

РЕГЛАМЕНТ (ЄС) №78/2009 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 14 лютого 2009 р.

про схвалення типу автомобільних транспортних засобів стосовно захисту пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху, що вносить зміни до Директиви № 2007/46/ЄС та що замінює Директиви № 2003/102/ЄС та 2005/66/ЄС (без додатків)

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Беручи до уваги Договір про заснування
Європейського Співтовариства, зокрема його
статтю 95,

Беручи до уваги пропозицію Комісії

Беручи до уваги висновок Європейського
Економічно-Соціального Комітету⁽¹⁾,

Діючи відповідно до процедури встановленої у
статті 251 Договору⁽²⁾

Оскільки:

(1) Внутрішній ринок об'єднує простір без внутрішніх кордонів в якому повинен забезпечуватися вільний рух товарів, осіб, послуг та капіталу. З цією метою діє система схвалення типу Співтовариства щодо автомобільних транспортних засобів. Технічні вимоги для схвалення типу автомобільних транспортних засобів з урахуванням захисту пішоходів мають бути гармонізованими для того, щоб уникнути прийняття вимог, що різняться від однієї держави-члена до іншої та для того, щоб забезпечити належне функціонування внутрішнього ринку.

(2) Цей Регламент є одним із окремих регуляторних актів у контексті процедури схвалення типу Співтовариства згідно з Директивою 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 5 вересня 2007 р., що створює рамки для схвалення автомобільних транспортних засобів та причепів до них, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів призначених для таких транспортних засобів (Рамкова Директива)⁽³⁾. Для того, щоб досягти цілей, встановлених у абзаці 1 преамбули цього Регламенту, до Додатків I, III, IV, VI та XI Директиви 2007/46/ЄС мають бути внесені зміни.

(3) Досвід показав, що законодавство стосовно автомобільних транспортних засобів часто носить високо деталізований технічний зміст. Тому, доречно прийняти регламент замість директиви, щоб уникнути протиріч між транспозиційними заходами та надлишковий рівень законодавства у державах-членах, оскільки не існуватиме потреби у транспонуванні до національного законодавства. Тому, Директива 2003/102/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 листопада 2003 р. пов'язана із захистом пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху, до та у випадку зіткнення із автомобільним транспортним засобом⁽⁴⁾ та Директива 2005/66/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 жовтня 2005 р. пов'язана із використанням систем фронтального захисту у автомобільних транспортних засобах⁽⁵⁾, яка надає вимоги щодо встановлення та використання систем фронтального захисту у транспортних засобах і таким чином рівень захисту пішоходів, мають бути замінені цим Регламентом для того, щоб забезпечити системність у цій сфері. Це має на увазі те, що держави-члени відмінюють транспозиційне законодавство для скасованих Директив.

¹ ОВ С 211, 19.8.2008, С. 9.

² Висновок Європейського Парламенту від 18 червня 2008 р. (ще не опубліковано в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 16 грудня 2008 р.

³ ОВ L 263, 9.10.2007, С. 1.

⁴ (ОВ L 321, 6.12.2003, С. 15.

⁵ ОВ L 309, 25.11.2005, С. 37.

