

MÓDOSÍTÁSOK 001-109

előterjesztette: Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság

Jelentés**Róza Gräfin von Thun und Hohenstein****A8-0151/2019**

A gépjárműveknek az általános biztonság tekintetében történő típusjóváhagyása

Rendeleti javaslat (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Módosítás 1**Rendeletre irányuló javaslat****Cím***A Bizottság által javasolt szöveg**Módosítás*

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A
TANÁCS RENDELETE

a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/... rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A
TANÁCS RENDELETE

a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) **2018/858** rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(Ez a módosítás a teljes szövegre vonatkozik, amikor a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az

595/2009/EK rendelet módosításáról és a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerepel (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.). Elfogadása esetén a szövegben mindenütt el kell végezni a szükséges módosításokat.)

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 1 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Az (EU) 2018/... európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁴ a belső piac megfelelő működése, valamint a magas szintű biztonság és környezetvédelem biztosítása érdekében az új járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek típusjóvá hagyására vonatkozó adminisztratív rendelkezéseket és műszaki követelményeket határoz meg.

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/... rendelete a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóvá hagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK **rendelet** hatályon kívül helyezéséről (HL L ..., .., ... o.).

+ *Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be a szövegbe a PE-CONS 73/17. sz. dokumentumban (2016/0014 (COD)) szereplő rendelet számát, a lábjegyzetbe pedig a rendelet számát, dátumát és HL-hivatkozását.*

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 2 a preambulumbekzdés (új)

Módosítás

(1) Az (EU) 2018/**858** európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁴ a belső piac megfelelő működése, valamint a magas szintű biztonság és környezetvédelem biztosítása érdekében az új járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek típusjóvá hagyására vonatkozó adminisztratív rendelkezéseket és műszaki követelményeket határoz meg.

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/**858** rendelete a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóvá hagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK **irányelv** hatályon kívül helyezéséről (HL L **151.**, **2018.6.14.**, 1. o.).

(2a) Az Európai Unióban a közúti közlekedésbiztonság összehangolt, nemzetközi szintű politikát igényel az ENSZ EGB-megállapodások és különösen a 29. cikk szerinti munkacsoport keretében, valamint integrált megközelítés alkalmazását uniós, nemzeti, regionális és helyi szinten. Ezért össze kell hangolni a különböző hatóságok által a közúti közlekedésbiztonság legfontosabb alkotóelemeivel kapcsolatban hozott, a járművekre, a járművezetők magatartására, továbbá az útjelző táblákra és az infrastruktúrákra kiterjedő fellépéseket és intézkedéseket.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekzdés

(3) Az elmúlt évtizedek során a járműbiztonsági fejlesztések jelentős mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy összességében csökkent a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérülések száma. **Az utóbbi időben azonban különböző – például strukturális és hozzáállásbeli – tényezők miatt lelassult ez a csökkenés az Unióban,** és az általános közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó új kezdeményezések nélkül a jelenlegi megközelítés biztonsági hatásai a továbbiakban **várhatóan** nem tudják már ellensúlyozni a forgalom volumenének növekedését. Ezért a járművek biztonsági teljesítményét egy integrált közúti közlekedésbiztonsági megközelítés részeként, a veszélyeztetett úthasználók nagyobb védelmének érdekében tovább kell javítani.

(3) Az elmúlt évtizedek során a járműbiztonsági fejlesztések jelentős mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy összességében csökkent a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérülések száma. **Ugyanakkor 2017-ben 25 300 ember veszítette életét az EU közútjain, és ez a szám az elmúlt négy év során nem változott. Ezenfelül évente 135 000 személy szenved súlyos sérülést ütközései balesetek miatt. Az Unió minden tőle telhetőt megtesz annak érdekében, hogy ezeket a számadatokat drasztikusan csökkentse annak érdekében, hogy elérje a Vision Zero projekt a halálos kimenetelű balesetek számának nullára csökkentésére vonatkozó célkitűzését. Az utasok védelmét szolgáló biztonsági intézkedéseken túlmenően a nem a járműben tartózkodó úthasználók védelmének érdekében a veszélyeztetett úthasználók – úgymint a kerékpárosok és gyalogosok –**

halálos kimenetelű baleseteinek és sérüléseinek megakadályozására irányuló egyedi intézkedéseket kell végrehajtani.

Az általános közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó új kezdeményezések nélkül a jelenlegi megközelítés biztonsági hatásai a továbbiakban nem tudják már ellensúlyozni a forgalom volumenének növekedését. Ezért a járművek biztonsági teljesítményét egy integrált közúti közlekedésbiztonsági megközelítés részeként, a veszélyeztetett úthasználók nagyobb védelmének érdekében tovább kell javítani.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 3 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A veszélyeztetett úthasználók körének ki kell terjednie a motorizált úthasználókra, például a segwayekre, robogókra, kerekesszékekre és elektromos kerékpárokra.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A fejlett járműbiztonsági rendszerek területén tapasztalható műszaki fejlődés új lehetőségeket kínál a balesetek számának csökkentésére. A ***halálos kimenetelű balesetek*** számának minimalizálása érdekében ***be kell vezetni néhány új releváns technológiát.***

(4) A fejlett járműbiztonsági rendszerek területén tapasztalható műszaki fejlődés új lehetőségeket kínál a balesetek számának csökkentésére. A ***balesetben súlyosan megsérültek és elhunytak*** számának minimalizálása érdekében ***az új, releváns technológiák csomagjának bevezetésére van szükség.***

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 5 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**(5a) A technológiasemlegesség
abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek
tekintetében való biztosítása érdekében a
teljesítménykövetelménynek lehetővé kell
tennie mind a közvetlen, mind a közvetett
abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek
használatát.**

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 5 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**(5b) A javasolt szabályozási intézkedések
csak akkor lehetnek eredményesek a
halálos balesetek számának és a közúti
balesetek számának csökkentésében,
valamint a sérülések és károk
enyhítésében, ha azokat a felhasználók
elfogadják. Ezért a járműgyártóknak
minden tőlük telhetőt meg kell tenniük
annak biztosítása érdekében, hogy az e
rendeletben előírt rendszereket és
funkciókat oly módon fejlesszék, hogy
támogassák a járművezetőt, biztosítsák a
felhasználói elfogadottságot és annak
valószínűségét, hogy e rendszereket és
funkciókat használni fogják. E célból e
rendszerek és funkciók működését és
korlátait egyértelműen és fogyasztóbarát
módon el is kell magyarázni a gépjármű
használati utasításában.**

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

(6) *Az intelligens sebességszabályozó, sávtartást segítő rendszerek, a járművezető **fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére, a figyelmetlenség felismerésére szolgáló** rendszerek és a tolatóradarok jelentősen csökkenthetik a balesetek számát. Ráadásul **ezek a rendszerek olyan technológiákon alapulnak**, amelyeket az **összekapcsolt és** automatizált járművek bevezetéséhez **is** alkalmazni fognak. Ezért uniós szinten meg kell állapítani a járműveknek az említett rendszerek tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint az említett rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozó harmonizált szabályokat és vizsgálati eljárásokat.*

(6) ***A fejlett vészfékező rendszerek, az intelligens sebességszabályozó, a vészhelyzetben működésbe lépő, sávtartást segítő rendszerek, a járművezető fáradékonyságára és figyelmetlenségére figyelmeztető rendszerek, a járművezető figyelmetlenségére figyelmeztető fejlett rendszerek, és a tolatóradarok olyan biztonsági rendszerek, amelyek** jelentősen csökkenthetik a **halálos** balesetek számát. Ráadásul **ezen biztonsági** rendszerek **némelyike** olyan **technológiák alapját képezi**, amelyeket az automatizált járművek bevezetéséhez alkalmazni fognak. **Az ilyen biztonsági rendszereknek a járművezetők és az utasok bármilyen jellegű biometrikus információinak felhasználása nélkül kell működniük, ideértve az arcfelismerést is.** Ezért uniós szinten meg kell állapítani a járműveknek az említett rendszerek tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint az említett rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyására vonatkozó harmonizált szabályokat és vizsgálati eljárásokat. **E rendszerek technológiai fejlődését a meglévő jogszabályok minden értékelésekor figyelembe kell venni annak érdekében, hogy időállóak legyenek, szigorúan szem előtt tartva a magánélet védelmének és az adatvédelem elvét, valamint hogy támogassák a nulla halálos áldozattal járó járművezetés irányába mutató fejlődést. Biztosítani kell továbbá, hogy e rendszerek a jármű teljes életciklusa során biztonságosan használhatók legyenek.***

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat
6 a preambulumbekzdés (új)

(6a) *Lehetővé kell tenni az intelligens sebességtámogatás kikapcsolását, például akkor, ha a járművezető a zord időjárási viszonyok, az építési övezetekben ideiglenesen egymásnak ellentmondó útburkolati jelek, valamint a félrevezető, hibás vagy hiányzó közúti jelzőtáblák miatt hamis figyelmeztetéseket vagy nem megfelelő visszajelzéseket kap. Ennek a kikapcsoló funkciónak a járművezető ellenőrzése alatt kell maradnia, amíg szükséges, és lehetőséget kell biztosítani a járművezető számára, hogy azt könnyedén bekapcsolja. A rendszernek mindig aktívnak kell lennie, amikor a gyújtás be van kapcsolva, és a járművezetőt minden esetben tájékoztatni kell arról, hogy a rendszer bekapcsolt vagy kikapcsolt állapotban van.*

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 6 b preambulumbekkezdés (új)

(6b) *Széles körben elismert, hogy a biztonsági öv az egyik legfontosabb és leghatékonyabb járműbiztonsági funkció. Ezért a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető rendszerek lehetőséget kínálnak a halálos kimenetelű balesetek számának további csökkentésére és a sérülések enyhítésére a biztonsági öv használati arányának Unió-szerte történő növelésével. Ezért a 661/2009/EK rendelet 2014 óta minden új személygépkocsiban kötelezővé tette a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető rendszert a vezetőülés tekintetében. Ez a 16. számú ENSZ-előírás végrehajtásával valósult meg, amely tartalmazta a vonatkozó műszaki előírásokat. Az említett ENSZ-előírás műszaki fejlődéshez való*

hozzáigazításának köszönhetően mostantól kötelezővé válik az M₁ és N₁ kategóriájú járművek valamennyi első és hátsó ülésének, valamint az N₂, az N₃, az M₂ és az M₃ kategóriájú járművek valamennyi első ülésének az új típusok tekintetében 2019. szeptember 1-jétől, az új gépjárművek esetében pedig 2012. szeptember 1-jétől a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető rendszerrel való felszerelése.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) *Az esemény- (baleseti) adatrögzítő* bevezetése, *amely* egy sor fontos járműadatot *tárol* röviddel a *kiváltó esemény (leggyakrabban a légszák aktiválása)* előtt, alatt és után, igen jelentős előrelépés abból a szempontból, hogy a balesetekkel kapcsolatban pontosabb, részletesebb adatok álljanak rendelkezésre. Ezért elő kell írni *a gépjárművek* ilyen adatrögzítő készülékkel való felszerelését. *Azt is követelményként kell megállapítani, hogy az adatrögzítő készülékek képesek legyenek* úgy rögzíteni és tárolni az adatokat, hogy a tagállamok fel tudják használni azokat a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos elemzések elvégzéséhez és *az adott intézkedés hatékonyságának értékeléséhez.*

