

I

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna)

UREDBE

UREDBA (ES) št. 661/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 13. julija 2009

o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. Zato je bil z Direktivo 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila („okvirna direktiva“) ⁽³⁾, vzpostavljen celovit sistem Skupnosti za homologacijo motornih vozil.

(2) Ta uredba je posamična uredba za namene postopka Skupnosti za podelitev homologacije iz Direktive 2007/46/ES. Priloge IV, VI, XI in XV k navedeni direktivi je zato treba ustrezno spremeniti.

(3) Ta uredba ne posega v postopek homologacije v enem delu in mešane homologacije za vozila iz člena 6 Direktive 2007/46/ES.

(4) Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil glede številnih varnostnih in okoljskih prvin so bile usklajene na ravni Skupnosti, da se prepreči sprejemanje zahtev, ki se med državami članicami razlikujejo, ter zagotovi visoka raven varnosti v cestnem prometu in varstva okolja po vsej Skupnosti.

(5) Tako je namen te uredbe tudi povečati konkurenčnost avtomobilske industrije Skupnosti in hkrati državam članicam omogočiti učinkovit tržni nadzor skladnosti s podrobnimi zahtevami za homologacijo iz te uredbe pri trženju zadevnih proizvodov.

(6) Ustrezno je določiti zahteve za splošno varnost motornih vozil in okoljsko primernost pnevmatik zaradi razpoložljivosti sistemov za nadzor tlaka v pnevmatikah, ki hkrati povečujejo varnost in okoljsko primernost pnevmatik.

(7) Na zahtevo Evropskega parlamenta je bil v zvezi z zakonodajo Skupnosti na področju vozil uporabljen nov regulativni pristop. Ta uredba bi morala zato določati temeljne določbe o varnosti vozil ter emisijah CO₂ in hrupa zaradi pnevmatik, tehnične specifikacije pa bi morale biti določene z izvedbenimi ukrepi, sprejetimi v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil. ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Mnenje z dne 14. januarja 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 10. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 22. junija 2009.

⁽³⁾ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (8) Komisijo je treba zlasti pooblastiti za določitev posebnih postopkov, preskusov in zahtev za homologacijo motornih vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot; za natančnejšo opredelitev značilnosti, ki jih mora imeti pnevmatika, opredeljena kot „pnevmatika za posebno uporabo“, „profesionalna terenska pnevmatika“, „ojačana pnevmatika“, „pnevmatika za visoko obremenitev“, „zimsko pnevmatika“, „zasilna rezervna pnevmatika tipa T“ ali „pnevmatika za pogonsko os“; za opredelitev posebnih varnostnih zahtev za vozila, namenjena za cestni prevoz nevarnega blaga v državah članicah ali med njimi; za izvzem vozil ali razredov vozil kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ iz obveznosti namestitve naprednega sistema za zaviranje v sili in/ali sistema opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu; za spremembo mejnih vrednosti kotalnega upora in kotalnega hrupa pnevmatik, ki je posledica sprememb preskusnih postopkov, ne da bi se znižala obstoječa raven varstva okolja; za opredelitev pravil o postopku za ugotavljanje hrupa pnevmatik; za skrajšanje obdobja za razprodajo pnevmatik, ki ne ustrezajo zahtevam iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov; ter za spremembo Priloge IV, da bo vsebovala pravilnike Ekonomske komisije OZN za Evropo (UN/ECE), ki so obvezni v skladu s Sklepom Sveta 97/836/ES z dne 27. novembra 1997 zaradi pristopa Evropske skupnosti k Sporazumu Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabijo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, podeljenih na podlagi teh predpisov⁽¹⁾. Ker so navedeni ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spremembi nebistvenih določb te uredbe, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebistvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (9) Poleg sedanje pobude, ki ima za cilj opredeliti sistem razvrščanja cest, bi morala Komisija v 12 mesecih po začetku veljavnosti te uredbe predložiti predlog o klasifikaciji cest v EU glede na hrup, ki ga povzročajo, ki bo dopolnjeval kartiranje hrupa v prometu z motornimi vozili, da se določijo ustrezne prednostne naloge in zahteve glede cestne površine ter najvišje vrednosti hrupa, ki ga lahko povzročajo ceste.
- (10) Tehnični napredek na področju naprednih varnostnih sistemov vozil nudi nove možnosti za zmanjšanje števila smrtnih žrtev. Za čim večje zmanjšanje števila smrtnih žrtev je treba uvesti nekatere od teh tehnologij.
- (11) Obvezna in dosledna uporaba najnaprednejših tehnologij za proizvodnjo pnevmatik ter pnevmatik z nizkim količnikom kotalnega upora so bistvenega pomena za zmanjševanje deleža, ki ga imajo v prometnem sektorju izpusti toplogrednih plinov iz cestnega prometa, ter za hkratno spodbujanje inovacij, zaposlovanja in konkurenčnosti avtomobilske industrije Skupnosti.
- (12) Za poenostavitev zakonodaje o homologaciji v skladu s priporočili poročila skupine na visoki ravni CARS 21 je ustrezno razveljaviti več direktiv, ne da bi se znižala raven varovanja udeležencev v cestnem prometu. Zahteve iz navedenih direktiv je treba prenesti v to uredbo in jih po potrebi nadomestiti s sklicevanjem na ustrezne pravilnike Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE), kot so bili vključeni v zakonodajo Skupnosti v skladu s Sklepom 97/836/ES. Da bi zmanjšali upravno breme v homologacijskem postopku, bi bilo treba proizvajalcem vozil omogočiti, kjer je to primerno, da pridobijo homologacijo za namene te uredbe tako, da pridobijo odobritev glede na ustrezni pravilnik UN/ECE, naveden v Prilogi IV te uredbe.
- (13) Ustrezno je določiti, da so vozila konstruirana, izdelana in sestavljena tako, da je tveganje poškodb potnikov in drugih udeležencev v prometu čim manjše. Zato morajo proizvajalci zagotoviti skladnost vozil z ustreznimi zahtevami iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov. Te določbe morajo med drugim vključevati zahteve glede strukturne celovitosti vozila, sistemov za pomoč vozniku pri nadzoru vozila, sistemov za zagotavljanje voznikove vidljivosti ter informacij o stanju vozila in okolice, svetlobnih naprav vozila, sistemov za zaščito oseb v vozilu, zunanosti vozila in dodatkov, mase in mere vozil, pnevmatik vozila, naprednih sistemov vozila in drugih prvin. Poleg tega je nujno, da so vozila skladna s posebnimi določbami glede nekaterih težkih tovornih vozil in njihovih priklopnikov ali, glede na okoliščine, s posebnimi določbami, ki se nanašajo na avtobuse.
- (14) Časovni okvir uvedbe posebnih novih zahtev za homologacijo vozil mora upoštevati tehnično izvedljivost navedenih zahtev. Na splošno se morajo zahteve prvotno uporabljati samo za nove tipe vozil. Za obstoječe tipe vozil mora veljati dodatno časovno obdobje za izpolnitev zahtev. Nadalje se mora obvezna vgradnja sistemov za nadzor tlaka v pnevmatikah najprej uporabljati samo za osebna vozila. Obvezna vgradnja drugih naprednih varnostnih elementov se mora najprej uporabljati samo za težka tovorna vozila.
- (15) Komisija bi morala še naprej ocenjevati tehnično in stroškovno izvedljivost ter tržno dozorelost drugih naprednih varnostnih značilnosti ter predstaviti poročilo, vključno s predlogi sprememb te uredbe, če je potrebno, do 1. decembra 2012 in zatem vsake tri leta.

⁽¹⁾ UL L 346, 17.12.1997, str. 78.