- (4) Вимоги щодо другого етапу виконання Директиви 2003/102/ЄС виявилися такими, що не є виконуваними. У цьому відношенні, стаття 5 цієї Директиви вимагає від Комісії подати будь-які пропозиції, необхідні для подолання проблем виконаності таких вимог та, можливо, для використання активних систем безпеки, при цьому забезпечуючи те, щоб не було зменшення рівнів безпеки, що забезпечується для вразливих учасників дорожнього руху.
- (5) Дослідження, проведене Комісією показує, що захист пішоходів може бути значною мірою вдосконалено комбінацією пасивних та активних заходів, які надають вищий рівень захисту, ніж положення, що існували до цього. Зокрема, дослідження показує, що система активної безпеки «допомога при гальмуванні», поєднана зі змінами до вимог щодо пасивного захисту, значною мірою підвищить рівень захисту пішоходів. Тому, передбачення обов'язкового встановлення систем допомоги при гальмуванні на нових автомобільних транспортних засобах є доцільним. Проте, це не замінить, а радше доповнить високий рівень систем пасивної безпеки.
- (6) Транспортні засоби, обладнані системами уникнення зіткнення, можуть не дотримуватися певних вимог встановлених у цьому Регламенті тією мірою, якою вони зможуть уникнути зіткнення з пішоходами, радше, ніж просто пом'якшити наслідки такого зіткнення. Після оцінки того, чи така технологія може ефективно уникнути зіткнень із пішоходами та іншими уразливими учасниками дорожнього руху, Комісія може висунути пропозиції для внесення змін до цього Регламенту для того, щоб дозволити використання систем уникнення зіткнень.
- (7) Зі збільшенням кількості важких транспортних засобів, що використовуються на міських дорогах, доцільним є те, щоб положення про захист пішоходів застосовувалися не лише до транспортних засобів із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг., але також, після обмеженого перехідного періоду, і до транспортних засобів категорій M_1 та N_1 , що перевищують цю межу.
- (8) Для того, щоб збільшити захист пішоходів на якомога ранішому етапі, виробники, які бажають звернутися за схваленням типу відповідно до нових вимог до того, як вони стануть обов'язковими, мають бути спроможними робити це за тієї умови, що необхідні імплементаційні заходи вже діють.
- (9) Заходи необхідні для виконання Регламенту мають бути схвалені відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 р., що встановлює порядок виконання повноважень з реалізації наданих Комісії¹.
- (10) Зокрема, Комісія повинна мати повноваження ухвалювати технічні норми для застосування вимог щодо випробувань та заходів з реалізації, засновані на результатах моніторингу. Оскільки усі ці заходи носять загальний характер та створені для внесення змін до несуттєвих положень цього Регламенту, серед іншого, за допомогою його доповнення новими не суттєвими положеннями, вони повинні ухвалюватися відповідно до підконтрольної регуляторної процедури передбаченої статтею 5а Рішення 1999/468/ЄС.
- (11) Для того, щоб забезпечити поступовий перехід від норм Директив 2003/102/ЄС та 2005/66/ЄС до цього Регламенту, застосування цього Регламенту має бути відкладено на певний період після набуття ним чинності.
- (12) Оскільки ціль цього Регламенту, а саме формування внутрішнього ринку за допомогою запровадження спільних технічних вимог стосовно захисту пішоходів, не може бути ефективно досягнуто державами-членами, а тому, через причини масштабу, може бути краще досягнуто на рівні Співтовариства, Співтовариство може ухвалити заходи відповідно до принципу субсидіарності встановленого у статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, встановленого у цій статті, цей Регламент не виходить за рамки того, що є необхідним для досягнення такої цілі,

УХВАЛИЛА ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

Стаття 1

Предмет

Цей Регламент встановлює вимоги для конструювання та функціонування автомобільних транспортних засобів та систем фронтального захисту для того, щоб зменшити кількість і суворість пошкоджень пішоходів та інших уразливих учасників дорожнього руху, які потрапили під фронтальних удар транспортних засобів, та для того, щоб уникнути таких зіткнень.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цей Регламент застосовується до:

- (a) автомобільних транспортних засобів категорії M_1 , як це визначено у частині 11 статті 3 Директиви 2007/46/ЄС та у пункті 1 Секції А Додатку II до неї, з урахуванням частини 2 цієї статті;
- (b) автомобільних транспортних засобів категорії N_1 , як це визначено у частині 11 статті 3 Директиви 2007/46/ЄС та у пункті 2 Секції А Додатку II

¹ ОВ L 184, 17.7.1999, С. 23. його, відповідно до частини 2 цієї статті;

(с) систем фронтального захисту прилаштовані, як оригінальне обладнання до транспортних засобів, зазначених у пунктах (а) та (б) або котрі постачаються, як окремі технічні вузли для прилаштування до таких транспортних засобів.

2. Секції 2 та 3 Додатку I до цього Регламенту не застосовуються до:

- (а) транспортних засобів категорії N_1 та
- (б) транспортних засобів категорії M_1 , що походять із N_1 , максимальною вагою, що перевищує 2 500 кг.; якщо місце водія «точка R» знаходиться або перед передньою віссю або поздовжньо замикає передню вісь поперек осевої лінії на максимум 1 100 мм.