Módosítás

(7) *A baleseti adatrögzítők* bevezetése, *amelyek* egy sor fontos, *anonimizált* járműadatot *tárolnak* röviddel a *közúti baleset* előtt, alatt és *közvetlenül az után (amelyeket például a légszák kinyílása aktivál)*, igen jelentős előrelépés abból a szempontból, hogy a balesetekkel kapcsolatban pontosabb, részletesebb adatok álljanak rendelkezésre. Ezért elő kell írni *minden gépjármű* ilyen adatrögzítő készülékkel való felszerelését. *A szóban forgó adatrögzítő készülékeknek képesnek kell lenniük* úgy rögzíteni és tárolni az adatokat, hogy a tagállamok fel tudják használni azokat a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos elemzések elvégzéséhez és *konkrét intézkedések hatékonyságának értékeléséhez, anélkül, hogy lehetőségük lenne egy adott jármű tulajdonosának vagy üzemeltetőjének a tárolt adatok alapján való azonosítására.*

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

(8) A személyes adatok, például **az esemény-** (baleseti) adatrögzítőkben a járművezetőre vonatkozóan rögzített információk vagy a járművezető **fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére** vagy a **figyelmetlenség felismerésére szolgáló rendszerekben a járművezetőre vonatkozóan** rögzített információk kezelését az uniós adatvédelmi jogszabályoknak, és különösen az általános adatvédelmi rendeletnek²⁷ megfelelően kell végezni. **Emellett** a 112-es hívószámú fedélzeti e-szegélyhívó rendszeren keresztül gyűjtött személyes adatok kezelésére külön biztosítékok vonatkoznak²⁸.

(8) A személyes adatok, például **a** baleseti adatrögzítőkben a járművezetőre vonatkozóan rögzített információk vagy a járművezető **fáradékonyságáról** és **figyelméről** vagy a **járművezető figyelmetlenségéről** rögzített információk kezelését az uniós adatvédelmi jogszabályoknak, és különösen az általános adatvédelmi rendeletnek²⁷ megfelelően kell végezni. **A baleseti adatrögzítőknek zártláncú rendszeren kell működniük, amelyben a tárolt adatokat felülírják, és amely nem teszi lehetővé a jármű vagy a járművezető azonosítását. Ezen túlmenően a járművezető fáradékonyságát és éberségét érzékelő, figyelmeztető rendszereknek, valamint a járművezető figyelmetlenségére figyelmeztető fejlett rendszereknek nem szabad folyamatosan rögzíteniük vagy megőrizniük semmilyen más adatot, mint amire a zárt rendszeren belül gyűjtésük vagy más módon történő feldolgozásuk céljából szükség van. Továbbá** a 112-es hívószámú fedélzeti e-szegélyhívó rendszeren²⁸ keresztül gyűjtött személyes adatok kezelésére külön biztosítékok vonatkoznak.

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/758 rendelete (2015. április 29.) a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-szegélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/758 rendelete (2015. április 29.) a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-szegélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról

(HL L 123., 2015.5.19., 77. o.).

(HL L 123., 2015.5.19., 77. o.).

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 8 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8a) Elismerve, hogy a mobiltelefon vagy más eszköz vezetés közbeni használata jelentősen csökkenti a vezetési képességet, a járműgyártóknak közzé kell tenniük tesztjeiket, hogy igazolják a járműfedélzeti információs és kommunikációs rendszerekhez alkalmazott ember-gép interfészekről szóló európai elvi nyilatkozatnak való megfelelést.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 8 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8b) A fejlett vészfékező vagy a veszélyhelyzetben működésbe lépő, sávtartást segítő rendszerek egyes esetekben – különösen a közúti infrastruktúra hiányosságai miatt – esetleg nem teljesen működőképesek. Ezekben az esetekben a rendszereknek ki kell kapcsolniuk magukat, és erről tájékoztatniuk kell a járművezetőt. Ha nem kapcsolnak ki automatikusan, lehetőséget kell biztosítani manuális kikapcsolásukra. Az ilyen kikapcsolásnak ideiglenesnek kell lennie, és csak addig kell tartania, amíg a rendszer teljesen működőképes nem lesz. A járművezetőknek szükségük lehet a fejlett vészfékező vagy veszélyhelyzetben működésbe lépő, sávtartást segítő rendszerek figyelmen kívül hagyására, amennyiben a rendszer működése nagyobb kockázathoz vagy károsodáshoz

vezethet. Ez biztosítja, hogy a járművek mindig a járművezető ellenőrzése alatt maradjanak. Mindazonáltal a rendszerek felismerhetik azokat az eseteket is, amikor a járművezető cselekvőképtelen, ezért a rendszer beavatkozására van szükség egy baleseti helyzet súlyosbodásának megelőzése érdekében.

Módosítás 16

Rendelethez irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(13) A 79/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³² elfogadását követően a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében az Egyesült Nemzetek szintjén továbbfejlesztették a hidrogénüzemű járművek, valamint a hidrogénrendszerek és -alkotóelemek jóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket és vizsgálati eljárásokat. A 134. számú ENSZ-előírás³³ jelenleg az Unióban is alkalmazandó a gépjárművek hidrogénrendszereinek típusjóváhagyása tekintetében. Az említett követelményeken kívül a **sűrített** hidrogéngáz használatára tervezett járműrendszerekben használt anyagok minőségére vonatkozó **kritériumok is alkalmazandók, bár ezek megállapítására csak** uniós szinten **került sor**.

³² Az Európai Parlament és a Tanács 79/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváhagyásáról és a 2007/46/EK irányelv módosításáról (HL L 35., 2009.2.4., 32. o.).

³³ 134. számú ENSZ-előírás a gépjárműveknek és alkatrészeiknek a hidrogénüzemű járművek biztonságát érintő teljesítménye tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó egységes rendelkezésekről.

Módosítás

(13) A 79/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³² elfogadását követően a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében az Egyesült Nemzetek szintjén továbbfejlesztették a hidrogénüzemű járművek, valamint a hidrogénrendszerek és -alkotóelemek jóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket és vizsgálati eljárásokat. A 134. számú ENSZ-előírás³³ jelenleg az Unióban is alkalmazandó a gépjárművek hidrogénrendszereinek típusjóváhagyása tekintetében. Az említett követelményeken kívül a hidrogéngáz használatára tervezett járműrendszerekben használt anyagok **és töltőcsonkok** minőségére vonatkozó **kritériumokat** uniós szinten **kell megállapítani**.

³² Az Európai Parlament és a Tanács 79/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváhagyásáról és a 2007/46/EK irányelv módosításáról (HL L 35., 2009.2.4., 32. o.).

³³ 134. számú ENSZ-előírás a gépjárműveknek és alkatrészeiknek a hidrogénüzemű járművek biztonságát érintő teljesítménye tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó egységes rendelkezésekről.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 15 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) Korábban az uniós szabályok korlátozták a „moduláris rendszerű” járművek teljes hosszát, aminek következtében olyan általános elrendezést alakítottak ki, hogy a motor felett helyezték el vezetőfülkét, hogy minél nagyobb legyen a rakodótér. Ennek következtében azonban magasra került a vezetőülés és nagyobb lett a holtter, romlott a tehergépkocsi vezetőfülkéje körüli közvetlen láthatóság. Ez a legfőbb oka a tehergépkocsival okozott, veszélyeztetett úthasználókat érintő baleseteknek. A közvetlen látás javításával jelentősen csökkenthető lenne a balesetek száma. Ezért követelményeket kell bevezetni a közvetlen látás javítására vonatkozóan.

Módosítás

(15) Korábban az uniós szabályok korlátozták a „moduláris rendszerű” járművek teljes hosszát, aminek következtében olyan általános elrendezést alakítottak ki, hogy a motor felett helyezték el vezetőfülkét, hogy minél nagyobb legyen a rakodótér. Ennek következtében azonban magasra került a vezetőülés és nagyobb lett a holtter, romlott a tehergépkocsi vezetőfülkéje körüli közvetlen láthatóság. Ez a legfőbb oka a tehergépkocsival okozott, veszélyeztetett úthasználókat érintő baleseteknek. A közvetlen látás javításával jelentősen csökkenthető lenne a balesetek száma. Ezért követelményeket kell bevezetni a közvetlen látás javítására vonatkozóan ***annak érdekében, hogy javuljon a gyalogosok, kerékpárosok és egyéb veszélyeztetett úthasználók közvetlen láthatósága a vezetőülésből. A közvetlen látást biztosító egyedi követelmény kidolgozásakor figyelembe kell venni a különböző típusú járművek sajátosságait.***

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(16) Tekintettel arra, hogy az uniós járműbiztonsági előírások hangsúlyt helyeznek a veszélyeztetett úthasználók védelmére, többek között azáltal, hogy a járművezetők számára megfelelő kilátás legyen biztosított, ***a köz- és a magánszférabeli szervezeteknek***

Módosítás

(16) Tekintettel arra, hogy az uniós járműbiztonsági előírások hangsúlyt helyeznek a veszélyeztetett úthasználók védelmére, többek között azáltal, hogy a járművezetők számára megfelelő kilátás legyen biztosított, ***ösztönözni kell, hogy a szélvédőn ne akadályozzák a kilátást***

tartózkodniuk kell attól, hogy előírják bármilyen célú címke vagy matrica felragasztását a jármű átlátszó üvegfelületének bármely részére. Ezen túlmenően a nemzeti hatóságoknak kötelezően elő kell írniuk, hogy a szélvédőre és az oldalsó ablakokra nem kerülhet semmilyen címke, matrica és látást akadályozó egyéb dolog, amely rontja a járművezetők kilátására vonatkozó uniós jogszabály hatékonyságát.

címkék, matricák, útdíjfizetésre szolgáló fedélzeti eszközök és más tárgyak. A járműgyártóknak e célból – a nemzeti hatóságokkal és a biztonsági érdekvédelmi csoportokkal együttműködve – fontolóra kell venniük annak meghatározását, hogy a járművek átlátszó üvegfelületének mely részei használhatók biztonságosan bármilyen címke, matrica vagy útdíjfizetésre szolgáló fedélzeti eszköz elhelyezésére, anélkül, hogy ez csökkentené a veszélyeztetett úthasználók biztonságát.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(17) Az automatizált **és összekapcsolt** járművek jelentős mértékben hozzájárulhatnak a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkentéséhez, mivel becslések szerint a közúti balesetek 90 %-át emberi hiba okozza. Mivel az automatizált járművek fokozatosan átveszik a járművezetők feladatait, az automatizált járműrendszerekre vonatkozóan harmonizált szabályokat és műszaki követelményeket kell elfogadni uniós szinten.

