3) kustannukset ovat hieman hyötyjä suuremmat. Tässä tapauksessa otetaan kuitenkin huomioon muitakin näkökohtia: on huolehdittava politiikan johdonmukaisuudesta, varmistettava kaikille autonvalmistajille tasapuoliset toimintaedellytykset sisämarkkinoilla, vältettävä työntekijöiden altistuminen suuremmille riskeille ja annettava valmistajille mahdollisuus vähentää kustannuksia mittakaavaetujen ansiosta ja otettava huomioon, että kevyissä hyötyajoneuvoissa käytetään usein samoja perusrakenteita ja muita osia kuin henkilöautoissa. Ehdotusta voidaan pitää oikeasuhteisena, koska valmistajille annetaan aikaa mukautua uusiin vaatimuksiin.

Lisäksi ehdotuksella yksinkertaistetaan sääntely-ympäristöä ja siten vähennetään kansallisille viranomaisille ja teollisuudelle syntyviä hallinnollisia kustannuksia. Vaikutustenarvioinnissa

todettiin lisäksi, että kaavaillailla poliittisilla toimenpiteillä ei ole merkittävää vaikutusta pk-yrityksiin (ks. kohta 6.3).

- **Toimintatavan valinta**

Ehdotus koskee kolmea toisiinsa kytköksissä olevaa asetusta (ajoneuvojen yleinen turvallisuus, jalankulkijoiden turvallisuus ja vetyajoneuvojen turvallisuus), joten toimintatavaksi on valittu asetus. Kun otetaan huomioon, että ehdotus sisältää mittavia muutoksia, PSR- ja HSR-asetusten säännökset ovat suurelta osin vanhentuneita ja ne on korvattava vastaavilla E-säännöillä (nrot 127 ja 134) ja että lainsäädäntöä pyritään yksinkertaistamaan entisestään, vaikuttaa asianmukaiselta ehdottaa uutta säädöstä, jolla korvataan ja kumotaan kyseiset kolme asetusta ja niiden vanhentuneet täytäntöönpanotoimet kokonaisuudessaan.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Ajoneuvojen yleisestä turvallisuudesta annetusta asetuksesta ei tehty jälkiarviointia.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Komissio järjesti ehdotuksesta virallisen julkisen kuulemisen 31. heinäkuuta – 22. lokakuuta 2017, ja sitä ennen järjestettiin kohdennettuja kuulemisia seuraavasti:

- Heinäkuussa 2014 järjestettiin yleinen sidosryhmien kuuleminen moottoriajoneuvoja käsittelevän työryhmän 124. kokouksen yhteydessä (työryhmä on komission asiantuntijaryhmä, jossa on mukana julkisen ja yksityisen sektorin sidosryhmiä).
- Lokakuussa 2014 järjestettiin kaksipäiväinen sidosryhmien jatkuuuleminen (osallistujat paikan päällä).
- Komissio esitteli 16. helmikuuta 2016 järjestetyssä moottoriajoneuvoja käsittelevän työryhmän 131. kokouksessa jäsenvaltioille ja sidosryhmille 19 mahdollista toimenpidettä, joita voitaisiin harkita GSR- ja PSR-asetusten tarkistamisessa.
- Marraskuussa 2016 järjestettiin intensiivinen sidosryhmien jatkuuuleminen (72 osallistujaa, jotka edustivat 32 tutkija- ja tutkimusorganisaatiota, turvallisuutta ajavia ryhmiä, ajoneuvonvalmistajia, ajoneuvoalan toimittajayrityksiä, paikallis- ja keskusviranomaisia ja muita alan asiantuntijoita).

Näiden laajojen kuulemisten päätarkoituksena oli ensinnäkin tiedottaa sidosryhmille komission kaavailemista toimista ajoneuvojen turvallisuuden kehittämiseksi ja toisaalta esittää kaikille sidosryhmille mahdollisimman selkeästi lähteineen kaikki tiedot, parametrit ja asiantuntijoiden näkemykset, jotka muodostaisivat vaikutustenarvioinnin perustana olevan tietopohjan. Esiin tuotiin erityisesti ajoneuvojen turvajärjestelmien vapaaehtoisen käyttöönoton aste, teknologiaan liittyvät kustannukset, teknologian tehokkuus ja liikenneonnettomuuksien uhrien muodostama populaatio. Kuulemisissa sidosryhmät saivat lisäksi arvioida ja validoida keskeiset käytetyt tiedot, jotta ne ovat riittävän vankkoja, relevantteja ja ajantasaisia. Kuulemisten tuloksia käytettiin sitten perustana ehdotuksen ja siihen liittyvän vaikutustenarvioinnin laatimisessa.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Komissio julkaisi maaliskuussa 2015 tutkimuksen *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*,¹³ joka liittyy GSR- ja PSR-asetusten kaavailtuun tarkistamiseen. Tutkimuksessa luodaan katsaus yli 50:een käytettävissä olevaan turvallisuustoimenpiteeseen, jotka voisivat auttaa vähentämään kuolemantapauksia ja vakavia loukkaantumisia tieliikenteessä (siinä esitetään myös hyöty-kustannussuhteet).

Joulukuussa 2016 komissio esitti Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen *Autojen turvallisuuden parantaminen säästää ihmishenkiä EU:ssa*.¹⁴ Kertomukseen liittyvässä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa¹⁵ yksilöitiin ja esitettiin 19 mahdollista sääntelytoimenpidettä, joilla voitaisiin tehokkaasti vähentää liikenneonnettomuuksien ja niiden uhrien määrää entisestään.

Aloitteeseen liittyvän vaikutustenarvioinnin valmistelemiseksi komissio julkaisi toukokuussa 2017 toisenkin tutkimuksen (*In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety*), jossa esitettiin tarkempi kustannus-tehokkuusanalyysi valituista 19 mahdollisesta sääntelytoimenpiteestä.¹⁶

- **Vaikutustenarviointi**

Aloitteen tukena on vaikutustenarviointi, josta sääntelyntarkastelulautakunta antoi sitä tarkasteltuaan 17. tammikuuta 2018 puoltavan lausunnon tietyin varaumin. Lautakunnan varaukset liittyivät seuraaviin kolmeen pääkohtaan:

– Lautakunta katsoi, ettei vaikutustenarviointiraportissa riittävällä tavalla rajattu aloitteen odotettua panosta Safe System -toimintatavassa omaksuttuun kattavaan liikenneturvallisuuteen sovellettavaan toimintatapaan eikä selostettu kyllin hyvin aloitteen suhdetta ja täydentävyyttä suhteessa samaan aikaan esitettävään tieinfrastruktuurin turvallisuutta koskevaan ehdotukseen.

– Lautakunta huomautti lisäksi puuttuvasta johdonmukaisuudesta ongelman (liikennekuolemien vähentymisen pysähtyminen), sen syiden, aloitteen tavoitteiden ja vaihtoehtojen muotoilun välillä.

– Lautakunta toi esille, että raportissa ei vielä tuotu selvästi ilmi, miten yksittäiset toimenpiteet on valittu ja mitkä niiden arvioidut kustannukset ja hyödyt ovat, ja että myös sidosryhmien rooli ja kannat prosessissa jäivät epäselviksi.

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=Iq1Ekni0.1lSR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

¹⁴ Kertomus ajoneuvojen kehittyneiden turvallisuusominaisuuksien valvonnasta ja arvioinnista sekä kustannustehokkuudesta ja toteutettavuudesta ajoneuvojen yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen sekä jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien suojelemista koskevan asetuksen uudelleentarkastelua varten (COM(2016) 787 final).

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

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

Lausunnossa nostettiin esiin myös REFIT-aloitteen merkitys ehdotuksen kannalta ja kaivattiin tarkempaa selostusta siitä, miksi toimintavaihtoehtoa 3 pidettiin parhaana kevyiden hyötyajoneuvojen osalta.

Näiden varaumien vuoksi tehtiin lopulliseen vaikutustenarviointiin seuraavat lisäykset:

- Kohdassa 1.4 selvitetään tämän aloitteen suhdetta ja täydentävyyttä suhteessa rinnakkain esitettävään tieinfrastruktuurin turvallisuutta koskevaan ehdotukseen.
- Aloitteet asetetaan yhteisen perustoimintamallin muodostamaan kontekstiin selostamalla niiden panosta yhteisten tavoitteiden hyväksi ja niiden taustalla olevissa tutkimuksissa sovellettuja menetelmiä, jotta voidaan osoittaa, miten kaksinkertainen laskeminen vältetään (tarkemmin kohdassa 2.1 ja liitteessä 4).
- Kohtaan 2.1 on lisätty selostus Safe System -toimintatavasta samoin kuin lisää mahdollisia syitä liikennekuolemien vähenemisen pysähtymiseen (onnettomuuksien aiheuttajat, populaation monimuotoisuus, tienkäyttäjien liittyvät tekijät ja yleiset ajokäyttäytymiseen liittyvät huolet).
- Raporttiin on lisätty uusi kohta 2.2, jolla kytketään keskeiset liikenneturvallisuusongelmat ongelmiin, jotka liittyvät ajoneuvoihin ja ajoneuvojen turvaominaisuuksiin. Näin halutaan selostaa paremmin ongelmanasettelun rakennetta ja niitä tekijöitä, joiden voidaan katsoa olevan luonteeltaan vähemmän yleisluontoisia ja liittyvän pikemminkin ajoneuvojen järjestelmiin kuitenkin täysin pätevinä näkökohtina.
- Kohdissa 5.1–5.4 esitetty toimintalogiikka nivotaan johdonmukaisemmin keskeisiin ongelmiin, tavoitteisiin ja vaihtoehtoihin. Tavoitteet ja vaihtoehdot on nimetty uudelleen sen selkeyttämiseksi, että aloitteessa ei keskitytä tiettyjen liikenteen osapuolien suojelemiseen muiden kustannuksella. Lisäksi selostetaan tavoitteita tarkemmin yhdistämällä suojele onnettomuuden tapauksessa mahdollisuuteen ehkäistä ja estää onnettomuuksien tapahtuminen ylipäättään.
- Kohdassa 5 selostetaan nyt sidosryhmien vaikutusta ja roolia yksittäisten toimenpiteiden valinnassa ja niiden hyötyjen ja tehokkuuden arvioinnissa (useissa vaiheissa) sekä sitä, miten sidosryhmien panosta käytetään arvioitaessa yksittäisten toimenpiteiden ja toisaalta toimenpidekokonaisuuksien lopullisia kustannuksia ja hyötyjä.
- Kohtaa 2.8 on muutettu, jotta siinä annettaisiin selvempi kuva lainsäädäntökehyksen odotetusta yksinkertaistamisesta, mahdollisten vanhentuneiden säännösten tulevasta käsittelystä ja ajoneuvojen turvallisuutta koskevien sääntöjen odotettavista olevista päivityksistä.
- Kohtaan 8 on lisätty perustelut ja selvennykset siitä, että kevyet hyötyajoneuvot on päätetty sisällyttää vaihtoehtoon 3. Siinä todetaan, että useimmat eurooppalaiset valmistajat valmistavat jo nyt nykyvaatimuksia turvallisempia ajoneuvoja, ja tuodaan esiin valmistajille yhtäläiset toimintamahdollisuudet, ajoneuvojen suunnitteluun liittyvä synergia, kustannusten jakaminen, sidosryhmien kannat ja vahinkoriskin kasvaminen rajatussa ihmisryhmässä, johon kuuluvat kevyitä hyötyajoneuvoja työssään käyttävät työntekijät.