Стаття 3

Визначення

Для цілей цього Регламенту:

1. «А-стійка» означає саму передню та віддалену від центру підпору даху, що тягнеться від шасі до даху транспортного засобу;
2. «система допомоги при гальмуванні» означає функцію системи гальмування, яка виводить момент екстремального гальмування із характеристики команди водія щодо гальмування за таких умов що:
 - (а) вона допомагає водієві надати максимально досяжного ступеню гальмування; або
 - (б) вона є достатньою для спричинення повного циклу анти-блокування гальмівної системи;
3. «бампер» означає будь-які передні, нижні, зовнішні конструкції транспортного засобу, включаючи додатки до них, які призначені для того, щоб дати захист транспортному засобові при залученні до фронтального зіткнення на низькій швидкості з іншим транспортним засобом; проте, це не включає в себе будь-яких систем фронтального захисту;
4. «система фронтального захисту» означає окрему конструкцію або конструкції, таку як передня захисна дуга або додатковий бампер який на додаток до попередньо встановленого бамперу призначений для захисту зовнішньої поверхні транспортного засобу від пошкоджень у випадку зіткнення з об'єктом, за виключенням конструкцій що мають вагу меншу за 0,5 кг., призначені лише для захисту фар транспортного засобу;
5. «максимальна вага» означає максимальну технічно допустиму вагу із вантажем встановлену виробником відповідно до пункту 2.8 Додатку I Директиви 2007/46/ЄС;
6. «транспортні засоби категорії N_1 » що походять з M_1 » означає ті транспортні засоби категорії N_1 , які перед А-стійками мають однакову загальну конструкцію та форму, що й вже існуючі транспортні засоби категорії M_1 ;

7. «транспортні засоби категорії M_1 » що походять із N_1 » означає ті транспортні засоби категорії M_1 , які перед А-стійками мають однакову загальну конструкцію та форму, що й вже існуючі транспортні засоби категорії N_1 .

ГЛАВА II

ОБОВ'ЯЗКИ ВИРОБНИКІВ

Стаття 4

Технічні вимоги

1. Відповідно до статті 9 виробники забезпечують те, щоб транспортні засоби розміщені на ринку були обладнані системою допомоги при гальмуванні схваленого типу відповідно до вимог Секції 4 Додатку I і щоб такі транспортні засоби відповідали вимогам Секцій 2 або 3 Додатку I.
2. Відповідно до статті 10 виробники забезпечують те, щоб системи фронтального захисту або прилаштовані, як оригінальне обладнання, до транспортних засобів розміщених на ринку, або, що постачаються, як окремі технічні вузли, відповідали вимогам Секціям 5 та 6 Додатку I.
3. Виробники надають органам влади, що видають схвалення, належні дані щодо специфікацій та умова випробувань транспортного засобу та системи фронтального захисту. Дані включають в себе інформацію, що вимагається для перевірки функціонування будь-яких пристроїв активного захисту, встановлених на транспортному засобі.
4. У випадку, коли системи фронтального захисту постачаються, як окремі технічні вузли, виробники надають органам влади, що видають схвалення, належні дані про специфікації систем та умови випробувань.
5. Системи фронтального захисту, як окремі технічні вузли не розповсюджуються, не пропонуються до продажу або не продаються, доки такі не супроводжуються списком транспортних засобів, для яких система фронтального захисту схвалена як тип, а також чіткою інструкцією зі збирання. Інструкція зі збирання має містити в собі спеціальні настанови із монтування, включаючи способи кріплення для транспортних засобів, для яких вузол було схвалено, для того, щоб надати можливість схваленим компонентам бути встановленим та такий транспортний засіб у спосіб, що відповідає відповідним нормам Секції 6 Додатку I.
6. Комісія ухвалює заходи з виконання, що встановлюють технічні норми для застосування вимог встановлених у Додатку I. Заходи, розроблені для того, щоб внести зміни до несуттєвих елементів цього Регламенту, серед іншого, шляхом його доповнення, мають бути ухваленими відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеній у частині 2 статті 40 Директиви 2007/46/ЄС.

Стаття 5

Заявка на схвалення типу ЄС

1. Виробник подає до органу влади, що видає схвалення, інформаційний документ, складений відповідно до форми визначеної у Частині I Додатку II, при застосуванні схвалення типу ЄС типів транспортних засобів з урахуванням захисту пішоходів.

Виробник подає до технічних служб, що відповідають за виконання випробувань для схвалення типу транспортного засобу, який є типовим зразком типу транспортних засобів, що має бути схваленим.

2. Виробник подає органній владі, що видає схвалення, інформаційний документ, складений відповідно до форми встановленої у Частині 2 Додатку II, при зверненні щодо схвалення типу ЄС транспортного засобу з урахуванням того, що його буде обладнано системою фронтального захисту.