Módosítás

(17) Az automatizált járművek jelentős mértékben hozzájárulhatnak a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkentéséhez, mivel becslések szerint a közúti balesetek **több mint** 90 %-át **valamilyen szintű** emberi hiba okozza. Mivel az automatizált járművek fokozatosan átveszik a járművezetők feladatait, az automatizált járműrendszerekre vonatkozóan harmonizált szabályokat és műszaki követelményeket – **köztük az automatizált járművek döntéshozatalára vonatkozó ellenőrizhető biztonsági garancia tekintetében hozott szabályokat és követelményeket** – kell elfogadni uniós szinten, **és azokat az ENSZ EGB 29. munkacsoportja keretében nemzetközi szinten elő kell mozdítani.**

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 18 a preambulumbekkezdés (új)

(18a) Mivel az Unióban a járművek átlagéletkora meghaladja a 10 évet, a fejlett vezetéstámogató rendszerek meglévő járművekbe történő utólagos beszerelése jelentős mértékben hozzájárulhat a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkentéséhez az Unióban. Ezzel kapcsolatban az Uniónak folytatnia kell annak vizsgálatát, hogy a meglévő járműállomány, különösen az autóbuszok és a tehergépkocsik fejlett vezetéstámogató rendszerekkel való felszerelése megvalósítható és költséghatékony-e.

Indokolás

Az utólagosan beszerelt biztonsági funkciók növelik a használatban lévő járművek biztonsági szintjét és védik a veszélyeztetett úthasználókat. Ez a módosítás az e területre vonatkozó bizottsági közleményhez és a korábbi európai parlamenti jelentésekhez igazodik.

Módosítás 21

**Rendeletre irányuló javaslat
18 b preambulumbekzdés (új)**

(18b) A járműbiztonság már nem korlátozódik a járműlopás elleni védelemre, hanem annak a teljes járműszerkezet védelmére kell irányulnia, megakadályozva a rendszer és az alkotóelemek integritásának meggyengülését vagy veszélyeztetését. Ennek célja, hogy ésszerű, de naprakész védő intézkedések keretein belül a járművek, rendszerek, önálló műszaki egységek, alkotóelemek, valamint részek és berendezések biztonsági és környezeti jóváhagyási követelményeknek való megfelelése érvényben maradjon, és csökkentsék annak kockázatát, hogy a jármű élettartama során ezek veszélyezbe kerüljenek. A járművek összekapcsoltsága és automatizációja megnöveli a fedélzeti

adatokhoz történő jogosulatlan, távoli hozzáférés, és a szoftver illegális, vezeték nélküli módosításának lehetőségét. Az ebből következő kockázatok figyelembevétele érdekében a biztonságra, a kiberbiztonságra és szoftverek vezeték nélküli frissítésére vonatkozó ENSZ-előírásokat hatálybalépésük után a lehető leghamarabb kötelező érvénnyel kell alkalmazni. Biztosítani kell, hogy a járművek, azok rendszerei, önálló műszaki egységei, alkotóelemei, részei és berendezései forgalomba hozatalkor naprakész biztonsági technológiával rendelkezzenek, és ez a magas szintű biztonság a hardver és a szoftver rendszeres frissítésével a jármű élettartamának végéig fennmaradjon. Ezek a biztonsági intézkedések viszont nem sérthetik a jármű gyártójának azon kötelezettségét, hogy hozzáférést biztosítson a jármű javítására és karbantartására vonatkozó átfogó diagnosztikai információkhoz és fedélzeti adatokhoz.

Indokolás

Az ENSZ EGB ITS/AD csoportjának végleges jelentésével összhangban javasolták a 29. számú munkacsoportnak, hogy alakítson ki ENSZ-előírást a kiberbiztonságra vonatkozóan. A kiberbiztonság csak az egyik pillérét alkotja az általános járműbiztonságnak. Szavatolni kell az élethosszig tartó biztonságot, és oly módon kell megtervezni a kapcsolódott járművek biztonságát, hogy azok akár fizikai, akár távolról, vezeték nélkül történő manipulálása műszakilag nagyon nehéz, gazdaságilag pedig előnytelen legyen.

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 19 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(19) Az Uniónak továbbra is támogatnia kell a gumiabroncsok zajszintjére, gördülési ellenállására és nedves tapadására vonatkozó műszaki követelményeknek az Egyesült Nemzetek szintjén történő fejlesztését, mivel a 117. számú ENSZ-előírás már tartalmazza

Módosítás

(19) Az Uniónak továbbra is támogatnia kell a gumiabroncsok zajszintjére, gördülési ellenállására és nedves tapadására vonatkozó műszaki követelményeknek az Egyesült Nemzetek szintjén történő fejlesztését, mivel a 117. számú ENSZ-előírás már tartalmazza

ezeket a részletes rendelkezéseket. Az Egyesült Nemzetek szintjén folytatni kell a gumiabroncsokra vonatkozó követelmények műszaki fejlődéshez való igazítását, különösen annak biztosítása érdekében, hogy a gumiabroncsok teljesítményét életciklusuk végén, elhasznált állapotban is értékeljék, és azon elképzelés támogatása érdekében, hogy a gumiabroncsoknak a teljes életciklus során meg kell felelniük a követelményeknek, hogy ne kelljen idő előtt lecserélni őket. A 661/2009/EK rendelet gumiabroncs-teljesítményre vonatkozó jelenlegi követelményeit **a megfelelő ENSZ-előírásokkal** kell **felváltani**.

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 25 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(25) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint a rendszereik, alkotóelemeik és önálló műszaki egységeik típusjövahagyására vonatkozó részletes műszaki követelményeket és különös vizsgálati eljárásokat e rendelet alkalmazásának napja előtt felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban kell megállapítani. Ezen túlmenően elegendő időt kell hagyni a gyártók számára az e rendeletben és a rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményekhez való alkalmazkodásra. Ennélfogva e rendelet alkalmazását el kell halasztani.

Módosítás 24

Rendeletre irányuló javaslat

ezeket a részletes rendelkezéseket. Az Egyesült Nemzetek szintjén **gyorsan és nagyratörően** folytatni kell a gumiabroncsokra vonatkozó követelmények műszaki fejlődéshez való igazítását, különösen annak biztosítása érdekében, hogy a gumiabroncsok teljesítményét életciklusuk végén, elhasznált állapotban is értékeljék, és azon elképzelés támogatása érdekében, hogy a gumiabroncsoknak a teljes életciklus során meg kell felelniük a követelményeknek, hogy ne kelljen idő előtt lecserélni őket. A **szigorú követelmények teljesítése érdekében** a 661/2009/EK rendelet gumiabroncs-teljesítményre vonatkozó jelenlegi követelményeit **figyelemmel kell kísérni és értékelni** kell, **illetve fel kell váltani, amennyiben a gumiabroncsok teljesítménye javítható az Unióban**.

Módosítás

(25) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint a rendszereik, alkotóelemeik és önálló műszaki egységeik típusjövahagyására vonatkozó részletes műszaki követelményeket és különös vizsgálati eljárásokat e rendelet alkalmazásának napja előtt felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban kell megállapítani. Ezen túlmenően elegendő időt kell hagyni a gyártók számára az e rendeletben és a rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményekhez való alkalmazkodásra. Ennélfogva e rendelet alkalmazását **szükség esetén** el kell halasztani.

25 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(25a) Az e rendeletnek való megfelelés biztosítása érdekében a tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenniük az (EU) 2018/858 rendeletben meghatározott, korrekciós intézkedésekre és büntetésekre vonatkozó rendelkezések végrehajtása érdekében.

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

E rendelet követelményeket állapít meg a következőkre vonatkozóan:

1. a járművek, a járművekhez tervezett és gyártott rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek általános jellemzőik és biztonságosságuk, valamint az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváahagyása;

2. a járműveknek az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek tekintetében a biztonságosság, a hatékony üzemanyag-fogyasztás és a szén-dioxid-kibocsátás vonatkozásában történő típusjóváahagyása; valamint

3. az újonnan gyártott gumiabroncsok biztonsága és környezeti teljesítménye tekintetében történő típusjóváahagyása.

(1) E rendelet követelményeket állapít meg a következőkre vonatkozóan:

a) a járművek, a járművekhez tervezett és gyártott rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek általános jellemzőik és biztonságosságuk, valamint az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme **és biztonsága** tekintetében történő típusjóváahagyása;

b) a járműveknek az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek tekintetében a biztonságosság, a hatékony üzemanyag-fogyasztás és a szén-dioxid-kibocsátás vonatkozásában történő típusjóváahagyása; valamint

c) az újonnan gyártott gumiabroncsok biztonsága és környezeti teljesítménye tekintetében történő típusjóváahagyása.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Ez a rendelet pontosítja és kiegészíti

az (EU) 2018/858 rendeletet a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek általános biztonsága, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme és biztonsága tekintetében.

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 1 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

1. „veszélyeztetett úthasználó”:
kétkerekű járművet használó úthasználó vagy nem motorizált úthasználó, például kerékpáros vagy gyalogos;

Módosítás

1. „veszélyeztetett úthasználó”: **egy vagy többkerekű, védelmet biztosító felépítmény nélküli** járművet használó úthasználó vagy nem motorizált úthasználó, például kerékpáros vagy gyalogos;

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 3 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

3. „intelligens sebességszabályozó”: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt az útviszonyoknak megfelelő sebesség tartásában azáltal, hogy a **gázpedál érzékelhető** visszajelzést ad **az útjelző** táblák, jelzések **megfigyelése**, a járműben hozzáférhető infrastruktúrajelzések és/vagy elektronikus térképadatok alapján;

Módosítás

3. „intelligens sebességszabályozó”: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt az útviszonyoknak megfelelő sebesség tartásában azáltal, hogy a **gázadagolon keresztül, vagy más, a járművezető figyelmét megfelelő hatékonysággal megragadó módon célzott és megfelelő** visszajelzést ad **a közúti** táblák és jelzések **megfigyeléséből szerzett sebességhatár-információk**, a járműben hozzáférhető infrastruktúrajelzések és/vagy elektronikus térképadatok alapján;

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 5 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

5. „a járművezető **fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére szolgáló** rendszer”: olyan rendszer, amely felméri a vezető éberségét a gépjármű berendezései által összegyűjtött adatok elemzése alapján, és figyelmezteti a vezetőt, amennyiben az szükséges;

Módosítás

5. „a járművezető **fáradékonyságát és éberségét érzékelő, figyelmeztető** rendszer”: olyan rendszer, amely felméri a vezető éberségét a gépjármű berendezései által összegyűjtött adatok elemzése alapján, és figyelmezteti a vezetőt, amennyiben az szükséges;

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 6 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

6. „**figyelmetlenség felismerésére szolgáló** fejlett rendszer”: olyan rendszer, amely **képes felmérni, hogy a vezető milyen mértékben követi vizuálisan a forgalmi helyzetet, és** figyelmezteti a vezetőt, amennyiben az szükséges;

Módosítás

6. „**a járművezető figyelmetlenségére figyelmeztető** fejlett rendszer”: olyan rendszer, amely a **járművezető figyelmének hiányát érzékelve** figyelmezteti a **járművezetőt, vagy ösztönzi ennek elkerülésére;**

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 7 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

7. „vészfékjelzés”: **gyorsan villogó féklámpajelzés**, amely a jármű mögött közlekedőknek jelzi, hogy az útviszonyokhoz képest nagy fékezőerőt fejtenek ki a járműre;

Módosítás

7. „vészfékjelzés”: **olyan fényjelző funkció**, amely a jármű mögött közlekedőknek jelzi, hogy az útviszonyokhoz képest nagy fékezőerőt fejtenek ki a járműre;

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 8 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

8. „tolatóradar”: elsősorban a tolatás

Módosítás

8. „tolatóradar”: elsősorban a tolatás

közbeni ütközés elkerülésére szolgáló kamera **vagy** monitor, optikai vagy érzékelő rendszer, amely tolatáskor jelzi a vezető számára, ha emberek vagy tárgyak vannak a jármű mögött;

közbeni ütközés elkerülésére szolgáló kamera **és** monitor, optikai vagy érzékelő rendszer, amely tolatáskor jelzi a vezető számára, ha emberek vagy tárgyak vannak a jármű mögött;

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 10 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

10. „fejlett vészfékező rendszer”: olyan rendszer, amely képes automatikusan érzékelni az ütközés veszélyét és bekapcsolni a jármű fékrendszerét, hogy az ütközés elkerülése vagy enyhítése céljából lelassítsa a járművet;

Módosítás

10. „fejlett vészfékező rendszer”: olyan rendszer, amely képes automatikusan érzékelni az ütközés veszélyét és **a lehető legkésőbbi pillanatban automatikusan** bekapcsolni a jármű fékrendszerét, hogy az ütközés elkerülése vagy enyhítése céljából lelassítsa a járművet;

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 11 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

11. „sávtartást segítő rendszer”: a **jármű sávjelzésekhez viszonyított helyzetét figyelő rendszer, amely erőt fejt ki a kormánykerékre vagy a fékre** sávelhagyáskor, vagy közvetlenül a sávelhagyás előtt, amikor is ütközés közvetlen veszélye áll fenn;

Módosítás

11. „**veszélyhelyzetben működésbe lépő, sávtartást segítő rendszer**”: a **járművezetőt a jármű sávjelzésekhez vagy az út széléhez viszonyított helyzetének biztonságos megtartásában legalább** sávelhagyáskor, vagy közvetlenül a sávelhagyás előtt **segítő rendszer**, amikor is ütközés közvetlen veszélye áll fenn;

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 13 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

13. „**esemény- (baleseti)** adatrögzítő”: olyan rendszer, **amely** ütközés előtt,

Módosítás

13. „**baleseti** adatrögzítő”: olyan rendszer, **amelyet kizárólag abból a célból**

ütközéskor és azt követően az ütközések szempontjából kritikus adatokat és információkat **rögzíti** és tárolja;

alakítottak ki, hogy rövidekkel ütközés előtt, ütközéskor és **közvetlenül** azt követően az ütközések szempontjából kritikus adatokat és információkat **rögzítse** és tárolja;

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 18 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

18. „**hidrogénmeghajtású rendszer**”: a jármű meghajtásához használt **belső égésű motor vagy tüzelőanyagcella-rendszer**;

Módosítás

18. „**hidrogénüzemű meghajtórendszer**”: a jármű meghajtásához használt **energiaátalakító**;

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 21 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

21. „automatizált jármű”: olyan gépjármű, amelyet arra a célra terveztek és gyártottak, hogy **hosszabb** ideig folyamatos emberi felügyelet nélkül, önállóan közlekedjen;

Módosítás

21. „automatizált jármű”: olyan gépjármű, amelyet arra a célra terveztek és gyártottak, hogy **bizonyos** ideig folyamatos emberi felügyelet nélkül, önállóan közlekedjen, **de amelyben továbbra is elvárt vagy szükséges a járművezető beavatkozása**;

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés – 21 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

21a. „teljesen automatizált jármű”: olyan gépjármű, amelyet arra a célra terveztek és gyártottak, hogy emberi felügyelet nélkül, önállóan közlekedjen;

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 26 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**26. „az elülső védelmi rendszer sarka”:
az elülső védelmi rendszer érintkezési
pontja egy olyan függőleges síkkal, amely
60°-os szöget zár be a jármű függőleges
hosszanti síkjával, és érinti az elülső
védelmi rendszer külső felületét;**

törölve

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 27 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**27. „az elülső védelmi rendszer aljának
magassága”: bármely keresztmetszeti
pozícióban a talaj és az elülső védelmi
rendszer alsó referenciavonala közötti
távolság, amikor a jármű normál
menethelyzetben van;**

törölve

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 2 bekezdés – 27 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**27a. „kiberbiztonság”: távoli és a jármű
integritását sértő beavatkozások elleni
védelem;**

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat
4 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A gyártóknak biztosítaniuk kell,

(4) A gyártóknak biztosítaniuk kell,

hogy a járműveket úgy tervezik, gyártják és szerelik össze, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék az utasokra és a veszélyeztetett úthasználókra nézve.

hogy a járműveket úgy tervezik, gyártják és szerelik össze, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék az utasokra és a veszélyeztetett úthasználókra nézve, **vagy megelőzzék az ilyen veszélyt.**

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 5 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) **gyalogosok, kerékpárosok**, látás és kilátás;

Módosítás

b) **veszélyeztetett úthasználók**, látás és kilátás;

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) A gyártók biztosítják továbbá, hogy az 5–11. cikkben említett rendszereket és funkciókat oly módon alakítsák ki, hogy azok biztosítsák a felhasználói elfogadottságot, és hogy a gépjármű használati utasításai egyértelmű és átfogó információkat tartalmazzanak e rendszerek és funkciók működéséről.

Módosítás 45

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A magas szintű általános járműbiztonság, valamint az utasok és a veszélyeztetett úthasználók magas szintű védelme megvalósulásának érdekében a Bizottság **felhatalmazást kap arra, hogy** a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogadjon** el, **hogy**

Módosítás

(7) A magas szintű általános járműbiztonság, valamint az utasok és a veszélyeztetett úthasználók magas szintű védelme megvalósulásának érdekében a Bizottság a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogad** el **e rendelet kiegészítése céljából,**

részletes szabályokat **állapítson** meg a járműveknek, rendszereknek, alkotóelemeknek és önálló műszaki egységeknek a II. mellékletben felsorolt követelmények tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokat és műszaki követelményeket illetően.

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 7 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A járművekbe megfelelő abroncsnyomás-ellenőrző rendszert kell beépíteni, amely **az optimális üzemanyag-fogyasztás és az útbiztonság érdekében** a legkülönbözőbb útviszonyok és környezeti feltételek mellett képes a járművezetőt a jármű belsejében figyelmeztetni, ha az abroncsban nyomáscsökkenés lép fel.

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 4 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A Bizottság **felhatalmazást kap arra, hogy** a 12. cikknek megfelelően

amelyekben részletes szabályokat **állapít** meg a járműveknek, rendszereknek, alkotóelemeknek és önálló műszaki egységeknek a II. mellékletben felsorolt követelmények tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokat és műszaki követelményeket illetően.

Módosítás

Ezeket a részletes szabályokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott, vonatkozó időpontok előtt kell megállapítani és közzétenni.

Módosítás

(1) A járművekbe megfelelő abroncsnyomás-ellenőrző rendszert kell beépíteni, amely a legkülönbözőbb útviszonyok és környezeti feltételek mellett képes a járművezetőt a jármű belsejében figyelmeztetni, ha az abroncsban nyomáscsökkenés lép fel.

(4) A Bizottság a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi

felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogadjon el** a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

aktusokat **fogad e rendelet kiegészítése céljából, amelyekben részletes szabályokat állapít meg** a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 4 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) gumiabroncsok típusjövahagyása, beleértve a felszerelésükre vonatkozó műszaki követelményeket is.

Módosítás

b) gumiabroncsok típusjövahagyása, beleértve **az elhasznált állapotú gumiabroncsokat, és** a felszerelésükre vonatkozó műszaki követelményeket is.

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 4 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ezeket a részletes szabályokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott, vonatkozó időpontok előtt kell megállapítani és közzétenni.

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a járművezető **fáradékonyságának és figyelmének nyomon követésére szolgáló** rendszer;

Módosítás

c) a járművezető **fáradékonyságát és éberségét érzékelő, figyelmeztető** rendszer;

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) a figyelmetlenség felismerésére szolgáló fejlett rendszer;

Módosítás

d) a járművezető figyelmetlenségére figyelmeztető fejlett rendszer

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 1 bekezdés – f a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

fa) baleseti adatrögzítő.

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 2 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) *a* járművezető a **gázipedálon keresztül képes érzékelni** az alkalmazandó sebességhatár **elérését vagy túllépését**;

a) **lehetővé kell tenni, hogy a** járművezető a **gázadagolon vagy más hatékony módon célzott és megfelelő visszajelzést kapjon** az alkalmazandó sebességhatár **túllépéséről**;

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) **nem lehet kikapcsolni vagy kiiktatni a rendszert**;

b) **lehetővé kell tenni a rendszer kikapcsolását**;

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a járművezető a **gázpedál** szokásos használatával is tud finoman változtatni a rendszer által beállított sebességen, **nem szükséges a pedált hirtelen padlóig nyomni**;

Módosítás

c) a járművezető a **gázadagoló** szokásos használatával is tud finoman változtatni a rendszer által beállított sebességen;

Módosítás 57

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 2 bekezdés – d pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

d) **az intelligens sebességszabályozó rendszernek automatikusan alkalmazkodnia kell bármely alacsonyabb sebességhatárhoz, ha az automatikus sebességtartó rendszer bekapcsolt állapotban van;**

Módosítás

törölve

Módosítás 58

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 2 bekezdés – d a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

da) **teljesítménycéljait úgy kell meghatározni, hogy valós vezetési körülmények között ne hibázzon, vagy a lehető legkisebbre csökkenjen a hibaarány;**

Módosítás

Módosítás 59

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 2 bekezdés – d b pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

db) **a jármű főkapcsolója által végrehajtott minden egyes bekapcsoláskor a rendszereknek normál üzemmódban kell**

Módosítás

lennie;

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az (1) bekezdés d) pontja szerinti, figyelmetlenség felismerésére szolgáló fejlett rendszerrel felszerelt gépjármű úgy tekinthető, hogy megfelel az említett bekezdés c) pontjában foglalt követelménynek is.

Módosítás

törölve

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) Ezen túlmenően a járművezető fáradékonyságát és éberségét érzékelő, figyelmeztető rendszereket, valamint a járművezető figyelmetlenségére figyelmeztető fejlett rendszereket úgy kell megtervezni, hogy azok ne rögzítsenek folyamatosan vagy ne őrizzenek meg semmilyen más adatot, mint amire a zárt rendszeren belül gyűjtésük vagy más módon történő feldolgozásuk céljából szükség van. Ezen túlmenően az adatok nem lehetnek hozzáférhetők harmadik felek számára, illetve nem állhatnak a rendelkezésükre, és azokat a feldolgozást követően azonnal törölni kell. Ezeket a rendszereket úgy kell kialakítani, hogy elkerüljék az átfedéseket, és nem figyelmeztethetik a járművezetőt külön-külön és egyidejűleg vagy zavart keltve abban az esetben, ha egy cselekvés mindkét rendszert működésbe lépteti.

Módosítás 62

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3b) Mindazonáltal, a baleseti adatrögzítő nem rögzítheti és tárolhatja a jármű-azonosító szám járművet azonosító részének utolsó négy számjegyét, sem más olyan információt, amely alkalmas lehet arra, hogy beazonosítható legyen a konkrét jármű, annak tulajdonosa vagy üzemeltetője.

Módosítás 63

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 c bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3c) A baleseti adatrögzítőnek különösen a következő követelményeknek kell megfelelnie:

- a) az általa rögzített és tárolt, az ütközést közvetlenül megelőző, ütközéskori, és az azt közvetlenül követő adatoknak nagyfokú pontossággal és az adatok fennmaradását szavatolva tartalmazniuk kell a jármű sebességét, fékezési állapotát, helyzetét és dőlését az úton, a jármű valamennyi biztonsági rendszere, a 112-es hívószámú fedélzeti e-ségélyhívó rendszer aktiválásának és üzem módjainak állapotát, és a fékek aktiválását és vonatkozó beviteli paramétert, amely az aktív fedélzeti biztonsági és balesetmegelőző rendszereket érinti;**
- b) a berendezéseket ne lehessen kikapcsolni;**
- c) olyan módon kell rögzíteniük és tárolniuk az adatokat, hogy:**
 - i. zártláncú rendszeren működnek;**

ii. az összegyűjtött adatokat anonimizálják és védik a manipulációval és a visszaéléssel szemben;

iii. a pontos járműtípus, -változat és -kialakítás, valamint különösen a felszerelt aktív biztonsági és balesetmegelőző rendszerek azonosíthatók legyenek.

d) az adatok a nemzeti hatóságok számára az uniós vagy a nemzeti jog alapján és az (EU) 2016/679 rendelettel összhangban csak baleseti kutatás és elemzés céljára bocsáthatók rendelkezésre szabványosított interfészen keresztül, többek között a rendszerek és alkatrészek típusjövöhagyása céljára.

Módosítás 64

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 d bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3d) A gépjárművezetés támogatásában használt biztonsági elemeknek és figyelmeztetéseknek minden járművezető – többek között az idősek és a fogyatékossgal élő személyek – számára könnyen érzékelhetőnek kell lenniük.

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 4 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A Bizottság **felhatalmazást kap arra, hogy** a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogadjon el** a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

(4) A Bizottság a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogad el e rendelet kiegészítéseként azzal a céllal, hogy részletes szabályokat állapítson meg** a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 4 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) az **említett** bekezdés a) és **f)** pontjában felsorolt fejlett járműrendszerek önálló műszaki egységként történő típusjövahagyása.

Módosítás

b) az **(1)** bekezdés a) és **fa)** pontjában felsorolt fejlett járműrendszerek önálló műszaki egységként történő típusjövahagyása.

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 4 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ezeket a részletes szabályokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott, vonatkozó időpontok előtt kell megállapítani és közzétenni.

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 2 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) az első szakasz a gépjármű előtt lévő mozgó járművek és mozdulatlan tárgyak felismerése;

Módosítás

a) az első szakasz a gépjármű előtt lévő mozgó járművek és mozdulatlan tárgyak felismerése **és a járművek lassítása**;

Módosítás 69

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a második szakasz a *felismerés* kiterjesztése a gépjármű előtt lévő veszélyeztetett úthasználókra

Módosítás

b) a második szakasz a *felismerési és lassítási képesség* kiterjesztése a gépjármű előtt lévő veszélyeztetett úthasználókra

Módosítás 70

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az M₁ és N₁ kategóriájú járműveket sávtartást segítő rendszerrel kell felszerelni.

Módosítás

(3) Az M₁ és N₁ kategóriájú járműveket **veszélyhelyzetben működésbe lépő**, sávtartást segítő rendszerrel kell felszerelni.

Módosítás 71

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 4 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A fejlett vészfékező rendszereknek és a sávtartást segítő rendszereknek különösen a következő követelményeknek kell megfelelniük:

Módosítás

(4) A fejlett vészfékező rendszereknek és a **veszélyhelyzetben működésbe lépő**, sávtartást segítő rendszereknek különösen a következő követelményeknek kell megfelelniük:

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 4 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) kizárólag egyenként, **a vezető által végzett összetett cselekvési sorozat által** lehessen csak kikapcsolni a rendszereket, mozdulatlan járműben és behúzott kézifékkal;

Módosítás

a) kizárólag egyenként lehessen csak kikapcsolni a rendszereket, mozdulatlan járműben és behúzott kézifékkal;

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 4 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) lehetségesnek kell lennie, hogy a

Módosítás 74

**Rendeletre irányuló javaslat
7 cikk – 5 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) Az M₁ és N₁ kategóriájú járműveket esemény- (baleseti) adatrögzítővel kell felszerelni. ***Az esemény- (baleseti) adatrögzítőnek különösen a következő követelményeknek kell megfelelnie:***

törölve

a) az általuk rögzített és tárolt, az ütközést megelőző, ütközéskori, és az azt követő adatoknak minimálisan tartalmazniuk kell a jármű sebességét, a jármű biztonsági rendszerei aktiválásának és üzemmódjainak állapotát, és bármely más érdemi beviteli paramétert, amely az aktív fedélzeti biztonsági és balesetmegelőző rendszereket érinti;

b) a berendezéseket ne lehessen kikapcsolni;

c) olyan módon kell rögzíteniük és tárolniuk az adatokat, hogy azokat ne lehessen manipulálni, és – az (EU) 2016/679 rendelettel összhangban lévő uniós vagy tagállami jogszabály alapján – szabványosított interfészen keresztül hozzáférhetőek legyenek a nemzeti hatóságok számára, hogy baleseti adatelemzést lehessen elvégezni, és hogy a konkrét járműtípus, -változat és -kialakítás, valamint különösképpen a felszerelt aktív biztonsági és balesetmegelőző rendszerek beazonosíthatók legyenek.

Mindazonáltal, az esemény- (baleseti) adatrögzítő által rögzített és tárolt adatok nem tartalmazhatják a jármű-azonosító szám járművet azonosító részének utolsó négy számjegyét, sem más olyan információt, amely alkalmas lehet arra, hogy beazonosítható legyen a konkrét

jármű.

Módosítás 75

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 7 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A Bizottság **felhatalmazást kap arra, hogy** a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogadjon** el a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

Módosítás

(7) A Bizottság a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogad el e rendelet kiegészítéseként azzal a céllal, hogy részletes szabályokat állapítson meg** a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 7 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) **esemény-** (baleseti) adatrögzítők önálló műszaki egységként történő típusjóváahagyása.

Módosítás

b) baleseti adatrögzítők önálló műszaki egységként történő típusjóváahagyása.

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 7 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ezeket a részletes szabályokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott, vonatkozó időpontok előtt kell megállapítani és közzétenni.

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Az elülső védelmi rendszereknek, függetlenül attól, hogy azokat eredeti készülékként szerelték-e be M₁ és N₁ kategóriájú járművekbe, vagy az ezekre a járművekre való felszerelés céljára önálló műszaki egységként forgalmazták, a (2) bekezdésben, **a IV. mellékletben és az e cikk (3) bekezdése alapján elfogadott**, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított követelményeknek kell megfelelniük.

Módosítás 79

**Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 3 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A Bizottság **felhatalmazást kap arra, hogy** a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogadjon** el az e cikk (1) bekezdésében említett elülső védelmi rendszerek típusjövahagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan, beleértve a kialakításukkal és felszerelésükkel kapcsolatos műszaki követelményeket is.

Módosítás 80

**Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 3 bekezdés – 1 a albekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) Az elülső védelmi rendszereknek, függetlenül attól, hogy azokat eredeti készülékként szerelték-e be M1 és N1 kategóriájú járművekbe, vagy az ezekre a járművekre való felszerelés céljára önálló műszaki egységként forgalmazták, a (2) bekezdésben **megállapított, illetve a (3) bekezdésben említett**, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított követelményeknek kell megfelelniük.

Módosítás

(3) A Bizottság a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogad el e rendelet kiegészítéseként azzal a céllal, hogy részletes szabályokat állapítson meg** az e cikk (1) bekezdésében említett elülső védelmi rendszerek típusjövahagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan, beleértve a kialakításukkal és felszerelésükkel kapcsolatos műszaki követelményeket is.

Ezeket a részletes szabályokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott, vonatkozó időpontok előtt kell megállapítani és közzétenni.

Módosítás 81

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járműveket fel kell szerelni olyan fejlett rendszerrel, amely érzékeli a jármű elejénél **vagy** mellette, a járda felőli oldalon, a jármű közvetlen közelben lévő veszélyeztetett úthasználókat, és figyelmeztető jelzést ad, vagy elkerüli a veszélyeztetett úthasználókkal való ütközést.

Módosítás

(3) Az M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú járműveket fel kell szerelni olyan fejlett rendszerrel, amely érzékeli a jármű elejénél **és** mellette, a járda felőli oldalon, a jármű közvetlen közelben lévő veszélyeztetett úthasználókat, és figyelmeztető jelzést ad, vagy elkerüli a veszélyeztetett úthasználókkal való ütközést.

Módosítás 82

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 4 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) kizárólag egyenként, **a vezető által végzett összetett cselekvési sorozat által** lehessen csak kikapcsolni a rendszereket, mozdulatlan járműben és behúzott kézifékkal;

Módosítás

a) kizárólag egyenként lehessen csak kikapcsolni a rendszereket, mozdulatlan járműben és behúzott kézifékkal;

Módosítás 83

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 4 bekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) lehetségesnek kell lennie, hogy a járművezető felülbírálja a rendszert;

Módosítás 84

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) Az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriájú járműveket úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a vezetőülésből jobb legyen a közvetlen rálátás a veszélyeztetett úthasználókra.

Módosítás

(5) Az M₂, az M₃, az N₂ és az N₃ kategóriájú járműveket úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a vezetőülésből jobb legyen a közvetlen rálátás a veszélyeztetett úthasználókra, **a vezetőülés előtt megszűnjön a holttér, és jelentősen csökkenjen az oldalsó ablakoknál lévő holttér. Figyelembe kell venni a járművek különböző típusainak sajátosságait.**

Módosítás 85

**Rendeletre irányuló javaslat
9 cikk – 7 bekezdés – bevezető rész**

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A Bizottság **felhatalmazást kap arra, hogy** a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogadjon** el a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

Módosítás

(7) A Bizottság a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogad el e rendelet kiegészítéseként azzal a céllal, hogy részletes szabályokat állapítson meg** a különös vizsgálati eljárásokra és műszaki követelményekre vonatkozóan a következők tekintetében:

Módosítás 86

**Rendeletre irányuló javaslat
9 cikk – 7 bekezdés – 1 a albekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az e cikk (2), (3) és (4) bekezdésében megállapított követelményekkel kapcsolatos részletes szabályokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott, vonatkozó időpontok előtt kell megállapítani és közzétenni.

Az e cikk (5) bekezdésében megállapított követelményekkel kapcsolatos részletes szabályokat legalább 36 hónappal a II. mellékletben meghatározott, vonatkozó

időpontok előtt kell megállapítani és közzétenni.

Módosítás 87

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Az e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egyéb, az M és az N kategóriájú járművekre is alkalmazandó követelményei mellett az említett kategóriába tartozó hidrogénüzemű járműveknek, hidrogénrendszereiknek és a rendszerek alkotóelemeinek teljesíteniük kell **az V. mellékletben és az e cikk (3) bekezdése alapján elfogadott**, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított követelményeket.

Módosítás

(1) Az e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egyéb, az M és az N kategóriájú járművekre is alkalmazandó követelményei mellett az említett kategóriába tartozó hidrogénüzemű járműveknek, hidrogénrendszereiknek és a rendszerek alkotóelemeinek teljesíteniük kell **a (3) bekezdésben említett**, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított követelményeket.

Módosítás 88

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A Bizottság **felhatalmazást kap arra, hogy** a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogadjon el a következőkre vonatkozóan:**

Módosítás

(3) A Bizottság a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogad el e rendelet kiegészítéseként azzal a céllal, hogy részletes szabályokat állapítson meg a hidrogénüzemű járművek hidrogénrendszereik tekintetében történő típusjóváhagyására – ideértve az anyagi megfelelést és a töltőcsonkokat –, valamint a hidrogén-alkotóelemek típusjóváhagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokkal és műszaki követelményekkel - többek között a beépítésükre vonatkozó követelményekkel - kapcsolatos részletes szabályok megállapítása.**

a) *a hidrogénüzemű járművek hidrogénrendszereik tekintetében történő típusjóváhagyására – ideértve az anyagi megfelelést és a töltőcsonkokat –, valamint a hidrogén-alkotóelemek típusjóváhagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokkal és műszaki követelményekkel - többek között a beépítésükre vonatkozó követelményekkel - kapcsolatos részletes szabályok megállapítása.*

b) *az V. melléklet módosítása a műszaki fejlődéshez való igazodás érdekében.*

Módosítás 89

Rendeletre irányuló javaslat
10 cikk – 3 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ezeket a részletes szabályokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott, vonatkozó időpontok előtt kell megállapítani és közzétenni.

Módosítás 90

Rendeletre irányuló javaslat
11 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az automatizált járművekkel kapcsolatos egyedi követelmények

Az automatizált járművekkel és a teljesen automatizált járművekkel kapcsolatos egyedi követelmények

Módosítás 91

Rendeletre irányuló javaslat
11 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) *Az e rendelet és az e rendelet alapján*

(1) *Az e rendelet és az e rendelet alapján*

elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egyéb, az adott kategóriájú járművekre alkalmazandó követelményei mellett az automatizált járműveknek teljesíteniük kell a (2) **bekezdés alapján elfogadott**, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményeket a következők tekintetében:

elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egyéb, az adott kategóriájú járművekre alkalmazandó követelményei mellett az automatizált járműveknek **és a teljesen automatizált járműveknek** teljesíteniük kell a (2) **bekezdésben említett** felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott követelményeket a következők tekintetében:

Módosítás 92

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a járművezetőt a jármű vezetésében – többek között a kormányzásban, gyorsításban és fékezésben – helyettesítő rendszerek;

Módosítás

a) a járművezetőt a jármű vezetésében – többek között a **jelzésben**, kormányzásban, gyorsításban és fékezésben – helyettesítő rendszerek;

Módosítás 93

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a járművezető készültségét **ellenőrző** rendszerek;

Módosítás

c) a járművezető készültségét **figyelő** rendszerek;

Módosítás 94

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) **esemény- (baleseti) adatrögzítők az automatizált járművek számára;**

Módosítás

törölve

Módosítás 95

Rendeletre irányuló javaslat

11 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Az (1) bekezdés c) pontjában említett, a járművezető készültségét figyelő rendszer nem vonatkozik a teljesen automatizált járművekre.

Módosítás 96

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) Annak biztosítása érdekében, hogy az automatizált járművek biztonságosan közlekedjenek a közutakon, a Bizottság **felhatalmazást kap arra, hogy** a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogadjon** el az e cikk (1) bekezdésének a)–e) pontjában felsorolt rendszerekkel és egyéb eszközökkel kapcsolatos követelmények, valamint az automatizált járműveknek az említett követelmények tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokat és műszaki követelményeket érintő részletes szabályok megállapítására vonatkozóan.

(2) Annak biztosítása érdekében, hogy az automatizált járművek **és a teljesen automatizált járművek** biztonságosan közlekedjenek a közutakon, a Bizottság a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogad el e rendelet kiegészítéseként** az e cikk (1) bekezdésének a)–e) pontjában felsorolt rendszerekkel és egyéb eszközökkel kapcsolatos követelmények, valamint az **automatizált járműveknek és a teljesen automatizált járműveknek** az említett követelmények tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó különös vizsgálati eljárásokat és műszaki követelményeket érintő részletes szabályok megállapítására vonatkozóan.

Módosítás 97

Rendeletre irányuló javaslat 14 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

14a. cikk

Szankciók

A (EU) 2018/858 rendelet 84. cikke értelemszerűen alkalmazandó e rendelet megsértésének eseteire.

Módosítás 98

Rendeletre irányuló javaslat 16 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

16a. cikk

Felülvizsgálat és jelentéstétel

(1) Legkésőbb ...[e rendelet alkalmazásának kezdőnapja után négy évvel] -ig és azt követően háromévente a Bizottság értékelő jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak valamennyi biztonsági intézkedés és rendszer – többek között a meglévő járművekbe utólagosan beszerelt rendszerek – működéséről. A Bizottság értékeli, hogy ezek az intézkedések és rendszerek e rendelettel összhangban működnek-e, beleértve az elterjedtségi arányukat és a felhasználók általi elfogadásukat. A jelentéshez adott esetben ajánlásokat kell csatolni, beleértve az általános biztonságra, valamint az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelmére és biztonságára vonatkozó követelmények módosítására irányuló jogalkotási javaslatot is, annak érdekében, hogy támogassák a Vision Zero projekt irányába mutató fejlődést.

(2) A Bizottság az ENSZ-EGB járműelőírások harmonizálásával foglalkozó világfóruma (WP.29) minden ülése előtt tájékoztatja az Európai Parlamentet a járműbiztonsági szabványoknak az 5–11. cikkben említett követelmények tekintetében történő végrehajtása terén elért eredményekről, valamint az Unió által az ülésen képviselt álláspontról.

Módosítás 99

Rendeletre irányuló javaslat

17 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezt a rendeletet *[Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az e rendelet hatálybalépésének kezdőnapját 36 hónappal követő nap dátumát]-tól/-től* kell alkalmazni.

Módosítás

Ezt a rendeletet ... *[e rendelet hatálybalépésétől számított 18 hónapot követő szeptember 1.]-tól/től* kell alkalmazni.

Módosítás 100

Rendeletre irányuló javaslat 17 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 4. cikk (7) bekezdés, a 5. cikk (4) bekezdés, a 6. cikk (4) bekezdés, a 7. cikk (7) bekezdés, a 8. cikk (3) bekezdés, a 9. cikk (7) bekezdés, a 10. cikk (3) bekezdés, a 11. cikk (2) bekezdés és a 12. cikk azonban ... [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/től alkalmazandó.

Módosítás 101

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – Táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

Tárgy	ENSZ-előírások	További különös műszaki követelmények	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Alkotóelem
-------	----------------	---------------------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-------------	------------

A következőkre vonatkozó követelmények:

UTASBIZTONSÁGI RENDSZEREK, TÖRÉSTESZT, A TÜZELŐANYAG-RENDSZER ÉPSÉGE ÉS NAGYFESZÜLTSGŰ ELEKTROMOS BIZTONSÁG

Belső berendezések	21. számú ENSZ-előírás		A											
Ülések és fejtámlák	17. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A						
Autóbuszülések	80. számú ENSZ-előírás			A	A									A
Biztonsági öv rögzítési pontjai	14. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A						
Biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek	16. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A					A	A
Elválasztó rendszerek	126. számú ENSZ-előírás		X											B
Gyermekek biztonsági	145. számú ENSZ-előírás		A											

övének rögzítése

Gyermekbiztonsági rendszerek	44. számú ENSZ-előírás	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A	A
Megerősített gyermekbiztonsági rendszerek	129. számú ENSZ-előírás	X	X	X	X	X	X						B	B
Elülső aláfutás elleni védelem	93. számú ENSZ-előírás						A	A					A	A
Hátsó aláfutás elleni védelem	58. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Oldalsó aláfutásgátló	73. számú ENSZ-előírás						A	A			A	A		
Tűzelőanyagtartály-biztonság	34. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Cseppfolyósított szénhidrogéngáz biztonsága	67. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A							A
Sűrített földgáz és cseppfolyósított földgáz biztonsága	110. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A							A
Hidrogénbiztonság	134. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A							A
Hidrogénrendszer anyagminősítési vizsgálata	V. melléklet	A	A	A	A	A	A							A

Működés közbeni elektromos biztonság	100. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A
Részleges frontális ütközés	94. számú ENSZ-előírás	A legfeljebb 3 500 kg legnagyobb tömegű, M ₁ és N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozik.	A			A		
Teljes szélességű frontális ütközés	137. számú ENSZ-előírás	Megengedett a Hybrid III típusú, ember formájú tesztbábu használata mindaddig, amíg nem áll rendelkezésre a „THOR” utasbiztonsági berendezésre vonatkozó ENSZ-előírás	B			B		
Védelmet nyújtó kormányberendezés	12. számú ENSZ-előírás		A			A		A
Cserelégzsák	114. számú ENSZ-előírás		X			X		B
Vezetőfülke felőli ütközés	29. számú ENSZ-előírás					A	A	A
Oldalsó ütközés	95. számú ENSZ-előírás	Valamennyi M ₁ és N ₁ kategóriájú járműre vonatkozik, beleértve azokat is, amelyeknél a legalacsonyabb ülés R pontja több mint 700 mm-rel haladja meg a talajszintet	A			A		
Oszloppal való oldalirányú ütközés	135. számú ENSZ-előírás		B			B		

Hátulról történő ütközés	34. számú ENSZ-előírás	A legfeljebb 3 500 kg legnagyobb tömegű, M ₁ és N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozik. Biztosítani kell a balesetek utáni helyzetre vonatkozó elektromos biztonsági követelményeket	A	A
--------------------------	------------------------	---	---	---

A következőkre vonatkozó követelmények:

GYALOGOSOK, KERÉKPÁROSOK, LÁTÁS ÉS LÁTHATÓSÁG

A gyalogosok láb- és fejsérülések elleni védelme	127. számú ENSZ-előírás		A	A
A gyalogosok és kerékpárosok tekintetében a fej ütközési tartományának megnövelése	127. számú ENSZ-előírás	A gyermek és felnőtt fejforma vizsgált területét a 2 500 mm-es ráhajlási méret vagy a szélvédő hátsó referenciavonala határolja, attól függően, melyik van előrébb. A fejforma nem érintkezhet az A-oszlopokkal, a szélvédő feletti területtel és a motorházzal, de ellenőrizni kell.	B	B
Elülső védelmi rendszer	IV. melléklet		X	X

A gyalogosok és kerékpárosok védelmére szolgáló fejlett vészfékező rendszer			C			C							
A gyalogosokkal és kerékpárosokkal való ütközés előrejelzése				B	B		B	B				B	
Holttérfigyelő rendszer				B	B		B	B				B	
Tolatásbiztonság			B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
Látómező	125. számú ENSZ-előírás	Az M ₁ és N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozik	A			C							
Közvetlen látás a nehézgépjárművek esetében				D	D		D	D					
Biztonsági üveg	43. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Jég-/páramentesítés			A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²					
Szélvédőmosó/-törlő			A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³				A	
Közvetett látást biztosító eszközök	46. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A				A	

A következőkre vonatkozó követelmények:

A JÁRMŰ ALVÁZA, FÉKRENDSZERE, GUMIABRONCSAI ÉS KORMÁNYBERENDEZÉSE

Kormányberendezés	79. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	
-------------------	------------------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--

Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer	130. számú ENSZ-előírás		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					
Sávtartás vész helyzetben		B				B						
Fékezés	13. számú ENSZ-előírás 13-H. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Csere-fékegységek	90. számú ENSZ-előírás	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Fékasszisztens	139. számú ENSZ-előírás	A				A						
Stabilitásszabályozás	13. számú ENSZ-előírás 140. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Fejlett vészfékező rendszer nehézgépjárművekben	131. számú ENSZ-előírás		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					
Fejlett vészfékező rendszer könnyűgépjárművekben		B				B						
Gumiabroncsok biztonsági és környezeti teljesítménye	30. számú ENSZ-előírás 54. számú ENSZ-előírás 117. számú ENSZ-előírás	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Pótkerekek és defekttűrő rendszerek	64. számú ENSZ-előírás	A ¹				A ¹						
Újrafutóztott abroncsok	108. számú ENSZ-előírás 109. számú ENSZ-előírás	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A

Abronsnyomás-ellenőrzés könnyűgépjárműveknél	141. számú ENSZ-előírás	Az M ₁ és N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozik	A					B					
Abronsnyomás-ellenőrzés nehézgépjárműveknél				B	B			B	B			B	B
Gumiabroncsok felszerelése	142. számú ENSZ-előírás	Valamennyi járműkategóriára vonatkozik	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Pótkerekek	124. számú ENSZ-előírás		X				X			X	X		B

A következőkre vonatkozó követelmények:

FEDÉLZETI MŰSZEREK, ELEKTROMOS RENDSZER ÉS JÁRMŰVILÁGÍTÁS

Figyelmeztető hangjelzések	28. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A					A
Rádiózavar (elektromágneses összeférhetőség)	10. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Jogosulatlan használat, kibertámadás elleni védelem, indításgátló és riasztórendszer	18. számú ENSZ-előírás 97. számú ENSZ-előírás 116. számú ENSZ-előírás		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹					A A
Sebességmérő	39. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A					
„Odometer” (kilométer-számláló)	39. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A					

Fényforrások	37. számú ENSZ-előírás 99. számú ENSZ-előírás 128. számú ENSZ-előírás	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Fényjelző berendezések, útmegvilágítási és fényvisszaverő eszközök beépítése	48. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Vészfékjelzés		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Fényszórótörlők	45. számú ENSZ-előírás	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹					A
Sebességváltás-jelző		A										

A következőkre vonatkozó követelmények:

A JÁRMŰVEZETŐ MAGATARTÁSA ÉS A RENDSZER MŰKÖDÉSE

Indításgátló alkoholszonda (alcolock) beszerelése		B	B	B	B	B	B					
A járművezető fáradékonyságának és figyelmének nyomon követése		B	B	B	B	B	B					
A figyelmetlenség felismerésére szolgáló fejlett rendszer	<i>A figyelmetlenség felismerésére szolgáló fejlett rendszer kiterjedhet a fáradékonyság és a figyelem nyomon követésére is. A figyelmetlenség technikai</i>	C	C	C	C	C	C					

eszközökkel való elkerülése
a figyelmetlenség
felismerésére szolgáló fejlett
rendszer alternatívájaként is
figyelembe vehető

A járművezető
alkalmasságának
nyomon követése

B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵

Esemény- (Baleseti)
adatrögzítő

B B⁵ B⁵ B B⁵ B⁵

B

A járművezető általi
vezetést helyettesítő
rendszerek

B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵

A jármű állapotát és a
környezetet ismertető
információkat biztosító
rendszerek

B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵

Járműkonvoj kialakítása

B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵

A következőkre vonatkozó követelmények:

A JÁRMŰVEK ÁLTALÁNOS SZERKEZETI FELÉPÍTÉSE ÉS TULAJDONSÁGAI

Rendszámtábla helye

A A A A A A A A A A

Tolató mód

A A A A A A

Ajtózárak és
csuklópántok

11. számú ENSZ-előírás

A A A A

Ajtófellépők, kapaszkodók és korlátok		A			A	A	A					
Kiálló részek	26. számú ENSZ-előírás	A										
A haszonjárművek vezetőfülkéjének kiálló részei	61. számú ENSZ-előírás				A	A	A					
Hatóságilag előírt gyári adattábla és járműazonosító szám		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Vontatóberendezések		A	A	A	A	A	A					
Kerékdobok		A										
A felcsapódó víz elleni védelem					A	A	A	A	A	A	A	
Tömegek és méretek		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Mechanikus kapcsolószerkezetek	55. számú ENSZ-előírás 102. számú ENSZ-előírás	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	A
Veszélyes áruk szállítására használt járművek	105. számú ENSZ-előírás				A	A	A	A	A	A	A	
A buszok általános szerkezeti felépítése	107. számú ENSZ-előírás		A	A								
A buszok felépítményének szilárdsága	66. számú ENSZ-előírás		A	A								

Gyúlékonyság a buszok
esetében 118. számú ENSZ-előírás

A

A

Módosítás

Tárgy	ENSZ-előírások	További különös műszaki <i>rendelkezések</i>	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Alkot óelem
A következőkre vonatkozó követelmények:														
A	UTASBIZTONSÁGI RENDSZEREK, TÖRÉSTESZT, A TÜZELŐANYAG-RENDSZER ÉPSÉGE ÉS NAGYFESZÜLTSGŰ ELEKTROMOS BIZTONSÁG													
A1	Belső berendezések	21. számú ENSZ-előírás	A											
A2	Ülések és fejtámlák	17. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A						
A3	Autóbuszülések	80. számú ENSZ-előírás		A	A									A
A4	Biztonsági öv rögzítési pontjai	14. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A						
A5	Biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek	16. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A						
A6	<i>A biztonsági öv becsatolására figyelmeztető berendezés</i>		A	A	A	A	A	A						
A7	Elválasztó rendszerek	126. számú ENSZ-előírás	X											B
A8	Gyermekek biztonsági övének rögzítése	145. számú ENSZ-előírás	A											
A9	Gyermekbiztonsági rendszerek	44. számú ENSZ-előírás	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A A

A10	Megerősített gyermekbiztonsági rendszerek	129. számú ENSZ-előírás		X	X	X	X	X	X					B	B
A11	Elülső aláfutás elleni védelem	93. számú ENSZ-előírás						A	A					A	A
A12	Hátsó aláfutás elleni védelem	58. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13	Oldalsó aláfutásgátló	73. számú ENSZ-előírás						A	A			A	A		
A14	Tüzelőanyagtartály-biztonság	34. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15	Cseppfolyósított szénhidrogéngáz biztonsága	67. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A						A
A16	Sűrített földgáz és cseppfolyósított földgáz biztonsága	110. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A						A
A17	Hidrogénbiztonság	134. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A						A
A18	Hidrogénrendszer anyagminősítési vizsgálata		V. melléklet	A	A	A	A	A	A						A
A19	Működés közbeni elektromos biztonság	100. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A						
A20	Részleges frontális ütközés	94. számú ENSZ-előírás	A legfeljebb 2 500 kg legnagyobb tömegű, M ₁ és N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozik.	A						A					

A21	Teljes szélességű frontális ütközés	137. számú ENSZ-előírás	Megengedett a Hybrid III típusú, ember formájú tesztbábu használata mindaddig, amíg nem áll rendelkezésre a „THOR” utasbiztonsági berendezésre vonatkozó ENSZ-előírás	B	B		
A22	Védelmet nyújtó kormányberendezés	12. számú ENSZ-előírás		A	A		A
A23	Cserelégzsák	114. számú ENSZ-előírás		X	X		B
A24	Vezetőfülke felőli ütközés	29. számú ENSZ-előírás			A	A	A
A25	Oldalsó ütközés	95. számú ENSZ-előírás	Valamennyi M ₁ és N ₁ kategóriájú járműre vonatkozik, beleértve azokat is, amelyeknél a legalacsonyabb ülés R pontja több mint 700 mm-rel haladja meg a talajszintet	A	A		
A26	Oszloppal való oldalirányú ütközés	135. számú ENSZ-előírás		B	B		
A27	Hátulról történő ütközés	34. számú ENSZ-előírás	A legfeljebb 3 500 kg legnagyobb tömegű, M ₁ és N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozik. Biztosítani kell a balesetek utáni	A	A		

helyzetre vonatkozó
elektromos biztonsági
követelményeket

A következőkre vonatkozó követelmények:

B **VESZÉLYEZTETETT ÚTHASZNÁLÓK, LÁTÁS ÉS LÁTHATÓSÁG**

B1	A gyalogosok láb- és fejsérülések elleni védelme	127. számú ENSZ-előírás		A		A		
B2	A gyalogosok és kerékpárosok tekintetében a fej ütközési tartományának megnövelése	127. számú ENSZ-előírás	A gyermek és felnőtt fejforma vizsgált területét a 2 500 mm-es ráhajlási méret vagy a szélvédő hátsó referenciavonala határolja, attól függően, melyik van előrébb. A fejforma nem érintkezhet az A-oszlopokkal, a szélvédő feletti területtel és a motorházzal, de ellenőrizni kell.	C		C		
B3	Elülső védelmi rendszer		IV. melléklet	X		X		A
B4	A gyalogosok és kerékpárosok védelmére szolgáló fejlett vészfékező rendszer			C		C		
B5	A gyalogosokkal és kerékpárosokkal való				B	B	B	B

	ütközés előrejelzése												
B6	Holtterfigyelő rendszer				B	B		B	B				B
B7	Tolatásbiztonság				B	B	B	B	B	B			B
B8	Látómező	125. számú ENSZ-előírás	Az M ₁ és N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozik	A				C					
B9	Közvetlen látás a nehézgépjárművek esetében				D	D		D	D				
B10	Biztonsági üveg	43. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
B11	Jég-/páramentesítés			A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²				
B12	Szélvédőmosó/-törlő			A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³				A
B13	Közvetett látást biztosító eszközök	46. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A				A

A következőkre vonatkozó követelmények:

C	A JÁRMŰ ALVÁZA, FÉKRENDSZERE, GUMIABRONCSAI ÉS KORMÁNYBERENDEZÉSE												
C1	Kormányberendezés	79. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C2	Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer	130. számú ENSZ-előírás			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴				
C3	Sávtartás vész helyzetben			B				B					
C4	Fékezés	13. számú ENSZ-előírás 13-H. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C5	Csere-fékegységek	90. számú ENSZ-előírás		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

C6	Fékasszisztens	139. számú ENSZ-előírás		A					A												
C7	Stabilitásszabályozás	13. számú ENSZ-előírás 140. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A					
C8	Fejlett vészfékező rendszer nehézgépjárművekben	131. számú ENSZ-előírás			A ⁴	A ⁴			A ⁴	A ⁴											
C9	Fejlett vészfékező rendszer könnyűgépjárművekben			B					B												
C10	Gumiabroncsok biztonsági és környezeti teljesítménye	30. számú ENSZ-előírás 54. számú ENSZ-előírás 117. számú ENSZ-előírás	<i>Biztosítani kell egy a használt gumiabroncsokra vonatkozó vizsgálati eljárást is; a C. megjegyzésben szereplő időpontok alkalmazandók.</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C11	Pótkerekek és defektűró rendszerek	64. számú ENSZ-előírás		A ¹					A ¹												
C12	Újrafutózott abroncsok	108. számú ENSZ-előírás 109. számú ENSZ-előírás		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C13	Abronsnyomás-ellenőrzés könnyűgépjárműveknél	141. számú ENSZ-előírás	Az M ₁ és N ₁ kategóriájú járművekre vonatkozik	A					B												
C14	Abronsnyomás-				B	B			B	B									B	B	

	ellenőrzés nehézgépjárműveknél													
C15	Gumiabroncsok felszerelése	142. számú ENSZ- előírás	Valamennyi járműkategóriára vonatkozik	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C16	Pótkerekek	124. számú ENSZ- előírás		X			X			X	X			B

A következőkre vonatkozó követelmények:

D FEDÉLZETI MŰSZEREK, ELEKTROMOS RENDSZER, JÁRMŰVILÁGÍTÁS, VALAMINT A JOGOSULATLAN HASZNÁLAT, TÖBBEK KÖZÖTT A KIBERTÁMADÁSOK ELLENI VÉDELEM

D1	Figyelmeztető hangjelzések	28. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A					A
D2	Rádiózavar (elektromágneses összeférhetőség)	10. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3	Jogosulatlan használat, kibertámadás elleni védelem, indításgátló és riasztórendszer	18. számú ENSZ-előírás 97. számú ENSZ-előírás 116. számú ENSZ- előírás		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹					A A
D4	<i>A jármű kibertámadások elleni védelme</i>			B	B	B	B	B	B					B B
D5	Sebességmérő	39. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A					
D6	„Odometer” (kilométer- számláló)	39. számú ENSZ-előírás		A	A	A	A	A	A					

D14	Fényforrások	37. számú ENSZ-előírás 99. számú ENSZ-előírás 128. számú ENSZ- előírás	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D15	Fényjelző berendezések, útmegvilágítási és fényvisszaverő eszközök beépítése	48. számú ENSZ-előírás	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
D16	Vészfékjelzés		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
D17	Fényszórótörlők	45. számú ENSZ-előírás	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹					A
D18	Sebességváltás-jelző		A										

A következőkre vonatkozó követelmények:

E	A JÁRMŰVEZETŐ MAGATARTÁSA ÉS A RENDSZER MŰKÖDÉSE												
E1	Indításgátló alkoholszonda (alcolock) beszerelése		B	B	B	B	B	B					
E2	a járművezető fáradékonyságát és éberségét érzékelő, figyelmeztető rendszer		B	B	B	B	B	B					
E3	a járművezető figyelmetlenségére figyelmeztető fejlett rendszer	A figyelmetlenség technikai eszközökkel való elkerülése is figyelembe vehető.	C	C	C	C	C	C					
E4	A járművezető alkalmasságának		E	E	E	E	E	E					

	járműazonosító szám												
F8	Vontatóberendezések		A	A	A	A	A	A					
F9	Kerékdobok		A										
F10	A felcsapódó víz elleni védelem					A	A	A	A	A	A	A	
F11	Tömegek és méretek		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
F12	Mechanikus kapcsolószerkezetek	55. számú ENSZ-előírás 102. számú ENSZ-előírás	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	A
F13	Veszélyes áruk szállítására használt járművek	105. számú ENSZ-előírás				A	A	A	A	A	A	A	
F14	A buszok általános szerkezeti felépítése	107. számú ENSZ-előírás		A	A								
F15	A buszok felépítményének szilárdsága	66. számú ENSZ-előírás		A	A								
F16	Gyúlékonyság a buszok esetében	118. számú ENSZ-előírás									A		A

Módosítás 102

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – Megjegyzések a táblázathoz – D pont

A Bizottság által javasolt szöveg

D: Az EU-típusjóváahagyás megadása megtagadásának dátuma:

[Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az e rendelet alkalmazásának kezdőnapját 48 hónappal követő nap dátumát.]

A járművek nyilvántartásba vétele, valamint az alkotóelemek és az önálló műszaki egységek forgalmazása és üzembe helyezése betiltásának dátuma:

[Kiadóhivatal, kérjük, illesszék be az e rendelet alkalmazásának kezdőnapját 84 hónappal követő nap dátumát.]

Módosítás

D: Az EU-típusjóváahagyás megadása megtagadásának dátuma:

... [e rendelet alkalmazásának időpontjától számított 36 hónap]

A járművek nyilvántartásba vétele, valamint az alkotóelemek és az önálló műszaki egységek forgalmazása és üzembe helyezése betiltásának dátuma:

... [e rendelet alkalmazásának időpontjától számított 78 hónap]

Módosítás 103

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – Megjegyzések a táblázathoz – E pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

E: Az EU-típusjóváahagyás megadásának megtagadására vonatkozó dátumot és a jármű nyilvántartásba vételének megtagadására vonatkozó dátumot a felhatalmazáson alapuló jogi aktusban kell meghatározni; ezek a dátumok nem lehetnek korábban az e rendelet alkalmazásának kezdőnapjánál.

Módosítás 104

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – Megjegyzések a táblázathoz – 5 lábjegyzet

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

⁵ *Automatizált járművek esetében kötelező az előírásoknak való megfelelés.* *törölve*

Módosítás 105

**Rendeletre irányuló javaslat
III melléklet – 3 pont – b pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

„58. *Gyalogosvédelem* (EU) 2019/... rendelet⁺ 127. számú ENSZ-előírás „A”;

Módosítás

törölve

Módosítás 106

**Rendeletre irányuló javaslat
III melléklet – 5 pont – b pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

„58. *Gyalogosvédelem* (EU) 2019/... rendelet⁺ 127. számú ENSZ-előírás „A”;

Módosítás

törölve

Módosítás 107

**Rendeletre irányuló javaslat
IV. melléklet**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

[...]

törölve

Módosítás 108

Rendeletre irányuló javaslat V. melléklet

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

[...]

törölve

Módosítás 109

Rendeletre irányuló javaslat VI melléklet

A Bizottság által javasolt szöveg

ENSZ-előírás Különleges előírások

A követelményeknek nem megfelelő járművek nyilvántartásba vételére, valamint a követelményeknek nem megfelelő alkotóelemek értékesítésére vagy üzembe helyezésére vonatkozó határidő (1)

29. Haszongépjárművek vezetőfülkéjének szilárdsága
Az N kategóriájú járműveknek meg kell felelniük a rendeletnek

2021. január 29.

142. ***Gumiabroncsok felszerelése***

2018. október 31.

Az O₁, O₂, O₃ és O₄ kategóriájú járművekre a 2. fázis szerinti jóváhagyáshoz megállapított követelményeknek megfelelő C1 vagy C2 osztályú gumiabroncsot kell felszerelni

Gumiabroncsok felszerelése

2020. október 31.

Az O₃, és O₄ kategóriájú járművekre a gördülési ellenállás tekintetében a 2. fázis szerinti jóváhagyáshoz megállapított követelményeknek megfelelő C3 osztályú gumiabroncsot kell felszerelni

117. ***Gumiabroncsok gördülési zaja, nedves tapadása és gördülési ellenállása***

2019. április 30.

A C1, C2 és C3 osztályú gumiabroncsoknak a gördülési zaj tekintetében a 2. fázis szerinti jóváhagyáshoz megállapított követelményeknek

kell megfelelniük

Gumiabroncsok gördülési zaja, nedves tapadása és gördülési ellenállása 2019. április 30.

A C3 osztályú gumiabroncsoknak a gördülési ellenállás tekintetében az 1. fázis szerinti jóváhagyáshoz megállapított követelményeknek kell megfelelniük

Gumiabroncsok gördülési zaja, nedves tapadása és gördülési ellenállása 2021. április 30.

A C1 és C2 osztályú gumiabroncsoknak a gördülési ellenállás tekintetében a 2. fázis szerinti jóváhagyáshoz megállapított követelményeknek kell megfelelniük

Gumiabroncsok gördülési zaja, nedves tapadása és gördülési ellenállása 2023. április 30.

A C3 osztályú gumiabroncsoknak a gördülési ellenállás tekintetében az 2. fázis szerinti jóváhagyáshoz megállapított követelményeknek kell megfelelniük

127. Gyalogosbiztonsági teljesítmény 2019. augusztus 23.

A 2 500 kg-nál nagyobb maximális tömegű, M₁ kategóriájú járművek és az N₁ kategóriájú járművek

Módosítás

ENSZ-előírás Különleges előírások

A követelményeknek nem megfelelő járművek nyilvántartásba vételére, valamint a követelményeknek nem megfelelő alkotóelemek értékesítésére vagy üzembe helyezésére vonatkozó határidő (1)

29. Haszongépjárművek vezetőfülkéjének szilárdsága 2021. január 29.

Az N kategóriájú járműveknek meg kell felelniük a rendeletnek

Gumiabroncsok gördülési zaja, nedves tapadása és gördülési ellenállása 2021. április 30.

A C1 és C2 osztályú gumiabroncsoknak a gördülési ellenállás tekintetében a 2. fázis szerinti jóváhagyáshoz megállapított követelményeknek kell megfelelniük

Gumiabroncsok gördülési zaja, nedves tapadása és 2023. április 30.
gördülési ellenállása

A C3 osztályú gumiabroncsoknak a gördülési
ellenállás tekintetében az 2. fázis szerinti
jóváhagyáshoz megállapított követelményeknek
kell megfelelniük