Vaikutustenarviointiraportin tiivistelmä ja sääntelyntarkastelulautakunnan lausunto löytyvät seuraavien linkkien kautta:

[...]

[...]

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin kolmea yleistä toimintavaihtoehtoa:

- Vaihtoehdossa 1 *Kypsien ja laajasti saatavilla olevien turvaominaisuuksien yleistäminen* tehdään pakollisiksi sellaiset turvaominaisuudet tai -järjestelmät, joissa käytettävä teknologia on kypsää. Niillä suojellaan lähinnä ajoneuvojen matkustajia. Täytäntöönpano alkaa asetuksen soveltamispäivästä.
- Vaihtoehto 2 *Laajasti saatavissa olevien ja vähemmän yleisten turvaominaisuuksien ottaminen käyttöön vakiovarusteina* koostuu vaihtoehdosta 1 ja sellaisista turvaominaisuuksista, joita on jo saatavilla ja joita asennetaan ajoneuvokantaan mutta jotka ovat vähemmän yleisiä ja vaativat lisää kypsymisaikaa soveltuakseen kaikkiin ajoneuvoluokkiin ja kaikille markkinasegmenteille (täytäntöönpano alkaa 24 kuukautta asetuksen soveltamispäivän jälkeen). Vaihtoehto sisältää myös toimenpiteitä, joilla varmistetaan kuljettajan keskittyminen ajamiseen ja tarjotaan yleinen suoja loukkaantumiselle alttiille tienkäyttäjille.
- Vaihtoehto 3 *Täyden turvaominaisuuspaketin käyttöönotto innovoinnin tueksi* koostuu vaihtoehdosta 2 ja lisäksi sellaisista turvallisuusratkaisuista, jotka ovat toteuttamiskelpoisia ja joita on jo markkinoilla. Niiden asennusmäärät ja markkinaosuudet ovat tosin pienet, mutta ne tarjoavat mahdollisuudet maksimoida onnettomuusuhrien kokonaismäärän vähentyminen unionissa ja antaa pontta turvallisuusratkaisuihin liittyvälle innovoinnille autoteollisuuden keskeisellä sektorilla. Ainut tähän vaihtoehtoon sisältyvistä ominaisuuksista, jonka täytäntöönpanopäivä on myöhempi kuin kahdessa edellisessä vaihtoehdossa, on vaatimus, joka koskee loukkaantumisella alttiiden tienkäyttäjien parempaa suoraa näkyvyyttä kuorma-autojen kuljettajille (täytäntöönpano alkaa 48 kuukautta asetuksen soveltamispäivän jälkeen).

Parhaana pidetty vaihtoehto on vaihtoehto 3. Tämän vaihtoehdon odotetaan tarjoavan mahdollisuudet ehkäistä eniten ajoneuvojen matkustajien ja loukkaantumisella alttiiden tienkäyttäjien kuolemantapauksia ja vakavia loukkaantumisia, ja sen kokonaiskustannukset pysyvät hyväksyttävissä rajoissa. Lisäksi sillä käsitellään kaikkia ajoneuvoluokkia johdonmukaisella ja syrjimättömällä tavalla.

Odotetut hyödyt ovat seuraavat:

- Uusien turvaominaisuuksien avulla pystytään 16 vuoden kuluessa vähentämään kuolemantapausten määrää 24 794:llä ja vakavien loukkaantumisten määrää 140 740:llä.
- Hyöty on nykyarvossa mitattuna 72,8 miljardia eroa.
- Vaihtoehdon odotetaan lisäksi vähentävän liikenneonnettomuuksien kolarien välttämisen kautta, jos kohta tätä hyötyä on mahdotonta arvioida määrällisesti. Sen odotetaan kuitenkin tuovan ajansäästöä (kansalaisille), lisäävän tuottavuutta (yrityksille) ja parantavan jo rakennetun tieinfrastruktuurin käyttöä (hyötyä hallintoviranomaisille).
- Lisäksi odotetaan, että ajoneuvojen päästöt pienenevät ja ilmanlaatu paranee nopeusavustinjärjestelmien ja rengaspaineen seurantarjestelmien ansiosta, vaikka tätäkään hyötyä on mahdotonta arvioida määrällisesti.

Odotetut kustannukset ovat seuraavat:

- Autonvalmistajille koituvien kokonaiskustannusten (kertaluontoiset ja jatkuvat tuotantokustannukset) odotetaan olevan nykyarvossa mitattuna 57,4 miljardia euroa.
- Ajoneuvojen uusien turvallisuustoimenpiteiden ei odoteta nostavan ajoneuvojen vähittäismyyntihintoja merkittävästi keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä, eikä kustannus-hyötyanalyysissä sen vuoksi mallinnettu poikkeuksellista vaikutusta ajoneuvojen myyntilukuihin.
- Kansallisille hallintoviranomaisille ei odoteta syntyvän erityisiä lisäkustannuksia, koska ajoneuvojen uudet turvaominaisuudet tulevat osaksi nykyistä tyyppihyväksyntäjärjestelmää.

Yleiset kustannus-hyötyindikaattorit:

- Kokonaisnettohyöty olisi 15,4 miljardia euroa.
- Parhaana pidetyn vaihtoehdon parhaan arvion mukainen kustannus-hyötysuhde on 1,27.
- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotuksen ei odoteta vaikuttavan merkittävästi valmistajien tai kansallisten viranomaisten sääntelytaakkaan, sillä ajoneuvojen tyyppihyväksyntä kuuluu jo voimassa olevan lainsäädäntökehyksen piiriin ja mahdollisten uusien turvaominaisuuksien käyttöönotto sisällytetään siihen.

Vaikka asiaan liittyvä ajoneuvojen testaus ja sertifiointi voidaan toteuttaa jäsenvaltioissa jo olevan tyyppihyväksyntäinfrastruktuurin puitteissa, testaamisesta ja sertifiointista tulee lisäkustannuksia. Nämä kustannukset ovat kuitenkin merkityksettä¹⁷ suhteessa uuden ajoneuvomallin kehittämisen kokonaiskustannuksiin (jotka ovat tyypillisesti useista sadoista tuhansista useisiin miljardeihin euroihin).

Nykymuotoisella GSR-asetuksella paitsi otettiin käyttöön erilaisia ajoneuvojen turvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä myös pyrittiin yksinkertaistamaan sääntelyä korkean tason CARS 21 -ryhmän suosituksen¹⁸ perusteella eli korvaamalla 38 EU-direktiiviä vastaavilla, maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetuilla E-säännöillä. Samaan tapaan myös tällä ehdotuksella on määrä kumota useita GSR-, PSR- ja HSR-asetusten täytäntöönpanemiseksi annettuja EU-asetuksia ja korvata ne vastaavilla E-säännöillä, joihin unioni on tällä välin liittynyt. Ehdotuksella myös jatketaan lainsäädännön yksinkertaistamista konsolidoimalla nämä kolme asetusta yhteen säädökseen.

¹⁷ *Fitness Check of the Legal Framework for the Type-Approval of Motor Vehicles* – <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ KOM(2007) 22 lopullinen – Korkean tason CARS 21 -ryhmän tehtävänä oli antaa suosituksia sellaisista lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin poliittisista toimintalinjoista ja sääntelypuitteista, joilla voidaan tehostaa Euroopan autoteollisuuden kansainvälistä kilpailukykyä ja työllisyyttä unohtamatta turvallisuus- ja ympäristönäkökohtia ja kohtuullista hintatasoa: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella voi olla vaikutusta perusoikeuskirjan 7 ja 8 artiklassa taattuihin yksilön oikeuksiin yksityisyyden ja henkilötietojen suojan osalta. Jotkin tiedot, joita kerätään onnettomuustietotallentimella tai ajoneuvoon asennettavilla järjestelmillä (kuten kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden seurantarjestelmällä tai kehittyneellä tarkkaamattomuuden tunnistusjärjestelmällä) voivat olla henkilötietoja, jotka liittyvät tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön. Tunnistettavissa olevana pidetään luonnollista henkilöä, joka voidaan suoraan tai epäsuorasti tunnistaa erityisesti tunnistetietojen, kuten nimen, henkilötunnuksen, sijaintitiedon, verkkotunnistetietojen taikka yhden tai useamman hänelle tunnusomaisen fyysisen, fysiologisen, geneettisen, psyykkisen, taloudellisen, kulttuurillisen tai sosiaalisen tekijän perusteella. Kaikki henkilötietojen käsittely olisi tehtävä henkilötietojen suojaa koskevan EU:n lainsäädännön ja erityisesti yleisen tietosuojasetuksen¹⁹ mukaisesti.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Euroopan komissio seuraa jatkossakin tekniikan kehittymistä autoteollisuudessa ja ehdottaa tarvittaessa lainsäädäntöön muutoksia, joilla siihen sisällytetään uusia turvaominaisuuksia. Komissio osallistuu edelleen aktiivisena tiennäyttäjänä myös ajoneuvoalan standardien yhdenmukaistamiseen kansainvälisellä tasolla (Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissiossa UNECE:ssä).

Jotta uusi asetus vastaisi tulevaisuuden vaatimuksia, ajoneuvojen turvallisuutta koskevien sääntöjen mahdollisessa uudelleentarkastelussa on katsottu parhaaksi noudattaa dynaamisempaa mallia eli yhdistää se tekniikan yleiseen kehitykseen ja esiin nouseviin uusiin turvallisuustarpeisiin. Kansainvälisen sääntelyn kehittyminen UNECE:n puitteissa ja usein toistuva tarve mukauttaa sääntöjä käynnistävät uudelleentarkastelun yleensä automaattisesti.

