**HELYESBÍTÉSEK**

**Helyesbítés 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 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. november 27-i (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelethez**

*(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 325., 2019. december 16.)*

Az (EU) 2019/2144 rendelet szövege helyesen a következő:

„**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2019/2144 RENDELETE**

**(2019. november 27.)**

**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 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ([2]),

mivel:

(1) Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([3]) a belső piac megfelelő működése, valamint a magas szintű biztonság és környezetvédelem biztosítása érdekében közigazgatási rendelkezéseket és műszaki követelményeket határoz meg minden új jármű, rendszer, alkotóelem és önálló műszaki egység típusjóváhagyására vonatkozóan.

(2) Ez a rendelet az (EU) 2018/858 rendeletben megállapított EU-típusjóváhagyási eljárás céljából elfogadott rendeleti jellegű jogi aktus. Ezért az (EU) 2018/858 rendelet II. mellékletét megfelelően módosítani kell. Az (EU) 2018/858 rendelet közigazgatási rendelkezései, köztük a korrekciós intézkedésekre és a szankciókra vonatkozó rendelkezések, e rendeletre teljes mértékben alkalmazandók.

([1]) HL C 440., 2018.12.6., 90. o.

([2]) Az Európai Parlament 2019. április 16-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2019. november 8-i határozata.

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) 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, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

(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. Mindazonáltal 2017-ben 25300 ember vesztette életét az Unió közútjain, és ez a szám az elmúlt négy év során nem változott. Ezenfelül évente 135000 személy szenved súlyos sérülést ütközésekben ([4]). Az Uniónak minden tőle telhetőt meg kell tennie annak érdekében, hogy a közúti közlekedésben csökkentse, illetve megszüntesse a baleseteket és a sérüléseket. Az úthasználók védelmét szolgáló biztonsági intézkedéseken túlmenően a nem a járműben tartózkodó úthasználók védelme érdekében a veszélyeztetett úthasználók – úgymint a kerékpárosok és a 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 védelme érdekében tovább kell javítani.

(4) A típusjóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseknek biztosítaniuk kell, hogy a gépjárművek teljesítményszintjeit megismételhető és reprodukálható módon lehessen értékelni. Ezért az e rendeletben foglalt műszaki követelmények csak a gyalogosokra és a kerékpárosokra vonatkoznak, mivel jelenleg hivatalosan csak ők számítanak harmonizált vizsgálati célalanyoknak. A veszélyeztetett úthasználók a gyalogosok és a kerékpárosok mellett – általában – a nem motoros és motoros egyéb úthasználókat is magukban foglalják, akik védőszerkezet nélküli egyéni mobilitási megoldásokat alkalmazhatnak. Ezen túlmenően a jelenlegi technológia alapján észszerűen valószínűsíthető, hogy a fejlett rendszerek rendes vezetési feltételek mellett más veszélyeztetett úthasználókra is reagálni fognak, annak ellenére, hogy nem végeznek külön erre irányuló vizsgálatot. Az e rendeletben foglalt műszaki követelményeket egy értékelési és felülvizsgálati eljárást követően a műszaki fejlődéshez kell igazítani annak érdekében, hogy kiterjedjenek minden olyan úthasználóra, aki védőszerkezet nélküli egyéni mobilitási megoldást – például robogót, önegyensúlyozó járművet és kerekesszéket – alkalmaz.

(5) A fejlett járműbiztonsági rendszerek területén tapasztalható műszaki fejlődés új lehetőségeket kínál a balesetek számának csökkentésére. A súlyos sérülések és a halálos kimenetelű balesetek számának minimalizálása érdekében egy sor új technológia bevezetésére van szükség.

(6) A Bizottság a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([5]) összefüggésben megvizsgálta, hogy ki lehet-e terjeszteni az említett rendeletben foglalt, arra vonatkozó követelményt, hogy bizonyos járműkategóriákba be kell építeni bizonyos rendszereket (például fejlett vészfékező rendszereket és abroncsnyomás-ellenőrző rendszereket), hogy ez a követelmény valamennyi járműkategóriára vonatkozzon. A Bizottság ezenkívül megvizsgálta a műszaki és gazdasági kivitelezhetőséget, valamint a piaci érettséget az egyéb fejlett biztonsági funkciók beépítésére vonatkozó új követelmény előírásával kapcsolatban. Az említett vizsgálatok alapján a Bizottság 2016. december 12-én közzétette az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló, „A halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentése: a gépjárműbiztonság javítása az Európai Unióban” című jelentést. A jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 19 olyan lehetséges szabályozási intézkedést határozott meg és terjesztett elő, amelyek hatékonyak lennének a közúti balesetek és a halálos kimenetelű közúti balesetek és sérülések számának további csökkentése tekintetében.

(7) A technológiasemlegesség biztosítása érdekében a teljesítménykövetelményeknek lehetővé kell tenniük mind a közvetlen, mind a közvetett abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek használatát.

(8) A fejlett járműbiztonsági rendszerek csak akkor lehetnek még inkább eredményesek a halálos kimenetelű balesetek és a közúti balesetek számának csökkentésében, valamint a sérülések és károk enyhítésében, ha azokat úgy alakítják ki, hogy azok a felhasználók számára is megfelelőek legyenek. Ezért a járműgyártóknak minden tőlük telhetőt meg kell tenniük annak biztosítása érdekében, hogy az e rendeletben előírt rendszereket és funkciókat oly módon fejlesszék, amely támogatja a járművezetőt. Az említett rendszerek és funkciók működését és korlátait egyértelműen és fogyasztóbarát módon kell elmagyarázni a gépjármű használati utasításában.

(9) A gépjárművezetés támogatásában használt biztonsági funkcióknak és figyelmeztetéseknek minden járművezető – többek között az idősek és a fogyatékossággal élő személyek – számára könnyen érzékelhetőnek kell lenniük.

([4]) https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/vademecum_2018.pdf

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 661/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.).

(10) A fejlett vészfékező rendszerek, az intelligens sebességszabályozó, a vészhelyzeti sávtartó rendszerek, a járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszerek, a járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszerek és a tolatóradar olyan biztonsági rendszerek, amelyek jelentősen csökkenthetik a balesetek számát. Továbbá ezen biztonsági rendszerek némelyike olyan technológiák alapját képezi, amelyeket az automatizált járművek bevezetéséhez is 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 valamennyi értékelésekor figyelembe kell venni annak érdekében, hogy időtállóak legyenek, szigorúan szem előtt tartva a magánélet védelmének és az adatvédelemnek az elvét, valamint hogy a közúti közlekedés során csökkentsék és kiküszöböljék a baleseteket és sérüléseket. Biztosítani kell továbbá, hogy e rendszerek a jármű teljes életciklusa során biztonságosan használhatók legyenek.

(11) Lehetővé kell tenni az intelligens sebességszabályozó kikapcsolását, például akkor, ha a járművezető a rossz időjárási viszonyok, az építési övezetekben egymásnak ellentmondó ideiglenes útburkolati jelek vagy félrevezető, hibás vagy hiányzó közúti jelzőtáblák miatt hamis figyelmeztetéseket vagy nem megfelelő visszajelzéseket kap. Ennek a kikapcsoló funkciónak a járművezető ellenőrzése alatt kell maradnia. Lehetővé kell tennie az intelligens sebességszabályozó kikapcsolását mindaddig, ameddig szükséges, valamint azt, hogy a járművezető könnyen visszakapcsolhassa azt. Ha a rendszer kikapcsolt állapotban van, a sebességhatárra vonatkozóan lehet információkat nyújtani. 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-e.

(12) 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 további megelőzésére vagy a sérülések enyhítésére a biztonsági öv használati arányának Unió-szerte történő növelése révén. Ennélfogva a 661/2009/EK rendelet alapján – az Egyesült Nemzetek Szervezete (ENSZ) 16. sz. előírását végrehajtva, amely megállapította a vonatkozó műszaki előírásokat – 2014 óta minden új személygépkocsiban kötelező lett a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető rendszer a vezetőülés tekintetében. Az említett ENSZ-előírás műszaki fejlődést figyelembe vevő módosításának eredményeképpen kötelező az $M_1$ és az $N_1$ kategóriájú járművek valamennyi első és hátsó ülését, valamint az $N_2$, az $N_3$, az $M_2$ és az $M_3$ kategóriájú járművek valamennyi első ülését az új típusú gépjárművek esetében 2019. szeptember 1-jétől, minden új gépjármű esetében pedig 2021. szeptember 1-jétől a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető rendszerrel felszerelni.

(13) Az eseményadat-rögzítő bevezetése, amely egy sor fontos anonimizált járműadatot tárol röviddel az ütközés előtt, alatt és közvetlenül az után (amelyet például egy légzsák kinyílása aktivál), illetve ezzel párhuzamosan az adatok körére, pontosságára, felbontására, gyűjtésére, tárolására és visszakereshetőségére vonatkozó követelmények bevezetése igen jelentős előrelépés abból a szempontból, hogy a balesetekkel kapcsolatban pontosabb, részletesebb adatok álljanak rendelkezésre. Ezért elő kell írni minden gépjármű ilyen adatrögzítőkkel való felszerelését. Az említett adatrögzítőknek képesnek kell lenniük úgy rögzíteni és tárolni az adatokat, hogy azokat csak a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos elemzések elvégzéséhez és konkrét intézkedések hatékonyságának értékeléséhez tudják a tagállamok felhasználni, anélkül, hogy lehetőségük lenne egy adott jármű tulajdonosának vagy üzembentartójának a tárolt adatok alapján való azonosítására.

(14) A személyes adatok, például az eseményadat-rögzítőkben a járművezetőre vonatkozóan rögzített információk vagy a járművezető fáradtságáról és éberségének csökkenéséről vagy a járművezető figyelmének elterelődéséről rögzített információk kezelését az uniós adatvédelmi joggal, és különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([6]) összhangban kell végezni. Az eseményadat-rögzítőknek zártláncú rendszeren kell működniük, amelyben a tárolt adatokat felülírják, és amely nem teszi lehetővé a jármű vagy az üzembentartó azonosítását. Ezen túlmenően a járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszerek, valamint a járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszerek nem rögzíthetnek folyamatosan vagy nem őrizhetnek meg semmilyen olyan egyéb adatot, amelyre már nincs szükség abból a célból, amelyből azokat gyűjtötték vagy más módon kezelték a zártláncú rendszeren belül. A 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszeren keresztül gyűjtött személyes adatok kezelésére továbbá az (EU) 2015/758 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([7]) meghatározott külön biztosítékok vonatkoznak.

([6]) 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.).

([7]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/758 rendelete (2015. április 29.) a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 77. o.).

(15) A fejlett vészfékező rendszerek vagy a vészhelyzeti sávtartó 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, lehetővé kell tenni manuális kikapcsolásukat. 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 rendszer vagy a veszélyhelyzeti sávtartó rendszer figyelmen kívül hagyására is, amennyiben a rendszer működése nagyobb kockázathoz vagy károsodáshoz vezethet. Ez biztosítaná, hogy a járművek mindig a járművezető ellenőrzése alatt maradjanak. Mindazonáltal az ilyen rendszerek felismerhetik azokat az eseteket is, amikor a járművezető cselekvőképtelen, és ezért a rendszer beavatkozására van szükség annak érdekében, hogy a baleset ne legyen súlyosabb annál, mint amilyen súlyos egyébként lenne.

(16) A 661/2009/EK rendelet az ülésmagasság és a jármű tömege miatt mentesítette a kisteherautókat, a szabadidő-terepjárókat és a többcélú járműveket a biztonsági előírások alól. Tekintettel az említett járművek piaci elterjedésének megnövekedésére (az 1996-os 3 %-ról 2016-ban 14 %-ra), valamint az ütközést követő elektromos biztonsági vizsgálatok terén bekövetkezett technológiai fejlődésre, az említett mentességek mára elavulttá és indokolatlanná váltak. Ezért meg kell szüntetni a mentességeket, és a fejlett járműrendszerekre vonatkozó követelmények teljes körét alkalmazni kell az említett járművekre.

(17) A 661/2009/EK rendelet az uniós jogszabályok jelentős egyszerűsítését hajtotta végre azáltal, hogy 38 irányelv helyébe azokat az egyenértékű ENSZ-előírásokat léptette, amelyek a 97/836/EK tanácsi határozat ([8]) alapján kötelezőek. A további egyszerűsítés érdekében még több uniós szabályt kell felváltani meglévő ENSZ-előírásokkal, amelyek kötelezően alkalmazandók az Unióban. A Bizottságnak továbbá elő kell segítenie és támogatnia kell az ENSZ szintjén az annak érdekében folytatott munkát, hogy haladéktalanul, az érvényes legszigorúbb közúti közlekedésbiztonsági szabványoknak megfelelően műszaki követelményeket dolgozzanak ki az e rendelet által előírt járműbiztonsági rendszerek típusjóváhagyására vonatkozóan.

(18) Azon ENSZ-előírásokat és azok módosításait, amelyek elfogadását az Unió megszavazta vagy alkalmaz, a 97/836/EK határozattal összhangban be kell építeni az uniós típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályokba. Következésképpen a Bizottságot fel kell hatalmazni a kötelezően alkalmazandó ENSZ-előírások listájának módosítására a lista naprakész állapotának biztosítása érdekében.

(19) A 78/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([9]) a járművek elülső szerkezetük tekintetében történő típusjóváhagyására és az elülső védelmi rendszerek (például gallytörő rácsok) típusjóváhagyására vonatkozó megfelelőségi vizsgálatok és határértékek formájában követelményeket állapít meg a gyalogosok, a kerékpárosok és az egyéb veszélyeztetett úthasználók védelme érdekében. A 78/2009/EK rendelet elfogadása óta az ENSZ keretében a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében továbbfejlesztették a járművekre vonatkozó műszaki követelményeket és vizsgálati eljárásokat. A gépjárművek gyalogosbiztonsági teljesítményének tekintetében történő jóváhagyásra vonatkozó egységes rendelkezések megállapításáról szóló 127. sz. ENSZ-előírás (a továbbiakban: a 127. sz. ENSZ-előírás) jelenleg az Unióban is alkalmazandó a gépjárművek típusjóváhagyása tekintetében.

(20) A 79/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([10]) elfogadását követően a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében az ENSZ szintjén továbbfejlesztették a hidrogénüzemű járművek, valamint a hidrogénrendszerek és -alkatrészek típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket és vizsgálati eljárásokat. A gépjárműveknek és alkatrészeiknek a hidrogénüzemű járművek biztonságot érintő teljesítménye tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó egységes rendelkezésekről szóló 134. sz. ENSZ-előírás (a továbbiakban: a 134. sz. ENSZ-előírás) ([11]) jelenleg az Unióban is alkalmazandó a gépjárművek hidrogénrendszereinek típusjóváhagyása tekintetében. Az említett követelmények mellett a hidrogéngáz használatára tervezett járműrendszerekben használt anyagok és töltőcsonkok minőségére vonatkozó kritériumokat uniós szinten kell megállapítani.

([8]) A Tanács 97/836/EK határozata (1997. november 27.) az Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához („1958. évi felülvizsgált megállapodás”) való csatlakozásáról (HL L 346., 1997.12.17., 78. o.).

([9]) Az Európai Parlament és a Tanács 78/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 35., 2009.2.4., 1. o.).

([10]) 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.).

([11]) HL L 129., 2019.5.17., 43. o.

(21) A közérthetőség, az észszerűség és az egyszerűsítés érdekében a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendeletet hatályon kívül kell helyezni, és ezzel a rendelettel kell felváltani.

(22) 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 holttér, 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, a kerékpárosok és az egyéb veszélyeztetett úthasználók közvetlen láthatósága a vezetőülésből, a járművezető elülső és oldalsó részénél található holtterek lehető legnagyobb mértékű csökkentése révén. Figyelembe kell venni a járművek különböző kategóriáinak sajátosságait.

(23) 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 általi döntéshozatal tekintetében az ellenőrizhető biztonsági garanciára vonatkozókat – kell uniós szinten, a technológiai semlegesség elvét tiszteletben tartva elfogadni, és azokat az ENSZ EGB járműelőírások harmonizálásával foglalkozó világfóruma (29. munkacsoport) keretében nemzetközi szinten elő kell mozdítani.

(24) Azokat az úthasználókat – mint például a gyalogosokat, a kerékpárosokat, valamint a nem automatizált járművek vezetőit –, akik nem kaphatnak járművek közötti elektronikus információkat egy automatizált jármű magatartásáról, az ENSZ-előírásokban vagy más rendeleti jellegű jogi aktusokban előírt hagyományos eszközök útján kell tájékoztatni az említett magatartásról, a lehető leghamarabb azok hatálybalépését követően.

(25) A járműkonvoj-kialakítás révén a jövőben biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb lehet a közlekedés. A járműkonvoj kialakítását biztosító technológia és a vonatkozó előírások várható bevezetése harmonizált szabályokat és eljárásokat tartalmazó szabályozási keret kialakítását teszi szükségessé.

(26) A járművek összekapcsoltsága és automatizációja megnöveli a fedélzeti adatokhoz történő jogosulatlan távoli hozzáférés, és a szoftver illegális, vezeték nélküli módosításának lehetőségét. Az ilyen kockázatok figyelembevétele érdekében a kiberbiztonságra vonatkozó ENSZ-előírásokat vagy más rendeleti jellegű jogi aktusokat a hatálybalépésük után a lehető leghamarabb kötelező érvénnyel alkalmazni kell.

(27) A szoftvermódosítások jelentős mértékben megváltoztathatják a jármű funkcióit. A szoftvermódosítások tekintetében a típusjóváhagyási eljárásokkal összhangban lévő harmonizált szabályokat és műszaki követelményeket kell megállapítani. Ezért a hatálybalépésüket követően a lehető leghamarabb kötelezően kell alkalmazni a szoftverek naprakésszé tételének eljárására vonatkozó ENSZ-előírásokat vagy más rendeleti jellegű jogi aktusokat. 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.

(28) Az Uniónak továbbra is támogatnia kell a gumiabroncsok zajszintjére, gördülési ellenállására és nedves tapadására vonatkozó műszaki követelményeknek az ENSZ szintjén történő fejlesztését. Ennek oka az, hogy a gumiabroncsok gördülésizaj-kibocsátás és/vagy nedves tapadás és/vagy gördülési ellenállás tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó egységes rendelkezésekről szóló 117. sz. ENSZ-előírás ([12]) (a továbbiakban: a 117. sz. ENSZ-előírás) már tartalmazza ezeket a részletes rendelkezéseket. Az ENSZ szintjén gyorsan és ambiciózusan folytatni kell a gumiabroncsokra vonatkozó követelmények műszaki fejlődéshez való hozzáigazítását, 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 azokat idő előtt lecserélni. A 661/2009/EK rendelet gumiabroncs-teljesítményre vonatkozó jelenlegi követelményeit egyenértékű ENSZ-előírásokkal kell felváltani.

([12]) HL L 218., 2016.8.12., 1. o.

(29) E rendelet hatékonyságának biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell felhatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt a rendeletet a fejlett járműrendszerekre vonatkozó típusjóváhagyási követelményekre vonatkozóan, és hogy módosítsa ezt a rendeletet annak II. melléklete vonatkozásában a műszaki fejlődés és a szabályozási fejlemények figyelembevétele érdekében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak ([13]) megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(30) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([14]) megfelelően kell gyakorolni.

(31) Az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra utaló uniós jogszabályoknak az EUMSZ által bevezetett jogi kerethez történő hozzáigazítása, valamint a járműbiztonsággal kapcsolatos uniós jogszabályok további egyszerűsítése érdekében a következő rendeleteket hatályon kívül kell helyezni és az e rendelet alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokkal kell felváltani:

– a Bizottság 631/2009/EK rendelete ([15]),

– a Bizottság 406/2010/EU rendelete ([16]),

– a Bizottság 672/2010/EU rendelete ([17]),

– a Bizottság 1003/2010/EU rendelete ([18]),

– a Bizottság 1005/2010/EU rendelete ([19]),

– a Bizottság 1008/2010/EU rendelete ([20]),

– a Bizottság 1009/2010/EU rendelete ([21]),

([13]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

([14]) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

([15]) A Bizottság 631/2009/EK rendelete (2009. július 22.) a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról szóló 78/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet I. melléklete részletes végrehajtási szabályainak megállapításáról, a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 2003/102/EK és a 2005/66/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 195., 2009.7.25., 1. o.).

([16]) A Bizottság 406/2010/EU rendelete (2010. április 26.) a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváhagyásáról szóló 79/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 122., 2010.5.18., 1. o.).

([17]) A Bizottság 672/2010/EU rendelete (2010. július 27.) egyes gépjárművek szélvédő-jégmentesítő és -párátlanító berendezéseire vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 196., 2010.7.28., 5. o.).

([18]) A Bizottság 1003/2010/EU rendelete (2010. november 8.) a gépjárművek és pótkocsijaik hátsó rendszámtáblái felszerelésének helyére és rögzítésének módjára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 291., 2010.11.9., 22. o.).

([19]) A Bizottság 1005/2010/EU rendelete (2010. november 8.) a gépjárművek elvontató berendezéseire vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 291., 2010.11.9., 36. o.).

([20]) A Bizottság 1008/2010/EU rendelete (2010. november 9.) egyes gépjárművek szélvédőtörlő és szélvédőmosó rendszereire vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 292., 2010.11.10., 2. o.).

([21]) A Bizottság 1009/2010/EU rendelete (2010. november 9.) egyes gépjárművek kerékdobjaira vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 292., 2010.11.10., 21. o.).

– a Bizottság 19/2011/EU rendelete ([22]),

– a Bizottság 109/2011/EU rendelete ([23]),

– a Bizottság 458/2011/EU rendelete ([24]),

– a Bizottság 65/2012/EU rendelete ([25]),

– a Bizottság 130/2012/EU rendelete ([26]),

– a Bizottság 347/2012/EU rendelete ([27]),

– a Bizottság 351/2012/EU rendelete ([28]),

– a Bizottság 1230/2012/EU rendelete ([29]),

– a Bizottság (EU) 2015/166 rendelete ([30]).

(32) Mivel a 78/2009/EK, a 79/2009/EK vagy a 661/2009/EK rendelettel, valamint azok végrehajtási intézkedéseivel összhangban megadott EU-típusjóváhagyásokat az e rendelettel összhangban megadottakkal egyenértékűeknek kell tekinteni – hacsak ez a rendelet nem módosítja a vonatkozó követelményeket, illetve addig, amíg az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus vagy végrehajtási jogi aktus nem módosítja azokat –, átmeneti rendelkezések szükségesek annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen jóváhagyásokat ne érvénytelenítsék.

(33) Az EU-típusjóváhagyás megadásának megtagadására, a jármű nyilvántartásba vételének megtagadására, valamint az alkotóelemek és az önálló műszaki egységek forgalomba hozatalának vagy üzembe helyezésének tilalmára vonatkozó dátumokat minden egyes szabályozott tétel esetében meg kell állapítani.

(34) Mivel e rendelet célját – nevezetesen a belső piac megfelelő működésének a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek biztonságosságára és környezetvédelmi jellemzőire vonatkozó harmonizált műszaki követelmények bevezetése révén történő biztosítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban terjedelme és hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

---

([22]) A Bizottság 19/2011/EU rendelete (2011. január 11.) a gépjárművek és pótkocsijaik hatóságilag előírt gyári adattáblájára és járműazonosító számára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 8., 2011.1.12., 1. o.).

([23]) A Bizottság 109/2011/EU rendelete (2011. január 27.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáira a felcsapódó víz elleni védőrendszerekkel összefüggésben vonatkozó típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 34., 2011.2.9., 2. o.).

([24]) A Bizottság 458/2011/EU rendelete (2011. május 12.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak a gumiabroncsaik felszerelése tekintetében történő típusjóváhagyásáról, valamint a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK rendelet végrehajtásáról (HL L 124., 2011.5.13., 11. o.).

([25]) A Bizottság 65/2012/EU rendelete (2012. január 24.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet sebességváltás-jelzők tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 28., 2012.1.31., 24. o.).

([26]) A Bizottság 130/2012/EU rendelete (2012. február 15.) az egyes gépjárművekre a járműbe való bejutás és a manőverezőképesség tekintetében vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról, továbbá a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 43., 2012.2.16., 6. o.).

([27]) A Bizottság 347/2012/EU rendelete (2012. április 16.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az egyes gépjármű-kategóriákra a fejlett vészfékező rendszerek szempontjából vonatkozó típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 109., 2012.4.21., 1. o.).

([28]) A Bizottság 351/2012/EU rendelete (2012. április 23.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek gépjárművekbe történő beépítésére vonatkozó típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 110., 2012.4.24., 18. o.).

([29]) A Bizottság 1230/2012/EU rendelete (2012. december 12.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és azok pótkocsijainak tömegével és méreteivel kapcsolatos típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 353., 2012.12.21., 31. o.).

([30]) A Bizottság (EU) 2015/166 rendelete (2015. február 3.) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a különös eljárások, értékelési módszerek és műszaki előírások bevezetése tekintetében történő kiegészítéséről és módosításáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, továbbá az 1003/2010/EU, a 109/2011/EU és a 458/2011/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 28., 2015.2.4., 3. o.).

(35) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint a rendszereik, alkotóelemeik és önálló műszaki egységeik típusjóváhagyására vonatkozó részletes műszaki követelményeket és megfelelő vizsgálati eljárásokat, valamint az egységes eljárásokra és műszaki előírásokra vonatkozó rendelkezéseket alkalmazásuk kezdőnapja előtt elegendő idővel felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban és végrehajtási jogi aktusokban kell megállapítani, hogy elegendő idő álljon a gyártók rendelkezésére az e rendeletben és az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban és végrehajtási jogi aktusokban meghatározott követelményekhez való alkalmazkodásra. Egyes járműveket csak kis mennyiségben gyártanak. Ezért helyénvaló, hogy az e rendeletben meghatározott követelmények és az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok figyelembe vegyék az ilyen járműveket vagy járműosztályokat, amennyiben az említett követelmények összeegyeztethetetlenek az ilyen járművek használati módjával vagy kialakításával, vagy aránytalan többletteherrel járnak. Ennélfogva e rendelet alkalmazását el kell halasztani,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

## TÁRGY, HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

*1. cikk*

### Tárgy

E rendelet követelményeket állapít meg a következőkre vonatkozóan:

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

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

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

*2. cikk*

### Hatály

Ez a rendelet az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikkében meghatározott, M, N és O kategóriájú járművekre, valamint az ilyen járművekhez tervezett és gyártott rendszerekre, alkotóelemekre és önálló műszaki egységekre alkalmazandó.

*3. cikk*

### Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkében megállapított fogalommeghatározások alkalmazandók.

Emellett az alábbi fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „veszélyeztetett úthasználó”: nem motorizált úthasználók, ideértve különösen a kerékpárosokat és a gyalogosokat, továbbá a gépi hajtású kétkerekű járművek használói;

2. „abroncsnyomás-ellenőrző rendszer”: olyan, járműbe beépített rendszer, amely képes az abroncsnyomásnak és a nyomás idővel történő változásának az értékelésére, és menet közben továbbítani tudja a megfelelő információkat a járművezetőhöz;

3. „intelligens sebességszabályozó”: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt az útviszonyoknak megfelelő sebesség tartásában azáltal, hogy helyzethez igazított és megfelelő visszajelzést ad;

4. „indításgátló alkoholszonda előkészítése”: szabványosított interfész, amely megkönnyíti a tartozékpiacon elérhető indításgátló alkoholszonda-készülékek beszerelését gépjárművekbe;

5. „a járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszer”: olyan rendszer, amely felméri a vezető éberségét a gépjármű rendszerei által összegyűjtött adatok elemzése alapján, és figyelmezteti a járművezetőt, amennyiben az szükséges;

6. „a járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszer”: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt abban, hogy folyamatosan figyelemmel kísérje a forgalmi helyzetet, és amely figyelmezteti a járművezetőt, ha valami eltereli a figyelmét;

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

8. „tolatóradar”: elsősorban a tolatás közbeni ütközés elkerülésére szolgáló rendszer, amely tolatáskor a járművezető számára jelzi a jármű mögötti embereket és tárgyakat;

9. „sávelhagyásra figyelmeztető rendszer”: olyan rendszer, amely figyelmezteti a járművezetőt a járműnek a menetsávból történő kisodródására;

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

11. „vészhelyzeti sávtartó rendszer”: olyan rendszer, amely segíti a járművezetőt a jármű sávjelzésekhez vagy az út széléhez viszonyított biztonságos helyzetének megtartásában legalább sávelhagyáskor, vagy közvetlenül a sávelhagyás előtt, amikor is ütközés közvetlen veszélye áll fenn;

12. „gépjármű főkapcsolója”: az a berendezés, amellyel a gépjármű fedélzeti elektronikai rendszerét kikapcsolt állapotból – amikor a gépjármű parkol, a vezető pedig nincs jelen – rendes üzemmódba kapcsolják;

13. „eseményadat-rögzítő”: olyan rendszer, amelynek célja kizárólag az, hogy röviddel ütközés előtt, ütközéskor és közvetlenül az ütközést követően az ütközés szempontjából kritikus adatokat és információkat rögzítse és tárolja;

14. „elülső védelmi rendszer”: olyan önálló szerkezet vagy szerkezetek, mint például a gallytörő rács vagy kiegészítő lökhárító, amely a gyárilag felszerelt lökhárító mellett a jármű külső felületének védelmét szolgálja egy másik tárggyal való ütközés esetén fellépő károk ellen, a 0,5 kg-nál kisebb tömegű szerkezetek kivételével, amelyek rendeltetése csupán a jármű lámpáinak védelme;

15. „lökhárító”: az elülső védelmi rendszer kivételével minden, a jármű elejének alján lévő külső szerkezeti elem, ideértve az ahhoz rögzített alkatrészeket is, amelyek célja a jármű védelme más járművel kis sebességgel történő frontális ütközés esetén;

16. „hidrogénüzemű jármű”: olyan gépjármű, amely meghajtásához hidrogént használ tüzelőanyagként;

17. „hidrogénrendszer”: hidrogénüzemű járművekre rögzített hidrogén alkotórészek és kapcsolóelemek együttese, kivéve a hidrogénüzemű meghajtórendszereket és a segédhajtóműveket;

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

19. „hidrogénrendszer alkotórésze”: a hidrogéntartályok, valamint a hidrogénüzemű jármű minden más olyan része, amely a hidrogénnel közvetlenül érintkezik, vagy a hidrogénrendszer részét képezi;

20. „hidrogéntartály”: a hidrogénrendszer azon alkotórésze, amely a hidrogén-tüzelőanyag fő volumenét tárolja;

21. „automatizált jármű”: olyan gépjármű, amelyet arra a célra terveztek és gyártottak, hogy bizonyos ideig folyamatos járművezetői felügyelet nélkül, önállóan közlekedjen, de amelynek tekintetében továbbra is elvárt vagy szükséges a járművezetői beavatkozás;

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

23. „a járművezető készültségét figyelő rendszer”: olyan rendszer, amely adott esetben felméri, hogy a járművezető bizonyos helyzetekben képes-e szükség esetén átvenni a vezetési feladatokat az automatizált járműtől;

24. „járműkonvoj kialakítása”: két vagy több jármű konvojba történő rendezése kapcsolódási technológiák és automatizált vezetéstámogató rendszerek használatával, amely lehetővé teszi, hogy a járművek egymás között az előre beállított rövid követési távolságot automatikusan tartsák, ha az utazás bizonyos szakaszain össze vannak kapcsolva, és képesek legyenek alkalmazkodni a konvojt vezető jármű mozgásában bekövetkező változásokhoz úgy, hogy az csekély vagy semmilyen beavatkozást nem igényel a járművezetők részéről;

25. „legnagyobb tömeg”: a gyártó által megadott, műszakilag megengedett legnagyobb terhelt tömeg;

26. „A-oszlop”: a legelső és legkülső tetőtartó oszlop, amely a jármű alvázától a tetőig nyúlik.

II. FEJEZET

## A GYÁRTÓK KÖTELEZETTSÉGEI

*4. cikk*

### Általános kötelezettségek és műszaki követelmények

(1) A gyártóknak igazolniuk kell, hogy minden új jármű, amelyet forgalomba hoztak, nyilvántartásba vettek vagy üzembe helyeztek, valamint minden új rendszer, alkotóelem és önálló műszaki egység, amelyet forgalomba hoztak vagy üzembe helyeztek, e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok követelményeinek megfelelő típusjóváhagyással rendelkezik.

(2) Az I. mellékletben felsorolt ENSZ-előírásoknak megfelelő típusjóváhagyás e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok követelményeinek megfelelő EU-típusjóváhagyásnak minősül.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet módosítására vonatkozóan, hogy a műszaki fejlődés és a szabályozási fejlemények figyelembevétele érdekében bevezesse és naprakésszé tegye a kötelezően alkalmazandó ENSZ-előírásokra és a vonatkozó módosítássorozatra való hivatkozásokat.

(4) A gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy a járműveket úgy tervezzék, gyártsák és szereljék össze, hogy azok a lehető legkisebb sérülési veszélyt jelentsék az utasokra és a veszélyeztetett úthasználókra nézve.

(5) A gyártóknak azt is biztosítaniuk kell, hogy a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek megfeleljenek a II. mellékletben felsorolt alkalmazandó követelményeknek az említett mellékletben meghatározott időpontoktól kezdve, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított részletes műszaki követelményeknek és vizsgálati eljárásoknak, továbbá az e rendelet alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban megállapított egységes eljárásoknak és műszaki előírásoknak, beleértve az alábbiakkal kapcsolatos követelményeket is:

a) utasbiztonsági rendszerek, töréteszt, a tüzelőanyag-rendszer épsége és nagyfeszültségű elektromos biztonság;

b) veszélyeztetett úthasználók, látás és kilátás;

c) a jármű alvázа, fékrendszere, gumiabroncsai és kormányberendezése;

d) fedélzeti műszerek, elektromos rendszer, járművilágítás, valamint a jogosulatlan használat – többek között a kibertámadások – elleni védelem;

e) a járművezető magatartása és a rendszer működése; valamint

f) a járművek általános szerkezeti felépítése és tulajdonságai.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet módosítására vonatkozóan a műszaki fejlődés és a szabályozási fejlemények figyelembevétele érdekében, különösen az e cikk (5) bekezdésének a)–f) pontjában, valamint a 6. cikk (1) bekezdésének a)–g) pontjában, a 7. cikk (2), (3), (4) és (5) bekezdésében, a 9. cikk (2), (3) és (5) bekezdésében és a 11. cikk (1) bekezdésében felsorolt témákat illetően, valamint a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek magas szintű általános biztonságának, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók magas szintű védelmének – az ENSZ-előírásokra, valamint a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra és a végrehajtási jogi aktusokra való hivatkozások beillesztése és naprakésszé tétele révén történő – biztosítása céljából.

(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén rendelkezéseket fogad el a járműveknek, rendszereknek, alkotóelemeknek és önálló műszaki egységeknek a II. mellékletben felsorolt követelmények tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárásokra és műszaki előírásokra vonatkozóan.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. E végrehajtási jogi aktusokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó időpontok előtt kell kihirdetni.

*5. cikk*

**Az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerekkel és gumiabroncsokkal kapcsolatos egyedi rendelkezések**

(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 a gumiabroncsban nyomáscsökkenés lép fel.

(2) Az abroncsnyomás-ellenőrző rendszert úgy kell megtervezni, hogy alacsony gumiabroncsnyomásnál ne lehessen visszaállítani vagy újrakalibrálni.

(3) Minden forgalomba hozott gumiabroncsnak teljesítenie kell a biztonságra és a környezeti teljesítményre vonatkozó, a II. mellékletben felsorolt, releváns rendeleti jellegű jogi aktusokban meghatározott követelményeket.

(4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén rendelkezéseket fogad el az egységes eljárásokra és műszaki előírásokra vonatkozóan a következők tekintetében:

a) a járművek abroncsnyomás-ellenőrző rendszerük tekintetében történő típusjóváhagyása;

b) a gumiabroncsok típusjóváhagyása, beleértve a felszerelésükre vonatkozó műszaki előírásokat is.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. E végrehajtási jogi aktusokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó időpontok előtt kell kihirdetni.

*6. cikk*

**Fejlett járműrendszerek minden gépjármű-kategória számára**

(1) A gépjárműveket fel kell szerelni a következő fejlett járműrendszerekkel:

a) intelligens sebességszabályozó;

b) indításgátló alkoholszonda előkészítése;

c) a járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszer;

d) a járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszer;

e) vészfékjelzés;

f) tolatóradar; és

g) eseményadat-rögzítő.

(2) Az intelligens sebességszabályozónak a következő minimumkövetelményeknek kell megfelelnie:

a) lehetővé teszi, hogy a járművezető a gázadagoló vagy helyzethez igazított, megfelelő és hatékony visszajelzés révén tudomást szerezzen az alkalmazandó sebességhatár túllépéséről;

b) a rendszert ki lehet kapcsolni; a sebességkorlátozásra vonatkozó információk továbbra is rendelkezésre bocsáthatók, és a gépjármű főkapcsolója által végrehajtott minden egyes bekapcsoláskor az intelligens sebességszabályozónak normál üzemmódban kell lennie;

c) a helyzethez igazított és megfelelő visszajelzések a közúti táblák és jelzések megfigyeléséből szerzett sebességhatár-információkon, a járműben hozzáférhető infrastruktúrajelzéseken vagy elektronikus térképadatokon, vagy mindkettőn alapulnak;

d) nem akadályozhatja a járművezetőket annak lehetőségében, hogy a járműnek a rendszer által beállított sebességét túllépjék;

e) teljesítménycéljait úgy kell meghatározni, hogy valós vezetési körülmények között ne lépjen fel hiba, vagy a lehető legkisebbre csökkenjen a hibaarány.

(3) A járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszereket, valamint a járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszereket úgy kell megtervezni, hogy azok ne rögzítsenek folyamatosan vagy ne őrizzenek meg semmilyen egyéb olyan adatot, amelyre már nincs szükség abból a célból, amelyből azokat gyűjtötték vagy más módon kezelték. Ezen túlmenően az említett adatokhoz harmadik felek semmilyen esetben sem férhetnek hozzá, és azokat semmilyen esetben sem lehet rendelkezésükre bocsátani, továbbá ezen adatokat az adatkezelést követően azonnal törölni kell. Az említett rendszereket emellett úgy kell megtervezni, hogy ne legyenek átfedések, és ne külön-külön és egyidejűleg, vagy zavaró módon figyelmeztessék a járművezetőt abban az esetben, ha egy művelet mindkét rendszert működésbe lépteti.

(4) Az eseményadat-rögzítőknek különösen a következő követelményeknek kell megfelelniük:

a) az általuk röviddel az ütközés előtt, az ütközéskor, és közvetlenül az ütközést követően rögzített és tárolt adatoknak – nagyfokú pontossággal és az adatok fennmaradásának biztosítása mellett – tartalmazniuk kell a jármű sebességét, fékezését, helyzetét és dőlését az úton, a jármű valamennyi biztonsági rendszere, a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer aktiválásának és üzemmódjainak állapotát, a fékek aktiválását és az aktív fedélzeti biztonsági és balesetmegelőző rendszerek érdemi beviteli paramétereit;

b) azokat nem lehet kikapcsolni;

c) olyan módon kell képesnek lenniük az adatok rögzítésére és tárolására, hogy:

   i. zártláncú rendszeren működnek;

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

   iii. az általuk összegyűjtött adatok lehetővé teszik a pontos járműtípus, -változat és -kivitel, valamint különösen a járműbe szerelt aktív biztonsági és balesetmegelőző rendszerek azonosítását; továbbá

d) azok az adatok, amelyeket képesek rögzíteni, rendelkezésre bocsáthatók a nemzeti hatóságok számára az uniós vagy a nemzeti jog alapján kizárólag baleseti kutatás és elemzés céljára, többek között a rendszerek és alkotóelemek típusjóváhagyásához, és az (EU) 2016/679 rendeletnek megfelelően egy szabványosított interfészen keresztül.

(5) Az eseményadat-rögzítő nem rögzítheti és tárolhatja a jármű-azonosító szám járművet azonosító szakaszának utolsó négy számjegyét, sem más olyan információt, amely lehetővé tenné a konkrét jármű, annak tulajdonosa vagy üzembentartója beazonosítását.

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

a) a járműveknek az (1) bekezdésben felsorolt fejlett járműrendszerek tekintetében történő típusjóváhagyása;

b) az (1) bekezdés a), f) és g) pontjában felsorolt fejlett járműrendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyása.

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó időpontok előtt kell kihirdetni.

*7. cikk*

**A személygépkocsikkal és a könnyű haszongépjárművekkel kapcsolatos egyedi követelmények**

(1) Az e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok egyéb, az $M_1$ és $N_1$ kategóriájú járművekre is alkalmazandó követelményei mellett az említett kategóriákba tartozó járműveknek meg kell felelniük a (2)–(5) bekezdésben meghatározott követelményeknek és a (6) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott műszaki előírásoknak.

(2) Az $M_1$ és $N_1$ kategóriájú járműveket fejlett vészfékező rendszerrel kell felszerelni, amelyet két szakaszban kell megtervezni és beépíteni, és amelynek a következőket kell biztosítania:

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

b) az a) pontban említett felismerési képesség kiterjesztése a gépjármű előtt lévő gyalogosokra és kerékpárosokra.

(3) Az $M_1$ és $N_1$ kategóriájú járműveket vészhelyzeti sávtartó rendszerrel is fel kell szerelni.

(4) A fejlett vészfékező rendszereknek és a vészhelyzeti sávtartó rendszereknek különösen a következő követelményeknek kell megfelelniük:

a) az ilyen rendszereket kizárólag egyenként, a járművezető által végzett cselekvési sorozat által lehet kikapcsolni;

b) a gépjármű főkapcsolója által végrehajtott minden egyes bekapcsoláskor a rendszereknek normál üzemmódban kell lenniük;

c) a figyelmeztető hangjelzéseket könnyen ki lehet kapcsolni, de kikapcsolásuk egyidejűleg nem kapcsolhat ki más rendszerfunkciókat, csak a figyelmeztető hangjelzéseket;

d) lehetővé kell tenniük, hogy a járművezető felülbírálja az ilyen rendszereket.

(5) Az $M_1$ és $N_1$ kategóriájú járműveket úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a veszélyeztetett úthasználók megnövelt védelme és ütközéskori potenciális sérüléseik mérséklése érdekében nagyobb frontális védelmi zónával rendelkezzenek.

(6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén rendelkezéseket fogad el a járműveknek az e cikk (2)–(5) bekezdésében megállapított követelmények tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárásokra és műszaki előírásokra vonatkozóan.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. E végrehajtási jogi aktusokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó időpontok előtt kell kihirdetni.

*8. cikk*

**Elülső védelmi rendszerek a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek számára**

(1) Az elülső védelmi rendszereknek, függetlenül attól, hogy azokat eredeti készülékként szerelték-e be az $M_1$ és $N_1$ kategóriájú járművekbe, vagy az ezekre a járművekre való felszerelés céljára önálló műszaki egységként forgalmazták, meg kell felelniük a (2) bekezdésben megállapított követelményeknek, valamint a (3) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban megállapított műszaki előírásoknak.

(2) Az önálló műszaki egységként forgalmazott elülső védelmi rendszerekhez csatolni kell azon járműtípusok, -változatok és -kivitelek részletes felsorolását, amelyek tekintetében az önálló műszaki egységként forgalmazott elülső védelmi rendszer típusjóváhagyással rendelkezik, valamint egyértelmű összeszerelési utasításokat.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén rendelkezéseket fogad el az elülső védelmi rendszerek típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárásokra és műszaki előírásokra vonatkozóan, beleértve a kialakításukkal és felszerelésükkel kapcsolatos műszaki előírásokat is.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. E végrehajtási jogi aktusokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó időpontok előtt kell kihirdetni.

*9. cikk*

**Az autóbuszokkal és a tehergépkocsikkal kapcsolatos egyedi követelmények**

(1) Az e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok egyéb, az $M_2$, $M_3$, $N_2$ és $N_3$ kategóriájú járművekre is alkalmazandó követelményei mellett az említett kategóriába tartozó járműveknek meg kell felelniük a (2)–(5) bekezdésben megállapított követelményeknek és a (7) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban megállapított műszaki előírásoknak. Az $M_2$ és $M_3$ kategóriájú járműveknek a (6) bekezdésben megállapított követelmények is meg kell felelniük.

(2) Az $M_2$, $M_3$, $N_2$ és $N_3$ kategóriájú járműveket a (7) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott műszaki előírásoknak megfelelő, sávelhagyásra figyelmeztető rendszerrel és fejlett vészfékező rendszerrel kell felszerelni.

(3) Az $M_2$, $M_3$, $N_2$ és $N_3$ kategóriájú járműveket fel kell szerelni olyan fejlett rendszerrel, amely képes érzékelni a jármű elejénél vagy mellett, a jármű közvetlen közelében lévő gyalogosokat és kerékpárosokat, és figyelmeztető jelzést adni, vagy elkerülni az ilyen veszélyeztetett úthasználókkal való ütközést.

(4) A (2) és a (3) bekezdésben említett rendszereknek különösen a következő követelményeknek kell megfelelniük:

a) az ilyen rendszereket kizárólag egyenként, a járművezető által végzett cselekvési sorozat által lehet kikapcsolni;

b) a gépjármű főkapcsolója által végrehajtott minden egyes bekapcsoláskor a rendszereknek normál üzemmódban kell lenniük;

c) a figyelmeztető hangjelzéseket könnyen ki lehet kapcsolni, de kikapcsolásuk egyidejűleg nem kapcsolhat ki más rendszerfunkciókat, csak a figyelmeztető hangjelzéseket;

d) lehetővé kell tenniük, hogy a járművezető felülbírálja az ilyen rendszereket.

(5) Az $M_2$, $M_3$, $N_2$ és $N_3$ kategóriájú járműveket úgy kell megtervezni és gyártani, hogy a járművezető előtt és mellett lévő holtterek lehető legnagyobb mértékű, a különböző kategóriájú járművek sajátosságainak figyelembevételével történő csökkentése révén a vezetőülésből jobb legyen a közvetlen rálátás a veszélyeztetett úthasználókra.

(6) Az olyan, $M_2$ és $M_3$ kategóriájú járműveket, amelyek kapacitása a járművezetőn kívül meghaladja a 22 utast, és álló utasok számára kialakított területekkel rendelkeznek, lehetővé téve az utasok gyakori mozgását, úgy kell megtervezni és gyártani, hogy csökkent mozgásképességű személyek, többek között kerekesszékesek számára is hozzáférhetők legyenek.

(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén rendelkezéseket fogad el az egységes eljárásokra és műszaki előírásokra vonatkozóan a következők tekintetében:

a) a járműveknek az e cikk (2)–(5) bekezdésében megállapított követelmények tekintetében történő típusjóváhagyása;

b) az e cikk (3) bekezdésében említett rendszerek önálló műszaki egységként történő típusjóváhagyása.

Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Az e cikk (2), (3) és (4) bekezdésében megállapított követelményekre vonatkozó végrehajtási jogi aktusokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó időpontok előtt kell kihirdetni.

Az e cikk (5) bekezdésében megállapított követelményekre vonatkozó végrehajtási jogi aktusokat legalább 36 hónappal a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó időpontok előtt kell kihirdetni.

*10. cikk*

**A hidrogénüzemű járművekkel kapcsolatos egyedi követelmények**

(1) Az e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok egyéb, az M és az N kategóriájú járművekre is alkalmazandó követelményei mellett az említett kategóriába tartozó hidrogénüzemű járműveknek, hidrogénrendszereiknek és az ilyen rendszerek alkotórészeinek meg kell felelniük a (3) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott műszaki előírásoknak.

(2) A gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy a hidrogénrendszereket és hidrogénrendszer-alkotórészeket a (3) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott műszaki előírásoknak megfelelően építsék be. A gyártók – amennyiben szükséges – a hidrogénrendszerek és -alkotórészek ellenőrzése céljából a hidrogénüzemű járművek teljes üzemi élettartama során információkat bocsátanak rendelkezésre.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén rendelkezéseket fogad el a hidrogénüzemű járművek hidrogénrendszerei – többek között az anyagok összeférhetősége és a töltőcsonkok – tekintetében történő típusjóváhagyására, valamint a hidrogénrendszer-alkotórészek típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárásokra és műszaki előírásokra – a beépítésükkel kapcsolatos műszaki előírásokat is ideértve – vonatkozóan.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. E végrehajtási jogi aktusokat legalább 15 hónappal a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó időpontok előtt kell kihirdetni.

*11. cikk*

**Az automatizált járművekkel és a teljesen automatizált járművekkel kapcsolatos egyedi követelmények**

(1) Az e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok egyéb, az adott kategóriájú járművekre alkalmazandó követelményei mellett az automatizált járműveknek és a teljesen automatizált járműveknek a következők tekintetében meg kell felelniük a (2) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott műszaki előírásoknak:

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

b) a jármű állapotát és a környezetet ismertető, valós idejű információkat biztosító rendszerek;

c) a járművezető készültségét figyelő rendszerek;

d) eseményadat-rögzítők az automatizált járművek számára;

e) az adatcsere harmonizált formátuma, például a több márkát is magába foglaló járműkonvoj kialakításához;

f) a többi úthasználónak biztonsági információkat nyújtó rendszerek.

Mindazonáltal az első albekezdés c) pontjában említett azon műszaki előírások, amelyek a járművezető készültségét figyelő rendszerekre vonatkoznak, nem alkalmazandók a teljesen automatizált járművekre.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén rendelkezéseket fogad el az e cikk (1) bekezdésének a)–f) pontjában felsorolt rendszerekre és egyéb eszközökre, valamint az automatizált és teljesen automatizált járműveknek az említett rendszerek és egyéb eszközök tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárásokra és műszaki előírásokra vonatkozóan, az automatizált és teljesen automatizált járművek biztonságos közúti üzemelése érdekében.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

III. FEJEZET

**ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK**

*12. cikk*

**A felhatalmazás gyakorlása**

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (3) és (6) bekezdésében és a 6. cikk (6) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2020. január 5-től. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (3) és (6) bekezdésében és a 6. cikk (6) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 4. cikk (3) és (6) bekezdése és a 6. cikk (6) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

*13. cikk*

**A bizottsági eljárás**

(1) A Bizottságot a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

*14. cikk*

**Felülvizsgálat és jelentéstétel**

(1) A Bizottság 2027. július 7-ig, majd azt követően ötévente értékelő jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a biztonsági intézkedések és rendszerek eredményeiről, azok elterjedtségének mértékét, valamint felhasználói szempontoknak való megfelelését is ideértve. A Bizottság megvizsgálja, hogy az említett biztonsági intézkedések és rendszerek e rendelet céljainak megfelelően működnek-e. Az említett jelentéshez adott esetben a közúti közlekedési balesetek és sérülések további csökkentése és kiküszöbölése érdekében ajánlásokat kell csatolni, beleértve az általános biztonságra, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelmére és biztonságára vonatkozó követelmények módosítására irányuló jogalkotási javaslatot is.

A Bizottság értékeli különösen az új intelligens sebességszabályozó rendszerek megbízhatóságát és hatékonyságát, valamint azt, hogy e rendszerek milyen pontosan és hibaarány mellett működnek valós vezetési körülmények között. A Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be.

(2) A Bizottság minden év január 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az előző évre vonatkozóan az ENSZ EGB járműelőírások harmonizálásával foglalkozó világfórumának (29. munkacsoport) a járműbiztonsági szabványokra vonatkozó, az 5–11. cikkben meghatározott követelmények tekintetében történő végrehajtása terén elért eredményekkel kapcsolatos tevékenységeiről, továbbá az Unió e kérdésekkel kapcsolatos álláspontjáról.

*15. cikk*

**Átmeneti rendelkezések**

(1) Ez a rendelet nem érvénytelenít semmilyen, járműre, rendszerre, alkotóelemre vagy önálló műszaki egységre a 78/2009/EK, a 79/2009/EK vagy a 661/2009/EK rendeletnek és azok végrehajtási intézkedéseinek megfelelően 2022. július 5-ig megadott EU-típusjóváhagyást, kivéve, ha a járműre, rendszerre, alkotóelemre vagy önálló műszaki egységre vonatkozó követelményeket az e rendelet és az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok módosították vagy új követelményekkel egészítették ki az e rendelet értelmében elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott további részletes rendelkezések szerint.

(2) A jóváhagyó hatóságok továbbra is meghosszabbítják az (1) bekezdésben említett EU-típusjóváhagyásokat.

(3) E rendelettől eltérve, a tagállamok a IV. mellékletben meghatározott időpontig továbbra is engedélyezik azon járművek nyilvántartásba vételét, valamint azon alkotóelemek értékesítését vagy üzembe helyezését, amelyek nem felelnek meg a 117. sz. ENSZ-előírás követelményeinek.

*16. cikk*

**Végrehajtási határidők**

A járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek vonatkozásában a nemzeti hatóságoknak:

a) a II. mellékletben meghatározott időpontoktól kezdődően az említett mellékletben felsorolt adott követelmény tekintetében, az adott követelménnyel kapcsolatos okokból meg kell tagadniuk az olyan új járműtípus, rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység EU-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának megadását, amely nem felel meg e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok követelményeinek;

b) a II. mellékletben meghatározott időpontoktól kezdődően az említett mellékletben felsorolt adott követelmény tekintetében, az adott követelménnyel kapcsolatos okokból az (EU) 2018/858 rendelet 48. cikke alkalmazásában érvénytelennek kell tekinteniük az új járművekre vonatkozó megfelelőségi nyilatkozatokat és meg kell tiltaniuk az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, amennyiben az említett járművek nem felelnek meg e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok követelményeinek;

c) a II. mellékletben meghatározott időpontoktól kezdődően az említett mellékletben felsorolt adott követelmény tekintetében, az adott követelménnyel kapcsolatos okokból meg kell tiltaniuk az alkotóelemek vagy önálló műszaki egységek forgalomba hozatalát vagy üzembe helyezését, amennyiben ezek nem felelnek meg e rendelet, valamint az e rendelet alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok követelményeinek.

*17. cikk*

**Az (EU) 2018/858 rendelet módosításai**

Az (EU) 2018/858 rendelet II. melléklete e rendelet III. mellékletének megfelelően módosul.

*18. cikk*

**Hatályon kívül helyezés**

(1) A 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendelet, valamint a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 rendelet e rendelet alkalmazásának kezdőnapjával hatályát veszti.

(2) A 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK rendeletre történő hivatkozásokat e rendeletre való hivatkozásnak kell tekinteni.

*19. cikk*

**Hatálybalépés és az alkalmazás kezdőnapja**

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2022. július 6-tól kell alkalmazni.

A 4. cikk (3), (6) és (7) bekezdését, az 5. cikk (4) bekezdését, a 6. cikk (6) bekezdését, a 7. cikk (6) bekezdését, a 8. cikk (3) bekezdését, a 9. cikk (7) bekezdését, a 10. cikk (3) bekezdését, a 11. cikk (2) bekezdését, valamint a 12. és a 13. cikket azonban 2020. január 5-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2019. november 27-én.

| *az Európai Parlament részéről* | *a Tanács részéről* |
|---|---|
| *az elnök* | *az elnök* |
| D. M. SASSOLI | T. TUPPURAINEN |

*I. MELLÉKLET*

**A 4. cikk (2) bekezdésében említett ENSZ-előírások listája**

| Az ENSZ-előírás száma | Tárgy | A HL-ben közzétett módosítássorozat | HL-hivatkozás | Az ENSZ-előírás által érintett terület |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Aszimmetrikus tompított fényt, távolsági fényt vagy mindkettőt kibocsátó, R2 és/vagy HS1 kategóriájú izzólámpával felszerelt fényszórók | 02 módosítássorozat | HL L 177., 2010.7.10., 1. o. | M, N [a] |
| 3. | Gépjárművekre és pótkocsijaikra felszerelt fényvisszaverő eszközök | 02 módosítássorozat | HL L 323., 2011.6.12., 1. o. | M, N, O |
| 4. | Gépjárművek és pótkocsijaik hátsó rendszámtábláinak megvilágítása | Az előírás eredeti változata | HL L 4., 2012.1.7., 17. o. | M, N, O |
| 6. | Gépjárművek és pótkocsijaik irányjelző lámpái | 01 módosítássorozat | HL L 213., 2014.7.18., 1. o. | M, N, O |
| 7. | Gépjárművek és pótkocsijaik első és hátsó (oldalsó) helyzetjelző lámpái, féklámpái és méretjelző lámpái | 02 módosítássorozat | HL L 285., 2014.9.30., 1. o. | M, N, O |
| 8. | Gépjárművek fényszórói (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 és/vagy H11) | 05 módosítássorozat<br>A 4. felülvizsgálat 1. helyesbítése | HL L 177., 2010.7.10., 71. o. | M, N [a] |
| 10. | Elektromágneses összeférhetőség | 05 módosítássorozat | HL L 41., 2017.2.17., 1. o. | M, N, O |
| 11. | Ajtózárak és ajtórögzítő elemek | 04 módosítássorozat | HL L 218., 2019.8.21., 1. o. | $M_1$, $N_1$ |
| 12. | Ütközés esetén a vezető kormányszerkezettel szembeni védelme | 04 módosítássorozat | HL L 89., 2013.3.27., 1. o. | $M_1$, $N_1$ |
| 13. | Járművek és pótkocsik fékezése | 11 módosítássorozat | HL L 42., 2016.2.18., 1. o. | $M_2$, $M_3$, N, O [b] |
| 13-H. | Személygépkocsik fékezése | Az előírás eredeti változata | HL L 335., 2015.12.22., 1. o. | $M_1$, $N_1$ |
| 14. | A biztonsági öv rögzítési pontjai | 07 módosítássorozat | HL L 218., 2015.8.19., 27. o. | M, N |
| 16. | Biztonsági övek, utasbiztonsági rendszerek, gyermek-utasbiztonsági rendszerek és ISOFIX gyermek-utasbiztonsági rendszerek | 07 módosítássorozat | HL L 109., 2018.4.27., 1. o. | M, N |
| 17. | Ülések, azok rögzítései és fejtámlák | 08 módosítássorozat | HL L 230., 2010.8.31., 81. o. | M, N |
| 18. | Gépjárművek jogosulatlan használat elleni védelme | 03 módosítássorozat | HL L 120., 2010.5.13., 29. o. | $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ |
| 19. | Gépjárművek első ködfényszórói | 04 módosítássorozat | HL L 250., 2014.8.22., 1. o. | M, N |
| 20. | Gépjárművek aszimmetrikus tompított fényt, távolsági fényt vagy mindkettőt kibocsátó, halogénizzókkal (H4 lámpákkal) felszerelt fényszórói | 03 módosítássorozat | HL L 177., 2010.7.10., 170. o. | M, N [a] |
| 21. | Belső berendezések | 01 módosítássorozat | HL L 188., 2008.7.16., 32. o. | $M_1$ |

| Az ENSZ-előírás száma | Tárgy | A HL-ben közzétett módosítássorozat | HL-hivatkozás | Az ENSZ-előírás által érintett terület |
|---|---|---|---|---|
| 23. | Gépjárművekre és pótkocsijaikra felszerelt tolatólámpák és manőverezőlámpák | Az előírás eredeti változata | HL L 237., 2014.8.8., 1. o. | M, N, O |
| 25. | A jármű ülésével egybeépített vagy különálló fejtámlák (fejtámaszok) | 04 módosítássorozat<br>Az 1. felülvizsgálat 2. helyesbítése | HL L 215., 2010.8.14., 1. o. | $M_1$ |
| 26. | Kiálló részek | 03 módosítássorozat | HL L 215., 2010.8.14., 27. o. | $M_1$ |
| 28. | Hangjelző berendezések és hangjelzések | Az előírás eredeti változata | HL L 323., 2011.12.6., 33. o. | M, N |
| 29. | A haszongépjárművek vezetőfülkéjében ülő személyek védelme | 03 módosítássorozat | HL L 304., 2010.11.20., 21. o. | N |
| 30. | Gépjárművek és pótkocsijaik gumiabroncsai (C1 osztály) | 02 módosítássorozat | HL L 307., 2011.11.23., 1. o. | M, N, O |
| 31. | Gépjárművek európai aszimmetrikus tompított fényt, távolsági fényt vagy mindkettőt kibocsátó, sajtolt burás fényszórói | 02 módosítássorozat | HL L 185., 2010.7.17., 15. o. | M, N |
| 34. | Tűzveszély elleni védelem (folyékony tüzelőanyagok tartályai) | 03 módosítássorozat | HL L 231., 2016.8.26., 41. o. | M, N, O |
| 37. | Gépjárművek és pótkocsijaik jóváhagyott lámpaegységeibe való izzólámpák | 03 módosítássorozat | HL L 213., 2014.7.18., 36. o. | M, N, O |
| 38. | Gépjárművek és pótkocsijaik hátsó ködlámpái | Az előírás eredeti változata | HL L 4., 2012.1.7., 20. o. | M, N, O |
| 39. | Sebességmérő és kilométerszámláló berendezés és annak beépítése | 01 módosítássorozat | HL L 302., 2018.11.28., 106. o. | M, N |
| 43. | Biztonsági üvegezésre alkalmas anyagok és azok járművekbe való beszerelése | 01 módosítássorozat | HL L 42., 2014.2.12., 1. o. | M, N, O |
| 44. | Gépjárművekben utazó gyermekek rögzítőeszközei („gyermekbiztonsági rendszerek”) | 04 módosítássorozat | HL L 265., 2016.9.30., 1. o. | M, N |
| 45. | Fényszórótörlők | 01 módosítássorozat | | M, N |
| 46. | Közvetett látást biztosító eszközök és beépítésük | 04 módosítássorozat | HL L 237., 2014.8.8., 24. o. | M, N |
| 48. | Világító és fényjelző berendezések járművekbe történő beépítése | 06 módosítássorozat | HL L 14., 2019.1.16., 42. o. | M, N, O ([c]) |
| 54. | Haszongépjárművek és pótkocsijaik gumiabroncsai (C2 és C3 osztály) | Az előírás eredeti változata | HL L 307., 2011.11.23., 2. o. | M, N, O |
| 55. | Járműszerelvények mechanikus csatlakozó-alkotóelemei | 01 módosítássorozat | HL L 153., 2018.6.15., 179. o. | M, N, O ([c]) |
| 58. | Hátsó aláfutásgátló berendezések és beépítésük; Hátsó aláfutás elleni védelem | 03 módosítássorozat | HL L 49., 2019.2.20., 1. o. | M, N, O |
| 61. | Haszongépjárművek vezetőfülkéjének a hátfal síkja előtti kiálló részei | Az előírás eredeti változata | HL L 164., 2010.6.30., 1. o. | N |

| Az ENSZ-előírás száma | Tárgy | A HL-ben közzétett módosítássorozat | HL-hivatkozás | Az ENSZ-előírás által érintett terület |
|---|---|---|---|---|
| 64. | Ideiglenes használatra szánt tartalékegység, defekttűrő gumiabroncsok/rendszer és abroncsnyomás-ellenőrző rendszer | 02 módosítássorozat | HL L 310., 2010.11.26., 18. o. | $M_1$, $N_1$ |
| 66. | Nagy személyszállító járművek felépítményének szilárdsága | 02 módosítássorozat | HL L 84., 2011.3.30., 1. o. | $M_2$, $M_3$ |
| 67. | PB-gázt használó gépjárművek | 01 módosítássorozat | HL L 285., 2016.10.20., 1. o. | M, N |
| 73. | Tehergépjárművek oldalsó aláfutásgátlói | 01 módosítássorozat | HL L 122., 2012.5.8., 1. o. | $N_2$, $N_3$, $O_3$, $O_4$ |
| 77. | Gépjárművek várakozást jelző lámpái | Az előírás eredeti változata | HL L 4., 2012.1.7., 21. o. | M, N |
| 79. | Kormányberendezés | 03 módosítássorozat | HL L 318., 2018.12.14., 1. o. | M, N, O |
| 80. | Nagy személyszállító gépjárművek ülései | 03. módosítássorozat | HL L 226., 2013.8.24., 20. o. | $M_2$, $M_3$ |
| 87. | Gépjárművek nappali menetjelző lámpái | Az előírás eredeti változata | HL L 4., 2012.1.7., 24. o. | M, N |
| 89. | Sebességkorlátozó készülékek és beállítható sebességkorlátozó készülékek | Az előírás eredeti változata | HL L 4., 2012.1.7., 25. o. | M, N ([d]) |
| 90. | Gépjárművek és pótkocsijaik csere-fékbetétrészegységei, cseredobfékbetétjei, illetve csereféktárcsái és csereféktárcsái és csereféktárcsái és

| Az ENSZ-előírás száma | Tárgy | A HL-ben közzétett módosításssorozat | HL-hivatkozás | Az ENSZ-előírás által érintett terület |
|---|---|---|---|---|
| 105. | Veszélyes anyagok szállítására szolgáló járművek | 05 módosításssorozat | HL L 4., 2012.1.7., 30. o. | N, O |
| 107. | $M_2$ és $M_3$ kategóriájú járművek általános felépítése | 07 módosításssorozat | HL L 52., 2018.2.23., 1. o. | $M_2$, $M_3$ |
| 108. | Személygépkocsikra és pótkocsijaikra szánt újrafutózott gumiabroncsok | Az előírás eredeti változata | HL L 181., 2006.7.4., 1. o. | $M_1$, $O_1$, $O_2$ |
| 109. | Haszongépjárművekre és pótkocsijaikra szánt újrafutózott gumiabroncsok | Az előírás eredeti változata | HL L 181., 2006.7.4., 1. o. | $M_2$, $M_3$, N, $O_3$, $O_4$ |
| 110. | Sűrített földgázzal (CNG) és cseppfolyósított földgázzal (LNG) üzemelő rendszerek különleges alkotóelemei | 01 módosításssorozat | HL L 166., 2015.6.30., 1. o. | M, N |
| 112. | Gépjárművek aszimmetrikus tompított fényt, távolsági fényt vagy mindkettőt kibocsátó, izzólámpákkal és/vagy LED-modulokkal felszerelt fényszórói | 01 módosításssorozat | HL L 250., 2014.8.22., 67. o. | M, N |
| 114. | Cserelégzsákrendszerek | Az előírás eredeti változata | HL L 373., 2006.12.27., 272. o. | $M_1$, $N_1$ |
| 115. | Utólag beépíthető LPG- és CNG-rendszerek | Az előírás eredeti változata | HL L 323., 2014.11.7., 91. o. | M, N |
| 116. | Gépjárművek jogosulatlan használat elleni védelme | Az előírás eredeti változata | HL L 45., 2012.2.16., 1. o. | $M_1$, $N_1$ [e] |
| 117. | Gumiabroncsok gördülési zaja, nedves tapadása és gördülési ellenállása (C1, C2 és C3 osztály) | 02 módosításssorozat | HL L 218., 2016.8.12., 1. o. | M, N, O |
| 118. | Beltéri anyagok tűzállósága | 02 módosításssorozat | HL L 102., 2015.4.21., 67. o. | $M_3$ |
| 119. | Kanyarodási lámpák | 01 módosításssorozat | HL L 89., 2014.3.25., 101. o. | M, N |
| 121. | Kézi működtetésű kezelőszervek, visszajelző lámpák és kijelzők elhelyezése és azonosítása | 01 módosításssorozat | HL L 5., 2016.1.8., 9. o. | M, N |
| 122. | Járművek fűtési rendszerei | Az előírás eredeti változata | HL L 164., 2010.6.30., 231. o. | M, N, O |
| 123. | Gépjárművek adaptív fényszórórendszerei | 01 módosításssorozat | HL L 49., 2019.2.20., 24. o. | M, N |
| 124. | Pótkerekek | Az előírás eredeti változata | HL L 375., 2006.12.27., 568. o. | $M_1$, $N_1$, $O_1$, $O_2$ |
| 125. | Előre irányuló látómező | 01 módosításssorozat | HL L 20., 2018.1.25., 16. o. | $M_1$ |
| 126. | Elválasztó rendszerek | Az előírás eredeti változata | | $M_1$ |
| 127. | Gyalogosbiztonság | 02 módosításssorozat | | $M_1$, $N_1$ |
| 128. | Világító diódás (LED) fényforrás | Az előírás eredeti változata | HL L 320., 2018.12.17., 63. o. | M, N, O |

| Az ENSZ-előírás száma | Tárgy | A HL-ben közzétett módosítássorozat | HL-hivatkozás | Az ENSZ-előírás által érintett terület |
|---|---|---|---|---|
| 129. | Megerősített gyermekbiztonsági rendszerek | Az előírás eredeti változata | HL L 97., 2014.3.29., 21. o. | M, N |
| 130. | Sávelhagyásra figyelmeztető rendszerek | Az előírás eredeti változata | HL L 178., 2014.6.18., 29. o. | $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ([i]) |
| 131. | Fejlett vészfékező rendszerek | 01 módosítássorozat | HL L 214., 2014.7.19., 47. o. | $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$ ([i]) |
| 134. | Hidrogénbiztonság | Az előírás eredeti változata | HL L 129., 2019.5.17., 43. o. | M, N |
| 135. | Oszloppal való oldalirányú ütközés | 01 módosítássorozat | | $M_1$, $N_1$ |
| 137. | Teljes szélességű frontális ütközés | 01 módosítássorozat | | $M_1$ |
| 139. | Fékasszisztensrendszerek | Az előírás eredeti változata | HL L 269., 2018.10.26., 1. o. | $M_1$, $N_1$ |
| 140. | Elektronikus menetstabilizáló rendszerek | Az előírás eredeti változata | HL L 269., 2018.10.26., 17. o. | $M_1$, $N_1$ |
| 141. | Abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek | Az előírás eredeti változata | HL L 269., 2018.10.26., 36. o. | $M_1$, $N_1$ ([s]) |
| 142. | Gumiabroncsok felszerelése | Az előírás eredeti változata | | $M_1$ |
| 145. | Gyermekek biztonsági övének rögzítése | Az előírás eredeti változata | | $M_1$ |

*Megjegyzések a táblázathoz*

A táblázatban feltüntetett módosítássorozatok az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétett változatot tükrözik, és nem érintik azon módosítássorozatokat, amelyeknek a velük kapcsolatos átmeneti rendelkezések alapján meg kell felelni.

A táblázatban feltüntetett adott módosítássorozat után elfogadott módosítássorozatoknak való megfelelést alternatívaként el kell fogadni.

A táblázatban felsorolt ENSZ-előírások vonatkozó módosítássorozatában meghatározott időpontok, amelyek az 1958. évi felülvizsgált megállapodásban részes feleknek az első nyilvántartásba vétellel, az üzembe helyezéssel, a forgalomba hozatallal, az értékesítéssel, a típusjóváhagyások elismerésével és más hasonló rendelkezésekkel kapcsolatos kötelezettségeire vonatkoznak, kötelezően alkalmazandók az (EU) 2018/858 rendelet 48. és 50. cikkének alkalmazásában, kivéve, ha e rendelet II. melléklete alternatív időpontokat határoz meg, mert ez esetben azokat kell alkalmazni.

Egyes esetekben a táblázatban felsorolt ENSZ-előírások átmeneti rendelkezései olyan rendelkezést tartalmaznak, hogy egy adott időponttól kezdve az 1958. évi felülvizsgált megállapodásban részes és az adott ENSZ-előírás bizonyos módosítássorozatát alkalmazó felek a nemzeti vagy regionális típusjóváhagyás tekintetében nem kötelesek elfogadni, illetve elutasíthatják az előző módosítássorozatok szerint jóváhagyott típust, vagy hasonló szándékot és jelentést kifejező szöveget. Az ilyen rendelkezés kötelezi a nemzeti hatóságokat arra, hogy az (EU) 2018/858 rendelet 48. cikkének alkalmazásában ne tekintsék többé érvényesnek a megfelelőségi nyilatkozatokat, kivéve, ha e rendelet II. melléklete alternatív időpontokat határoz meg, mert ez esetben azokat kell alkalmazni.

(a) Az 1., a 8. és a 20. sz. ENSZ-előírások a járművek EU-típusjóváhagyására nem vonatkoznak.

(b) A jármű-stabilitási funkció beépítése az ENSZ-előírások alapján kötelező. E beépítés az $N_1$ kategóriájú járművekben is kötelező.

(c) Amennyiben a járműgyártó nyilatkozata szerint egy jármű teher vontatására alkalmas (az (EU) 2018/858 rendelet 24. cikkének (1) bekezdésben említett adatközlő lap 2.11.5. pontja), és a megfelelő, az adott gépjárműtípusra felszerelt vagy nem felszerelt mechanikus vonószerkezet valamilyen része (részlegesen) eltakarhatja a világítóelemeket és/vagy a hátsó rendszámtábla felszerelésének helyét és rögzítőeszközét, a következők alkalmazandók:

– a gépjármű használati útmutatója (pl. a gépjármű kézikönyve) világosan előírja, hogy nem engedélyezett olyan mechanikus vonószerkezet felszerelése, amelyet nem lehet könnyen eltávolítani vagy áthelyezni;
– az útmutató azt is világosan előírja, hogy a felszerelt mechanikus vonószerkezetnek mindig eltávolíthatónak vagy áthelyezhetőnek kell lennie, ha nincs használatban; valamint
– az 55. sz. ENSZ-előírás szerinti járműrendszer-típusjóváhagyás esetén biztosítani kell, hogy az eltávolításra, áthelyezésre és/vagy alternatív helyszínre vonatkozó rendelkezéseket a világítóberendezés, valamint a hátsó rendszámtábla felszerelésének helye és rögzítőeszköze tekintetében is teljes mértékben teljesítsék.

(d) Csak sebességkorlátozó készülékekre és ezeknek az $M_2$, $M_3$, $N_2$ és $N_3$ kategóriájú járművekbe való kötelező beszerelésére vonatkozik.

(e) Az $M_1$ és az $N_1$ kategóriájú járművekbe jogosulatlan használat elleni védelemre szolgáló eszközöket, az $M_1$ kategóriájú járművekbe pedig indításgátló rendszert kell beszerelni.

(f) Lásd a II. mellékletben található táblázathoz fűzött [4] magyarázó megjegyzést.

(g) Tengelyre szerelt ikerkerekekkel nem rendelkező, legfeljebb 3 500 kg legnagyobb tömegű $M_1$ kategóriájú, illetve az $N_1$ kategóriájú járművek.

*II. MELLÉKLET*

**A 4. cikk (5) bekezdésében és az 5. cikk (3) bekezdésében említett követelmények, valamint a 16. cikkben említett időpontok felsorolása**

| Tárgy | Rendeleti jellegű jogi aktusok | További különös műszaki rendelkezések | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ | S T U | Alk otó elem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A következőkre vonatkozó követelmények:<br>A. AZ UTASBIZTONSÁGI RENDSZEREK, TÖRÉSTESZT, A TÜZELŐANYAG-RENDSZER ÉPSÉGE ÉS A NAGYFESZÜLTSÉGŰ ELEKTROMOS BIZTONSÁG | | | | | | | | | | | | | | |
| A1 Belső berendezések | 21. sz. ENSZ-előírás | | A | | | | | | | | | | | |
| A2 Ülések és fejtámlák | 17. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | |
| A3 Autóbuszülések | 80. sz. ENSZ-előírás | | | A | A | | | | | | | | | A |
| A4 Biztonsági öv rögzítési pontjai | 14. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | |
| A5 Biztonsági övek és utasbiztonsági rendszerek | 16. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | A | A |
| A6 A biztonsági öv becsatolására figyelmeztető berendezés | 16. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | |
| A7 Elválasztó rendszerek | 126. sz. ENSZ-előírás | | X | | | | | | | | | | B | |
| A8 Gyermekek biztonsági övének rögzítése | 145. sz. ENSZ-előírás | | A | | | | | | | | | | | |
| A9 Gyermekbiztonsági rendszerek | 44. sz. ENSZ-előírás | | A [1] | A [1] | A [1] | A [1] | A [1] | A [1] | | | | | A | A |
| A10 Megerősített gyermekbiztonsági rendszerek | 129. sz. ENSZ-előírás | | X | X | X | X | X | X | | | | | B | B |
| A11 Elülső aláfutás elleni védelem | 93. sz. ENSZ-előírás | | | | | | A | A | | | | | A | A |
| A12 Hátsó aláfutás elleni védelem | 58. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| A13 Oldalsó aláfutásgátló | 73. sz. ENSZ-előírás | | | | | | A | A | | | A | A | | |
| A14 Tüzelőanyagtartály-biztonság | 34. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | |

| Tárgy | Rendeleti jellegű jogi aktusok | További különös műszaki rendelkezések | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ | STU | Alkotóelem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A15 Cseppfolyósított szénhidrogéngáz biztonsága | 67. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | A |
| A16 Sűrített földgáz és cseppfolyósított földgáz biztonsága | 110. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | A |
| A17 Hidrogénbiztonság | 134. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | A |
| A18 Hidrogénrendszer anyagminősítési vizsgálata | | | A | A | A | A | A | A | | | | | | A |
| A19 Működés közbeni elektromos biztonság | 100. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | |
| A20 Részleges frontális ütközés | 94. sz. ENSZ-előírás | A legfeljebb 3500 kg legnagyobb tömegű $M_1$ és a legfeljebb 2500 kg legnagyobb tömegű $N_1$ kategóriájú járművekre vonatkozik. A több mint 2500 kg legnagyobb tömegű járművekre a B megjegyzésben szereplő időpontok vonatkoznak. | A | | | A | | | | | | | | |
| A21 Teljes szélességű frontális ütközés | 137. sz. 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. sz. ENSZ-előírás | | A | | | A | | | | | | | A | |
| A23 Cserelégzsák | 114. sz. ENSZ-előírás | | X | | | X | | | | | | | B | |
| A24 Vezetőfülke felőli ütközés | 29. sz. ENSZ-előírás | | | | | A | A | A | | | | | | |

| Tárgy | Rendeleti jellegű jogi aktusok | További különös műszaki rendelkezések | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ | STU | Alk otó elem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A25 Oldalsó ütközés | 95. sz. 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. Azon járművekre, amelyeknél a legalacsonyabb ülés R pontja több mint 700 mm-rel haladja meg a talajszintet, a B megjegyzésben szereplő dátumok vonatkoznak. | A | | | A | | | | | | | | |
| A26 Oszloppal való oldalirányú ütközés | 135. sz. ENSZ-előírás | | B | | | B | | | | | | | | |
| A27 Hátulról történő ütközés | 34. sz. ENSZ-előírás | A legfeljebb 3500 kg legnagyobb tömegű $M_1$ és az $N_1$ kategóriájú járművekre vonatkozik. Biztosítani kell a balesetek utáni helyzetre vonatkozó elektromos biztonsági követelményeket. | B | | | B | | | | | | | | |
| A következőkre vonatkozó követelmények:<br>B. VESZÉLYEZTETETT ÚTHASZNÁLÓK, LÁTÁS ÉS LÁTHATÓSÁG | | | | | | | | | | | | | | |
| B1 A gyalogosok láb- és fejsérülések elleni védelme | 127. sz. ENSZ-előírás | | A | | | A | | | | | | | | |
| B2 A fej ütközési tartományának megnövelése | 127. sz. ENSZ-előírás | A gyermek és felnőtt fejforma vizsgált területét a 2500 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 | | | X | | | X | | | | | | | A | |
| B4 A gyalogosok és kerékpárosok védelmére szolgáló fejlett vészfékező rendszer | | | C | | | C | | | | | | | | |

| Tárgy | Rendeleti jellegű jogi aktusok | További különös műszaki rendelkezések | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ | STU | Alkotó elem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| B5 A gyalogosokkal és kerékpárosokkal való ütközés előrejelzése | | | | B | B | | B | B | | | | | B | |
| B6 Holttérfigyelő rendszer | | | | B | B | | B | B | | | | | B | |
| B7 Tolatóradar | | | B | B | B | B | B | B | | | | | B | |
| B8 Látómező | 125. sz. 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. sz. ENSZ-előírás | | A | 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. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | A |
| A következőkre vonatkozó követelmények:<br>C. A JÁRMŰ ALVÁZA, FÉKRENDSZERE, GUMIABRONCSAI ÉS KORMÁNYBERENDEZÉSE | | | | | | | | | | | | | | |
| C1 Kormányberendezés | 79. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | | |
| C2 Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer | 130. sz. ENSZ-előírás | | | A (4) | A (4) | | A (4) | A (4) | | | | | | |
| C3 Veszélyhelyzeti sávtartó rendszer | | | B (6) | | | B (6) | | | | | | | | |
| C4 Fékezés | 13. sz. ENSZ-előírás<br>13-H. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | | |
| C5 Csere-fékegységek | 90. sz. ENSZ-előírás | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | A | |
| C6 Fékasszisztens | 139. sz. ENSZ-előírás | | A | | | A | | | | | | | | |
| C7 Stabilitásszabályozás | 13. sz. ENSZ-előírás<br>140. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | | |
| C8 Fejlett vészfékező rendszer nehézgépjárművekben | 131. sz. ENSZ-előírás | | | A (4) | A (4) | | A (4) | A (4) | | | | | | |

| Tárgy | Rendeleti jellegű jogi aktusok | További különös műszaki rendelkezések | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ | STU | Alkotóelem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| C9 Fejlett vészfékező rendszer könnyűgépjárművekben | | | B | | | B | | | | | | | | |
| C10 Gumiabroncsok biztonsági és környezeti teljesítménye | 30. sz. ENSZ-előírás<br>54. sz. ENSZ-előírás<br>117. sz. ENSZ-előírás | Biztosítani kell egy, a használt gumiabroncsokra vonatkozó vizsgálati eljárást is; a C megjegyzésben szereplő időpontok alkalmazandók. | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | A |
| C11 Pótkerekek és defekttűrő rendszerek | 64. sz. ENSZ-előírás | | A [1] | | | A [1] | | | | | | | | |
| C12 Újrafutózott abroncsok | 108. sz. ENSZ-előírás<br>109. sz. ENSZ-előírás | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | A |
| C13 Abroncsnyomás-ellenőrzés könnyűgépjárműveknél | 141. sz. ENSZ-előírás | A legfeljebb 3500 kg legnagyobb tömegű $M_1$ és az $N_1$ kategóriájú járművekre vonatkozik. | A | | | B | | | | | | | | |
| C14 Abroncsnyomás-ellenőrzés nehézgépjárműveknél | | | | B | B | | B | B | | | B | B | | |
| C15 Gumiabroncsok felszerelése | 142. sz. ENSZ-előírás | Valamennyi járműkategóriára vonatkozik. | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | | |
| C16 Pótkerekek | 124. sz. ENSZ-előírás | | X | | | X | | | X | X | | | | B |
| A következőkre vonatkozó követelmények:<br>D. FEDÉLZETI MŰSZEREK, ELEKTROMOS RENDSZER, JÁRMŰVILÁGÍTÁS, VALAMINT A JOGOSULATLAN HASZNÁLAT, TÖBBEK KÖZÖTT A KIBERTÁMADÁSOK ELLENI VÉDELEM | | | | | | | | | | | | | | |
| D1 Figyelmeztető hangjelzések | 28. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | A |
| D2 Rádiózavar (elektromágneses összeférhetőség) | 10. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| D3 Jogosulatlan használat elleni védelem, indításgátló és riasztórendszer | 18. sz. ENSZ-előírás<br>97. sz. ENSZ-előírás<br>116. sz. ENSZ-előírás | | A | A [1] | A [1] | A | A [1] | A [1] | | | | | A | A |

| Tárgy | Rendeleti jellegű jogi aktusok | További különös műszaki rendelkezések | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ | S T U | Alk otó elem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D4 A jármű kibertámadások elleni védelme | | | B | B | B | B | B | B | | | | | B | B |
| D5 Sebességmérő | 39. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | |
| D6 „Odometer” (kilométer-számláló) | 39. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | |
| D7 Sebességkorlátozó készülékek | 89. sz. ENSZ-előírás | | | A | A | | A | A | | | | | | A |
| D8 Intelligens sebességszabályozó | | | B | B | B | B | B | B | | | | | B | |
| D9 A kezelőszervek, a visszajelző lámpák és a kijelzők azonosítása | 121. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | | | | | | |
| D10 Fűtési rendszerek | 122. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | | A |
| D11 Fényjelző berendezések | 4. sz. ENSZ-előírás<br>6. sz. ENSZ-előírás<br>7. sz. ENSZ-előírás<br>19. sz. ENSZ-előírás<br>23. sz. ENSZ-előírás<br>38. sz. ENSZ-előírás<br>77. sz. ENSZ-előírás<br>87. sz. ENSZ-előírás<br>91. sz. ENSZ-előírás | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | A |
| D12 Útmegvilágítási eszközök | 31. sz. ENSZ-előírás<br>98. sz. ENSZ-előírás<br>112. sz. ENSZ-előírás<br>119. sz. ENSZ-előírás<br>123. sz. ENSZ-előírás | | X | X | X | X | X | X | | | | | | A |
| D13 Fényvisszaverő eszközök | 3. sz. ENSZ-előírás<br>104. sz. ENSZ-előírás | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | A |
| D14 Fényforrások | 37. sz. ENSZ-előírás<br>99. sz. ENSZ-előírás<br>128. sz. ENSZ-előírás | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | A |
| D15 Fényjelző berendezések, útmegvilágítási és | 48. sz. ENSZ-előírás | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | | |

| Tárgy | Rendeleti jellegű jogi aktusok | További különös műszaki rendelkezések | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ | STU | Alk otó elem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| fényvisszaverő eszközök beépítése | | | | | | | | | | | | | | |
| D16 Vészfékjelzés | | | B | B | B | B | B | B | | | | | | |
| D17 Fényszórótörlők | 45. sz. ENSZ-előírás | | A [1] | A [1] | A [1] | A [1] | A [1] | A [1] | | | | | | A |
| D18 Sebességváltás-jelző | | | A | | | | | | | | | | | |
| A következőkre vonatkozó követelmények:<br>E. A JÁRMŰVEZETŐ MAGATARTÁSA ÉS A RENDSZER MŰKÖDÉSE | | | | | | | | | | | | | | |
| E1 Indításgátló alkoholszonda előkészítése | | EN 50436:2016 | B | B | B | B | B | B | | | | | | |
| E2 A járművezető fáradtságára és éberségének csökkenésére figyelmeztető rendszer | | | B | B | B | B | B | B | | | | | | |
| E3 A járművezető figyelmének elterelődésére figyelmeztető fejlett rendszer | | A figyelem elterelődésének technikai eszközökkel való elkerülése is figyelembe vehető. | C | C | C | C | C | C | | | | | | |
| E4 A járművezető készültségét figyelő rendszer | | | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | | | | | | |
| E5 Eseményadat-rögzítő | | | B | D | D | B | D | D | | | | | B | |
| E6 A járművezető általi vezetést helyettesítő rendszerek | | | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | | | | | | |
| E7 A jármű állapotát és a környezetet ismertető információkat biztosító rendszerek | | | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | | | | | | |
| E8 Járműkonvoj kialakítása | | | | B [1] | B [1] | | B [1] | B [1] | | | | | | |
| E9 A többi úthasználónak biztonsági információkat nyújtó rendszerek | | | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | B [5] | | | | | | |

| Tárgy | Rendeleti jellegű jogi aktusok | További különös műszaki rendelkezések | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ | STU | Alk otó elem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A következőkre vonatkozó követelmények:<br>F. A JÁRMŰVEK ÁLTALÁNOS SZERKEZETI FELÉPÍTÉSE ÉS TULAJDONSÁGAI | | | | | | | | | | | | | | |
| F1 Rendszámtábla helye | | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | | |
| F2 Tolató mód | | | A | A | A | A | A | A | | | | | | |
| F3 Ajtózárak és csuklópántok | 11. sz. ENSZ-előírás | | A | | | A | | | | | | | | |
| F4 Ajtófellépők, kapaszkodók és korlátok | | | A | | | A | A | A | | | | | | |
| F5 Kiálló részek | 26. sz. ENSZ-előírás | | A | | | | | | | | | | | |
| F6 A haszonjárművek vezetőfülkéjének kiálló részei | 61. sz. ENSZ-előírás | | | | | A | A | A | | | | | | |
| F7 Hatóságilag előírt gyári adattábla és járműazonosító szám | | | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A | | |
| 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. sz. ENSZ-előírás<br>102. sz. ENSZ-előírás | | A [1] | A [1] | A [1] | A [1] | A [1] | A [1] | A | A | A | A | A | A |
| F13 Veszélyes áruk szállítására használt járművek | 105. sz. ENSZ-előírás | | | | | A | A | A | A | A | A | A | | |
| F14 A buszok általános szerkezeti felépítése | 107. sz. ENSZ-előírás | | | A | A | | | | | | | | | |
| F15 A buszok felépítményének szilárdsága | 66. sz. ENSZ-előírás | | | A | A | | | | | | | | | |
| F16 Gyúlékonyság a buszok esetében | 118. sz. ENSZ-előírás | | | | A | | | | | | | | | A |

*Megjegyzések a táblázathoz*

A: A járművek nyilvántartásba vétele, valamint az alkotóelemek és az önálló műszaki egységek forgalomba hozatala és üzembe helyezése betiltásának időpontja: 2022. július 6.

B: Az EU-típusjóváhagyás megadása megtagadásának időpontja: 2022. július 6.A járművek nyilvántartásba vétele, valamint az alkotóelemek és az önálló műszaki egységek forgalomba hozatala és üzembe helyezése betiltásának időpontja: 2024. július 7.

C: Az EU-típusjóváhagyás megadása megtagadásának időpontja: 2024. július 7.A járművek nyilvántartásba vétele, valamint az alkotóelemek és az önálló műszaki egységek forgalomba hozatala és üzembe helyezése betiltásának időpontja: 2026. július 7.

D: Az EU-típusjóváhagyás megadása megtagadásának időpontja: 2026. január 7.A járművek nyilvántartásba vétele, valamint az alkotóelemek és az önálló műszaki egységek forgalomba hozatala és üzembe helyezése betiltásának időpontja: 2029. január 7.

X: Az adott alkotóelem vagy önálló műszaki egység a feltüntetett járműkategóriákra alkalmazandó.

([1]) Beszerelés esetén kötelező az előírásoknak való megfelelés.

([2]) Az ezen kategóriába tartozó járműveknek rendelkezniük kell megfelelő szélvédő-jégmentesítő és -párátlanító berendezéssel.

([3]) Az ezen kategóriába tartozó járműveknek rendelkezniük kell megfelelő szélvédőmosó és -törlő berendezéssel.

([4]) A következő járművek mentességben részesülnek:

- 3,5 tonnánál nagyobb, de 8 tonnát meg nem haladó legnagyobb tömegű, $N_2$ kategóriájú nyerges vontatók;
- a 107. sz. ENSZ-előírás 2.1. szakaszában meghatározott, az A., I., és II. osztályba tartozó, $M_2$ és $M_3$ kategóriájú járművek;
- a 107. sz. ENSZ-előírás 2.1. szakaszában meghatározott, az A., I., és II. osztályba tartozó, $M_3$ kategóriájú csuklós autóbuszok;
- az $M_2$, $M_3$, $N_2$ és $N_3$ kategóriájú terepjáró járművek;
- az $M_2$, $M_3$, $N_2$ és $N_3$ kategóriájú különleges rendeltetésű járművek; valamint
- a több mint három hajtótengellyel rendelkező, $M_2$, $M_3$, $N_2$ és $N_3$ kategóriájú járművek.

([5]) Automatizált járművek esetében kötelező az előírásoknak való megfelelés.

([6]) A hidraulikus szervokormánnyal felszerelt járművekre a C megjegyzésben szereplő időpontok vonatkoznak. Ugyanakkor e járműveket sávelhagyásra figyelmeztető rendszerrel kell felszerelni.

*III. MELLÉKLET*

**Az (EU) 2018/858 rendelet II. mellékletének módosításai**

Az (EU) 2018/858 rendelet II. melléklete a következőképpen módosul:

1. A „661/2009/EK rendelet”-re való hivatkozások a következőképpen módosulnak:

   a) az I. részben található táblázatban, a 3A. tételre vonatkozó bejegyzésnél a harmadik oszlopban szereplő, a „661/2009/EK rendelet”-re való hivatkozás helyébe a következő szöveg lép:

   „(EU) 2019/2144 európai parlament és tanácsi rendelet ([31])”

   b) a „661/2009/EK rendelet”-re való minden további hivatkozást a II. melléklet egészében az „(EU) 2019/2144 rendelet”-re való hivatkozással kell felváltani;

2. Az I. rész a következőképpen módosul:

   a) a táblázat a következőképpen módosul:

      i. a szöveg az 54A. tételre vonatkozó bejegyzést követően a következő bejegyzéssel egészül ki:

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „55A. | Oszloppal való oldalirányú ütközés | (EU) 2019/2144 rendelet 135. sz. ENSZ-előírás | X | | | X”; | | | | | | | |

      ii. az 58. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „58. | Gyalogosvédelem | (EU) 2019/2144 rendelet 127. sz. ENSZ-előírás | X | | | X | | | | | | | X”; |

      iii. a 62. és a 63. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „62. | Hidrogénrendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 134. sz. ENSZ-előírás | X | X | X | X | X | X | | | | | X |
| 63. | Általános biztonság | (EU) 2019/2144 rendelet | X ([15]) | X ([15]) | X ([15]) | X ([15]) | X ([15]) | X ([15]) | X ([15]) | X ([15]) | X ([15]) | X ([15]) | X ([15])”; |

      iv. a 65. és a 66. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „65. | Fejlett vészfékező rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 131. sz. ENSZ-előírás | | X | X | | X | X | | | | | |
| 66. | Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 130. sz. ENSZ-előírás | | X | X | | X”; | | | | | | |

   b) a magyarázó megjegyzések a következőképpen módosulnak:

      i. a (3) és a (4) magyarázó megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

      „(3) Az (EU) 2019/2144 rendelet 4. cikke (5) bekezdésével összhangban járműstabilitási funkció beszerelése kötelező.

([31]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) 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 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325, 2019.12.16., 1. o.).;

(4) Az (EU) 2019/2144 rendelet 4. cikke (5) bekezdésével összhangban elektronikus stabilitásszabályozó rendszer beszerelése kötelező.";

ii. a (9A) magyarázó megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„(9A) Az (EU) 2019/2144 rendelet 5. cikke (1) bekezdésével összhangban abroncsnyomás-ellenőrző rendszer beszerelése kötelező.";

iii. a (15) magyarázó megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„(15) Az (EU) 2019/2144 rendeletnek való megfelelés kötelező. Az e tételszám alatt történő típusjóváhagyás azonban nem tervezett, mivel a tétel pusztán a táblázatban máshol felsorolt olyan különálló tételek gyűjteménye, amelyek az (EU) 2019/2144 rendeletre hivatkoznak.";

c) az 1. függelékben az 1. táblázat a következőképpen módosul:

i. a 46A. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „46A. | Gumiabroncsok felszerelése | (EU) 2019/2144 rendelet 142. sz. ENSZ-előírás | | B"; |

ii. az 58. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „58. | Gyalogosvédelem | (EU) 2019/2144 rendelet 127. sz. ENSZ-előírás | | C<br>Az EU-típusjóváhagyás megadása megtagadásának időpontja: 2026. január 7.<br>A járművek nyilvántartásba vétele betiltásának időpontja: 2034. július 7."; |

iii. a 62. és a 63. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „62. | Hidrogénrendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 134. sz. ENSZ-előírás | | X |
| 63. | Általános biztonság | (EU) 2019/2144 rendelet | | Az (EU) 2019/2144 rendeletnek való megfelelés kötelező. Az e tételszám alatt történő típusjóváhagyás azonban nem tervezett, mivel a tétel pusztán a táblázatban máshol felsorolt olyan különálló tételek gyűjteménye, amelyek az (EU) 2019/2144 rendeletre hivatkoznak."; |

d) az 1. függelék 1. táblázatához fűzött magyarázó „Nem alkalmazandó" megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„Nem alkalmazandó

Nem kell alkalmazni a rendeleti jellegű jogi aktust. A rendeleti jellegű jogi aktusban foglalt egy vagy több szempontnak való megfelelés azonban előírható.";

e) az 1. függelékben a 2. táblázat a következőképpen módosul:

i. a 46A. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „46A. | Gumiabroncsok felszerelése | (EU) 2019/2144 rendelet 142. sz. ENSZ-előírás | | B"; |

ii. az 58. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „58. | Gyalogosvédelem | (EU) 2019/2144 rendelet<br>127. sz. ENSZ-előírás | | C<br>Az EU-típusjóváhagyás megadása megtagadásának időpontja:<br>2026. január 7.<br>A járművek nyilvántartásba vétele betiltásának időpontja:<br>2034. július 7."; |

iii. a 62. és a 63. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „62. | Hidrogénrendszer | (EU) 2019/2144 rendelet<br>134. sz. ENSZ-előírás | | X |
| 63. | Általános biztonság | (EU) 2019/2144 rendelet | | Az (EU) 2019/2144 rendeletnek való megfelelés kötelező. Az e tételszám alatt történő típusjóváhagyás azonban nem tervezett, mivel a tétel pusztán a táblázatban máshol felsorolt olyan különálló tételek gyűjteménye, amelyek az (EU) 2019/2144 rendeletre hivatkoznak."; |

f) a 2. függelék 4. pontja a következőképpen módosul:

i. az „I. rész: Az $M_1$ kategóriába tartozó járművek" című táblázat a következőképpen módosul:

– az 58. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | |
|---|---|---|
| „58. | 127. sz. ENSZ-előírás<br>(EU) 2019/2144 rendelet+<br>(Gyalogosvédelem) | A járműveket az összes kerékre ható elektronikus blokkolásgátló fékrendszerrel kell ellátni.<br>A 127. sz. ENSZ-előírás követelményeit kell alkalmazni.<br>Az elülső védelmi rendszer vagy a jármű szerves részét képezi, és így megfelel a 127. sz. ENSZ-előírás követelményeinek, vagy önálló műszaki egységként kell típusjóváhagyásra bocsátani"; |

– a szöveg a 61. tételre vonatkozó bejegyzést követően a következő bejegyzéssel egészül ki:

| | | |
|---|---|---|
| „62. | 134. sz. ENSZ-előírás<br>(EU) 2019/2144 rendelet<br>(Hidrogénrendszer) | A 134. sz. ENSZ-előírás követelményeit kell alkalmazni.<br>Vagy bizonyítani kell, hogy a jármű megfelel a következőknek:<br>– a 79/2009/EK rendelet 2022. július 5-én alkalmazandó változatában meghatározott lényegi követelmények;<br>– 100. függelék – A sűrített hidrogéngázzal működő gépjárművek tüzelőanyag-ellátó rendszereire vonatkozó műszaki szabvány (Japán);<br>– GB/T 24549-2009 Tüzelőanyagcellás elektromos járművek – biztonsági követelmények (Kína);<br>– ISO 23273:2013 nemzetközi szabvány, 1. rész: »Funkcionális járműbiztonság« és 2. rész »A sűrített hidrogénnel működő járműveknek a hidrogén által kiváltott veszélyekkel szembeni védelme«; vagy<br>– SAE J2578 – A tüzelőanyagcellás járművek általános biztonsága"; |

ii. a „II. rész: az $N_1$ kategóriába tartozó járművek” című táblázat a következőképpen módosul:

– az 58. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | |
|---|---|---|
| „58. | 127. sz. ENSZ-előírás<br>(EU) 2019/2144 rendelet<br>(Gyalogosvédelem) | A járműveket az összes kerékre ható elektronikus blokkolásgátló fékrendszerrel kell ellátni.<br>A 127. sz. ENSZ-előírás követelményeit kell alkalmazni.<br>Az elülső védelmi rendszer vagy a jármű szerves részét képezi, és így megfelel a 127. sz. ENSZ-előírás követelményeinek, vagy önálló műszaki egységként kell típusjóváhagyásra bocsátani”; |

– a szöveg a 61. tételre vonatkozó bejegyzést követően a következő bejegyzéssel egészül ki:

| | | |
|---|---|---|
| „62. | 134. sz. ENSZ-előírás<br>(EU) 2019/2144 rendelet<br>(Hidrogénrendszer) | A 134. sz. ENSZ-előírás követelményeit kell alkalmazni.<br>Vagy bizonyítani kell, hogy a megfelel a következőknek:<br>– a 79/2009/EK rendelet 2022. július 5-én alkalmazandó változatában meghatározott lényegi követelmények;<br>– 100. függelék – A sűrített hidrogéngázzal működő gépjárművek tüzelőanyag-ellátó rendszereire vonatkozó műszaki szabvány (Japán);<br>– GB/T 24549-2009 Tüzelőanyagcellás elektromos járművek – biztonsági követelmények (Kína);<br>– ISO 23273:2013 nemzetközi szabvány, 1. rész: »Funkcionális járműbiztonság« és 2. rész »A sűrített hidrogénnel működő járműveknek a hidrogén által kiváltott veszélyekkel szembeni védelme«; vagy<br>– SAE J2578 – A tüzelőanyagcellás járművek általános biztonsága”. |

3. A II. részben található táblázatból az 58., a 65. és a 66. tételre vonatkozó bejegyzéseket el kell hagyni.

4. A III. rész a következőképpen módosul:

a) az 1. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. az 58. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| „58. | Gyalogosvédelem | (EU) 2019/2144 rendelet<br>127. sz. ENSZ-előírás | X | X”; | | |

ii. a 62. és a 63. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| „62. | Hidrogénrendszer | (EU) 2019/2144 rendelet<br>134. sz. ENSZ-előírás | X | X | X | X |
| 63. | Általános biztonság | (EU) 2019/2144 rendelet | X ([15]) | X ([15]) | X ([15]) | X ([15])”; |

iii. a 65. és a 66. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| „65. | Fejlett vészfékező rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet<br>131. sz. ENSZ-előírás | | | N/A | N/A |
| 66. | Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet<br>130. sz. ENSZ-előírás | | | N/A | N/A”; |

b) a 2. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a szöveg az 54A. tételre vonatkozó bejegyzést követően a következő bejegyzéssel egészül ki:

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „55A | Oszloppal való oldalirányú ütközés | (EU) 2019/2144 rendelet 135. sz. ENSZ-előírás | N/A | | | N/A”; | | | | | | |

ii. az 58. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „58. | Gyalogosvédelem | (EU) 2019/2144 rendelet 127. sz. ENSZ-előírás | N/A | | | N/A”; | | | | | | |

iii. a 62. és a 63. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „62. | Hidrogénrendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 134. sz. ENSZ-előírás | X | X | X | X | X | X | | | | |
| 63. | Általános biztonság | (EU) 2019/2144 rendelet | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15]”; |

iv. a 65. és a 66. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „65. | Fejlett vészfékező rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 131. sz. ENSZ-előírás | | N/A | N/A | | N/A | N/A | | | | |
| 66. | Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 130. sz. ENSZ-előírás | | N/A | N/A | | N/A | N/A”; | | | | |

c) a 3. függelék a következőképpen módosul:

i. a táblázatban a szöveg az 54A. tételre vonatkozó bejegyzést követően a következő bejegyzéssel egészül ki:

| | | | |
|---|---|---|---|
| „55A. | Oszloppal való oldalirányú ütközés | (EU) 2019/2144 rendelet 135. sz. ENSZ-előírás | N/A”; |

ii. a táblázatban az 58. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | |
|---|---|---|---|
| „58. | Gyalogosvédelem | (EU) 2019/2144 rendelet 127. sz. ENSZ-előírás | G”; |

iii. a táblázatban a 62. és a 63. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | |
|---|---|---|---|
| „62. | Hidrogénrendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 134. sz. ENSZ-előírás | X |
| 63. | Általános biztonság | (EU) 2019/2144 rendelet | X [15]”; |

iv. a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„5. Az 1–4. pont az olyan $M_1$ kategóriájú járművekre is alkalmazandó, amelyek nem a különleges rendeltetésű járművek kategóriájába tartoznak, de kerekes székkel használható járművek.”;

d) a 4. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a szöveg az 54A. tételre vonatkozó bejegyzést követően a következő bejegyzéssel egészül ki:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „55A. | Oszloppal való oldalirányú ütközés | (EU) 2019/2144 rendelet 135. sz. ENSZ-előírás | | | A”; | | | | | | |

ii. az 58. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „58. | Gyalogos-védelem | (EU) 2019/2144 rendelet 127. sz. ENSZ-előírás | | | A”; | | | | | | |

iii. a 62., a 63., a 65. és a 66. tételre vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „62. | Hidrogén-rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 134. sz. ENSZ-előírás | X | X | X | X | X | | | | |
| 63. | Általános biztonság | (EU) 2019/2144 rendelet | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] | X [15] |
| 65. | Fejlett vészfékező rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 131. sz. ENSZ-előírás | N/A | N/A | | N/A | N/A | | | | |
| 66. | Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 130. sz. ENSZ-előírás | N/A | N/A | | N/A | N/A”; | | | | |

e) az 5. függelék táblázatában a 62., 63., 65. és a 66. tételre vonatkozó bejegyzések helyébe a következő szöveg lép:

| | | | |
|---|---|---|---|
| „62. | Hidrogénrendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 134. sz. ENSZ-előírás | X |
| 63. | Általános biztonság | (EU) 2019/2144 rendelet | X [15] |
| 65. | Fejlett vészfékező rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 131. sz. ENSZ-előírás | N/A |
| 66. | Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 130. sz. ENSZ-előírás | N/A”; |

f) a 6. függelék táblázatában a 62., 63., 65. és a 66. tételre vonatkozó bejegyzések helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| „62. | Hidrogénrendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 134. sz. ENSZ-előírás | X | |
| 63. | Általános biztonság | (EU) 2019/2144 rendelet | X [15] | X [15] |
| 65. | Fejlett vészfékező rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 131. sz. ENSZ-előírás | N/A | |
| 66. | Sávelhagyásra figyelmeztető rendszer | (EU) 2019/2144 rendelet 130. sz. ENSZ-előírás | N/A”; | |

g) a magyarázó megjegyzések a következőképpen módosulnak:

i. az X-re vonatkozó magyarázó megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„X A vonatkozó rendeleti jellegű jogi aktusban foglalt követelményeket alkalmazni kell.”;

ii. a (3) és a (4) magyarázó megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az (EU) 2019/2144 rendelet 4. cikke (5) bekezdésének megfelelően járműstabilitási funkció beszerelése kötelező.

(4) Az (EU) 2019/2144 rendelet 4. cikke (5) bekezdésének megfelelően elektronikus stabilitásszabályozó rendszer beszerelése kötelező”;

iii. a (9A) magyarázó megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„(9A) Csak akkor alkalmazandó, ha e járműveket a 64. sz. ENSZ-előírás hatálya alá tartozó berendezéssel szerelték fel. Az (EU) 2019/2144 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének megfelelően azonban abroncsnyomás-ellenőrző rendszer beszerelése kötelező”;

iv. a (15) magyarázó megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„(15) Az (EU) 2019/2144 rendeletnek való megfelelés kötelező. Az e tételszám alatt történő típusjóváhagyás azonban nem tervezett, mivel a tétel pusztán a releváns táblázatban máshol felsorolt különálló tételek gyűjteménye.”;

v. a 16. és a 17. magyarázó megjegyzést el kell hagyni.

*IV. MELLÉKLET*

**A 165. cikk (3) bekezdésében említett átmeneti rendelkezések**

| ENSZ-előírás száma | Különleges előírások | A követelményeknek nem megfelelő járművek nyilvántartásba vételére, valamint a követelményeknek nem megfelelő alkotóelemek értékesítésére vagy üzembe helyezésére vonatkozó határidő ([1]) |
|---|---|---|
| 117. | Gumiabroncsok gördülési zaja, nedves tapadása és gördülési ellenállása | 2023. április 30. |
| | A C3 osztályú gumiabroncsoknak a gördülési ellenállás tekintetében a 2. fázis szerinti jóváhagyáshoz megállapított követelményeknek kell megfelelniük” | |

*Megjegyzések a táblázathoz*

([1]) A 661/2009/EK rendelet 2022. július 5-én alkalmazandó változatában foglalt követelményeknek megfelelő járműtípus, rendszer, alkotóelem vagy önálló műszaki egység tekintetében, valamint a 78/2009/EK rendelet 2022. július 5-én alkalmazandó változatában foglalt követelményeknek megfelelő járműtípus és rendszer tekintetében megállapított időpontok.