- (16) Komisija bi morala oceniti izvedljivost razširitve obvezne vgradnje sistemov za nadzor tlaka v pnevmatikah, sistemov opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu in naprednih sistemov za zaviranje v sili na druge kategorije vozil in po potrebi predlagati spremembo te uredbe.
- (17) Komisija bi morala oceniti izvedljivost strožjih zahtev glede oprijema pnevmatik na mokri podlagi in po potrebi predlagati spremembo te uredbe. Države članice bi morale zagotoviti učinkovit nadzor trga.
- (18) Najboljše rezultate pri povečanju varnosti ter zmanjšanju emisij CO₂ in hrupa v prometu bo mogoče doseči le v povezavi s sistemom za označevanje različnih pnevmatik, da bodo potrošniki obveščeni o njihovi učinkovitosti.
- (19) Ustrezno je izvajati ukrepe iz sporočila Komisije z dne 7. februarja 2007 z naslovom „Rezultati pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil“, ki so namenjeni zmanjšanju emisij CO₂ zaradi pnevmatik. To znižanje je treba doseči s kombinacijo pnevmatik z nizkim količnikom kotalnega upora in uporabo sistemov za nadzor tlaka v pnevmatikah. Hkrati je ustrezno določiti zahteve za zmanjšanje hrupa pri kotaljenju pnevmatik in zahteve glede oprijema na mokri podlagi za ohranitev ravni varnosti pnevmatik. S tem povezan časovni okvir izvajanja bi moral odražati stopnjo težavnosti pri izpolnjevanju vseh navedenih zahtev. Zlasti zaradi težavnosti izpolnjevanja zahtev glede kotalnega hrupa in ob upoštevanju časa, ki ga industrija potrebuje za zamenjavo obstoječih oblik pnevmatik, je ustrezno zagotoviti daljše obdobje za izvedbo zahtev o kotalnem hrupu glede novih pnevmatik obstoječih tipov.
- (20) Nekatere kategorije pnevmatik, vključno s profesionalnimi terenskimi pnevmatikami, za katere velja omejitev hitrosti, in pnevmatikami, namenjenimi samo vozilom, registriranim pred 1990, bodo verjetno izdelane v zelo majhnih količinah. Zato je primerno, da se takšne kategorije pnevmatik izvzamejo iz nekaterih zahtev iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov, kadar takšne zahteve niso v skladu z uporabo pnevmatik ali je dodatno breme zaradi takšnih zahtev nesorazmerno.
- (21) Kar zadeva obnovljene pnevmatike, bi morala Komisija ustrezno preučiti ta poslovni sektor, pritegniti vse interesne skupine in oceniti, ali bi bilo treba prilagoditi sedanjo ureditev.
- (22) Treba bi bilo določiti odstopanja pri nekaterih mejnih vrednostih kotalnega upora in kotalnega hrupa za določene posebne kategorije pnevmatik, da se upošteva njihovo konstrukcijo ali značilnosti delovanja. Še zlasti bi bilo treba takšna odstopanja določiti za pnevmatike z izboljšanim oprijemom in zaviranjem na snežni podlagi.
- (23) Pnevmatike za posebno uporabo so namenjene vozilom za gradbišča, gozdna dela in rudnike, zato so izdelane tako, da so učinkovitejša na terenu kot pnevmatike, namenjene samo uporabi na cesti. V ta namen so izdelane iz materialov, ki so bolj vzdržljivi kot pri navadnih pnevmatikah, in imajo široke tekalne plasti. Zaradi obeh omenjenih bistvenih značilnosti povzročajo pnevmatike za posebno rabo več hrupa kot običajne pnevmatike, zato bi jim to moralo biti dovoljeno.
- (24) Za sisteme elektronskega nadzora stabilnosti, napredne sisteme za zaviranje v sili in sisteme opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu je zelo verjetno, da bodo znatno prispevali k zmanjšanju števila smrtnih žrtev. Zato bi morala Komisija določiti zahteve za takšne sisteme v skladu s pravilniki UN/ECE za tiste kategorije vozil, za katere je njihova uporaba primerna in za katere je dokazano, da bodo izboljšali splošno raven varnosti. Do začetka izvrševanja teh zahtev je treba zagotoviti dovolj dolgo prehodno obdobje, da se omogoči sprejetje izvedbenih ukrepov in nato razvoj teh zapletenih tehnologij ter njihova uporaba v vozilih.
- (25) Z začetkom veljavnosti leta 2011 za homologacijo za nove tipe in leta 2014 za nova vozila bi morali roki za obvezno vgrajevanje sistemov elektronskega nadzora stabilnosti v težka tovorna vozila slediti datumom, določenim v tej uredbi.
- (26) Do uvedbe sistemov elektronskega nadzora stabilnosti mora Komisija pripraviti kampanje in ukrepe, ki bodo pojasnjevali učinkovitost teh sistemov ter pospeševali njihovo prodajo. Komisija mora prav tako spremljati gibanje cen, da preveri, ali so se morda cene novih vozil zaradi opreme, ki je v skladu z novimi varnostnimi standardi, nesorazmerno zvišale.
- (27) Prihodnji ukrepi, predlagani na osnovi te uredbe, ali postopki, ki jih je treba izvajati pri njeni uporabi, morajo biti v skladu z načeli sporočila Komisije z dne 7. februarja 2007 o konkurenčnem ureditvenem okviru za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju. Poleg tega se mora ta uredba zaradi boljše ureditve, njene poenostavitve in preprečevanja nenehnega posodabljanja veljavne zakonodaje Skupnosti na področju tehničnih specifikacij sklicevati na veljavne mednarodne standarde in merila brez njihovega ponovnega navajanja v pravnem okviru Skupnosti.

- (28) Pomembno je, da za nadomestne sestavne dele sistemov, zajete s to uredbo, veljajo enake varnostne zahteve in postopki homologacije. Zato je ustrezno zagotoviti homologacijo nadomestnih sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot.
- (29) Države članice morajo določiti pravila o sankcijah v primeru kršitev določb te uredbe in zagotoviti njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (30) Ta uredba je povezana z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ⁽¹⁾, in z Uredbo (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil ⁽²⁾. Še zlasti bi bilo treba ukrepe iz te uredbe, ki zadevajo zmanjšanje emisij CO₂, čim tesneje povezati z dodatnimi ukrepi za doseganje nadaljnjega zmanjšanja CO₂ za 10 g glede na izhodiščni emisijski cilj 130 g.
- (31) Komisija bi morala v primernem času kot celovitejši pristop predlagati nadaljnje predloge sprememb te uredbe ali podati druge predloge v skladu s celovito oceno učinka, ki obravnava vse morebitne dodatne ukrepe za doseganje zelenih ciljev zmanjšanja emisij CO₂ in zajema druge razpoložljive tehnologije na trgu, vključno s tehnologijami za ohranjanje tlaka v pnevmatikah, izboljšanjem cestišč in drugimi pomembnejšimi novimi tehnologijami, pa tudi zahtevami glede učinkovitosti klimatskih naprav, ki že vplivajo ali bi lahko jasno vplivale na kotalni upor ali porabo goriva vozil in njihove emisije CO₂.
- (32) Za reševanje problema hrupa cestnega prometa bi bilo treba uporabiti skladen in celovit pristop. Zaradi precejšnjega prispevka hrupa, ki ga povzroča trenje pnevmatik na cestiščih, k hrupu cestnega prometa se trenutno revidira standard ISO 10844 in v zvezi s tem bi ga bilo treba upoštevati pri cilju nadaljnje optimizacije cestišč. Države članice bi morale v skladu z obstoječimi standardi ISO vlagati več za izboljšanje svojih cestišč. Nadalje bi bilo treba razviti celovito politiko o hrupu, ki bi zajemala vse prometne sisteme ter bi poleg hrupa cestnega prometa vključevala hrup letalskega in železniškega prometa.
- (33) Od datuma uporabe ustreznih zahtev iz te uredbe za nova vozila, nove sestavne dele in samostojne tehnične enote je treba razveljaviti naslednje direktive:
- Direktivo Sveta 70/221/EGS z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o posodah za gorivo in zadnjih zaščitnih napravah za motorna in priklopna vozila ⁽³⁾,
 - Direktivo Sveta 70/222/EGS z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na prostor za pritrditev registrskih tablic in pritrditev registrskih tablic na zadnji strani motornih in priklopnih vozil ⁽⁴⁾,
 - Direktivo Sveta 70/311/EGS z dne 8. junija 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o krmilju za motorna in priklopna vozila ⁽⁵⁾,
 - Direktivo Sveta 70/387/EGS z dne 27. julija 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o vratih motornih in priklopnih vozil ⁽⁶⁾,
 - Direktivo Sveta 70/388/EGS z dne 27. julija 1970 o približevanju zakonodaj držav članic, ki se nanašajo na zvočne opozorilne naprave za motorna vozila ⁽⁷⁾,
 - Direktivo Sveta 71/320/EGS z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic o zavornih napravah določenih kategorij motornih in priklopnih vozil ⁽⁸⁾,
 - Direktivo Sveta 72/245/EGS z dne 20. junija 1972 o radijskih motnjah (elektromagnetni združljivosti) vozil ⁽⁹⁾,
 - Direktivo Sveta 74/60/EGS z dne 17. decembra 1973 o približevanju zakonodaje držav članic o notranji opremi motornih vozil ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

⁽²⁾ UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

⁽³⁾ UL L 76, 6.4.1970, str. 23.

⁽⁴⁾ UL L 76, 6.4.1970, str. 25.

⁽⁵⁾ UL L 133, 18.6.1970, str. 10.

⁽⁶⁾ UL L 176, 10.8.1970, str. 5.

⁽⁷⁾ UL L 176, 10.8.1970, str. 12.

⁽⁸⁾ UL L 202, 6.9.1971, str. 37.

⁽⁹⁾ UL L 152, 6.7.1972, str. 15.

⁽¹⁰⁾ UL L 38, 11.2.1974, str. 2.

- Direktivo Sveta 74/61/EGS z dne 17. decembra 1973 o približevanju zakonodaje držav članic o napravah za preprečevanje nedovoljene uporabe motornih vozil ⁽¹⁾,
- Direktivo Sveta 74/297/EGS z dne 4. junija 1974 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na notranjo opremo motornih vozil (obnašanje krmilnega mehanizma v primeru trčenja) ⁽²⁾,
- Direktivo Sveta 74/408/EGS z dne 22. julija 1974 o motornih vozilih glede na sedeže, njihova pritrdišča in naslone za glavo ⁽³⁾,
- Direktivo Sveta 74/483/EGS z dne 17. septembra 1974 o približevanju zakonodaje držav članic o zunanjih štrlečih delih motornih vozil, ⁽⁴⁾
- Direktivo Sveta 75/443/EGS z dne 26. junija 1975 o približevanju zakonodaje držav članic o vzratni prestavi in opremi za merjenje hitrosti motornih vozil ⁽⁵⁾,
- Direktivo Sveta 76/114/EGS z dne 18. decembra 1975 o približevanju zakonodaje držav članic o predpisanih tablicah in oznakah za motorna in priklopna vozila ter njihovi namestitvi in načinu pritrditve ⁽⁶⁾,
- Direktivo Sveta 76/115/EGS z dne 18. decembra 1975 o približevanju zakonodaje držav članic o pritrdiščih varnostnih pasov motornih vozil ⁽⁷⁾,
- Direktivo Sveta 76/756/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic o vgradnji svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav na motorna in priklopna vozila ⁽⁸⁾,
- Direktivo Sveta 76/757/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic o odsevnikih za motorna in priklopna vozila ⁽⁹⁾,
- Direktivo Sveta 76/758/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na gabaritne svetilke, sprednje pozicijske svetilke, zadnje pozicijske svetilke, zavorne svetilke, svetilke za dnevno vožnjo in bočne svetilke za motorna vozila in njihove priklopnike ⁽¹⁰⁾,
- Direktivo Sveta 76/759/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic o smernih svetilkah za motorna vozila in njihove priklopnike ⁽¹¹⁾,
- Direktivo Sveta 76/760/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na svetilke za osvetlitev zadnje registrske tablice na motornih vozilih in njihovih priklopnikih ⁽¹²⁾,
- Direktivo Sveta 76/761/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na žaromete z dolgim svetlobnim pramenom in/ali kratkim svetlobnim pramenom za motorna vozila in na vire svetlobe (žarnice z žarilno nitko in druge) za uporabo v homologiranih svetilkah motornih in priklopnih vozil ⁽¹³⁾,
- Direktivo Sveta 76/762/EGS z dne 27. julija 1976 o približevanju zakonodaje držav članic o žarometih za meglo za motorna vozila ⁽¹⁴⁾,
- Direktivo Sveta 77/389/EGS z dne 17. maja 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o napravah za vleko na motornih vozilih ⁽¹⁵⁾,
- Direktivo Sveta 77/538/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o zadnjih svetilkah za meglo za motorna in priklopna vozila ⁽¹⁶⁾,
- Direktivo Sveta 77/539/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o žarometih za vzratno vožnjo za motorna in priklopna vozila ⁽¹⁷⁾,
- Direktivo Sveta 77/540/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o parkirnih svetilkah za motorna vozila ⁽¹⁸⁾,

⁽¹⁾ UL L 38, 11.2.1974, str. 22.

⁽²⁾ UL L 165, 20.6.1974, str. 16.

⁽³⁾ UL L 221, 12.8.1974, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 266, 2.10.1974, str. 4.

⁽⁵⁾ UL L 196, 26.7.1975, str. 1.

⁽⁶⁾ UL L 24, 30.1.1976, str. 1.

⁽⁷⁾ UL L 24, 30.1.1976, str. 6.

⁽⁸⁾ UL L 262, 27.9.1976, str. 1.

⁽⁹⁾ UL L 262, 27.9.1976, str. 32.

⁽¹⁰⁾ UL L 262, 27.9.1976, str. 54.

⁽¹¹⁾ UL L 262, 27.9.1976, str. 71.

⁽¹²⁾ UL L 262, 27.9.1976, str. 85.

⁽¹³⁾ UL L 262, 27.9.1976, str. 96.

⁽¹⁴⁾ UL L 262, 27.9.1976, str. 122.

⁽¹⁵⁾ UL L 145, 13.6.1977, str. 41.

⁽¹⁶⁾ UL L 220, 29.8.1977, str. 60.

⁽¹⁷⁾ UL L 220, 29.8.1977, str. 72.

⁽¹⁸⁾ UL L 220, 29.8.1977, str. 83.

- Direktivo Sveta 77/541/EGS z dne 28. junija 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o varnostnih pasovih in sistemih za zadrževanje potnikov v motornih vozilih ⁽¹⁾,
- Direktivo Sveta 77/649/EGS z dne 27. septembra 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o vidnem polju voznikov motornih vozil ⁽²⁾,
- Direktivo Sveta 78/316/EGS z dne 21. decembra 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o notranji opremi motornih vozil (označevanje naprav za upravljanje, kontrolnih svetilk in kazalnikov) ⁽³⁾,
- Direktivo Sveta 78/317/EGS z dne 21. decembra 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o sistemih za odleditev in sušenje zastekljenih površin na motornih vozilih ⁽⁴⁾,
- Direktivo Sveta 78/318/EGS z dne 21. decembra 1977 o približevanju zakonodaje držav članic o sistemih za brisanje in pranje stekel na motornih vozilih ⁽⁵⁾,
- Direktivo Sveta 78/549/EGS z dne 12. junija 1978 o približevanju zakonodaje držav članic o okrovih koles motornih vozil ⁽⁶⁾,
- Direktivo Sveta 78/932/EGS z dne 16. oktobra 1978 o približevanju zakonodaje držav članic o naslonih za glavo na sedežih motornih vozil ⁽⁷⁾,
- Direktivo Sveta 89/297/EGS z dne 13. aprila 1989 o približevanju zakonodaje držav članic o bočni zaščiti nekaterih motornih in priklopnih vozil ⁽⁸⁾,
- Direktivo Sveta 91/226/EGS z dne 27. marca 1991 o približevanju zakonodaje držav članic o sistemih za preprečevanje škropljenja izpod koles nekaterih kategorij motornih in priklopnih vozil ⁽⁹⁾,
- Direktivo Sveta 92/21/EGS z dne 31. marca 1992 o masah in merah motornih vozil kategorije M1 ⁽¹⁰⁾,
- Direktivo Sveta 92/22/EGS z dne 31. marca 1992 o varnostnih steklih in materialih za zasteklitev na motornih vozilih in njihovih priklopnikih ⁽¹¹⁾,
- Direktivo Sveta 92/23/EGS z dne 31. marca 1992 o pnevmatikah za motorna vozila in priklopnike ter njihovi vgradnji ⁽¹²⁾,
- Direktivo Sveta 92/24/EGS z dne 31. marca 1992 o napravah za omejevanje hitrosti ali podobnih vgrajenih sistemih za omejevanje hitrosti nekaterih kategorij motornih vozil ⁽¹³⁾,
- Direktivo Sveta 92/114/EGS z dne 17. decembra 1992 o zunanjih štrlečih delih pred zadnjo steno kabine motornih vozil kategorije N ⁽¹⁴⁾,
- Direktivo 94/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 1994 o mehanskih napravah za spenjanje motornih in priklopnih vozil ter njihovo pritrditev na ta vozila ⁽¹⁵⁾,
- Direktivo 95/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o gorljivosti materialov, ki se uporabljajo za notranjo opremo določenih kategorij motornih vozil ⁽¹⁶⁾,
- Direktivo 96/27/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. maja 1996 o zaščiti potnikov v motornih vozilih pri bočnem trku in o spremembah Direktive 70/156/EGS ⁽¹⁷⁾,
- Direktivo 96/79/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 1996 o zaščiti oseb v motornih vozilih pri čelnem trku in o spremembah Direktive 70/156/EGS ⁽¹⁸⁾,
- Direktivo 97/27/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. julija 1997 o masah in merah določenih kategorij motornih in priklopnih vozil ter o spremembah Direktive 70/156/EGS ⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁾ UL L 220, 29.8.1977, str. 95.

⁽²⁾ UL L 267, 19.10.1977, str. 1.

⁽³⁾ UL L 81, 28.3.1978, str. 3.

⁽⁴⁾ UL L 81, 28.3.1978, str. 27.

⁽⁵⁾ UL L 81, 28.3.1978, str. 49.

⁽⁶⁾ UL L 168, 26.6.1978, str. 45.

⁽⁷⁾ UL L 325, 20.11.1978, str. 1.

⁽⁸⁾ UL L 124, 5.5.1989, str. 1.

⁽⁹⁾ UL L 103, 23.4.1991, str. 5.

⁽¹⁰⁾ UL L 129, 14.5.1992, str. 1.

⁽¹¹⁾ UL L 129, 14.5.1992, str. 11.

⁽¹²⁾ UL L 129, 14.5.1992, str. 95.

⁽¹³⁾ UL L 129, 14.5.1992, str. 154.

⁽¹⁴⁾ UL L 409, 31.12.1992, str. 17.

⁽¹⁵⁾ UL L 195, 29.7.1994, str. 1.

⁽¹⁶⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 1.

⁽¹⁷⁾ UL L 169, 8.7.1996, str. 1.

⁽¹⁸⁾ UL L 18, 21.1.1997, str. 7.

⁽¹⁹⁾ UL L 233, 25.8.1997, str. 1.

— Direktivo 98/91/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 1998 o motornih in priklopnih vozilih, namenjenih za cestni prevoz nevarnega blaga, in o spremembah Direktive 70/156/EGS glede homologacije motornih in priklopnih vozil ⁽¹⁾,

— Direktivo 2000/40/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. junija 2000 o približevanju zakonodaje držav članic o zaščiti motornih vozil pred podletom od spredaj in o spremembah Direktive Sveta 70/156/EGS ⁽²⁾,

— Direktivo 2001/56/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. septembra 2001 o ogrevalnih sistemih motornih in priklopnih vozil, ki spreminja Direktivo Sveta 70/156/EGS in razveljavlja Direktivo Sveta 78/548/EGS ⁽³⁾,

— Direktivo 2001/85/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2001 o posebnih predpisih za vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži poleg vozniškega sedeža, in o spremembah direktiv 70/156/EGS in 97/27/ES ⁽⁴⁾,

— Direktivo 2003/97/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. novembra 2003 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji naprav za posredno gledanje in vozil, opremljenih s temi napravami, ki spreminja Direktivo 70/156/EGS in razveljavlja Direktivo 71/127/EGS ⁽⁵⁾.

(34) Ker ciljev te uredbe, in sicer oblikovanja notranjega trga z uvedbo skupnih tehničnih zahtev v zvezi z varnostjo in okoljsko uspešnostjo motornih vozil in pnevmatik, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči in jih je zaradi obsega lažje doseči na ravni Skupnosti, Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kakor je določeno v členu 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega okvira, ki je potreben za doseganje navedenih ciljev –

⁽¹⁾ UL L 11, 16.1.1999, str. 25.

⁽²⁾ UL L 203, 10.8.2000, str. 9.

⁽³⁾ UL L 292, 9.11.2001, str. 21.

⁽⁴⁾ UL L 42, 13.2.2002, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 25, 29.1.2004, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

PREDMET UREJANJA, PODROČJE UPORABE IN OPREDELITEV POJMOV

Člen 1

Predmet

Ta uredba določa zahteve za:

1. homologacijo motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, kar zadeva njihovo varnost,
2. homologacijo motornih vozil glede sistemov za nadzor tlaka v pnevmatikah kar zadeva varnost, učinkovitost pri porabi goriva in zmanjšanje emisij CO₂, in glede kazalnikov menjanja prestav, kar zadeva učinkovitost pri porabi goriva in zmanjšanje emisij CO₂, in
3. homologacijo na novo proizvedenih pnevmatik glede njihove varnosti, vrednosti kotalnega upora in emisije kotalnega hrupa.

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za vozila kategorij M, N in O ter zanje namenjene sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote, kot je opredeljeno v oddelku A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES, v skladu s členi 5 do 12 te uredbe.

Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe se uporablja opredelitev pojmov iz člena 3 Direktive 2007/46/ES.

Poleg tega se uporablja naslednja opredelitev pojmov:

1. „elektronski nadzor stabilnosti“ pomeni funkcijo elektronskega nadzora za vozilo, ki izboljša dinamično stabilnost vozila;
2. „vozilo razreda I M₂ ali M₃“ pomeni vozilo kategorije M₂ ali M₃ za prevoz več kot 22 potnikov poleg voznika, s prostorom za stoječe potnike in z možnostjo hitre menjave potnikov;
3. „vozilo razreda A M₂ ali M₃“ pomeni vozilo kategorije M₂ ali M₃ za prevoz več kot 22 potnikov poleg voznika, namenjeno prevozu stoječih potnikov; vozilo te kategorije ima sedišča in prostor za stoječe potnike;
4. „sistem opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu“ pomeni sistem za opozarjanje voznika o nenamernem zanosu vozila z njegovega prometnega pasu;

5. „napredni sistem za zaviranje v sili“ pomeni sistem, ki lahko samodejno zazna izredne razmere in aktivira zavorni sistem vozila za zmanjšanje hitrosti vozila z namenom preprečitve ali ublažitve trčenja;
6. „indeks nosilnosti“ pomeni eno ali dve številki, ki označujeta nosilnost pnevmatike, ko se uporablja v enojni ali dvojni vgradnji, ki ustreza zadevnemu hitrostnemu razredu, in kadar se uporablja v skladu z zahtevami ki jih je določil proizvajalec;
7. „sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah“ pomeni sistem, nameščen v vozilo, ki lahko ovrednoti tlak pnevmatik ali spremembo tlaka v času ter prenese ustrezne podatke do uporabnika med delovanjem vozila;
8. „pnevmatika za posebno uporabo“ pomeni pnevmatiko, namenjeno za uporabo na cesti in zunaj ceste ali za drugo posebno dejavnost;
9. „profesionalna terenska pnevmatika“ pomeni pnevmatiko za posebno uporabo, ki se uporabljajo v težkih terenskih razmerah;
10. „ojačana pnevmatika“ ali „pnevmatika za visoko obremenitev“ pomeni pnevmatiko s strukturo C1, ki ima ogrodje zasnovano tako, da lahko prenaša večjo obremenitev kot primerljive standardne pnevmatike;
11. „zimski pnevmatika“ pomeni pnevmatiko, katere profil (dezen), sestava ali struktura tekalne plasti so načrtovani predvsem za doseganje večje učinkovitosti v snežnih razmerah od običajne pnevmatike, kar zadeva njeno učinkovitost pri speljevanju ali ohranjanju vozila v gibanju;
12. „zasilna rezervna pnevmatika tipa T“ pomeni zasilno rezervno pnevmatiko, namenjeno za uporabo pri tlaku, ki je višji od tlaka, določenega za standardne in ojačane pnevmatike;
13. „pnevmatika za pogonsko os“ pomeni pnevmatiko kategorij C2 ali C3 z oznako M + S ali M&S, namenjeno za namestitev v pogonske osi vozil;
14. „nezaščiteni udeleženec v cestnem prometu“ pomeni pešca, kolesarja in motorista;
15. „kazalnik menjanja prestav“ pomeni vidni kazalnik, ki vozniku priporoča menjavo prestave;
16. „ročni menjalnik“ pomeni menjalnik, ki deluje tako, da je menjava prestav vedno neposredna posledica voznikovega dejanja, ne glede na dejansko fizično izvedbo. Opredelitev ne zajema sistemov, kjer lahko voznik vnaprej izbere določeno strategijo prestavljanja ali omeji število prestav, ki so na voljo pri vožnji, dejanska menjava prestav pa se izvede neodvisno od odločitve voznika in v skladu z določenimi vzorci vožnje.

POGLAVJE II

OBVEZNOSTI PROIZVAJALCEV

Člen 4

Splošne obveznosti

1. Proizvajalci morajo dokazati, da so vsa nova vozila, prodana, registrirana ali dana v promet v Skupnosti, homologirana v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.
2. Proizvajalci lahko zaprosijo za homologacijo vseh sistemov ter vgradnje vseh sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki jih zajema ta uredba, ali za homologacijo enega ali več sistemov ter vgradnjo enega ali več sestavnih delov in ene ali več samostojnih tehničnih enot, ki jih zajema ta uredba. Homologacija v skladu s pravilniki UN/ECE iz Priloge IV velja kot ES-homologacija v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.
3. Proizvajalci morajo dokazati, da so vsi novi sistemi, sestavni deli ali samostojne tehnične enote ki so prodani, registrirani ali dani v promet v Skupnosti, homologirani v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Člen 5

Splošne zahteve in preskusi

1. Proizvajalci zagotovijo, da so vozila konstruirana, izdelana in sestavljena tako, da je tveganje poškodb potnikov in drugih udeležencev v prometu čim manjše.
2. Proizvajalci zagotovijo, da so vozila, sistemi, sestavni deli in samostojne tehnične enote v skladu z ustreznimi zahtevami iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov, vključno z zahtevami glede:
 - (a) popolnosti strukture vozila, vključno s preskusi trka;
 - (b) sistemov za pomoč vozniku pri upravljanju vozila, vključno s krmilnimi in zavornimi sistemi ter sistemi elektronskega nadzora stabilnosti;
 - (c) sistemov, ki zagotavljajo vozniku vidljivost ter informacije o stanju vozila in okolice, vključno z zasteklitvijo, ogledali in sistemi informiranja voznika;
 - (d) svetlobnih naprav vozila;
 - (e) zaščite oseb v vozilu, vključno z notranjo opremo, nasloni za glavo, varnostnimi pasovi, pritrdilnimi sistemi „ISOFIX“ ali vgrajenimi sistemi za zadrževanje otrok in vrati vozila;
 - (f) zunanosti vozila in opreme;
 - (g) elektromagnetne združljivosti;

(h) zvočnih opozorilnih naprav;

zahteve iz odstavkov 2 do 5 tega člena in njegovih izvedbenih ukrepov.

(i) ogrevalnih sistemov;

2. Število sedežev, stojišč in mest za invalidske vozičke mora ustrezati masi, velikosti in zasnovi vozila.

(j) naprav za preprečevanje nepooblaščen uporabe;

(k) identifikacijske številke vozila;

3. Nadgradnja vozila mora biti konstruirana in izdelana tako, da omogoča varno in stabilno vožnjo vozila tudi pri polni obremenitvi. Sprejmejo se ustrezni ukrepi za zagotavljanje varnega vstopa v vozilo in izstopa iz njega, zlasti v izrednih razmerah.

(l) mas in mer;

(m) varnosti električne opreme;

4. Vozila razreda I morajo biti dostopna za osebe z omejeno gibljivostjo, vključno z uporabniki invalidskih vozičkov.

(n) kazalnikov menjanja prestav.

5. Materiali, ki se uporabljajo za izdelavo notranje opreme nadgradnje avtobusov morajo biti čim bolj nevenljivi ali pa vsaj zavirati gorenje, da bi ob požaru osebe lahko zapustile vozilo.

3. Za vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote, navedene v Prilogi I, se uporabljajo zahteve iz odstavkov 1 in 2.

Člen 6

Člen 8

Klasifikacija pnevmatik

Posebne zahteve glede nekaterih vozil kategorij N in O

1. Pnevmatike se razvrstijo na naslednji način:

1. Vozila kategorij N in O poleg zahtev iz členov 5, 8, 9, 10 in 12 ter njihovih izvedbenih ukrepov morajo izpolnjevati zahteve iz odstavkov 2 do 5 tega člena in njegovih izvedbenih ukrepov, kadar je to primerno.

(a) Pnevmatike razreda C1 – pnevmatike, namenjene predvsem za vozila kategorij M₁, N₁, O₁ in O₂;

2. Vozila kategorij N₂ in N₃ so izdelana tako, da je v primeru čelnega trka z drugim vozilom tveganje poškodbe osebe v vozilu zaradi podleta čim manjše.

(b) Pnevmatike razreda C2 – pnevmatike, namenjene predvsem za vozila kategorij M₂, M₃, N, O₃ in O₄, z indeksom nosilnosti posamezne pnevmatike ≤ 121 in znakom hitrostne kategorije ≥ „N“;

3. Vozila kategorij N₂, N₃, O₃ in O₄ so izdelana tako, da je v primeru, ko nezaščiteni udeleženec v prometu trči v bok vozila, tveganje poškodbe navedenega nezaščenega udeleženca v prometu zaradi podleta čim manjša.

(c) Pnevmatike razreda C3 – pnevmatike, namenjene predvsem za vozila kategorij M₂, M₃, O₃ in O₄, z enim od naslednjih indeksov nosilnosti:

4. Kabina vozila ali prostor, predviden za voznika in potnike, sta ob upoštevanju pravilnika UN/ECE 29 dovolj trdna, da zaščiti osebe v primeru trčenja.

(i) indeks nosilnosti posamezne pnevmatike ≤ 121 in znak hitrostne kategorije ≤ „M“;

5. Vozila kategorij N₂, N₃, O₃ in O₄ so izdelana tako, da je učinek emisij škropljenja izpod koles vozila na vidljivost voznikov drugih vozil čim manjši.

(ii) indeks nosilnosti posamezne pnevmatike ≥ 122.

Člen 7

Pnevmatiko se lahko razvrsti v več kot en razred, če izpolnjuje vse ustrezne zahteve vsakega razreda, v katerega je razvrščena.

Posebne zahteve glede nekaterih vozil kategorij M₂ in M₃

1. Vozila kategorij M₂ in M₃ poleg zahtev iz členov 5, 8, 9, 10 in 12 ter njihovih izvedbenih ukrepov morajo izpolnjevati

2. Uporablja se seznam indeksov nosilnosti in njim ustreznih obremenitev iz pravilnikov UN/ECE 30 in 54.

Člen 9

Posebne določbe v zvezi s pnevmatikami vozila, namestitvijo pnevmatik in sistemi za nadzor tlaka v pnevmatikah

1. Vse pnevmatike, dobavljene kot del opreme vozila, po potrebi vključno s katerimi koli rezervnimi pnevmatikami, morajo biti ustrezne za uporabo na vozilih, za katera so namenjene, zlasti glede njihovih mer, hitrosti in nosilnosti.

2. Vozila kategorije M₁ morajo biti opremljena z natančnim sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah, ki voznika s signalom v notranjosti vozila po potrebi opozori, kadar se tlak v kateri koli pnevmatiki zmanjša, kar je koristno za učinkovito porabo goriva in varnost na cesti. V tehničnih specifikacijah se določijo ustrezne mejne vrednosti, da se to doseže, kar bo nadalje omogočalo tehnološko nevtralen in stroškovno učinkovit pristop k razvoju natančnih sistemov za nadzor tlaka v pnevmatikah.

3. Vse pnevmatike razreda C1 morajo izpolnjevati zahteve glede oprijema na mokri podlagi iz dela A Priloge II.

4. Vse pnevmatike morajo izpolnjevati zahteve glede kotalnega upora iz dela B Priloge II.

5. Vse pnevmatike morajo izpolnjevati zahteve glede kotalnega hrupa iz dela C Priloge II.

6. Odstavki 3, 4 in 5 se ne uporabljajo za:

- (a) pnevmatike z največjo dovoljeno hitrostjo, manjšo od 80 km/h;
- (b) pnevmatike z nazivnim premerom platišča, ki ne presega 254 mm ali znaša 635 mm ali več;
- (c) zasilne rezervne pnevmatike tipa T;
- (d) pnevmatike, izdelane samo za namestitev v vozila, ki so bila prvič registrirana pred 1. oktobrom 1990;
- (e) pnevmatike, opremljene z dodatnimi napravami za izboljšanje lastnosti oprijema.

7. Zahteve glede kotalnega upora in kotalnega hrupa iz delov B in C Priloge II se ne uporabljajo za profesionalne terenske pnevmatike.

Člen 10

Sistemi za pomoč vozniku

1. Ob upoštevanju izjem v skladu s členom 14(3)(a) morajo biti vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ opremljena z naprednim sistemom za zaviranje v sili, ki izpolnjuje zahteve te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

2. Ob upoštevanju izjem v skladu s členom 14(3)(a) morajo biti vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ opremljena s sistemom opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu, ki izpolnjuje zahteve te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

Člen 11

Kazalniki menjanja prestav

Vozila kategorije M₁, katerih referenčna masa ne presega 2 610 kg, in vozila, katerih homologacija je razširjena v skladu s členom 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007, z ročnimi menjalniki morajo biti opremljena s kazalniki menjanja prestav v skladu z zahtevami te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

Člen 12

Sistemi elektronskega nadzora stabilnosti

1. Vozila kategorij M₁ in N₁ morajo biti opremljena s sistemom elektronskega nadzora stabilnosti, ki ustreza zahtevam te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

2. Z izjemo terenskih vozil, opredeljenih v točkah 4.2 in 4.3 oddelka A Priloge II Direktive 2007/46/ES, morajo biti s sistemom elektronskega nadzora stabilnosti, ki ustreza zahtevam te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov, opremljena naslednja vozila:

- (a) vozila kategorij M₂ in M₃, razen tistih z več kot tremi osmi, zgibnih avtobusov ter avtobusov razreda I ali razreda A;
- (b) vozila kategorij N₂ in N₃, razen tistih z več kot tremi osmi, vlačilcev za polpriklopnike s skupno maso od 3,5 do 7,5 tone in vozil za posebne namene, kot so opredeljena v točkah 5.7 in 5.8 oddelka A Priloge II Direktive 2007/46/ES;
- (c) vozila kategorij O₃ in O₄ z zračnim vzmetenjem, razen tistih z več kot tremi osmi, priklopnikov za prevoz posebno težkih tovorov in priklopnikov s prostorom za stoječe potnike.

POGLAVJE III

OBVEZNOSTI DRŽAV ČLANIC

Člen 13

Homologacija vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot

1. Z veljavnostjo od 1. novembra 2011 nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na sisteme elektronskega nadzora stabilnosti, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij M₁ in N₁, ki niso v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Po datumih za izvedbo iz preglednice 1 v Prilogi V nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na sisteme elektronskega nadzora stabilnosti, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄, ki niso v skladu z ustreznimi določbami te uredbe in njenimi izvedbenimi ukrepi.

2. Z veljavnostjo od 1. novembra 2012 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na področji varnosti vozila in pnevmatik iz členov od 5 do 8, člena 9 (2) in člena 11:

(a) zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij, določenih v navedenih členih in njihovih izvedbenih ukrepih, če ta vozila niso v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi; in

(b) zavrnejo podelitev ES-homologacije sestavnega dela/samostojne tehnične enote za nove tipe sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot, namenjenih za ta vozila, če ti sestavni deli ali samostojne tehnične enote niso v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

3. Z veljavnostjo od 1. novembra 2012 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na področje pnevmatik iz členov 9(1) in od (3) do (7) ter Priloge II, z izjemo mejnih vrednosti kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge II, zavrnejo podelitev ES-homologacije sestavnega dela/samostojne tehnične enote za nove tipe pnevmatik, ki niso v skladu z zadevnimi določbami te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

Z veljavnostjo od 1. novembra 2013 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na področje pnevmatik iz členov 9(1) in od (3) do (7) ter Priloge II, z izjemo mejnih vrednosti kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge II, zavrnejo podelitev ES-homologacije sestavnega dela/samostojne tehnične enote za nove tipe pnevmatik, ki niso v skladu z zadevnimi določbami te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

4. Po datumih za izvedbo iz preglednice 2 v Prilogi V obravnavajo nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na sisteme elektronskega nadzora stabilnosti, za nove tipe vozil kategorij M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄, certifikate o skladnosti kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES ter prepovejo registracijo, prodajo in uporabo takšnih vozil, če ta vozila niso v skladu z ustreznimi določbami te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

5. Z veljavnostjo od 1. novembra 2014 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na področji varnosti vozila in pnevmatik iz členov 5, 6, 7, in 8, člena 9(1) do (4), člena 11, člena 12 (1) ter delov A in B Priloge II, z izjemo mejnih vrednosti kotalnega upora za pnevmatike C3 in mejnih vrednosti kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge II:

(a) obravnavajo certifikate o skladnosti za nova vozila kategorij, navedenih v teh členih, kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES ter prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, če ta vozila niso v skladu z ustreznimi določbami te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov; in

(b) prepovejo prodajo in začetek uporabe novih sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot, namenjenih za ta vozila, če ti sestavni deli ali samostojne tehnične enote niso v skladu z ustreznimi določbami te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

6. Z veljavnostjo od 1. novembra 2016 nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na kotalni hrup pnevmatik, in pri pnevmatikah C3 tudi iz razlogov, ki se nanašajo na kotalni upor pnevmatik, razen mejnih vrednosti kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge II:

(a) obravnavajo certifikate o skladnosti za nova vozila kategorij M, N in O, kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, če ta vozila niso v skladu z ustreznimi določbami te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov; in

(b) prepovejo prodajo in začetek uporabe novih pnevmatik, namenjenih za ta, če te pnevmatike niso v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

7. Z veljavnostjo od 1. novembra 2016 nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na kotalni upor pnevmatik, zavrnejo podelitev ES-homologacije sestavnega dela/samostojne tehnične enote za nove tipe pnevmatik, ki niso v skladu z mejnimi vrednostmi kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge II.

8. Z veljavnostjo od 1. novembra 2017 nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na kotalni upor pnevmatik, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij M, N in O, ki niso v skladu z mejnimi vrednostmi kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge II.

9. Z veljavnostjo od 1. novembra 2018 nacionalni organi:

(a) iz razlogov, ki se nanašajo na mejne vrednosti kotalnega upora pnevmatik C1 in C2, določene v preglednici 2 dela B Priloge II, obravnavajo certifikate o skladnosti za nova vozila kategorij M, N in O kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, ki niso v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, in

(b) prepovejo prodajo in začetek uporabe novih pnevmatik, namenjenih za ta vozila, če te pnevmatike niso v skladu z mejnimi vrednostmi kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge II.

10. Z veljavnostjo od 1. novembra 2020 nacionalni organi:

(a) iz razlogov, ki se nanašajo na mejne vrednosti kotalnega upora pnevmatik C3, določene v preglednici 2 dela B Priloge II, obravnavajo certifikate o skladnosti za nova vozila kategorij M, N in O kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, ki niso v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi; in

(b) prepovejo prodajo in začetek uporabe novih pnevmatik, namenjenih za takšna vozila, če te pnevmatike niso v skladu z mejnimi vrednostmi kotalnega upora iz preglednice 2 dela B Priloge II.

11. Pnevmatike C1, C2 in C3, proizvedene pred datumi iz odstavkov 5, 6, 9 in 10, ki niso skladne z zahtevami iz Priloge II, se lahko prodajajo še največ 30 mesecev od teh datumov.

12. Z veljavnostjo od 1. oktobra 2013 nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na varnost vozila iz člena 10, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil kategorij M2, M3, N2 in N3, kjer takšna vozila niso v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

13. Z veljavnostjo od 1. novembra 2015 obravnavajo nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na varnost vozila iz člena 10, certifikate o skladnosti za nova vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ kot neveljavne za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil, ki niso v skladu z ustreznimi določbami iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

14. Nacionalni organi dovolijo prodajo in začetek uporabe vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, homologiranih pred datumi iz odstavkov 1, 2 in 3 ter nadaljujejo s podeljevanjem razširitev homologacij za navedena vozila, sestavne dele in samostojne tehnične enote, v skladu s pogoji regulativnega akta, na podlagi katerega so bile prvotno podeljene, razen če so bile zahteve, ki se uporabljajo za takšna vozila, sestavne dele in samostojne tehnične enote spremenjene in/ali so bile s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi dodane nove.

Nacionalni organi dovolijo prodajo in začetek uporabe nadomestnih sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ter nadaljujejo s podeljevanjem razširitev homologacij zanje, z izjemo nadomestnih pnevmatik, namenjenih za vozila, homologirana

pred datumom iz odstavkov 1, 2 in 3 v skladu s pogoji regulativnega akta, na podlagi katerega so bile prvotno podeljene.

15. Brez poseganja v odstavke 1 do 14 in ob upoštevanju začetka veljavnosti izvedbenih ukrepov iz člena 14, če tako zahteva proizvajalec, nacionalni organi ne smejo zaradi razlogov, ki se nanašajo na področji varnosti vozila in pnevmatik iz členov 5 do 12:

(a) zavrniti podelitve ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nov tip vozila ali podelitve ES-homologacije sestavnega dela/samostojne tehnične enote za nov tip sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, če tako vozilo, sestavni del ali samostojna tehnična enota ustreza zahtevam te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov; ali

(b) prepovedati registracije, prodaje ali začetka uporabe novega vozila ali prepovedati prodaje ali začetka uporabe novega sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, kadar je zadevno vozilo, zadevni sestavni del ali zadevna samostojna tehnična enota v skladu z zahtevami iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

POGLAVJE IV

IZVAJANJE

Člen 14

Izvedbeni ukrepi

1. Komisija sprejme naslednje izvedbene ukrepe:

(a) podrobna pravila za posebne postopke, preskuse in tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil, njihovih priklopnikov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ob upoštevanju določb členov od 5 do 12;

(b) podrobna pravila o varnostnih zahtevah za vozila, namenjena za cestni prevoz nevarnega blaga v državah članicah ali med njimi, ob upoštevanju pravilnika UN/ECE 105;

(c) natančnejša opredelitev fizičnih značilnosti in zahtev glede učinkovitosti, ki jih mora imeti pnevmatika, opredeljena kot pnevmatika za posebno uporabo, „profesionalna terenska pnevmatika“, „ojačana pnevmatika“, „pnevmatika za visoko obremenitev“, „zimsko pnevmatika“, „zasilna rezervna pnevmatika tipa T“ ali „pnevmatika za pogonsko os“, v skladu s točkami 8 do 13 drugega odstavka člena 3;

(d) ukrepe, ki spreminjajo mejne vrednosti za kotalni upor in kotalni hrup pnevmatik iz delov B in C Priloge II, če je to potrebno zaradi sprememb preskusnih postopkov, ne da bi se znižala obstoječa raven zaščite okolja;

(e) podrobna pravila o postopku za ugotavljanje hrupa pnevmatik iz točke 1 dela C Priloge II;

(f) ukrepe za spremembo Priloge IV, da bo vsebovala pravilnike UN/ECE, ki jih je treba upoštevati v skladu s členom 4(4) Sklepa 97/836/ES.

2. Ukrepi iz odstavka 1, razen tistih, ki se nanašajo na določbe člena 10, se sprejmejo do 31. decembra 2010. Ukrepi, ki se nanašajo na določbe člena 10, se sprejmejo do 31. decembra 2011.

3. Komisija lahko sprejme naslednje izvedbene ukrepe:

(a) ukrepi za izvzetej nekaterih vozil ali razredov vozil kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ iz obveznosti namestitve sistemov za pomoč vozniku iz člena 10, če je bilo po analizi stroškov in koristi ter ob upoštevanju vseh zadevnih varnostnih vidikov dokazano, da ti sistemi niso primerni za omenjena vozila oziroma razrede vozil;

(b) skrajšanje obdobja iz člena 13(11), ki se lahko razlikuje glede na razred ali kategorijo zadevnih pnevmatik, do 31. decembra 2010 in na podlagi analize stroškov in koristi.

4. Ukrepi iz tega člena, namenjeni spremembi nebitvenih določb te uredbe, med drugim z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 15(2).

Člen 15

Postopek z odborom

1. Komisiji pomaga tehnični odbor za motorna vozila, ustanovljen v skladu s členom 40(1) Direktive 2007/46/ES.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb iz člena 8 Sklepa.

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

Člen 16

Kazni za kršitve

1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo v primeru proizvajalčeve kršitve določb te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se zagotovi njihovo izvajanje. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice do

20. februarja 2011 oziroma najkasneje 18 mesecev od začetka veljavnosti zadevnega izvedbenega ukrepa, kjer je to ustrezno, Komisijo uradno obvestijo o navedenih določbah in brez odlaganja tudi o vseh poznejših spremembah navedenih določb.

2. Vrste kaznivih kršitev vključujejo:

(a) dajanje lažnih izjav med homologacijskimi postopki ali postopki, ki vodijo do preklica;

(b) ponarejanje rezultatov preskusa pri homologaciji;

(c) prikrivanje podatkov ali tehničnih specifikacij, ki bi lahko vodili do preklica ali odvzema homologacije.

Člen 17

Poročanje

Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do 1. decembra 2012 in nadalje vsake tri leta predstavi poročilo, ki vsebuje, kjer je to primerno, predloge za spremembo te uredbe ali druge zadevne zakonodaje Skupnosti, ki se nanašajo na vključevanje dodatnih novih varnostnih elementov.

Člen 18

Spremembe Direktive 2007/46/ES

Priloge IV, VI, XI in XV k Direktivi 2007/46/ES se spremenijo v skladu s Prilogo III k tej uredbi.

Člen 19

Razveljavitev

1. Direktive 70/221/EGS, 70/222/EGS, 70/311/EGS, 70/387/EGS, 70/388/EGS, 71/320/EGS, 72/245/EGS, 74/60/EGS, 74/61/EGS, 74/297/EGS, 74/408/EGS, 74/483/EGS, 75/443/EGS, 76/114/EGS, 76/115/EGS, 76/756/EGS, 76/757/EGS, 76/758/EGS, 76/759/EGS, 76/760/EGS, 76/761/EGS, 76/762/EGS, 77/389/EGS, 77/538/EGS, 77/539/EGS, 77/540/EGS, 77/541/EGS, 77/649/EGS, 78/316/EGS, 78/317/EGS, 78/318/EGS, 78/549/EGS, 78/932/EGS, 89/297/EGS, 91/226/EGS, 92/21/EGS, 92/22/EGS, 92/24/EGS, 92/114/EGS, 94/20/ES, 95/28/ES, 96/27/ES, 96/79/ES, 97/27/ES, 98/91/ES, 2000/40/ES, 2001/56/ES, 2001/85/ES, 2003/97/ES se razveljavijo z učinkom od 1. novembra 2014.

2. Direktiva 92/23/EGS se razveljavi z učinkom od 1. novembra 2017.

3. Sklicevanje na razveljavljene direktive se razume kot sklicevanje na to uredbo.

Člen 20

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. novembra 2011.

Vendar se člena 13(15) in člen 14 ter točke 1(a)(iii), 1(b)(iii) in (iv), 2(c), 3(a)(iii), 3(b)(iii), 3(c)(iii), 3(d)(iii), 3(e)(iii) in 3(f)(i) Priloge III uporabljajo od 20. avgusta 2009.

Točke 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i), 3(d)(i), 3(e)(i) in 3(f)(ii) Priloge III se uporabljajo od 1. novembra 2014.

Točke 1(a)(ii), 1(b)(ii), 2(b), 3(a)(ii), 3(b)(ii), 3(c)(ii), 3(d)(ii), 3(e)(ii) in točka 4 Priloge III se uporabljajo od 1. novembra 2017.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 13. julija 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Predsednik
Predsednik
E. ERLANDSSON

Področje	Uporaba									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Označevanje naprav za upravljanje, kontrolnih svetilk in kazalnikov	X	X	X	X	X	X				
Odleditev in sušenje	X	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)	(¹)				
Pranje/brisanje	X	(²)	(²)	(²)	(²)	(²)				
Ogrevalni sistemi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Okrovi koles	X									
Nasloni za glavo	X									
Bočna zaščita					X	X			X	X
Sistemi za preprečevanje škropljenja izpod koles					X	X			X	X
Varnostna stekla	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pnevmatike	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Naprave za omejevanje hitrosti		X	X		X	X				
Mase in mere	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Zunanji štrleči deli kabin				X	X	X				
Naprave za spenjanje vozil	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X (³)	X	X	X	X
Vnetljivost			X							
Avtobusi		X	X							
Čelni trk	X (⁴)									
Bočni trk	X (⁵)			X (⁵)						
Vozila, namenjena za prevoz nevarnega blaga				X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)	X (⁶)
Zaščita pred podletom od spredaj					X	X				

(¹) Vozila te kategorije morajo biti opremljena z ustrezno napravo za odleditev in sušenje vetrobranskega stekla.

(²) Vozila te kategorije morajo biti opremljena z ustrezno napravo za pranje in za brisanje vetrobranskega stekla.

(³) Le za vozila, opremljena z napravami za spenjanje vozil.

(⁴) Ne presega 2,5 t največje tehnično dovoljene mase.

(⁵) Uporablja se samo za vozila, pri katerih „referenčna točka sedeža (točka „R“)“ najnižjega sedeža ni več kot 700 mm nad podlago. Točka „R“ je opredeljena v pravilniku UN/ECE 95.

(⁶) Le, če proizvajalec zaprosi za homologacijo vozila, namenjenega za prevoz nevarnega blaga.

PRILOGA II

Zahteve za pnevmatike v zvezi z oprijemom na mokri podlagi, kotalnim uporom in kotalnim hrupom

DEL A – ZAHTEVE GLEDE OPRIJEMA NA MOKRI PODLAGI

Pnevmatike razreda C1 morajo izpolnjevati naslednje zahteve:

Kategorije uporabe	Indeks oprijema na mokri podlagi (G)
Zimska pnevmatika z znakom hitrostne kategorije „Q“ ali nižja (razen „H“), ki označuje najvišjo dovoljeno hitrost do 160 km/h.	≥ 0,9
Zimska pnevmatika z znakom hitrostne kategorije „R“ ali višja (vključno s „H“), ki označuje najvišjo dovoljeno hitrost nad 160 km/h.	≥ 1,0
Običajna cestna pnevmatika.	≥ 1,1

DEL B – ZAHTEVE GLEDE KOTALNEGA UPORA

Najvišje vrednosti za koeficient kotalnega upora za vsak tip pnevmatik, izmerjene v skladu z ISO 28580, ne smejo presegati naslednjih vrednosti:

Preglednica 1

Kategorija pnevmatike	Najvišja vrednost (kg/tona) 1. stopnja
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Preglednica 2

Kategorija pnevmatike	Najvišja vrednost (kg/tona) 2. stopnja
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Za zimske pnevmatike se mejne vrednosti v preglednici 2 povečajo za 1 kg/tono.

DEL C – ZAHTEVE GLEDE KOTALNEGA HRUPA

1. Ravni hrupa, določene v skladu s postopkom iz izvedbenih ukrepov k tej uredbi, ne smejo presegati mejnih vrednosti, določenih v točki 1.1 ali 1.2. Preglednici v točkah 1.1 in 1.2 predstavljata izmerjene vrednosti, popravljene za temperaturo, razen v primeru pnevmatik C3, in odstopanje instrumenta ter zaokrožene navzdol na najbližjo celo vrednost.
- 1.1 Pnevmatike razreda C1, s sklicevanjem na nazivno širino preseka pnevmatike, ki je bila preskušena:

Razred pnevmatike	Nazivna širina pnevmatike (mm)	Mejne vrednosti v dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

Za zimske pnevmatike, pnevmatike za visoko obremenitev in ojačane pnevmatike ali pnevmatike s kakršno koli kombinacijo teh razvrstitev se zgornje mejne vrednosti povečajo za 1 dB(A).

- 1.2 Pnevmatike razredov C2 in C3, s sklicevanjem na kategorijo uporabe vrst pnevmatik:

Razred pnevmatike	Kategorija uporabe pnevmatike	Mejne vrednosti v dB(A)
C2	Običajna pnevmatika	72
	Pnevmatike za pogonsko os	73
C3	Običajna pnevmatika	73
	Pnevmatike za pogonsko os	75

Za pnevmatike za posebno uporabo se zgornje mejne vrednosti povečajo za 2 dB(A). Dodatna 2 dB(A) sta dovoljena za zimske pnevmatike v kategoriji pnevmatik za pogonsko os C2. Za zimske pnevmatike vseh drugih kategorij C2 in C3 je dovoljen dodaten 1 dB(A).

PRILOGA III

Spremembe Direktive 2007/46/ES

Direktiva 2007/46/ES se spremeni:

1. Del I Priloge IV se spremeni:

(a) Preglednica se spremeni:

(i) točke 3 do 10, 12 do 38, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo;

(ii) točka 46 se črta;

(iii) doda se naslednja vrstica:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	Sklicevanje na Uradni list	Uporaba									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„63	Splošna varnost	Uredba (ES) št. 661/2009	UL L 200, 31.7.2009, str. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X“

(b) Dodatek se spremeni:

(i) točke 3 do 10, 12 do 37, 44, 45 in 50 do 54 preglednice se črtajo;

(ii) točka 46 v preglednici se črta;

(iii) v preglednici se doda naslednja vrstica:

	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	Sklicevanje na Uradni list	M ₁
„63	Splošna varnost	Uredba(ES) št. 661/2009	UL L 200, 31.7.2009, str. 1.	D/U“

(iv) v „pojasnilu“ se doda naslednje besedilo:

„D/U: Ta uredba se delno uporablja. Natančno področje uporabe je določeno v izvedbenih ukrepih k tej uredbi.“

2. V dodatku k Prilogi VI se preglednica spremeni:

(a) točke 3 do 10, 12 do 38, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo;

(b) točka 46 se črta;

(c) doda se naslednja vrstica:

	Področje	Sklicevanje na regulativni akt ⁽¹⁾	Spremenjena z	Velja za izvedenke
„63	Splošna varnost	Uredba (ES) št. 661/2009“		

3. Priloga XI se spremeni:

(a) V dodatku 1 se preglednica spremeni:

- (i) točke 3 do 10, 12 do 38, 44, 45 in 47 do 54 se črtajo;
- (ii) točka 46 se črta;
- (iii) doda se naslednja vrstica:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
„63	Splošna varnost	Uredba (ES) št. 661/2009	D/U	D/U	D/U	D/U

(b) V dodatku 2 se preglednica spremeni:

- (i) točke 3 do 10, 12 do 38, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo;
- (ii) točka 46 se črta;
- (iii) doda se naslednja vrstica:

[illegible]

(c) V dodatku 3 se preglednica spremeni:

- (i) točke 3 do 10, 12 do 37, 44, 45 in 50 do 54 se črtajo;
- (ii) točka 46 se črta;
- (iii) doda se naslednja vrstica:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	M ₁
„63	Splošna varnost	Uredba (ES) št. 661/2009	D/U

(d) V dodatku 4 se preglednica spremeni:

- (i) točke 3 do 10, 13 do 36, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo;
- (ii) točka 46 se črta;
- (iii) doda se naslednja točka 63:

[illegible]

(e) V dodatku 5 se preglednica spremeni:

(i) točke 3 do 10, 12 do 36, 42 do 45 in 47 do 57 se črtajo;

(ii) točka 46 se črta;

(iii) doda se naslednja vrstica:

Postavka	Področje	Sklicevanje na regulativni akt	Avtodvigalo kategorije N ₃
„63	Splošna varnost	Uredba (ES) št. 661/2009	D/U“

(f) „Pomen znakov“ se spremeni:

(i) točke C, U, W₅ in W₆ se črtajo;

(ii) doda se naslednje besedilo:

„D/U: Ta regulativni akt se delno uporablja. Natančno področje uporabe je določeno v izvedbenih ukrepih Uredbe.“

4. V preglednici Priloge XV se točka 46 črta.

PRILOGA IV

Seznam pravilnikov UN/ECE, ki se obvezno uporabljajo

PRILOGA V

Datumi za izvedbo zahtev za sisteme elektronskega nadzora stabilnosti v vozilih kategorij M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ in O₄*Preglednica 1 – Datumi izvedbe za nove tipe vozil*

Kategorija vozila	Datum izvedbe
M ₂	11. julij 2013
M ₃ (razred III)	1. november 2011
M ₃ < 16 ton (pnevmatski prenos)	1. november 2011
M ₃ (razred II in B (hidravlični prenos)	11. julij 2013
M ₃ (razred III) (hidravlični prenos)	11. julij 2013
M ₃ (razred III) (pnevmatski prenos signala in hidravlični prenos moči)	11. julij 2014
M ₃ (razred II) (pnevmatski prenos signala in hidravlični prenos moči)	11. julij 2014
M ₃ (drugo)	1. november 2011
N ₂ (hidravlični prenos)	11. julij 2013
N ₂ (pnevmatski prenos signala in hidravlični prenos moči)	11. julij 2014
N ₂ (drugo)	11. julij 2012
N ₃ (dvoosni vlačilci za polpriklonike)	1. november 2011
N ₃ (dvoosni vlačilci za polpriklonike s pnevmatskim prenosom signala (ABS))	1. november 2011
N ₃ (3 osi z elektronskim prenosom signala (EBS))	1. november 2011
N ₃ (2 in 3 osi s pnevmatskim prenosom signala (ABS))	11. julij 2012
N ₃ (drugo)	1. november 2011
O ₃ (kombinirana osna obremenitev od 3,5 do 7,5 tone)	11. julij 2012
O ₃ (drugo)	1. november 2011
O ₄	1. november 2011

Preglednica 2 – Datumi izvedbe za nova vozila

Kategorija vozila	Datum izvedbe
M ₂	11. julij 2015
M ₃ (razred III)	1. november 2014
M ₃ < 16 ton (pnevmatski prenos)	1. november 2014
M ₃ (razred II in B (hidravlični prenos)	11. julij 2015
M ₃ (razred III) (hidravlični prenos)	11. julij 2015
M ₃ (razred III) (pnevmatski prenos signala in hidravlični prenos moči)	11. julij 2016
M ₃ (razred II) (pnevmatski prenos signala in hidravlični prenos moči)	11. julij 2016
M ₃ (drugo)	1. november 2014
N ₂ (hidravlični prenos)	11. julij 2015
N ₂ (pnevmatski prenos signala in hidravlični prenos moči)	11. julij 2016
N ₂ (drugo)	1. november 2014
N ₃ (dvoosni vlačilci za polpriklonike)	1. november 2014
N ₃ (dvoosni vlačilci za polpriklonike s pnevmatskim prenosom signala (ABS))	1. november 2014
N ₃ (3 osi z elektronskim prenosom signala (EBS))	1. november 2014
N ₃ (2 in 3 osi s pnevmatskim prenosom signala (ABS))	1. november 2014
N ₃ (drugo)	1. november 2014
O ₃ (kombinirana osna obremenitev od 3,5 do 7,5 tone)	1. november 2014
O ₃ (drugo)	1. november 2014
O ₄	1. november 2014