Komissiolla on vakaa aikomus ajaa ja tukea kehittyneisiin ajoneuvojärjestelmiin liittyvien yksityiskohtaisten teknisten vaatimusten kehittämistä mahdollisimman pian UNECE:n puitteissa. Se kuitenkin sitoutuu asettamaan tällaisia vaatimuksia EU:n tyyppihyväksyntäjärjestelmän puitteissa, jollei asiassa edistytä UNECE:ssä riittävän nopeasti. Komissio pyrkii lisäksi varmistamaan, että unionin tuella hyväksyttävien E-sääntöjen määrittely perustuu tiukimpiin käytettävissä oleviin tieliikenteen turvallisuusteknologian normeihin ja että niitä päivitetään säännöllisesti.

Onnettomuustietotallentimen (EDR) käyttöönottoa – EDR tallentaa ajoneuvosta erilaisia ratkaisevan tärkeitä tietoja lyhyen ajan kuluessa ennen tallennuksen käynnistävää tapahtumaa (useimmissa tapauksissa turvatyynyn laukeamista), tapahtuman aikana ja sen jälkeen – olisi pidettävänä merkittävänä askeleena oikeaan suuntaan. Näin kerättäisiin EU:n laajuisia perusteellisia onnettomuustietoja, jollaisia ei vielä ole käytettävissä riittävän laajamittaisesti

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1–88).

mutta jotka ovat välttämättömiä, jotta ajoneuvojen liikenneturvallisuuskäyttäytymistä voidaan seurata kattavasti. Onnettomuustietotallentimesta saadut tiedot helpottavat liikenneturvallisuuden perinpohjaista analysointia ja eri turvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuuden arviointia. Siksi jäsenvaltioita olisi voimakkaasti kehotettava analysoimaan perusteellisemmin unionin teillä tapahtuvia onnettomuuksia ja asettamaan saataville kattavia kansallisia raportteja. Jäsenvaltioita olisi tässä yhteydessä myös kehotettava lisäämään toimiaan liikenneturvallisuuden analysoimiseksi ja parantamiseksi kansallisella tasolla käytettävissään olevien eri tiedonjakojärjestelmien kautta.²⁰

- Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)

Ei sovelleta.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Yleisellä tasolla tässä ehdotuksessa viitataan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annettuun asetukseen (EU) 2018/[...], sillä näiden kahden asetuksen soveltamisaikataulut sopivat toistensa kanssa yhteen.

I luku (Kohde, soveltamisala ja määritelmät):

1 artikla – GSR- ja PSR-asetusten ehdotetun konsolidoinnin mukaisesti tämän ehdotuksen kohde pysyy samana kuin GSR-asetuksessa siten, että lisäksi viitataan ajoneuvojen matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelua koskeviin vaatimuksiin.

2 artikla – Soveltamisala pysyy yleisesti ottaen samana kuin GSR-asetuksessa. Ottaen huomioon nykyisin sovellettavat ajoneuvon turvaominaisuudet ja niihin liittyvät vapautukset soveltamisalaa on kuitenkin laajennettu kattamaan muitakin ajoneuvoluokkia (tai ne kaikki) ja vastaavat vapautukset on poistettu (esimerkiksi nykyiset kaupunkimaastureihin ja pakettiautoihin liittyvät vapautukset).

3 artikla – Ehdotukseen on lisätty uusia määritelmiä, joilla otetaan huomioon vastikään käyttöön otetut ajoneuvojen turvaominaisuudet.

II luku (4–11 artikla):

Noudattaen samanlaista logiikkaa kuin nykyisin sovellettavassa GSR-asetuksessa ehdotuksen 4 artiklassa vahvistetaan yleiset tekniset vaatimukset ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnälle ja esitetään luettelo turvallisuuteen liittyvistä osa-alueista, joiden osalta annetaan (tai on tarpeen antaa) tarkempia sääntöjä sekundaarilainsäädännössä. Luvussa viitataan liitteeseen I, jossa luetellaan kaikki E-säännöt, joiden soveltaminen on EU:ssa pakollista, ja joka sisältää yksityiskohtaisia tietoja asiaan liittyvistä turvallisuusvaatimuksista, niiden soveltamisalasta ja niihin liittyvästä sekundaarilainsäädännöstä, jota on jo annettu tai jota on kehitettävä aloitteen osana.

Ehdotuksella siirrettäisiin komissiolle valta vahvistaa yksityiskohtaisia sääntöjä ja teknisiä vaatimuksia delegoiduilla säädöksillä ja muuttaa liitteitä I ja II, jotta voidaan ottaa huomioon

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

tekniikan kehitys ja Yhdistyneiden kansakuntien ja unionin tasolla tapahtuva sääntelyn kehitys.

5 artiklassa ulotetaan nykyisin henkilöautoja koskeva rengaspaineen seurantajärjestelmän asentamista koskeva vaatimus koskemaan kaikkia ajoneuvoluokkia.

6 artiklassa säädetään, että kaikki ajoneuvot on varustettava tietyillä kehittyneillä turvaominaisuuksilla (joita ovat esimerkiksi älykäs nopeusavustin, kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden/tarkkaamattomuuden seurantajärjestelmät, peruutustutka ja alkolukon asennuksen helpottaminen).

7 artiklassa vahvistetaan henkilö- ja pakettiautoja koskevat erityiset vaatimukset ja edellytetään erityisesti, että ne varustetaan onnettomuustietotallentimella ja suunnitellaan ja rakennetaan siten, että niissä on laajennettu suoja-alue loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojaamiseksi päähän kohdistuvilta iskuilta.

8 artiklassa vahvistetaan etusuojarahjestelmiä koskevat vaatimukset.

9 artiklassa vahvistetaan kuorma- ja linja-autoja koskevat erityiset vaatimukset ja edellytetään erityisesti, että ne varustetaan järjestelmällä, joka havaitsee lähellä ajoneuvon etuosaa tai ajoneuvon tienreunaista sivua olevat loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät ja varoittaa heistä, ja että ne suunnitellaan ja rakennetaan siten, että loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät näkyvät paremmin kuljettajan istuimelta.

Komissio ei ehdota kuorma- ja linja-autojen kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien muuttamista siten, että ne aktivoisivat jarrutuksen itsenäisesti havaittuaan loukkaantumiselle alttiin tienkäyttäjän, kuten ehdotetaan henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen tapauksessa. Aloitteen taustalla olevassa onnettomuusanalyysissä tuodaan esiin riski jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden joutumisesta ajoneuvon töytäisemäksi ollessaan hyvin lähellä kuljettajan ohjaamo (eli nk. sokeilla alueilla) tai kun raskas ajoneuvo liikkuu hyvin hitaasti (ajaessaan suoraan tai kääntyessään) tai lähtee liikkeelle pysähdyksistä. Järjestelmän itse suorittamaan jarrutukseen liittyvät havaitsemisjärjestelmät eivät kuitenkaan välttämättä toimi yhtä tehokkaasti näillä pienillä nopeuksilla. Toisin sanoen tällä hetkellä ei ole käytettävissä järjestelmiä, jotka tehokkaasti ehkäisisivät tällaisen pienellä nopeudella tapahtuvan töytäisemäksi joutumisen. Arvioinnin mukaan kyse ei ole pelkästään järjestelmän ohjelmoinnista. Valmistelemissa tutkimuksissa on sen sijaan tuettu näkemyksiä, jonka mukaan kuljettaja saa tehokkaammin tiedon loukkaantumiselle alttiista tienkäyttäjistä, kun hän näkee nämä peileistä tai suoraan sellaisten parannettujen tuulilasien ja sivuikkunoiden läpi, joissa ei ole sokeita alueita. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden odotetaan puolestaan tuntevansa olonsa turvallisemmaksi liikenteessä, kun he saavat suoran katsekontaktin parannetussa ohjaamossa istuvaan kuljettajaan. Jos kuitenkin itsenäisestä jarruttamisesta tulee tällaisissa tapauksissa teknisesti mahdollista, asiaan liittyvää asetusta on mahdollista ja syytä mukauttaa tekniikan kehitykseen.

10 artiklassa vahvistetaan vetykäyttöisiä ajoneuvoja koskevat erityiset vaatimukset ja liitteessä V vetyjärjestelmien ja niiden komponenttien materiaaleja koskevat laatuvaatimukset.

11 artiklassa vahvistetaan automatisoituja ajoneuvoja koskevat erityiset vaatimukset ja erityisesti luettelo turvallisuuteen liittyvistä osa-alueista, joiden osalta on kehitettävä yksityiskohtaisia sääntöjä ja teknisiä vaatimuksia perustaksi automatisoitujen ajoneuvojen käyttöönnotolle.

III luku (Loppusäännökset):

Ehdotuksessa siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla saatetaan liitteet tekniikan ja sääntelyn kehityksen tasalle ja joissa vahvistetaan yksityiskohtaisia sääntöjä, jotka koskevat niitä menettelyjä, testejä ja teknisiä vaatimuksia, joita sovelletaan ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnässä tässä ehdotuksessa vahvistettujen erityisten vaatimusten osalta. 12 artiklassa täsmennetään edellytykset, jotka koskevat komissiolle näiltä osin siirrettyä toimivaltaa.

13 artiklassa vahvistetaan siirtymäsäännökset.

14 artiklassa vahvistetaan täytäntöönpanopäivämäärät liitteessä II esitetyille eri turvallisuusvaatimuksille. Uusien vaatimusten täytäntöönpanopäivämäärät ovat seuraavat:

- Suurinta osaa turvallisuustoimenpiteistä aletaan soveltaa uusien tyyppien osalta asetuksen soveltamispäivästä ja kaikkien uusien ajoneuvojen osalta 24 kuukautta sen jälkeen.
- Joitakin toimenpiteitä (yhteensä kolmea) aletaan soveltaa uusien tyyppien osalta 24 kuukautta ja kaikkien uusien ajoneuvojen osalta 48 kuukautta asetuksen soveltamispäivän jälkeen.
- Kuorma- ja linja-autojen parannettua suoraa näkemää (9 artiklan 4 kohta) koskevien vaatimusten soveltamisen aikataulun on oltava pitempi, koska ne edellyttävät ohjaamon suunnittelemista kokonaan uudelleen. Vaatimuksia aletaan soveltaa uusien tyyppien osalta 48 kuukautta ja kaikkien uusien kuorma- ja linja-autojen osalta 84 kuukautta asetuksen soveltamispäivän jälkeen.