Виробник подає технічній службі, що відповідає за проведення випробування для схвалення типу транспортного засобу, який є типовим зразком типу транспортних засобів, що має бути схваленим, оснащених системою фронтального захисту. На запит такої технічної служби виробник також надає спеціальні компоненти або примірники матеріалів, що використовувалися.

3. Виробник подає органній владі, що видає схвалення, інформаційний документ, складений відповідно до моделі встановленої у Частині 3 Додатку II, при зверненні щодо схвалення типу ЄС для окремих технічних вузлів типу системи фронтального захисту.

Виробник подає технічній службі відповідальній за проведення випробувань для схвалення типу один примірник типу систем фронтального захисту, що має бути затвердженим. Якщо така технічна служба вважає це за необхідне, вона може звернутися по інші примірники. Примірник(и) мають бути чітко та промаркованими торговою назвою заявника або торговою маркою та позначенням типу стійкими до виправлення. Виробник розробляє положення щодо подальшого примусового демонстрування позначення схвалення типу ЄС.

ГЛАВА III

ОБОВ'ЯЗКИ ОРГАНІВ ВЛАДИ ДЕРЖАВ-ЧЛЕНІВ

Стаття 6

Надання схвалення типу ЄС

1. Якщо відповідних вимог дотримано, орган влади, що видає схвалення, надає схвалення типу ЄС та видає номер схвалення типу відповідно до системою нумерації, встановленої у Додатку VII Директиви 2007/46/ЄС.

2. Для цілей Секції 3 номер такого схвалення типу використовує одну із нижченаведених літер:

(a) для схвалення транспортних засобів з урахуванням захисту пішоходів:

— «А», якщо транспортний засіб відповідає Секції 2 Додатку I,

— «В», якщо транспортний засіб відповідає Секції 3 Додатку I;

(b) для схвалення транспортного засобу з урахуванням того, що його обладнано системою фронтального захисту або схвалення системи фронтального захисту, що постачається як окремих технічний вузол:

— «А», якщо система фронтального захисту відповідає Секції 5 Додатку I з урахуванням застосування його пунктів 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 та 5,

— «В», якщо система фронтального захисту відповідає Секції 5 Додатку I із урахуванням застосування його пунктів 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 та 5.3,

— «Х», якщо система фронтального захисту відповідає Секції 5 Додатку I з урахуванням застосування його пунктів 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 та 5.3.

3. Орган влади, що видає схвалення не призначає той же самий номер іншому типові транспортного засобу або типові системи фронтального засобу.

4. Для цілей частини 1 орган влади, що видає схвалення, видає сертифікат схвалення типу ЄС складений відповідно до такого:

(a) форма встановлена у Частині 1 Додатку III для типу транспортного засобу з урахуванням захисту пішоходів;

(b) форма встановлена у Частині 2 Додатку III для типу транспортного засобу з урахуванням того, що його обладнано системою фронтального захисту;

(c) форма встановлена у Частині 3 Додатку III для типу системи фронтального захисту, що постачається як окремих технічний вузол.

Стаття 7

Позначення схвалення типу ЄС

Кожна система фронтального захисту схвалена відповідно до цього Регламенту у рамках схвалення типу транспортного засобу з урахуванням того, що його обладнано системою фронтального захисту, або схвалення типу системи фронтального захисту, що постачається як окремих технічний вузол, має відповідати вимогам цього Регламенту та допускається і в подальшому має носити позначення схвалення типу, встановлене відповідно до положеннями встановленими Додатку IV.

Стаття 8

Модифікація типу та внесення змін до схвалення

Будь-яка модифікація у транспортних засобах системи фронтального захисту перед А-стійками, що впливає чи то конструкцію, основні розміри, матеріали зовнішніх поверхонь транспортного засобу, способи кріплення або оформлення зовнішніх чи внутрішніх компонентів, та яка може мати значний вплив на результати випробувань, має вважатися змінами відповідно до статті 13

Директиви 2007/46/ЄС, а тому вимагає нової заявки щодо схвалення типу.

Стаття 9

Графік застосування (Регламенту) до транспортних засобів

1. Починаючи з дати, встановленої у другій частині статті 16, національні органи влади відмовляється, на підставах пов'язаних із захистом пішоходів, видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення типу, по відношенню до нижченаведених нових типів транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 , які не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 4 Додатку I;
- (b) категорії M_1 максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг., що не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 2 або Секції 3 Додатку I;
- (c) категорії N_1 , що походить із M_1 , з максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг., які не відповідають технічним нормам встановленим у Секціях 2 та 4 або у Секціях 3 та 4 Додатку I.

2. Починаючи з 24 лютого 2011 р., національні органи влади, на підставах пов'язаних із захистом пішоходів, розглядатимуть сертифікати відповідності, як такі, що не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС, та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нижченаведених нових транспортних засобів, які не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 4 Додатку I цього Регламенту:

- (a) транспортні засоби категорії M_1 ;
- (b) транспортні засоби категорії N_1 , що походять із M_1 , із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг.

3. Починаючи з 24 лютого 2013 р., національні органи влади відмовлятимуть, на підставах пов'язаних із захистом пішоходів, видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення типу стосовно таких типів нових транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг., які не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 3 Додатку I;
- (b) категорії N_1 , що походять із M_1 , з максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг., які не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 3 Додатку I.

4. Починаючи 31 грудня 2012 р., національні органи влади, на підставах пов'язаних із захистом пішоходів, вважатиме сертифікати відповідності такими, що не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС, та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію таких типів нових транспортних засобів, що не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 2 або Секції 3 Додатку I цього Регламенту:

- (a) транспортні засоби категорії M_1 , із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг.;
- (b) транспортні засоби категорії N_1 , що походять із M_1 , із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг.

5. Починаючи з 24 лютого 2015 р., національні органи влади відмовлятимуться, на підставах пов'язаних із захистом пішоходів, видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення типу стосовно таких типів нових транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 із максимальною вагою, що перевищує 2 500 кг., які не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 3 Додатку I;
- (b) категорії N_1 , що не відповідають технічним нормам встановленим у Секціях 3 та 4 Додатку I.

6. Починаючи з 24 серпня 2015 р., національні органи влади, на підставах пов'язаних із захистом пішоходів, вважатимуть сертифікати відповідності такими, що більше не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС, та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення експлуатацію нових транспортних засобів категорії N_1 , що не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 4 Додатку I цього Регламенту.

7. Починаючи з 24 лютого 2018 р., національні органи влади I, на підставах пов'язаних із захистом пішоходів, вважатимуть сертифікати відповідності такими, що більше не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС, та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нижченаведених нових транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг., що не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 3 Додатку I цього Регламенту;
- (b) категорії N_1 , що походять із M_1 , із максимальною вагою, що не перевищує 2 500 кг., що не відповідає технічним нормам встановленим у Секції 3 Додатку I цього Регламенту.

8. Починаючи з 24 серпня 2019 р., національні органи влади, на підставах пов'язаних із захистом пішоходів, вважатимуть сертифікати відповідності такими, що більше не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС, та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нижченаведених нових транспортних засобів:

- (a) категорії M_1 із максимальною вагою, що перевищує 2 500 кг., що не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 3 Додатку I цього Регламенту;
- (b) категорії N_1 що не відповідають технічним нормам встановленим у Секції 3 Додатку I цього Регламенту.

9. Без шкоди частинам 1 - 8 цієї статті та за умови набуття чинності заходами схваленими відповідно до частини 6 статті 4, якщо цього вимагає виробник, національні органи влади, на підставах пов'язаних із захистом пішоходів, не відмовлятимуться видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення типу для нового типу транспортних засобів або не

заборонятимуть реєстрацію, продаж або введення в експлуатацію нових транспортних засобів, якщо відповідний транспортний засіб відповідає технічним нормам встановленим у Секціях 3 або 4 Додатку I.

Стаття 10

Застосування (Регламенту) до систем фронтального захисту

1. Національні органи влади відмовлятимуться видавати схвалення типу ЄС або національне схвалення нового типу транспортного засобу з урахуванням того, що його обладнано системою фронтального захисту, або схвалення типу ЄС окремого технічного вузла для нового типу системи фронтального захисту, що не відповідає вимогам встановленим у Секціях 5 та 6 Додатку I.

2. Національні органи, на підставах, пов'язаних із системами фронтального захисту, вважатимуть сертифікати відповідності такими, що більше не є дійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС та заборонятимуть реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію нових транспортних засобів, що не відповідають вимогам встановленим у Секціях 5 та 6 Додатку I цього Регламенту.

3. Вимоги встановлені у Секціях 5 та 6 Додатку I цього Регламенту застосовуються до систем фронтального захисту, що постачаються як окремі технічні вузли для цілей статті 28 Директиви 2007/46/ЄС.

Стаття 11

Системи уникнення зіткнення

1. Згідно з оцінкою Комісії, транспортні засоби обладнані системами уникнення зіткнення можуть не виконувати вимог випробування встановлених у Секціях 2 та 3 Додатку I для того, щоб отримати схвалення типу ЄС або національне схвалення типу для типу транспортного засобу з урахуванням захисту пішоходів, або для того, щоб бути проданими, зареєстрованими або введенними в експлуатацію.

2. Комісія представляє оцінку Європейському Парламентові та Раді, супроводжуючи це, у разі необхідності, пропозиціями з внесення мін до цього Регламенту.

Будь-які запропоновані заходи мають забезпечувати ті рівні захисту, що є принаймні еквівалентними, у значенні фактичної ефективності, тим, що передбачені Секціями 2 та 3 Додатку I.

Стаття 12

Моніторинг

1. Національні органи влади надають Комісії результати моніторингу, згаданого у пунктах 2.2, 2.4 та 3.2 Додатку I, на щорічній основі, та щонайпізніше до 28 лютого кожного року після того, що слідує за їхнім отриманням.

Вимога надавати такі результати припиняє застосовуватися з 24 лютого 2014 р.

2. У разі необхідності, Комісія може, на основі результатів моніторингу, що проводиться відповідно до пунктів 2.2, 2.4 та 3.2 Додатку I, схвалювати заходи з реалізації.

Такі заходи, призначені для внесення змін до не суттєвих елементів цього Регламенту, серед іншого, за допомогою його доповнення, ухвалюються відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, згаданої у частині 2 статті 40 Директиви 2007/46/ЄС.

3. Комісія, діючи на основі відповідної інформації, переданої органами влади, що видають схвалення, та зацікавленими сторонами, а також на основі незалежних досліджень контролює технічний розвиток у сфері підвищених вимог пасивної безпеки, допомоги при гальмуванні та інших технологій активної безпеки, що можуть надати поліпшений захист уразливих учасників дорожнього руху.

4. До 24 лютого 2014 р. Комісія перегляне спроможність щодо реалізації та застосування будь-яких таких підвищених вимог пасивної безпеки. Комісія переглядатиме роботу цього Регламенту на предмет використання та ефективності технологій допомоги при гальмуванні та активної безпеки.

5. Комісія надає до Європейського Парламенту та Ради звіт, що, у разі необхідності, супроводжується пропозиціями щодо предмету.

Стаття 13

Санкції

1. Держави-члени встановлюють положення щодо санкцій, які застосовуються до порушень виробниками положень цього Регламенту, вживають усіх заходів необхідних для забезпечення того, щоб вони виконувалися. Передбачені санкції мають бути ефективними, пропорційними та переконливими. Держави-члени повідомляють про такі положення Комісії до 24 серпня 2010 р. та повідомляють без затримок про будь-які подальші зміни, що впливають на них.

2. Типи порушень, які підлягають санкціям, включають в себе принаймні таке:

- (a) видання недостовірних декларацій під час процедури схвалення або процедури, що призводить до повернення;
- (b) фальсифікування результатів випробувань для схвалення типу;
- (c) не розкриття даних або технічних специфікацій, що могло призвести до повернення або відміни схвалення типу;
- (d) відмова надати доступ до інформації.

ГЛАВА IV

ПЕРЕХІДНІ ТА ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

*Стаття 14***Зміни до Директиви 2007/46/ЄС**

До Директиви 2007/46/ЄС вносяться зміни відповідно до Додатку V цього Регламенту.

*Стаття 15***Скасування**

Директиви 2003/102/ЄС та 2005/66/ЄС скасовуються з дати встановленої у другій частині статті 16 цього Регламенту.

Посилання на замінені Регламенти вважаються посиланнями на цей Регламент.

Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та повинен прямо застосовуватись у всіх державах-членах.

Вчинено у Страсбурзі, 14 січня 2009 р.

За Європейський Парламент

Голова

H.-G. RÖTTERING

За Раду

Голова

A. VONDRA

*Стаття 16***Набуття чинності**

Цей Регламент набуває чинності на 20-ий день після його опублікування у *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Він застосовується з 24 листопада 2009 р. за виключанням частини 6 статті 4 та частини 9 статті 9, які застосовуватимуться з дати набуття чинності, а частини 2 – 8 статті 9 застосовуватимуться з дат встановлених у цій статті.