15 artiklassa säädetään asetukseen (EU) 2018/[...] tarvittavista muutoksista, jotka johtuvat tämän asetuksen hyväksymisestä.

16 artiklalla kumotaan kolme asetusta (ajoneuvojen yleinen turvallisuus, jalankulkijoiden turvallisuus ja vetyajoneuvojen turvallisuus) ja niihin liittyvä vanhentunut sekundaarilainsäädäntö.²¹

17 artiklassa vahvistetaan tämän asetuksen soveltamispäiväksi 36 kuukautta sen voimaantulosta. Tämän ansiosta komissio voi hyväksyä tarvittavat delegoidut säädökset etukäteen ja valmistajilla on riittävästi aikaa mukauttaa toimintansa uusiin vaatimuksiin.

²¹ Kaikki asetuksen (EY) N:o 661/2009 nojalla valvonnan käsittävällä sääntelymenettelyllä hyväksytyt täytäntöönpanotoimenpiteet saatetaan komissiolle tässä asetuksessa siirretyn toimivallan perusteella SEUT-sopimuksella käyttöön otetun komiteamenettelyn uuden kehyksen mukaisiksi.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, asetuksen (EU) 2018/... muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²³,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/...²⁴⁺ vahvistetaan uusien ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset määräykset ja tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja huolehtia turvallisuuden ja ympäristöominaisuuksien korkeasta tasosta.
- (2) Tämä asetus on asetuksessa (EU) 2018/...⁺ vahvistettuun EU-tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvä säädös. Sen vuoksi kyseisen asetuksen liitettä II olisi muutettava.
- (3) Ajoneuvojen turvallisuuden kehittyminen on viime vuosikymmenten kuluessa vaikuttanut merkittävästi liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten yleiseen

²² EUVL C , , s. .

²³ EUVL C , , s. .

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/... moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L ..., .., s. ...).

⁺ Julkaisutoimisto lisää tekstiin asiakirjassa PE-CONS N:o 73/17 (2016/0014 (COD)) olevan asetuksen numeron ja alaviitteeseen asetuksen numeron, päivämäärän ja julkaisuviitteen.

vähentämiseen. Vähentäminen on kuitenkin viime aikoina unionissa pysähtynyt eri syistä, joita ovat esimerkiksi rakenteelliset ja käyttäytymiseen liittyvät tekijät, eivätkä nykyisen toimintamallin turvallisuusvaikutukset ilman uusia yleiseen tieliikenneturvallisuuteen liittyviä toimia enää riittä kompensoimaan liikenteen lisääntymisen vaikutuksia. Ajoneuvojen turvaominaisuuksia on sen vuoksi parannettava entisestään osana integroitua liikenneturvallisuusstrategiaa, jotta loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelua voidaan parantaa.

- (4) Ajoneuvojen kehittyneisiin turvajärjestelmiin liittyvä tekninen kehitys tuo mukanaan uusia mahdollisuuksia vähentää onnettomuuksien uhrien määrää. Jotta kuolonuhrien määrää voitaisiin vähentää mahdollisimman paljon, on tarpeen ottaa käyttöön joitakin asian kannalta merkityksellisiä teknologioita.
- (5) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009²⁵ yhteydessä komissio arvioi, voitaisiinko kyseisessä asetuksessa vahvistettu vaatimus tiettyjen järjestelmien (esimerkiksi kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien ja rengaspaineiden seurantajärjestelmien) asentamisesta tiettyjen luokkien ajoneuvoihin ulottaa koskemaan kaikkia ajoneuvoluokkia. Komissio arvioi myös sitä, olisiko uusi vaatimus muiden kehittyneiden turvaominaisuuksien asentamisesta teknisesti ja taloudellisesti ja markkinoiden kypsyyden kannalta toteutettavissa. Näiden arviointien perusteella komissio esitti joulukuussa 2016 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen *Autojen turvallisuuden parantaminen säästää ihmishenkiä EU:ssa*.²⁶ Kertomukseen liittyvässä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa yksilöitiin ja esitettiin 19 mahdollista sääntelytoimenpidettä, joilla voitaisiin tehokkaasti vähentää liikenneonnettomuuksia, liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia entisestään.
- (6) Älykäs nopeusavustin, kaistanpitojärjestelmät, kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden/tarkkaamattomuuden seurantajärjestelmät ja peruutustutkajärjestelmät tarjoavat hyvät mahdollisuudet onnettomuuksien uhrien määrän huomattavaan vähentämiseen. Lisäksi nämä järjestelmät perustuvat teknologiaan, jota jatkossa käytetään myös verkottuneiden ja automatisoitujen ajoneuvojen käyttöönotossa. Sen vuoksi olisi unionin tasolla vahvistettava yhdenmukaiset säännöt ja testausmenettelyt, joita sovelletaan ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä tällaisten järjestelmien osalta ja tällaisten järjestelmien tyyppihyväksynnässä erillisinä teknisinä yksiköinä.
- (7) Kun käyttöön otetaan onnettomuustietotallennin, joka tallentaa ajoneuvosta ratkaisevan tärkeää tietoa lyhyen ajan kuluessa ennen tallennuksen käynnistävää tapahtumaa (esimerkiksi turvatyynyn laukeamista), tapahtuman aikana ja sen jälkeen, otetaan samalla arvokas askel kohti tarkempien ja syvemmälle luotaavien onnettomuustietojen saamiseksi. Sen vuoksi olisi vaadittava, että moottoriajoneuvot varustetaan tällaisilla tallentimilla. Lisäksi olisi vaadittava, että nämä tallentimet pystyvät tallentamaan ja varastoimaan tietoja niin, että jäsenvaltiot voivat tietojen avulla tehdä liikenneturva-analyyskejä ja arvioida toteutettujen toimenpiteiden vaikuttavuutta.

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 661/2009, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009 moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista (EYVL L 200, 31.7.2009, s. 1).

²⁶ COM(2016) 787 final.

- (8) Käsiteltäessä henkilötietoja, kuten kuljettajaa koskevia tietoja, jota käsitellään onnettomuustietotallentimissa, tai joita kerätään kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden seurantarjestelmällä tai kehittyneellä tarkkaamattomuuden tunnistusjärjestelmällä, olisi noudatettava EU:n tietosuojalainsäädäntöä ja etenkin yleistä tietosuoja-asetusta.²⁷ Ajoneuvoon asennettavan hätänumeroon 112 perustuvan eCall-järjestelmän kautta kerättyjen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan lisäksi erityisiä suojatoimia.²⁸
- (9) Asetuksessa (EY) N:o 661/2009 vapautettiin turvallisuusvaatimuksista pakettiautot, kaupunkimaasturit ja monikäyttöajoneuvot niiden istuinkorkeuden ja massaominaisuuksien vuoksi. Nämä vapautukset ovat vanhentuneita ja perusteettomia, kun otetaan huomioon tällaisten ajoneuvojen markkinaosuuden kasvu (osuus oli vuonna 1996 vain 3 prosenttia ja vuonna 2016 jo 14 prosenttia) ja törmäyksenjälkeisiin sähköturvallisuustarkastuksiin liittyvän teknologian kehitys. Vapautukset olisi sen vuoksi kumottava, ja kyseisiin ajoneuvoihin olisi sovellettava kaikkia ajoneuvojen kehittyneisiin järjestelmiin liittyviä vaatimuksia.
- (10) Asetuksella (EY) N:o 661/2009 onnistuttiin merkittäväällä tavalla yksinkertaistamaan unionin lainsäädäntöä: sillä korvattiin 38 direktiiviä vastaavilla Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission säännöillä, jäljempänä 'E-säännöt', joiden soveltaminen on neuvoston päätöksen 97/836/EY²⁹ nojalla pakollista. Yksinkertaistamisen lisäämiseksi olisi muitakin unionin sääntöjä korvattava olemassa olevilla E-säännöillä, joiden soveltaminen on unionissa pakollista. Komission olisi lisäksi edistettävä ja tuettava Yhdistyneiden kansakuntien tasolla tehtävää työtä, jotta voidaan viipymättä ja tiukimpien käytettävissä olevien liikenneturvallisuusnormien mukaisesti vahvistaa teknisiä vaatimuksia tässä asetuksessa säädettyjen ajoneuvon turvajärjestelmien tyyppihyväksynnälle.
- (11) E-säännöt ja niiden muutokset, joiden puolesta unioni on äänestänyt tai joita unioni soveltaa päätöksen 97/836/EY mukaisesti, olisi sisällytettävä unionin tyyppihyväksyntälainsäädäntöön. Komissiolle olisi tämän vuoksi siirrettävä valta muuttaa pakollisesti sovellettavien E-sääntöjen luetteloa sen pitämiseksi ajan tasalla.
- (12) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 78/2009³⁰ vahvistetaan jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelua koskevat vaatimukset vaatimustenmukaisuustesteinä ja raja-arvoina, joita sovelletaan ajoneuvojen hyväksynnässä niiden eturakenteiden osalta ja etusuojajärjestelmien (esimerkiksi karjapuskurien) hyväksynnässä. Sitten asetuksen (EY) N:o 78/2009 antamisen on ajoneuvoihin sovellettavia teknisiä vaatimuksia ja testausmenettelyjä kehitetty Yhdistyneiden kansakuntien tasolla pitemmälle tekniikan

²⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/758, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, hätänumeroon 112 perustuvan ajoneuvoon asennettavan eCall-järjestelmän käyttöönottoa koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 77).

²⁹ Neuvoston päätös 97/836/EY, tehty 27 päivänä marraskuuta 1997 (EYVL L 346, 17.12.1997, s. 78).

³⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 78/2009, annettu 14 päivänä tammikuuta 2009, jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun huomioon ottamisesta ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivien 2003/102/EY ja 2005/66/EY kumoamisesta (EUVL L 35, 4.2.2009, s. 1).

kehityksen ottamiseksi huomioon. Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovelletaan unionissa nykyään myös E-sääntöä nro 127.³¹

- (13) Sitten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 79/2009³² antamisen on vetykäyttöisiin ajoneuvoihin ja vetyjärjestelmiin ja -komponentteihin sovellettavia teknisiä vaatimuksia ja testausmenettelyjä kehitetty Yhdistyneiden kansakuntien tasolla pitemmälle tekniikan kehityksen ottamiseksi huomioon. Moottoriajoneuvojen vetyjärjestelmien tyyppihyväksynnässä sovelletaan unionissa nykyään myös E-sääntöä nro 134.³³ Näiden vaatimusten lisäksi sovelletaan paineistettua vetyä käyttävissä ajoneuvojen järjestelmissä käytettäviä materiaaleja koskevia laatukriteerejä, jotka on kuitenkin tätä nykyä vahvistettu vain unionin tasolla.
- (14) Selkeyden, järjeistämisen ja yksinkertaistamisen nimissä olisi asetukset (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 kumottava ja korvattava tällä asetuksella.
- (15) Unionin säännöillä on perinteisesti rajoitettu kuorma-autoyhdistelmien kokonaispituutta, mikä on johtanut etuohjaamotyyppisten ratkaisujen yleistymiseen, koska niillä voidaan maksimoida kuormatila. Koska kuljettaja istuu näissä ajoneuvoissa korkealla, ratkaisu on kuitenkin laajentanut sokeaa aluetta ja heikentänyt suoraa näkyvyyttä kuorma-auton ohjaamon ympärillä. Tämä on merkittävä tekijä kuorma-auto-onnettomuuksissa, joissa on osallisena loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä. Onnettomuuksien uhrien määrää voitaisiin pienentää merkittävästi parantamalla suoraa näkyvyyttä. Sen vuoksi olisi vahvistettava vaatimuksia, joilla suoraa näkyvyyttä parannetaan.
- (16) Kun otetaan huomioon, että ajoneuvojen turvallisuutta koskevissa EU:n asetuksissa painotetaan loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelua muun muassa varmistamalla kuljettajille riittävä näkyvyys, julkisten ja yksityisten tahojen olisi pidättäydyttävä vaatimasta minkäänlaisten mihinkään tarkoitukseen tarkoitettujen merkkien, vinjettien tai tarrojen kiinnittämistä mihinkään ajoneuvon ikkunoiden läpinäkyvään osaan. Kansallisten viranomaisten olisi lisäksi pontevasti valvottava sitä, että tuulilaseihin ja sivuikkunoihin ei kiinnitetä merkkejä, vinjettejä, tarroja tai muita näkyvyyttä haittaavia tarvikkeita, jotteivät ne heikentäisi kuljettajille tarjoutuvaan näkyvyyteen sovellettavan unionin lainsäädännön vaikutusta.
- (17) Automatisoidut ja verkottuneet ajoneuvot voivat antaa valtavan panoksen liikennekuolemien vähentämiseen, sillä noin 90 prosentin liikenneonnettomuuksista arvioidaan johtuvan inhimillisestä virheestä. Koska automatisoidut ajoneuvot ottavat vähitellen hoitaakseen kuljettajan tehtäviä, olisi unionin tasolla vahvistettava automatisoituihin ajoneuvojen järjestelmiin sovellettavia yhdenmukaistettuja sääntöjä ja teknisiä vaatimuksia.
- (18) Ajoneuvojen saattueajo tarjoaa mahdollisuuksia tehdä tulevaisuuden liikenteestä turvallisempaa, puhtaampaa ja tehokkaampaa. Saattueajoteknologian ja siihen

³¹ Sääntö nro 127 – Moottoriajoneuvojen hyväksyntää jalankulkijoiden turvallisuuden osalta koskevat yhdenmukaiset vaatimukset.

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 79/2009, annettu 14 päivänä tammikuuta 2009, vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (EUVL L 35, 4.2.2009, s. 32).

³³ E-sääntö nro 134 – Yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat moottoriajoneuvojen ja niiden komponenttien hyväksymistä vetyä polttoaineena käyttävien ajoneuvojen turvallisuuteen liittyvän suorituskvyn osalta.

liittyvien standardien käyttöönoton ennakoimiseksi tarvitaan sääntelykehys, joka sisältää yhdenmukaistetut säännöt ja menettelyt. Tämän vuoksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan yhdenmukaistettu tietojenvaihdon muoto käytettäväksi useiden erimerkkisten ajoneuvojen saattueajossa EU:n tietosuojalainsäädännön mukaisesti.

- (19) Unionin olisi edelleen edistettävä renkaiden melua, vierintävastusta ja märkäpitoa koskevien teknisten vaatimusten kehittämistä Yhdistyneiden kansakuntien tasolla. Tämä johtuu siitä, että E-säännössä nro 117 on nyt tällaisia yksityiskohtaisia vaatimuksia. Renkaiisiin sovellettavien vaatimusten mukauttamista tekniikan kehitykseen olisi jatkettava Yhdistyneiden kansakuntien tasolla erityisesti sen varmistamiseksi, että renkaiden suorituskykyä arvioidaan myös renkaiden elinkaaren lopussa niiden ollessa kuluneita ja että lähtökohtana olisi, että renkaiden olisi täytettävä vaatimukset koko käyttöikänsä ajan eikä niitä vaihdettaisi uusiin liian aikaisin. Asetuksessa (EY) N:o 661/2009 olevat renkaiden suorituskykyä koskevat vaatimukset olisi korvattava vastaavilla E-säännöillä.
- (20) Tämän asetuksen vaikuttavuuden varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia säädöksiä, jotka koskevat ajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden turvaominaisuuksiin, yleiseen rakenteeseen ja asiaan liittyviin ympäristöominaisuuksiin liittyviä tyyppihyväksyntävaatimuksia. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa³⁴ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (21) Jotta unionin lainsäädäntö, jossa viitataan valvonnan käsittävään sääntelymenettelyyn, voitaisiin saattaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyllä sopimuksella käyttöön otetun uuden oikeudellisen kehyksen mukaiseksi ja jotta voitaisiin jatkaa ajoneuvojen turvallisuuteen liittyvän unionin lainsäädännön yksinkertaistamista, olisi seuraavat asetukset kumottava ja korvattava tämän asetuksen nojalla annettavilla delegoiduilla säädöksillä:
- komission asetus (EY) N:o 631/2009³⁵
 - komission asetus (EU) N:o 406/2010³⁶

³⁴ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

³⁵ Komission asetus (EY) N:o 631/2009, annettu 22 päivänä heinäkuuta 2009, jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun huomioon ottamisesta ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivien 2003/102/EY ja 2005/66/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 78/2009 liitteen I täytäntöönpanoa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 195, 25.7.2009, s. 1).

³⁶ Komission asetus (EU) N:o 406/2010, annettu 26 päivänä huhtikuuta 2010, vetykäyttöisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 79/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 122, 18.5.2010, s. 1).

- komission asetus (EU) N:o 672/2010³⁷
- komission asetus (EU) N:o 1003/2010³⁸
- komission asetus (EU) N:o 1005/2010³⁹
- komission asetus (EU) N:o 1008/2010⁴⁰
- komission asetus (EU) N:o 1009/2010⁴¹
- komission asetus (EU) N:o 19/2011⁴²
- komission asetus (EU) N:o 109/2011⁴³
- komission asetus (EU) N:o 458/2011⁴⁴
- komission asetus (EU) N:o 65/2012⁴⁵

³⁷ Komission asetus (EU) N:o 672/2010, annettu 27 päivänä heinäkuuta 2010, tiettyjen moottoriajoneuvojen tuulilasin huurteen- ja huurunpoistojärjestelmien tyyppihyväksynnästä sekä moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 196, 28.7.2010, s. 5).

³⁸ Komission asetus (EU) N:o 1003/2010, annettu 8 päivänä marraskuuta 2010, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen takarekisterikilpien asentamiselle ja kiinnittämiseksi varattavaa tilaa koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista ja moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 291, 9.11.2010, s. 22).

³⁹ Komission asetus (EU) N:o 1005/2010, annettu 8 päivänä marraskuuta 2010, moottoriajoneuvojen hinauslaitteiden tyyppihyväksyntävaatimuksista sekä moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 291, 9.11.2010, s. 36).

⁴⁰ Komission asetus (EU) N:o 1008/2010, annettu 9 päivänä marraskuuta 2010, tiettyjen moottoriajoneuvojen tuulilasin pyyhin- ja pesinjärjestelmien tyyppihyväksynnästä sekä moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 292, 10.11.2010, s. 2).

⁴¹ Komission asetus (EU) N:o 1009/2010, annettu 9 päivänä marraskuuta 2010, tiettyjen moottoriajoneuvojen pyörien roiskesuojien tyyppihyväksyntävaatimuksista sekä moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 292, 10.11.2010, s. 21).

⁴² Komission asetus (EU) N:o 19/2011, annettu 11 päivänä tammikuuta 2011, valmistajan lakisääteisten kilpien tyyppihyväksyntävaatimuksista ja moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen valmistenumeroista ja moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 8, 12.1.2011, s. 1).

⁴³ Komission asetus (EU) N:o 109/2011, annettu 27 päivänä tammikuuta 2011, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen roiskeenestojärjestelmien tyyppihyväksyntävaatimusten osalta (EUVL L 34, 9.2.2011, s. 2).

⁴⁴ Komission asetus (EU) N:o 458/2011, annettu 12 päivänä toukokuuta 2011, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen renkaiden asennusta koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista sekä moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 124, 13.5.2011, s. 11).

- komission asetus (EU) N:o 130/2012⁴⁶
 - komission asetus (EU) N:o 347/2012⁴⁷
 - komission asetus (EU) N:o 351/2012⁴⁸
 - komission asetus (EU) N:o 1230/2012⁴⁹
 - komission asetus (EU) 2015/166.⁵⁰
- (22) Koska asetuksen (EY) N:o 78/2009, asetuksen (EY) N:o 79/2009, asetuksen (EY) N:o 661/2009 ja niiden täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti annettujen hyväksyntien olisi katsottava olevan keskenään vastaavia, ellei sovellettavia vaatimuksia muuteta tällä asetuksella tai mukauteta täytäntöönpanosäädöksillä, olisi vahvistettava siirtymäsäännöksiä, joilla varmistetaan, etteivät tällaiset hyväksynnit mitätöidy.
- (23) Kaikkien säänneltyjen aiheiden osalta olisi vahvistettava päivämäärät, joista alkaen EU-tyyppihyväksyntä on evättävä, ajoneuvon rekisteröinti on evättävä tai komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden saattaminen markkinoille tai käyttöönotto on kiellettävä.
- (24) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistaminen ottamalla käyttöön moottoriajoneuvojen ja renkaiden turvallisuutta ja ympäristöominaisuuksia koskevat yhdenmukaistetut tekniset vaatimukset, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

⁴⁵ Komission asetus (EU) N:o 65/2012, annettu 24 päivänä tammikuuta 2012, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta vaihtamisopastinten osalta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (EUVL L 28, 31.1.2012, s. 24).

⁴⁶ Komission asetus (EU) N:o 130/2012, annettu 15 päivänä helmikuuta 2012, ajoneuvon pääsyyn ja ajoneuvon ohjattavuuteen liittyvistä moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntävaatimuksista sekä moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 43, 16.2.2012, s. 6).

⁴⁷ Komission asetus (EU) N:o 347/2012, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2012, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta siltä osin kuin kyse on tiettyjä moottoriajoneuvoluokkia koskevista kehittyneisiin hätäjarrutusjärjestelmiin liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista (EUVL L 109, 21.4.2012, s. 1).

⁴⁸ Komission asetus (EU) N:o 351/2012, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2012, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta siltä osin kuin kyse on kaistavahtijärjestelmien asentamista moottoriajoneuvoihin koskevista tyyppihyväksyntävaatimuksista (EUVL L 110, 24.4.2012, s. 18).

⁴⁹ Komission asetus (EU) N:o 1230/2012, annettu 12 päivänä joulukuuta 2012, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (EUVL L 353, 21.12.2012, s. 31.)

⁵⁰ Komission asetus (EU) 2015/166, annettu 3 päivänä helmikuuta 2015, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täydentämisestä ja muuttamisesta siltä osin kuin kyse on tiettyjen menettelyjen, arviointimenetelmien ja teknisten vaatimusten lisäämisestä samoin kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY sekä komission asetusten (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 109/2011 ja (EU) N:o 458/2011 muuttamisesta (EUVL L 28, 4.2.2015, s. 3).

- (25) Ennen tämän asetuksen soveltamispäivää olisi delegoiduissa säädöksissä vahvistettava yksityiskohtaiset tekniset vaatimukset ja erityiset testausmenettelyt, joita sovelletaan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnässä. Lisäksi olisi annettava valmistajille riittävästi aikaa mukautua tämän asetuksen ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten vaatimuksiin. Sen vuoksi tämän asetuksen soveltamista olisi lykättävä,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

KOHDE, SOVELTAMISALA JA MÄÄRITELMÄT

1 artikla

Kohde

Tällä asetuksella vahvistetaan vaatimukset

1. ajoneuvojen sekä niitä varten suunniteltujen ja rakennettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnälle niiden yleisten ominaisuuksien ja yleisen turvallisuuden sekä ajoneuvojen matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta;
2. ajoneuvon tyyppihyväksynnälle rengaspaineen seurantajärjestelmien osalta siltä osin kuin kyse on niiden turvallisuudesta, polttoainetehokkuudesta ja hiilidioksidipäästöistä; ja
3. vastavalmistettujen renkaiden tyyppihyväksynnälle niiden turvallisuuden ja ympäristöominaisuuksien osalta.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan asetuksen (EU) 2018/... 4 artiklassa määriteltyihin luokkiin M, N ja O kuuluviin ajoneuvoihin sekä niitä varten suunniteltuihin ja rakennettuihin järjestelmiin, komponentteihin ja erillisiin teknisiin yksiköihin, ellei tämän asetuksen 4–11 artiklasta muuta johdu.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan asetuksen (EU) N:o 2018/... 3 artiklassa vahvistettuja määritelmiä.

Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'loukkaantumiselle alttiilla tienkäyttäjällä' kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttävää tienkäyttäjää tai ilman moottorin apua kulkevaa tienkäyttäjää, kuten pyöräilijää tai jalankulkijaa;

- 2) 'rengaspaineen seuranta järjestelmällä' ajoneuvon asennettua järjestelmää, joka kykenee seuraamaan renkaiden painetta tai paineen muutosta ja lähettämään vastaavat tiedot käyttäjälle ajoneuvon ollessa liikkeessä;
- 3) 'älykkäällä nopeusavustimella' järjestelmää, joka auttaa kuljettajaa noudattamaan tieympäristöön sopivaa nopeutta antamalla tälle kaasupolkimen välityksellä tuntoaistiin perustuvan viestin, jossa hyödynnetään nopeusrajoitustietoja, jotka saadaan havainnoimalla liikennemerkkejä ja -signaaleja ajoneuvossa käytettävissä olevien tieinfrastruktuurin lähettämien signaalien tai sähköisten karttatietojen tai molempien perusteella;
- 4) 'alkolukon asennuksen helpottamisella' standardoitua liittymää, joka helpottaa jälkiasennettavien alkolukkojen asentamista moottoriajoneuvoihin;
- 5) 'kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden seurannalla' järjestelmää, joka arvioi kuljettajan vireystilaa analysoimalla ajoneuvon järjestelmiä ja antaa kuljettajalle tarvittaessa varoituksen;
- 6) 'kehittyneellä tarkkaamattomuuden tunnistamisella' järjestelmää, joka pystyy tunnistamaan, kuinka tarkkaavaisesti kuljettaja visuaalisesti seuraa liikennetilannetta, ja antamaan kuljettajalle tarvittaessa varoituksen;
- 7) 'häätäjarrutuksen merkkivalolla' jarruvalaisimien nopeaa vilkkumista, jolla ilmoitetaan ajoneuvon takana oleville muille tienkäyttäjille siitä, että ajoneuvon on kohdistettu suuri hidastusvoima vallitseviin tieolosuhteisiin nähden;
- 8) 'peruutustutkalla' kameraa tai monitoria käyttävää, optista tai muuta havainnointijärjestelmää, joka varoittaa kuljettajaa ajoneuvon takana olevista ihmisistä ja esineistä ja jonka päätarkoituksena on törmäysten välttäminen peruutettaessa;
- 9) 'kaistavahtijärjestelmällä' järjestelmää, joka varoittaa kuljettajaa ajoneuvon ajautumisesta pois oikealta ajokaistalta;
- 10) 'kehittyneellä hätäjarrutusjärjestelmällä' järjestelmää, joka kykenee automaattisesti havaitsemaan mahdollisen törmäyksen ja aktivoimaan ajoneuvon jarrujärjestelmän ja vähentämään ajoneuvon nopeutta törmäyksen välttämiseksi tai lieventämiseksi;
- 11) 'kaistanpitojärjestelmällä' järjestelmää, joka seuraa ajoneuvon sijaintia kaistan reunaan nähden ja kohdistaa vääntömomenttia ohjauspyörään tai painetta jarruihin ainakin silloin, kun ajoneuvo poistuu tai on poistumassa kaistalta ja olemassa on törmäysvaara;
- 12) 'ajoneuvon pääkytkimellä' laitetta, jolla ajoneuvon elektroniikkajärjestelmä kytketään normaaliin käyttötilaan sen oltua kytkettynä pois käytöstä, kuten silloin, kun ajoneuvo on pysäköitynä ilman kuljettajaa;
- 13) 'onnettomuustietotallentimella' järjestelmää, joka tallentaa ja varastoi kriittisiä törmäykseen liittyviä parametreja ja tietoja törmäyksen aikana ja sen jälkeen;
- 14) 'etusuojajärjestelmällä' erillistä rakennetta tai rakenteita, kuten karjapuskuria tai lisäpuskuria, jonka tarkoituksena on ajoneuvossa alkuperäisvarusteena olevan puskurin lisäksi suojata ajoneuvon ulkopintaa vahingoilta törmäystilanteessa, mutta ei kuitenkaan rakenteita, joiden massa on alle 0,5 kg ja joiden tarkoituksena on suojata ainoastaan ajoneuvon valaisimia;
- 15) 'puskurilla' ajoneuvon etuosan alempaa ja ulompaa rakennetta siihen kiinnitettyine osineen, jonka tarkoituksena on suojata ajoneuvoa pienellä nopeudella tapahtuvassa

törmäyksessä toisen ajoneuvon kanssa, ei kuitenkaan mahdollista etusuoja järjestelmää;

- 16) 'vetykäyttöisellä ajoneuvolla' moottoriajoneuvoa, jonka käyttövoimana käytetään vetyä;
- 17) 'vetyjärjestelmällä' vetykäyttöiseen ajoneuvoon asennettua vetykomponenttien ja liitososien muodostamaa kokonaisuutta lukuun ottamatta vetykäyttöistä käyttövoimajärjestelmää tai apuvoimalaitetta;
- 18) 'vetykäyttöisellä käyttövoimajärjestelmällä' ajoneuvolle käyttövoiman antavaa polttomoottoria tai polttokennojärjestelmää;
- 19) 'vetykomponentilla' vetysäiliötä ja kaikkia muita vetykäyttöisen ajoneuvon osia, jotka ovat suorassa kosketuksessa vetyyn tai muodostavat osan vetyjärjestelmästä;
- 20) 'vetysäiliöllä' vetyjärjestelmän komponenttia, johon vetypolttoaineen pääosa varastoidaan;
- 21) 'automatisoidulla ajoneuvolla' moottoriajoneuvoa, joka suunniteltu ja rakennettu liikkumaan itsenäisesti pitkiä aikoja ilman ihmisen jatkuvaa valvontaa;
- 22) 'kuljettajan saatavillaolon seurantajärjestelmällä' järjestelmää, joka arvioi, pystyykö kuljettaja ottamaan automatisoidun ajoneuvon ajotoiminnon hallintaansa tietyissä tilanteissa tarpeen mukaan;
- 23) 'ajoneuvojen saattueajolla' kahden tai useamman ajoneuvon yhdistämistä saattueeksi käyttämällä yhteysteknologiaa ja automatisoitua ajamista tukevia järjestelmiä, joiden avulla ajoneuvot pystyvät yhteen liitettyinä automaattisesti säilyttämään ennalta määritellyn lyhyen etäisyyden toisistaan ajomatkan tietyillä osuuksilla ja mukautumaan johtoajoneuvon liikkeisiin siten, että kuljettajan toimia vaaditaan vain vähän jos lainkaan;
- 24) 'suurimmalla massalla' ajoneuvon valmistajan ilmoittamaa suurinta teknisesti sallittua massaa;
- 25) 'A-pilarilla' etummaista ja ulointa kattoa tukevaa rakennetta, joka ulottuu ajoneuvon alustasta kattoon;
- 26) 'etusuoja järjestelmän kulmalla' etusuoja järjestelmän kosketuspistettä pystysuoraan tasoon, jonka kulma ajoneuvon pitkittäiseen pystytasoon nähden on 60° ja joka sivuaa etusuoja järjestelmän ulkopintaa;
- 27) 'etusuoja järjestelmän alakorkeudella' maanpinnan ja etusuoja järjestelmän alavertailulinjan välistä pystysuoraa etäisyyttä missä tahansa poikittaiskohdassa, kun ajoneuvo on tavanomaisessa ajoasennossa.

II LUKU

VALMISTAJAN VELVOITTEET

4 artikla

Yleiset velvoitteet ja tekniset vaatimukset

1. Valmistajien on osoitettava, että kaikki markkinoille saatetut, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot ja kaikki markkinoille saatetut tai käyttöön otetut uudet järjestelmät,

komponentit ja erilliset tekniset yksiköt on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten vaatimusten mukaisesti.

2. Liitteessä I lueteltujen E-sääntöjen mukaista tyyppihyväksyntää pidetään EU-tyyppihyväksyntänä tässä asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä I tekniikan ja sääntelyn kehityksen ottamiseksi huomioon siten, että lisätään ja päivitetään viittauksia pakollisesti sovellettaviin E-sääntöihin ja niiden asianomaisiin muutossarjoihin.

4. Valmistajien on varmistettava, että ajoneuvot suunnitellaan, rakennetaan ja kootaan niin, että ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien riski loukkaantua on mahdollisimman pieni.

5. Valmistajien on lisäksi varmistettava, että ajoneuvot, järjestelmät, komponentit ja erilliset tekniset yksiköt vastaavat liitteessä II lueteltuja sovellettavia vaatimuksia kyseisessä liitteessä vahvistetuista päivämääristä alkaen ja tämän asetuksen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettuja yksityiskohtaisia teknisiä vaatimuksia ja testausmenetelmiä, mukaan luettuina vaatimukset, jotka liittyvät seuraaviin:

- a) turvajärjestelmät, törmäystestit, polttoainejärjestelmän eheys ja korkeajännitteen sähköturvallisuus
- b) jalankulkijat, pyöräilijät, näkemä ja näkyvyys
- c) ajoneuvon alusta, jarrut, renkaat ja ohjaus
- d) ajoneuvon sisäiset instrumentit, sähköjärjestelmä, ajoneuvon valaisinjärjestelmät ja suojaus luvattomalta käytöltä, myös kyberhyökkäyksiltä
- e) kuljettajan ja järjestelmien käyttäytyminen
- f) ajoneuvon yleiset rakenne- ja muut ominaisuudet.

6. Siirretään komissiolle valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä II tekniikan ja sääntelyn kehityksen ottamiseksi huomioon etenkin tämän artiklan 5 kohdan a–f alakohdassa lueteltujen seikkojen osalta ja sen varmistamiseksi, että ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden yleinen turvallisuus ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelu on korkeatasoista.

7. Jotta voidaan varmistaa, että ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden yleinen turvallisuus ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelu on korkeatasoista, komissiolle siirretään valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat niitä testausmenettelyjä ja teknisiä vaatimuksia, joita sovelletaan ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnässä liitteessä II lueteltujen vaatimusten osalta.

5 artikla

Erityiset säännökset, jotka koskevat rengaspaineen seurantajärjestelmiä ja renkaita

1. Ajoneuvot on varustettava tarkalla rengaspaineen seurantajärjestelmällä, joka pystyy antamaan renkaan paineen alenemisesta kuljettajalle varoituksen ajoneuvossa

polttoaineenkulutuksen ja liikenneturvallisuuden optimoimiseksi monenlaisissa tie- ja ympäristöolosuhteissa.

2. Rengaspaineen seurantajärjestelmät on suunniteltava sellaisiksi, ettei niitä tarvitse asettaa tai kalibroida uudelleen rengaspaineen alennuttua.

3. Kaikkien markkinoille saatettujen renkaiden on täytettävä liitteessä II luetelluissa sovellettavissa säädöksissä vahvistetut turvallisuutta ja ympäristöominaisuuksia koskevat vaatimukset.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt seuraavia koskeville testausmenettelyille ja teknisille vaatimuksille:

- a) ajoneuvojen tyyppihyväksyntä niiden rengaspaineen seurantajärjestelmien osalta
- b) renkaiden tyyppihyväksyntä, mukaan luettuina niiden asentamista koskevat tekniset vaatimukset.

6 artikla

Kaikkiin moottoriajoneuvoluokkiin asennettavat kehittyneet ajoneuvojärjestelmät

1. Moottoriajoneuvot on varustettava seuraavilla kehittyneillä ajoneuvojärjestelmillä:

- a) älykäs nopeusavustin
- b) alkolukon asennuksen helpottaminen
- c) kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden seurantajärjestelmä
- d) kehittynyt tarkkaamattomuuden tunnistusjärjestelmä
- e) hätäjarrituksen merkkivalo
- f) peruutustutka.

2. Älykkäissä nopeusavustinjärjestelmissä on oltava vähintään seuraavat ominaisuudet:

- a) kuljettajan on pystyttävä tuntemaan kaasupolkimen välityksellä, että voimassa oleva nopeusrajoitus saavutetaan tai ylitetään
- b) järjestelmää ei saa voida kytkeä pois toiminnasta tai ohittaa
- c) kuljettajan on voitava ohittaa järjestelmän suosittama ajoneuvon nopeus tasaisesti tavanomaisella kaasupolkimen käytöllä tarvitsematta painaa poljinta pohjaan
- d) jos ajoneuvon vakionopeussäädin on kytkettynä, älykkään nopeusavustinjärjestelmän on automaattisesti säädettävä mahdollisen alemman nopeusrajoituksen mukaiseen nopeuteen.

3. Jos moottoriajoneuvo on varustettu 1 kohdan d alakohdan mukaisella kehittyneellä tarkkaamattomuuden tunnistusjärjestelmällä, sen voidaan katsoa täyttävän myös kyseisen kohdan c alakohdan vaatimuksen.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt seuraavia koskeville testausmenettelyille ja teknisille vaatimuksille:

- a) ajoneuvojen tyyppihyväksyntä 1 kohdassa lueteltujen kehittyneiden ajoneuvojärjestelmien osalta

- b) kyseisen kohdan a ja f alakohdassa lueteltujen kehittyneiden ajoneuvojärjestelmien tyyppihyväksyntä erillisinä teknisinä yksiköinä.

7 artikla

Henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja koskevat erityiset vaatimukset

1. Luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvojen on näiden luokkien ajoneuvoihin sovellettavien muiden tässä asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen vaatimusten lisäksi täytettävä tämän artiklan 2–6 kohdassa ja 7 kohdan nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistetut vaatimukset.
 2. Luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvot on varustettava kehittyneillä hätäjarrutusjärjestelmillä, jotka suunnitellaan ja asennetaan kahdessa vaiheessa ja joiden avulla voidaan
 - a) ensimmäisessä vaiheessa havaita moottoriajoneuvon edessä olevat liikkuvat ajoneuvot ja kiinteät esteet
 - b) toisessa vaiheessa ulottaa havaitsemiskyky koskemaan myös moottoriajoneuvon edessä olevia loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä.
 3. Luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvot on varustettava kaistanpitojärjestelmällä.
 4. Kehittyneiden hätäjarrutusjärjestelmien ja kaistanpitojärjestelmien on täytettävä erityisesti seuraavat vaatimukset:
 - a) järjestelmät on voitava kytkeä pois toiminnasta vain yksi kerrallaan ja vain ajoneuvon ollessa paikallaan seisontajarru kytkettynä siten, että kuljettajan on suoritettava sitä varten monimutkainen toimintosarja
 - b) järjestelmien on oltava tavanomaisessa toimintatilassaan aina, kun ajoneuvon pääkytkin kytketään
 - c) varoitusäänet on voitava kytkeä helposti pois käytöstä, mutta toimenpide ei saa samalla kytkeä pois käytöstä järjestelmän muita toimintoja kuin varoitusäänet.
 5. Luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvot on varustettava onnettomuustietotallentimella. Onnettomuustietotallentimien on täytettävä erityisesti seuraavat vaatimukset:
 - a) niiden on pystyttävä tallentamaan ja varastoimaan törmäystä edeltävältä, sen aikaiselta ja sen jälkeiseltä ajalta tiedot vähintään ajoneuvon nopeudesta, sen turvajärjestelmien tilasta ja aktivoitumisasteesta ja muista merkityksellisistä ajoneuvon sisäisten aktiivisten turvajärjestelmien ja onnettomuuksia ehkäisevien järjestelmien syöttöparametreista
 - b) laitteita ei saa pystyä kytkemään pois käytöstä
 - c) niiden on pystyttävä tallentamaan ja varastoimaan tietoja niin, että tiedot on suojattu muuntelulta ja että ne voidaan asettaa unionin tai kansallisen lainsäädännön perusteella ja asetuksen (EU) N:o 2016/679 mukaisesti standardoidun käyttöliittymän kautta kansallisten viranomaisten saataville onnettomuustietojen analysointia varten ja että ajoneuvon tyyppi, versio ja variantti ja erityisesti ajoneuvoon asennetut aktiiviset turvajärjestelmät ja onnettomuuksia ehkäisevät järjestelmät voidaan tunnistaa täsmällisesti.
- Niihin tietoihin, jotka onnettomuustietotallentimet pystyvät tallentamaan ja varastoimaan, ei kuitenkaan saa sisältyä ajoneuvon valmistenumerossa olevan ajoneuvon yksilöintiosan neljää viimeistä numeroa tai muita tietoja, joiden perusteella itse ajoneuvo voitaisiin tunnistaa.

6. Luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvot on suunniteltava ja rakennettava siten, että niissä on laajennettu päähän kohdistuvilta iskuilta suojaava alue, jonka avulla suojellaan loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä ja lievennetään heille mahdollisesti aiheutuvia vammoja törmäyksessä.

7. Siirretään komissiolle valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt seuraavia koskeville testausmenettelyille ja teknisille vaatimuksille:

- a) ajoneuvojen tyyppihyväksyntä tämän artiklan 2–6 kohdassa vahvistettujen vaatimusten osalta
- b) onnettomuustietotallentimien tyyppihyväksyntä erillisinä teknisinä yksiköinä.

8 artikla

Henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen etusuojajärjestelmät

1. Etusuojajärjestelmien, jotka on joko asennettu alkuperäisvarusteena luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvoihin tai asetettu saataville markkinoilla tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettuina erillisinä teknisinä yksiköinä, on täytettävä 2 kohdassa, liitteessä IV ja tämän artiklan 3 kohdan nojalla annetuissa delegoiduissa asetuksissa vahvistetut vaatimukset.

2. Etusuojajärjestelmien, jotka on asetettu saataville markkinoilla erillisinä teknisinä yksiköinä, mukana on toimitettava yksityiskohtainen luettelo niistä ajoneuvojen tyypeistä, varianteista ja versioista, joita varten etusuojajärjestelmä on tyyppihyväksytty, ja selkeät asennusohjeet.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat niitä testausmenettelyitä ja teknisiä vaatimuksia, joita sovelletaan tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen etusuojajärjestelmien tyyppihyväksynnässä, mukaan luettuina niiden rakennetta ja asennusta koskevat tekniset vaatimukset.

9 artikla

Linja- ja kuorma-autoja koskevat erityiset vaatimukset

1. Luokkien M_2 , M_3 , N_2 ja N_3 ajoneuvojen on näiden luokkien ajoneuvoihin sovellettavien muiden tässä asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen vaatimusten lisäksi täytettävä tämän artiklan 2–5 kohdassa ja 7 kohdan nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistetut vaatimukset. Luokkien M_2 ja M_3 ajoneuvojen on lisäksi täytettävä 6 kohdassa vahvistettu vaatimus.

2. Luokkien M_2 , M_3 , N_2 ja N_3 ajoneuvot on varustettava kaistavahtijärjestelmällä ja kehittyneellä hätäjarrutusjärjestelmällä, jotka täyttävät 7 kohdan nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistetut vaatimukset.

3. Luokkien M_2 , M_3 , N_2 ja N_3 ajoneuvot on varustettava kehittyneillä järjestelmillä, jotka havaitsevat lähellä ajoneuvon etuosaa tai ajoneuvon tienreunaista sivua olevat loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät ja varoittavat heistä tai estävät törmäyksen tällaisten loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien kanssa.

4. Tämän artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien on täytettävä erityisesti seuraavat vaatimukset:

- a) järjestelmät on voitava kytkeä pois toiminnasta vain yksi kerrallaan ja vain ajoneuvon ollessa paikallaan seisonajarru kytkettynä siten, että kuljettajan on suoritettava sitä varten monimutkainen toimintosarja
 - b) järjestelmien on oltava tavanomaisessa toimintatilassaan aina, kun ajoneuvon pääkytkin kytketään
 - c) varoitusäänet on voitava kytkeä helposti pois käytöstä, mutta toimenpide ei saa samalla kytkeä pois käytöstä järjestelmän muita toimintoja kuin varoitusäänet.
5. Luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvot on suunniteltava ja rakennettava siten, että loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suora näkyvyys kuljettajan istuimelta paranee.
6. Luokkien M₂ ja M₃ ajoneuvot, joissa on tilaa kuljettajan lisäksi yli 22 matkustajalle ja joihin on rakennettu alueet seisoville matkustajille siten, että matkustajien usein toistuva sisään- ja uloskäynti on mahdollista, on suunniteltava ja rakennettava niin, että liikuntarajoitteisilla henkilöillä, pyörätuolin käyttäjät mukaan luettuina, on niihin esteetön pääsy.
7. Siirretään komissiolle valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt seuraavia koskeville testausmenettelyille ja teknisille vaatimuksille:
- a) ajoneuvojen tyyppihyväksyntä tämän artiklan 2–5 kohdassa vahvistettujen vaatimusten osalta
 - b) tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen järjestelmien tyyppihyväksyntä erillisinä teknisinä yksiköinä.

10 artikla

Vetykäyttöisiä ajoneuvoja koskevat erityiset vaatimukset

1. Luokkien M ja N vetykäyttöisten ajoneuvojen, niiden vetyjärjestelmien ja näiden järjestelmien komponenttien on kyseisten luokkien ajoneuvoihin sovellettavien muiden tässä asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen vaatimusten lisäksi täytettävä liitteessä V ja tämän artiklan 3 kohdan nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistetut vaatimukset.
2. Valmistajien on varmistettava, että vetyjärjestelmät ja vetykomponentit asennetaan 3 kohdan nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti. Valmistajien on lisäksi asetettava tarvittaessa saataville tietoja ajoneuvon käyttöänsä aikana tehtäviä vetyjärjestelmien ja -komponenttien tarkastuksia varten.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla
- a) vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat niitä menettelyjä, testejä ja teknisiä vaatimuksia, joita sovelletaan vetykäyttöisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä niiden vetyjärjestelmien osalta ja vetykomponenttien tyyppihyväksynnässä, mukaan luettuina niiden asentamista koskevat vaatimukset
 - b) muutetaan liitettä V sen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

Automatisoituja ajoneuvoja koskevat erityiset vaatimukset

1. Automatisoitujen ajoneuvojen on niitä vastaavien luokkien ajoneuvoihin sovellettavien muiden tässä asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen vaatimusten lisäksi täytettävä 2 kohdan nojalla annetuissa säädöksissä vahvistetut vaatimukset, jotka liittyvät seuraaviin:

- a) järjestelmät, jotka suorittavat ajoneuvon hallintatoimia kuljettajan puolesta, mukaan luettuna ohjaus, kiihdytys ja jarrutus
- b) järjestelmät, jotka antavat ajoneuvolle reaaliaikaista tietoa ajoneuvon ja sen ympäristön tilasta
- c) kuljettajan valmiustilaa seuraavat järjestelmät
- d) automatisoitujen ajoneuvojen onnettomuustietotallentimet
- e) yhdenmukaistettu tietojenvaihdon muoto käytettäväksi esimerkiksi useiden erimerkkisten ajoneuvojen saattueajossa.

2. Jotta voidaan varmistaa automatisoitujen ajoneuvojen turvallinen käyttö yleisillä teillä, komissiolle siirretään valta antaa 12 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 1 kohdan a–e alakohdassa lueteltuihin järjestelmiin ja muihin kohteisiin liittyvät vaatimukset sekä yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat niitä testausmenettelyjä ja teknisiä vaatimuksia, joita sovelletaan automatisoitujen ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä kyseisten vaatimusten osalta.

III LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään 4 artiklan 3 kohdassa, 4 artiklan 6 kohdassa, 4 artiklan 7 kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa, 7 artiklan 7 kohdassa, 8 artiklan 3 kohdassa, 9 artiklan 7 kohdassa, 10 artiklan 3 kohdassa ja 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi [...] päivästä [...]kuuta [...] [Julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen voimaantulopäivän].

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 3 kohdassa, 4 artiklan 6 kohdassa, 4 artiklan 7 kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa, 7 artiklan 7 kohdassa, 8 artiklan 3 kohdassa, 9 artiklan 7 kohdassa, 10 artiklan 3 kohdassa ja 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 4 artiklan 3 kohdan, 4 artiklan 6 kohdan, 4 artiklan 7 kohdan, 5 artiklan 4 kohdan, 6 artiklan 4 kohdan, 7 artiklan 7 kohdan, 8 artiklan 3 kohdan, 9 artiklan 7 kohdan, 10 artiklan 3 kohdan ja 11 artiklan 2 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

13 artikla

Siirtymäsäännökset

1. Tämä asetus ei mitätöi ajoneuvoille, järjestelmille, komponenteille tai erillisille teknisille yksiköille asetuksen (EY) N:o 78/2009, asetuksen (EY) N:o 79/2009, asetuksen (EY) N:o 661/2009 ja niiden täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti ennen [*Julkaisutoimisto lisää asetuksen voimaantuloa välittömästi edeltävän päivämäärän*] myönnettyä EU-tyyppihyväksyntää, jollei tällä asetuksella ja sen nojalla annetuilla delegoiduilla asetuksilla ole muutettu tai lisätty tällaisiin ajoneuvoihin, järjestelmiin, komponentteihin tai erillisiin teknisiin yksiköihin sovellettavia asiaan liittyviä vaatimuksia.

2. Hyväksyntäviranomaisten on edelleen myönnettävä tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja EU-tyyppihyväksyntiä.

3. Poiketen siitä, mitä tässä asetuksessa säädetään, jäsenvaltioiden on liitteessä VI vahvistettuihin päivämääriin saakka sallittava sellaisten ajoneuvojen rekisteröinti ja sellaisten komponenttien myynti tai käyttöönotto, jotka eivät täytä kyseisessä liitteessä lueteltujen sovellettavien E-sääntöjen vaatimuksia.

14 artikla

Täytäntöönpanopäivämäärät

Kansallisten viranomaisten on ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksikköjen osalta

- a) liitteessä II vahvistetuista päivämääristä lähtien tietyn vaatimuksen osalta kyseiseen vaatimukseen liittyvien syiden perusteella kieltäydyttävä myöntämästä EU-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää uusille ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien tai erillisten teknisten yksiköiden tyypeille, jotka eivät täytä tämän asetuksen ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten vaatimuksia
- b) liitteessä II vahvistetuista päivämääristä lähtien tietyn vaatimuksen osalta kyseiseen vaatimukseen liittyvien syiden perusteella katsottava, että uusien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole päteviä asetuksen (EU) 2018/... 48 artiklan soveltamiseksi, ja kiellättävä sellaisten ajoneuvojen rekisteröinti, jotka eivät täytä tämän asetuksen ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten vaatimuksia

- c) liitteessä II vahvistetuista päivämääristä lähtien tietyn vaatimuksen osalta kyseiseen vaatimukseen liittyvien syiden perusteella kiellettävä sellaisten komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden saattaminen markkinoille ja käyttöönotto, jotka eivät täytä tämän asetuksen ja sen nojalla annettujen delegoitujen säädösten vaatimuksia.

15 artikla

Asetuksen (EU) 2018/... muuttaminen

Muutetaan asetuksen (EU) 2018/... liite II tämän asetuksen liitteen III mukaisesti.

16 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan asetukset (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009, (EY) N:o 631/2009, (EY) N:o 661/2009 ja asetukset (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) N:o 2015/166 tämän asetuksen soveltamispäivästä.

2. Viittauksia asetukseen (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 on pidettävä viittauksina tähän asetukseen.

17 artikla

Voimaantulo ja soveltamispäivä

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan [...] päivästä [...]kuuta [...] [*Julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 36 kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä*].

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja