



Dokument s plenarne sjednice

A8-0151/2019

4.3.2019

*****I**

IZVJEŠĆE

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/... i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) 661/2009 (COM(2018) 0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Odbor za unutarnje tržište i zaštitu potrošača

Izvjestiteljica (za mišljenje): Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

Oznake postupaka

- * Postupak savjetovanja
- *** Postupak suglasnosti
- ***I Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- ***II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- ***III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

Izmjene nacrtu akta

Amandmani Parlamenta u obliku dvaju stupaca

Brisanja su označena ***podebljanim kurzivom*** u lijevom stupcu. Izmjene su označene ***podebljanim kurzivom*** u obama stupcima. Novi tekst označen je ***podebljanim kurzivom*** u desnom stupcu.

U prvom i drugom retku zaglavlja svakog amandmana naznačen je predmetni odlomak iz nacrtu akta koji se razmatra. Ako se amandman odnosi na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta, zaglavlje sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se izmjena odnosi.

Amandmani Parlamenta u obliku pročišćenog teksta

Novi dijelovi teksta označuju se ***podebljanim kurzivom***. Brisani dijelovi teksta označuju se oznakom ■ ili su precrtani. Izmjene se naznačuju tako da se novi tekst označi ***podebljanim kurzivom***, a da se zamijenjeni tekst izbriše ili precrta.

Iznimno, izmjene strogo tehničke prirode koje unesu nadležne službe prilikom izrade konačnog teksta ne označuju se.

SADRŽAJ

Stranica

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽENJE	75
MIŠLJENJE ODBORA ZA OKOLIŠ, JAVNO ZDRAVLJE I SIGURNOST HRANE	77
MIŠLJENJE ODBORA ZA PROMET I TURIZAM	80
POSTUPAK U NADLEŽNOM ODBORU	114
KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U NADLEŽNOM ODBORU	115

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/... i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) 661/2009 (COM(2018) 0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2018)0286),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela Prijedlog Parlamentu (C8-0194/2018),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
 - uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora od 19. rujna 2018.¹,
 - nakon savjetovanja s Odborom regija,
 - uzimajući u obzir članak 59. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za unutarnje tržište i zaštitu potrošača te mišljenja Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane i Odbora za promet i turizam (A8-0151/2019),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
 2. poziva Komisiju da predmet ponovno uputi Parlamentu ako zamijeni, bitno izmijeni ili namjerava bitno izmijeniti svoj Prijedlog;
 3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

Amandman 1

Prijedlog uredbe
Naslov

¹ SL C 0, 0.0.0000, str. 0.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA
I VIJEĆA

o zahtjevima za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) **2018/...** i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) 661/2009

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA
I VIJEĆA

o zahtjevima za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) **2018/858** i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) 661/2009

(Ova izmjena primjenjuje se u cijelom tekstu kada se navodi Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.). Njezino usvajanje podrazumijeva odgovarajuće promjene u cijelom tekstu.)

Amandman 2

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 1.

(1) Uredbom (EU) **2018/...** Europskog parlamenta i Vijeća^{24 25} utvrđuju se administrativne odredbe i tehnički zahtjevi za homologaciju novih vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica radi osiguravanja ispravnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i kako bi se pružila visoka razina učinkovitosti u

(1) Uredbom (EU) **2018/858** Europskog parlamenta i Vijeća²⁴ utvrđuju se administrativne odredbe i tehnički zahtjevi za homologaciju novih vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica radi osiguravanja ispravnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i kako bi se pružila visoka razina učinkovitosti u području sigurnosti i zaštite

području sigurnosti i zaštite okoliša.

²⁴ Uredba (EU) 2018/... Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredbi (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L ..., .., str. ...)

25. molimo unijeti u tekst broj Uredbe iz dokumenta PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)), a u bilješku unijeti broj, datum i upućivanje na SL za tu Uredbu.

Amandman 3

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 2.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

okoliša.

²⁴ Uredba (EU) 2018/**858** Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredbi (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L **151**, **14.6.2018.**, str. **1.**).

Izmjena

(2a) Za cestovnu sigurnost u Uniji potrebna je koordinirana politika na međunarodnoj razini u okviru sporazumâ UNECE-a, a posebno u Radnoj skupini 29 (WP.29) te integrirani pristup na razini Unije i na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Stoga je potrebno koordinirati djelovanja i mjere koje poduzimaju različita tijela u ključnim komponentama cestovne sigurnosti koje obuhvaćaju vozila, ponašanje vozača, prometne znakove i infrastrukturu.

Amandman 4

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 3.

(3) Razvoj u području sigurnosti vozila u posljednjim je desetljećima znatno pridonio ukupnom smanjenju broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama. Međutim, ta ***su se smanjenja u Uniji u posljednje vrijeme zaustavila zbog različitih čimbenika*** kao što su ***strukturni čimbenici i čimbenici ponašanja***, a bez novih inicijativa o općoj sigurnosti na cestama, učincima postojećeg pristupa u području sigurnosti više se neće moći kompenzirati učinci povećanja količine prometa. Stoga je potrebno dodatno poboljšati učinkovitost u području sigurnosti vozila u okviru integriranog pristupa sigurnosti na cestama i kako bi se bolje zaštitili nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu.

(3) Razvoj u području sigurnosti vozila u posljednjim je desetljećima znatno pridonio ukupnom smanjenju broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama. Pa ipak, ***2017. na cestama Unije poginulo je 25 300 ljudi, što je brojka koja u posljednje četiri godine stagnira. Osim toga, najmanje 135 000 ljudi svake godine bude ozbiljno ozlijeđeno u sudarima. Unija mora učiniti sve što je u njezinoj moći kako bi se ta brojka drastično smanjila s ciljem ostvarivanja cilja projekta „Vision Zero”, tj. bez smrtno stradalih u prometu. Osim mjera sigurnosti kojima se želi zaštititi osobe u vozilu, potrebna je i provedba posebnih mjera za sprečavanje smrtnih slučajeva i ozljeda nezaštićenih sudionika u prometu, kao što su biciklisti i pješaci, kako bi se zaštitilo sudionike izvan vozila.*** Bez novih inicijativa o općoj sigurnosti na cestama, učincima postojećeg pristupa u području sigurnosti više se neće moći kompenzirati učinci povećanja količine prometa. Stoga je potrebno dodatno poboljšati učinkovitost u području sigurnosti vozila u okviru integriranog pristupa sigurnosti na cestama i kako bi se bolje zaštitili nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu.

Amandman 5

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 3.a (nova)

(3a) Definicijom nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu trebalo bi obuhvatiti motorizirane sudionike u cestovnom prometu, kao što su osobni transporter Segway, romobili, invalidska kolica i električni bicikli.

Amandman 6

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) Tehnički napredak u području naprednih sustava za sigurnost vozila nudi nove mogućnosti za smanjivanje broja stradalih. Kako bi se broj smrtnih slučajeva smanjio na najmanju moguću mjeru, potrebno je uvesti **neke odgovarajuće nove tehnologije**.

Izmjena

(4) Tehnički napredak u području naprednih sustava za sigurnost vozila nudi nove mogućnosti za smanjivanje broja stradalih. Kako bi se broj **ozbiljnih ozljeda i** smrtnih slučajeva smanjio na najmanju moguću mjeru, potrebno je uvesti **paket odgovarajućih novih tehnologija**.

Amandman 7

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5a) Kako bi se osigurala tehnološka neutralnost u pogledu sustava za nadzor tlaka u gumama, u okviru zahtjeva za učinkovitost trebalo bi dozvoliti i izravne i neizravne sustave za nadzor tlaka u gumama.

Amandman 8

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5b) Predložene regulatorne mjere mogu biti učinkovite za smanjenje smrtnih slučajeva, smanjenje broja nesreća na cestama i ublažavanje ozljeda i štete samo ako ih korisnici prihvate. Stoga bi proizvođači vozila trebali u najvećoj mogućoj mjeri zajamčiti da se sustavi i karakteristike iz ove Uredbe razvijaju na

način da se njima pruža potporu vozaču, da se osigura njihovo prihvaćanje od strane korisnika i poveća vjerojatnost da će ih oni rabiti. U tu svrhu trebalo bi objasniti funkcioniranje tih sustava i karakteristika, kao i njihovih ograničenja, u korisničkim uputama za motorno vozilo na jasan način prilagođen korisniku.

Amandman 9

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(6) **Intelligentni** sustavi za pomoć pri kontroli brzine, sustavi za zadržavanje u prometnoj traci **te** sustavi za **praćenje budnosti** i pozornosti vozača, za **detekciju** odvratanja pozornosti i za detekciju pri vožnji unatrag imaju veliki potencijal da znatno smanje broj smrtnih slučajeva. Osim toga, **ti se sustavi temelje na tehnologijama** koje će se upotrebljavati i za uvođenje **povezanih i** automatiziranih vozila. Stoga bi se na razini Unije trebala uspostaviti usklađena pravila i ispitni postupci za homologaciju vozila u pogledu tih sustava i za homologaciju tih sustava kao zasebnih tehničkih jedinica.

Izmjena

(6) **Napredni sustavi za kočenje u slučaju opasnosti, intelligentni** sustavi za pomoć pri kontroli brzine, sustavi za zadržavanje u prometnoj traci **u slučaju opasnosti**, sustavi za **upozoravanje u slučaju umora i odvratanja** pozornosti vozača, **napredni sustavi za upozoravanje u slučaju** odvratanja pozornosti vozača i **sustavi** za detekciju pri vožnji unatrag **predstavljaju sigurnosne sustave koji** imaju veliki potencijal da znatno smanje broj smrtnih slučajeva. Osim toga, **neki od tih sustava predstavljaju temelj tehnologija** koje će se upotrebljavati za uvođenje automatiziranih vozila. **Svi takvi sigurnosni sustavi trebali bi funkcionirati bez upotrebe bilo kakvih biometrijskih podataka vozača ili putnika, uključujući prepoznavanje lica.** Stoga bi se na razini Unije trebala uspostaviti usklađena pravila i ispitni postupci za homologaciju vozila u pogledu tih sustava i za homologaciju tih sustava kao zasebnih tehničkih jedinica. **Tehnološki napredak tih sustava trebao bi se uzeti u obzir pri svakoj procjeni postojećeg zakonodavstva kako bi se postigla otpornost na buduće izazove, uz strogo poštovanje načela privatnosti i zaštite podataka te kako bi se potaknuo napredak prema ostvarenju cilja „Vision Zero” u vožnji. Isto je tako potrebno**

zajamčiti da se tijekom cijelog životnog ciklusa vozila ti sustavi mogu sigurno koristiti.

Amandman 10

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 6.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6a) Inteligentne sustave za pomoć pri kontroli brzine trebalo bi biti moguće isključiti, primjerice kada vozač dobiva lažna upozorenja ili neodgovarajuće povratne informacije zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta, privremenih i proturječnih cestovnih oznaka u građevinskim zonama te zavaravajućih, neispravnih ili nepostojećih cestovnih znakova. Takva funkcija isključivanja mora biti pod kontrolom vozača, mora trajati toliko dugo koliko je potrebno i vozač mora imati mogućnost da je lako ponovo uključi. Taj bi sustav uvijek trebao biti aktivan prilikom paljenja vozila i vozaču bi uvijek trebalo biti dano na znanje je li sustav uključen ili isključen.

Amandman 11

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 6.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6b) Opće je poznato da je sigurnosni pojas jedna od najvažnijih i najučinkovitijih sigurnosnih karakteristika vozila. Stoga se sustavima podsjetnika na vezivanje sigurnosnim pojasom mogu dodatno spriječiti smrtni slučajevi ili ublažiti ozljede povećanjem stope korištenja sigurnosnih pojaseva u cijeloj Uniji. Zbog toga je na temelju Uredbe (EZ) br. 661/2009 sustav

podsjetnika na vezivanje sigurnosnim pojasom već obvezan za vozačevo sjedalo u svim novim osobnim automobilima od 2014. To je postignuto provedbom Pravilnika UN-a br. 16, koji sadrži relevantne tehničke odredbe. Zahvaljujući prilagodbi tehničkom napretku tog pravilnika UN-a, sustav podsjetnika na vezivanje sigurnosnim pojasom za sva prednja i stražnja sjedala u vozilima kategorije M₁ i N₁, kao i za sva prednja sjedala u vozilima kategorije N₂, N₃, M₂ i M₃, postat će obvezan od 1. rujna 2019. za nove tipove motornih vozila i od 1. rujna 2021. za sva nova motorna vozila.

Amandman 12

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) Uvođenje uređaja za snimanje podataka o **dogadaju** (nesreći) na kojima se pohranjuje niz ključnih podataka o vozilu u kratkom vremenskom okviru prije, tijekom i **nakon događaja koji je pokretač** (primjerice, aktiviranje zračnog jastuka) važan je korak prema dobivanju točnijih, detaljnih podataka o nesrećama. Stoga bi motorna vozila obvezno trebala biti opremljena takvim **uređajuma** za snimanje. **Kao zahtjev bi trebalo utvrditi i sposobnost tih uređaja** za snimanje **da snimaju i pohranjuju** podatke **tako** da države članice mogu upotrebljavati te podatke za provođenje analize sigurnosti na cestama i procjenjivanje djelotvornosti konkretnih mjera koje su poduzete.

Izmjena

(7) Uvođenje uređaja za snimanje podataka o nesreći na kojima se pohranjuje niz ključnih **anonimiziranih** podataka o vozilu u kratkom vremenskom okviru **malo** prije, tijekom i **neposredno nakon prometne nesreće** (koje, primjerice, **pokreće** aktiviranje zračnog jastuka) važan je korak prema dobivanju točnijih, detaljnih podataka o nesrećama. Stoga bi **sva** motorna vozila obvezno trebala biti opremljena takvim **uređajima** za snimanje. **Takvi uređaji** za snimanje **trebali bi moći snimati i pohranjivati** podatke **na način** da države članice mogu upotrebljavati te podatke za provođenje analize sigurnosti na cestama i procjenjivanje djelotvornosti konkretnih mjera koje su poduzete, **bez mogućnosti identifikacije vlasnika ili korisnika pojedinačnih vozila na temelju pohranjenih podataka.**

Amandman 13

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Svaka obrada osobnih podataka, poput informacija o vozaču obrađenih u uređajima za snimanje podataka o **dogadjaju** (nesreći) ili informacija o **vozaču iz sustava za praćenje budnosti** i pozornosti vozača **i** naprednih sustava za prepoznavanje odvrćanja pozornosti vozača trebala bi se provoditi u skladu sa zakonodavstvom **EU-a** o zaštiti podataka, a posebno s Općom uredbom o zaštiti podataka²⁸. Uz to, obrada osobnih podataka prikupljenih iz vozila putem ugrađenog sustava eCall za pozivanje broja 112 **podložno** je posebnim zaštitnim mjerama²⁹.

²⁸ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka), SL L 119, 4.5.2016., str. 1.

²⁹ Uredba (EU) 2015/758 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o zahtjevima za homologaciju za uvođenje

Izmjena

(8) Svaka obrada osobnih podataka, poput informacija o vozaču obrađenih u uređajima za snimanje podataka o nesreći ili informacija o **umoru i manjku** pozornosti vozača **ili informacija iz** naprednih sustava za prepoznavanje odvrćanja pozornosti vozača trebala bi se provoditi u skladu sa zakonodavstvom **Unije** o zaštiti podataka, a posebno s Općom uredbom o zaštiti podataka²⁸. **Uređaji za snimanje podataka o nesreći trebali bi funkcionirati u sustavima zatvorenog kruga, u kojima se preko pohranjenih podataka bilježe novi, a identifikacija vozila ili vozača je onemogućena.** Uz to, **sustavi za upozoravanje u slučaju pospanosti i manjka pozornosti vozača te napredni sustavi za upozoravanje u slučaju odvrćanja pozornosti vozača ne bi smjeli neprekidno bilježiti ili zadržavati bilo kakve podatke osim onih koji su potrebni u svrhe u koje su prikupljeni ili na neki drugi način obrađeni u sustavu zatvorenog kruga.** Nadalje, obrada osobnih podataka prikupljenih iz vozila putem ugrađenog sustava eCall za pozivanje broja 112 **podložna** je posebnim zaštitnim mjerama²⁹.

²⁸ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.)

²⁹ Uredba (EU) 2015/758 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o zahtjevima za homologaciju za uvođenje

sustava eCall ugrađenog u vozilo koji se temelji na službi 112 te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ, SL L 123, 19.5.2015., str. 77.

sustava eCall ugrađenog u vozilo koji se temelji na službi 112 te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ, SL L 123, 19.5.2015., str. 77.

Amandman 14

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(8a) Uviđajući da upotreba mobilnog telefona ili drugog uređaja tijekom vožnje znatno umanjuje sposobnost upravljanja vozilom, proizvođači vozila trebali bi objaviti svoja testiranja kako bi pokazali sukladnost sa smjernicama o načelima sučelja čovjek-stroj za informacijske i komunikacijske sustave ugrađene u vozilo.

Amandman 15

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(8b) Napredni sustavi za kočenje u slučaju opasnosti ili sustavi za zadržavanje u prometnoj traci u slučaju opasnosti u nekim slučajevima možda neće biti potpunosti operativni, posebno zbog manjkavosti cestovne infrastrukture. U tim bi se slučajevima ti sustavi trebali sami isključiti i vozača obavijestiti o isključivanju. Ako se ne isključe automatski, trebalo bi ih biti moguće ručno isključiti. Takvo bi isključenje trebalo biti privremeno i trajati samo u razdoblju u kojem sustav nije potpuno operativan. Vozači će isto tako možda morati poništiti napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti ili sustav za zadržavanje u prometnoj traci u slučaju opasnosti ako bi rad tih sustava mogao

dovesti do većeg rizika ili štete. Time se osigurava da vozač u svakom trenutku ima kontrolu nad vozilom. Međutim, ti bi sustavi također mogli prepoznati situacije u kojima je vozač onespособljen i u kojima je stoga potrebna intervencija tih sustava kako bi se spriječilo pogoršavanje prometne nesreće.

Amandman 16

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) Nakon donošenja Uredbe (EZ) br. 79/2009 Europskog parlamenta i Vijeća³³, na razini Ujedinjenih naroda dodatno su razvijeni tehnički zahtjevi i ispitni postupci za homologaciju vozila s pogonom na vodik i vodikovih sustava i njihovih sastavnih dijelova kako bi se u obzir uzeo tehnički napredak. Pravilnik UN-a br. 134³⁴ trenutačno se isto primjenjuje u Uniji u pogledu homologacije vodikovih sustava u motornim vozilima. Osim tih zahtjeva, **primjenjuju se i kriteriji za kvalitetu materijala** koji se upotrebljavaju u sustavima vozila s pogonom na **stlačeni vodik**, **ali oni su trenutačno uspostavljeni samo** na razini Unije.

³³ Uredba (EZ) br. 79/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s pogonom na vodik i izmjenama Direktive 2007/46/EZ, SL L 35, 4.2.2009., str. 32.

³⁴ Pravilnik UN-a br. 134 o jedinstvenim odredbama u pogledu homologacije motornih vozila i njihovih sastavnih dijelova s obzirom na učinkovitost vozila s pogonom na vodik (HFCV) koja je povezana sa sigurnošću

Izmjena

(13) Nakon donošenja Uredbe (EZ) br. 79/2009 Europskog parlamenta i Vijeća³³, na razini Ujedinjenih naroda dodatno su razvijeni tehnički zahtjevi i ispitni postupci za homologaciju vozila s pogonom na vodik i vodikovih sustava i njihovih sastavnih dijelova kako bi se u obzir uzeo tehnički napredak. Pravilnik UN-a br. 134³⁴ trenutačno se isto primjenjuje u Uniji u pogledu homologacije vodikovih sustava u motornim vozilima. Osim tih zahtjeva, **kriteriji za kvalitetu materijala i priključaka za napajanje gorivom**, koji se upotrebljavaju u sustavima vozila s pogonom na vodik, **trebali bi se uspostaviti** na razini Unije.

³³ Uredba (EZ) br. 79/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s pogonom na vodik i izmjenama Direktive 2007/46/EZ, (SL L 35, 4.2.2009., str. 32.)

³⁴ Pravilnik UN-a br. 134 o jedinstvenim odredbama u pogledu homologacije motornih vozila i njihovih sastavnih dijelova s obzirom na učinkovitost vozila s pogonom na vodik (HFCV) koja je povezana sa sigurnošću

Amandman 17

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

(15) S povijesnog gledišta, pravilima Unije ograničavale su se ukupne duljine kombinacija kamiona što je dovelo do uobičajenih konstrukcija s kabinom iznad motora jer se njima u najvećoj mogućoj mjeri povećava teretni prostor. Međutim, visoki položaj vozača doveo je do povećanog područja mrtvog kuta i lošije izravne vidljivosti oko kabine kamiona. To je glavni čimbenik u kamionskim nesrećama u koje su uključeni nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu. Broj stradalih mogao bi se znatno smanjiti poboljšanjem izravne vidljivosti. Stoga bi trebalo uvesti zahtjeve radi poboljšanja izravne vidljivosti.

Izmjena

(15) S povijesnog gledišta, pravilima Unije ograničavale su se ukupne duljine kombinacija kamiona što je dovelo do uobičajenih konstrukcija s kabinom iznad motora jer se njima u najvećoj mogućoj mjeri povećava teretni prostor. Međutim, visoki položaj vozača doveo je do povećanog područja mrtvog kuta i lošije izravne vidljivosti oko kabine kamiona. To je glavni čimbenik u kamionskim nesrećama u koje su uključeni nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu. Broj stradalih mogao bi se znatno smanjiti poboljšanjem izravne vidljivosti. Stoga bi trebalo uvesti zahtjeve radi poboljšanja izravne vidljivosti ***kako bi se poboljšala izravna vidljivost pješaka, biciklista i drugih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu s položaja vozača. Pri izradi posebnog zahtjeva za izravnu vidljivost trebalo bi uzeti u obzir posebnosti različitih tipova vozila.***

Amandman 18

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

(16) S obzirom na naglasak u propisima ***EU-a*** o sigurnosti vozila na zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, među ostalim, osiguravanjem primjerene vidljivosti za vozače, ***javna i lokalna tijela ne bi trebali zahtijevati da se na prozirnu ostakljenu površinu vozila***

Izmjena

(16) S obzirom na naglasak u propisima ***Unije*** o sigurnosti vozila na zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, među ostalim, osiguravanjem primjerene vidljivosti za vozače, ***trebalo bi promicati vjetrobranska stakla bez etiketa, vinjeta, naljepnica, uređaja za naplatu***

moraju stavljati bilo kakve etikete, vinjete ili naljepnice namijenjene bilo kojoj svrsi. Štoviše, kako se ne bi smanjila učinkovitost zakonodavstva Unije o vidljivosti za vozače, nacionalna tijela trebala bi strogo provoditi pravila namijenjena tome da na vjetrobranskim i bočnim staklima nema nikakvih etiketa, vinjeta, naljepnica i bilo kojih drugih predmeta koji smanjuju vidljivost.

cestarine i sličnog. Proizvođači vozila trebali bi u suradnji s nacionalnim tijelima i skupinama koje zagovaraju sigurnost u tu svrhu razmotriti utvrđivanje područja prozirne ostakljene površine vozilā koja su sigurna za postavljanje etiketa, vinjeta, uređaja za naplatu cestarine ili naljepnica, a da se pritom ne smanji sigurnost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

Amandman 19

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(17) Automatizirana **i povezana** vozila mogla bi u velikoj mjeri pridonijeti smanjenju smrtnih slučajeva na cestama jer se procjenjuje da je **otprilike** 90 % prometnih nesreća posljedica ljudske pogreške. Kako će automatizirana vozila postupno preuzimati zadaće vozača, na razini Unije trebalo bi donijeti usklađena pravila i tehničke zahtjeve za automatizirane sustave vozila.

Izmjena

(17) Automatizirana vozila mogla bi u velikoj mjeri pridonijeti smanjenju smrtnih slučajeva na cestama jer se procjenjuje da je **više od** 90 % prometnih nesreća posljedica **određene razine** ljudske pogreške. Kako će automatizirana vozila postupno preuzimati zadaće vozača, **uključujući u pogledu provjerljivog sigurnosnog jamstva na temelju kojeg automatizirana vozila donose odluke**, na razini Unije trebalo bi donijeti usklađena pravila i tehničke zahtjeve za automatizirane sustave vozila **te ih promovirati na međunarodnoj razini u okviru radne skupine UNECE-a WP.29.**

Amandman 20

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 18.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18a) Budući da je prosječna starost vozila u Uniji veća od 10 godina, naknadna ugradnja naprednih sustava za pomoć vozaču u postojeća vozila može znatno pridonijeti smanjenju broja

smrtnih slučajeva na cestama u Uniji. U tom bi pogledu Unija trebala nastaviti ocjenjivati je li naknadna ugradnja naprednih sustava za pomoć vozaču u postojeća vozila, posebno autobuse i kamione, izvediva i troškovno učinkovita.

Obrazloženje

Naknadno ugrađene sigurnosne karakteristike povećavaju razinu sigurnosti postojećih vozila u uporabi i štite nezaštićene sudionike u prometu. Ova izmjena u skladu s je Komunikacijom Komisije i prethodnim izvješćima Europskog parlamenta u tom području.

Amandman 21

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 18.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18b) Sigurnost vozila nije više ograničena samo na zaštitu od krađe vozila, već mora biti usmjerena na zaštitu cjelokupne strukture vozila, čime se sprječava gubitak ili ugrožavanje cjelovitosti sustava i sastavnih dijelova. To je potrebno kako bi se osiguralo da sukladnost vozila, sustava, zasebne tehničke jedinice, sastavnih dijelova, kao i dijelova i opreme sa zahtjevima u pogledu sigurnosti i zaštite okoliša i dalje bude djelotvorna te da rizik njihova kompromitiranja tijekom životnog ciklusa vozila bude smanjen, i to uz pomoć razumnih, ali u isto vrijeme ažurnih mjera zaštite. Povezivost i automatizacija vozila povećavaju mogućnost neovlaštenog, daljinskog pristupa podacima u vozilu te nezakonite modifikacije softvera bežičnim putem. Kako bi se u obzir uzeli predstojeći rizici koji su posljedica toga, potrebno je obavezno primijeniti pravila UN-a o sigurnosti, kibersigurnosti i bežičnom ažuriranju softvera što je prije moguće nakon njihova stupanja na snagu. Potrebno je osigurati da su vozila, njihovi sustavi, zasebne tehničke jedinice,

sastavni dijelovi, dijelovi i oprema opremljeni najnovijom sigurnosnom tehnologijom kada se stavljaju na tržište i da se ta visoka razina sigurnosti održava redovitim ažuriranjem hardvera i softvera sve do kraja životnog ciklusa vozila. Međutim, te sigurnosne mjere ne bi trebale dovesti u pitanje obveze proizvođača vozila da osigura pristup sveobuhvatnim dijagnostičkim informacijama i podacima u vozilu koji su relevantni za popravak i održavanje vozila.

Obrazloženje

U skladu s konačnim izvješćem skupine o inteligentnim prometnim sustavima / automatiziranoj vožnji (ITS/AD) Konvencije Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE), radnoj skupini WP29 preporučeno je da donese pravilnik UN-a o kibersigurnosti. Kibersigurnost je samo jedan stup u okviru opće sigurnosti vozila. Sigurnost mora biti zajamčena tijekom cijelog životnog ciklusa i o njoj se mora voditi računa još od prvih faza radi sigurnosti povezanog vozila, zahvaljujući čemu postaje tehnički vrlo teško i ekonomski neprivačno neovlašteno je narušavati, bilo fizički ili daljinskim bežičnim upravljanjem.

Amandman 22

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

(19) Unija bi trebala na razini Ujedinjenih naroda nastaviti promicati razvoj tehničkih zahtjeva za učinak guma u području buke od kotrljanja, otpora kotrljanja i prijanjanja na mokroj podlozi. Razlog tome je što Pravilnik UN-a br. 117 sada sadržava te detaljne odredbe. Proces prilagođavanja zahtjeva za gume radi uzimanja u obzir tehničkog napretka trebao bi se nastaviti na razini Ujedinjenih naroda, osobito kako bi se osiguralo da se učinak guma procjenjuje i na kraju radnog vijeka gume u njezinu istrošenom stanju i kako bi se promicala ideja da bi gume trebale ispunjavati te zahtjeve tijekom cijelog

Izmjena

(19) Unija bi trebala na razini Ujedinjenih naroda nastaviti promicati razvoj tehničkih zahtjeva za učinak guma u području buke od kotrljanja, otpora kotrljanja i prijanjanja na mokroj podlozi. Razlog tome je što Pravilnik UN-a br. 117 sada sadržava te detaljne odredbe. Proces prilagođavanja zahtjeva za gume radi uzimanja u obzir tehničkog napretka trebao bi se **brzo i ambiciozno** nastaviti na razini Ujedinjenih naroda, osobito kako bi se osiguralo da se učinak guma procjenjuje i na kraju radnog vijeka gume u njezinu istrošenom stanju i kako bi se promicala ideja da bi gume trebale ispunjavati te

radnog vijeka te ih ne bi trebalo prerano zamjenjivati. Postojeće zahtjeve iz Uredbe (EZ) br. 661/2009 koji se odnose na učinak guma trebalo bi zamijeniti **jednakovrijednim pravilnicima UN-a.**

zahtjeve tijekom cijelog radnog vijeka te ih ne bi trebalo prerano zamjenjivati. **Kako bi se zajamčilo ispunjavanje strogih standarda,** postojeće zahtjeve iz Uredbe (EZ) br. 661/2009 koji se odnose na učinak guma trebalo bi **pratiti i ocjenjivati te bi ih trebalo** zamijeniti **kada učinak guma u Uniji bude moguće poboljšati.**

Amandman 23

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 25.

Tekst koji je predložila Komisija

(25) Detaljni tehnički zahtjevi i posebni ispitni postupci za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica trebali bi biti propisani delegiranim aktima prije datuma početka primjene ove Uredbe. Nsdalje, proizvođačima bi trebalo dati dovoljno vremena za prilagodbu zahtjevima ove Uredbe i delegiranih akata donesenih u skladu s njome. Stoga bi primjenu ove Uredbe trebalo odgoditi,

Izmjena

(25) Detaljni tehnički zahtjevi i posebni ispitni postupci za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica trebali bi biti propisani delegiranim aktima prije datuma početka primjene ove Uredbe. Nsdalje, proizvođačima bi trebalo dati dovoljno vremena za prilagodbu zahtjevima ove Uredbe i delegiranih akata donesenih u skladu s njome. Stoga bi primjenu ove Uredbe **prema potrebi** trebalo odgoditi.

Amandman 24

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 25.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(25a) U cilju osiguravanja sukladnosti s ovom Uredbom, države članice trebale bi poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurale provedbu odredbi o korektivnim mjerama i sankcijama utvrđenih Uredbom (EU) 2018/858.

Amandman 25

Prijedlog uredbe

PE629.496v02-00

20/115

RR\1178469HR.docx

Članak 1. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Ovom Uredbom utvrđuju se zahtjevi za:

1. homologaciju tipa vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica konstruiranih i izrađenih za vozila s obzirom na njihove opće karakteristike i sigurnost te na zaštitu osoba u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu;
2. homologaciju vozila u pogledu sustava za nadzor tlaka u gumama, s obzirom na njihovu sigurnost, učinkovitost potrošnje goriva i emisije CO₂; i
3. homologaciju novoproduzvenih guma s obzirom na njihovu učinkovitost u području sigurnosti i zaštite okoliša.

Izmjena

1. Ovom Uredbom utvrđuju se zahtjevi za:

- (a) homologaciju tipa vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica konstruiranih i izrađenih za vozila s obzirom na njihove opće karakteristike i sigurnost te na zaštitu **i sigurnost** osoba u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu;
- (b) homologaciju vozila u pogledu sustava za nadzor tlaka u gumama, s obzirom na njihovu sigurnost, učinkovitost potrošnje goriva i emisije CO₂; i
- (c) homologaciju novoproduzvenih guma s obzirom na njihovu učinkovitost u području sigurnosti i zaštite okoliša.

Amandman 26

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.a Ova Uredba dodatno određuje i dopunjuje Uredbu (EU) 2018/858 u pogledu opće sigurnosti motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica koji su namijenjeni za takva vozila, te u pogledu sigurnosti i zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

Amandman

27

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1) „nezaštićeni sudionik u cestovnom prometu” znači sudionik u cestovnom

(1) „nezaštićeni sudionik u cestovnom prometu” znači sudionik u cestovnom

prometu koji upotrebljava motorno vozilo na **dva** kotača ili nemotorizirani sudionik u cestovnom prometu kao što je biciklist ili pješak;

prometu koji upotrebljava motorno vozilo na **jedan kotač ili više** kotača **bez zaštitne karoserije** ili nemotorizirani sudionik u cestovnom prometu kao što je biciklist ili pješak;

Amandman 28

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) „inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine” znači sustav koji pomaže vozaču u poštovanju brzine primjerene okolnostima na cesti pružanjem **taktilnih** povratnih informacija preko **papučice** gasa **o ograničenju brzine** koje su dobivene opažanjem prometnih znakova i signala na temelju signala infrastrukture ili podataka iz elektroničke karte, ili oboje, koji su dostupni u vozilu;

Izmjena

(3) „inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine” znači sustav koji pomaže vozaču u poštovanju brzine primjerene okolnostima na cesti pružanjem **ciljanih i odgovarajućih** povratnih informacija preko **kontrole** gasa, **ili drugim načinima kojima se dovoljno učinkovito može privući pozornost vozača, na temelju informacija** koje su dobivene opažanjem prometnih znakova i signala, na temelju signala infrastrukture ili podataka iz elektroničke karte, ili oboje, koji su dostupni u vozilu;

Amandman 29

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 5.

Tekst koji je predložila Komisija

(5) „sustav za **praćenje budnosti** i pozornosti vozača” znači sustav koji procjenjuje vozačevu budnost analizom sustava u vozilu i upozorava vozača ako je potrebno;

Izmjena

(5) „sustav za **upozoravanje u slučaju umora i manjka** pozornosti vozača” znači sustav koji procjenjuje vozačevu budnost analizom sustava u vozilu i upozorava vozača ako je potrebno;

Amandman 30

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(6) „napredni sustav za **prepoznavanje** odvrćanja pozornosti vozača” znači sustav koji **može prepoznati razinu vizualne** pozornosti **vozača na stanje u prometu i upozoriti vozača ako je potrebno**;

Izmjena

(6) „napredni sustav za **upozoravanje u slučaju** odvrćanja pozornosti vozača” znači sustav koji **vozača upozorava u slučaju odvrćanja** pozornosti **ili koji ga upozorava u cilju izbjegavanja odvrćanja pozornosti**;

Amandman 31

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) „signal za zaustavljanje u nuždi” znači **brzo bljeskanje kočnih svjetala radi** ukazivanja drugim sudionicima u prometu sa stražnje strane vozila na to da na vozilo djeluje velika sila usporenja u odnosu na prevladavajuće uvjete na cesti;

Izmjena

(7) „signal za zaustavljanje u nuždi” znači **svjetlosna signalna funkcija s ciljem** ukazivanja drugim sudionicima u prometu sa stražnje strane vozila na to da na vozilo djeluje velika sila usporenja u odnosu na prevladavajuće uvjete na cesti;

Amandman 32

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) „sustav za detekciju pri vožnji unatrag” znači kamera **ili** zaslon, optički ili detekcijski sustav koji upozorava vozača na osobe ili predmete na stražnjoj strani vozila pri čemu je primarni cilj izbjeći sudar pri vožnji unatrag;

Izmjena

(8) „sustav za detekciju pri vožnji unatrag” znači kamera **i** zaslon, optički ili detekcijski sustav koji upozorava vozača na osobe ili predmete na stražnjoj strani vozila pri čemu je primarni cilj izbjeći sudar pri vožnji unatrag;

Amandman 33

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) „napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti” znači sustav koji može automatski primijetiti potencijalni sudar i pokrenuti sustav kočenja na vozilu kako bi se usporilo njegovo kretanje i izbjegao ili ublažio sudar;

Izmjena

(10) „napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti” znači sustav koji može automatski primijetiti potencijalni sudar i **automatski** pokrenuti sustav kočenja na vozilu **u posljednjem trenutku** kako bi se usporilo njegovo kretanje i izbjegao ili ublažio sudar;

Amandman 34

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) „sustav za zadržavanje u prometnoj **traci**” znači sustav koji **prati** položaj vozila s obzirom na granice prometne trake **i primjenjuje zakretni moment na kolo upravljača, ili pritisak na kočnice**, barem onda kada vozilo napusti prometnu traku ili će se to ubrzo dogoditi te postoji neposredna opasnost od sudara;

Izmjena

(11) „sustav za zadržavanje u prometnoj **traci u slučaju opasnosti**” znači sustav koji **pomaže vozaču da zadrži siguran** položaj vozila s obzirom na granice prometne trake ili **ceste**, barem onda kada vozilo napusti prometnu traku ili će se to ubrzo dogoditi te postoji neposredna opasnost od sudara;

Amandman 35

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 13.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) „uređaj za snimanje podataka o **događaju (nesreći)**” znači sustav koji prije, tijekom i nakon sudara snima i pohranjuje kritične parametre i informacije povezane sa sudarom;

Izmjena

(13) „uređaj za snimanje podataka o **nesreći**” znači sustav koji **je osmišljen isključivo sa svrhom da malo** prije, tijekom i **neposredno** nakon sudara snima i pohranjuje kritične parametre i informacije povezane sa sudarom;

Amandman 36

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 18.

Tekst koji je predložila Komisija

(18) „pogonski sustav s pogonom na vodik” znači **motor s unutarnjim izgaranjem ili sustav gorivnih ćelija** koji se upotrebljava za pogon vozila;

Izmjena

(18) „pogonski sustav s pogonom na vodik” znači **pretvarač energije** koji se upotrebljava za pogon vozila;

Amandman 37

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 21.

Tekst koji je predložila Komisija

(21) „automatizirano vozilo” znači motorno vozilo konstruirano i izrađeno kako bi se kretalo autonomno tijekom **duljih vremenskih** razdoblja bez stalnog ljudskog nadzora;

Izmjena

(21) „automatizirano vozilo” znači motorno vozilo konstruirano i izrađeno kako bi se kretalo autonomno tijekom **određenog vremenskog** razdoblja bez stalnog ljudskog nadzora, **ali pri čemu se intervencija vozača ipak očekuje ili je potrebna**;

Amandman 38

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 21.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(21a) „potpuno automatizirano vozilo” znači motorno vozilo konstruirano i izrađeno kako bi se kretalo autonomno bez ikakvog ljudskog nadzora;

Amandman 39

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 26.

Tekst koji je predložila Komisija

(26) „**kut prednjeg zaštitnog sustava**” znači **točka dodira prednjeg zaštitnog sustava s vertikalnom ravninom koja čini**

Izmjena

Briše se.

kut od 60° s uzdužnom vertikalnom ravninom vozila i tangencijalna je vanjskoj površini prednjeg zaštitnog sustava;

Amandman 40

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 27.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(27) „donja visina prednjeg zaštitnog sustava” znači, u svim poprečnim položajima, vertikalni razmak između tla i donje referentne crte prednjega zaštitnog sustava dok je vozilo u uobičajenom voznom položaju.

Briše se.

Amandman 41

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 27.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(27a) „kibersigurnost” znači zaštita od neovlaštenih daljinskih intervencija i manipulacija koje ugrožavaju cjelovitost vozila.

Amandman 42

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. Proizvođači osiguravaju da su vozila konstruirana, izrađena i sastavljena na način kojim se u najvećoj mjeri smanjuje rizik od ozljeda putnika u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

4. Proizvođači osiguravaju da su vozila konstruirana, izrađena i sastavljena na način kojim se *sprečava ili* u najvećoj mjeri smanjuje rizik od ozljeda putnika u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

Amandman 43

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 5. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) *pješake, bicikliste*, vidno polje i vidljivost;

Izmjena

(b) *nezaštićene sudionike u cestovnom prometu*, vidno polje i vidljivost;

Amandman 44

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 5.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

5a. Proizvođači također osiguravaju da su sustavi i karakteristike iz članaka od 5. do 11. razvijeni na način da se osigura prihvaćanje od strane korisnika te da korisničke upute za motorno vozilo sadržavaju jasne i sveobuhvatne informacije u pogledu funkcioniranja tih sustava i karakteristika.

Amandman 45

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 7.

Tekst koji je predložila Komisija

7. Kako bi osigurala postizanje visoke razine opće sigurnosti vozila i zaštite osoba u vozilu te nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, Komisija **je ovlaštena donositi** delegirane akte u skladu s člankom 12. kojima se **utvrđuju detaljna** pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju tipa vozila, sustava, sastavnih dijelova te zasebnih tehničkih jedinica s obzirom na odredbe iz Priloga II.

Izmjena

7. Kako bi osigurala postizanje visoke razine opće sigurnosti vozila i zaštite osoba u vozilu te nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, Komisija **donosi** delegirane akte u skladu s člankom 12. kojima se **nadopunjuje ova Uredba utvrđivanjem detaljnih** pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju tipa vozila, sustava, sastavnih dijelova te zasebnih tehničkih jedinica s obzirom na odredbe iz

Amandman 46

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 7. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Ta detaljna pravila utvrđuju se i objavljuju najmanje 15 mjeseci prije relevantnih datuma iz Priloga II.

Amandman 47

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Vozila moraju biti opremljena preciznim sustavom za nadzor tlaka u gumama s mogućnošću davanja upozorenja vozaču u vozilu u slučaju pada tlaka u gumi, ***radi postizanja optimalne potrošnje goriva i sigurnosti na cestama*** u širokom rasponu uvjeta na cestama i u okolišu.

1. Vozila moraju biti opremljena preciznim sustavom za nadzor tlaka u gumama s mogućnošću davanja upozorenja vozaču u vozilu u slučaju pada tlaka u gumi u širokom rasponu uvjeta na cestama i u okolišu.

Amandman 48

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 4. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. Komisija ***je ovlaštena donositi*** delegirane akte u skladu s člankom 12. kojima se ***utvrđuju detaljna*** pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

4. Komisija ***donosi*** delegirane akte u skladu s člankom 12. kojima se ***nadopunjuje ova Uredba utvrđivanjem detaljnih*** pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

Amandman 49

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 4. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) homologaciju guma, uključujući tehničke zahtjeve o njihovoj ugradnji.

Izmjena

(b) homologaciju guma, uključujući ***u istrošenom stanju, i*** tehničke zahtjeve o njihovoj ugradnji.

Amandman 50

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 4. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Ta detaljna pravila utvrđuju se i objavljuju najmanje 15 mjeseci prije relevantnih datuma iz Priloga II.

Amandman 51

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(c) sustavom za ***praćenje budnosti*** i pozornosti vozača;

(c) sustavom za ***upozoravanje u slučaju umora i manjka*** pozornosti vozača;

Amandman 52

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 1. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d) naprednim sustavom za ***prepoznavanje*** odvrćanja pozornosti vozača;

(d) naprednim sustavom za ***upozoravanje u slučaju*** odvrćanja pozornosti vozača;

Amandman 53

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 1. – točka fa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(fa) *uredajem za snimanje podataka o nesreći.*

Amandman 54

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 2. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(a) mora biti moguće **da vozač na papučici** gasa **osjeti** da je primjenjivo ograničenje brzine **dostignuto ili premašeno**;

(a) mora biti moguće **vozaču pružiti ciljane i odgovarajuće povratne informacije preko kontrole** gasa, **ili drugim učinkovitim sredstvima**, da je primjenjivo ograničenje brzine **prekoračeno**;

Amandman 55

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 2. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) **ne smije biti** moguće isključiti **ili onemogućiti sustav**;

(b) **sustav je** moguće isključiti ;

Amandman 56

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 2. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(c) mora biti omogućeno da vozač normalnom uporabom **papučice** gasa **bez potrebe za primjenom sile** neometano

(c) mora biti omogućeno da vozač normalnom uporabom **kontrole** gasa neometano poništi brzinu vozila koju

poniži brzinu vozila koju postavi sustav;

postavi sustav;

Amandman 57

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 2. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d) ako je uključen tempomat, inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine mora se automatski prilagoditi svakom nižem ograničenju brzine.

Briše se.

Amandman 58

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 2. – točka da (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(da) njihovi ciljevi učinkovitosti postavljeni su tako da se izbjegne ili smanji stopa pogreške u stvarnim uvjetima vožnje;

Amandman 59

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 2. – točka db (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(db) u normalnom su stanju rada nakon svake aktivacije glavnog kontrolnog prekidača vozila;

Amandman 60

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. Za motorno vozilo opremljeno naprednim sustavom za prepoznavanje odvrćanja pozornosti vozača u skladu sa stavkom 1. točkom (d) može se smatrati da ispunjava i zahtjev iz točke (c) tog stavka.

Briše se.

Amandman 61

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3a. Sustavi za upozoravanje u slučaju umora i manjka pozornosti vozača i napredni sustavi za upozoravanje u slučaju odvrćanja pozornosti vozača trebali bi biti tako oblikovani da ne bilježe neprekidno ni ne zadržavaju bilo kakve podatke osim onih koji su potrebni u svrhe u koje su prikupljeni ili na neki drugi način obrađeni u sustavu zatvorenog kruga. Nadalje, ti podaci ne smiju ni u kojem trenutku biti dostupni ili stavljeni na raspolaganje trećoj strani i odmah nakon obrade se brišu. Ti sustavi moraju isto tako biti konstruirani na način da se izbjegnu preklapanja te ne smiju vozača odvojeno i istodobno upozoravati ili ga upozoravati na zbunjujući način ako jedna radnja aktivira oba sustava.

Amandman 62

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 3.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3b. Međutim, uređaj za snimanje podataka o nesreći ne smije moći snimati i pohranjivati posljednje četiri znamenke

indikatora vozila u identifikacijskom broju vozila ni bilo koju drugu informaciju kojom bi se omogućila identifikacija samog pojedinačnog vozila, njegova vlasnika ili korisnika.

Amandman 63

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 3.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3c. Uređaji za snimanje podataka o nesreći ispunjavaju posebno sljedeće zahtjeve:

(a) podaci koje oni mogu snimati i pohranjivati, a koji se odnose na razdoblje malo prije, tijekom i neposredno nakon sudara, uključuju podatke o brzini vozila, kočenju, položaju i nagibu vozila na cesti, stanju i brzini aktivacije svih njegovih sigurnosnih sustava, podatke prikupljene putem ugrađenog sustava eCall za pozivanje broja 112, aktiviranje kočnica i relevantne ulazne parametre ugrađenih sustava za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća, uz visoku razinu točnosti i zajamčenu mogućnost očuvanja podataka;

(b) ne smije biti moguće isključivanje tih uređaja,

(c) način na koji oni mogu snimati i pohranjivati podatke mora biti takav da:

i. djeluju u sustavu zatvorenog kruga;

ii. prikupljeni podaci su anonimizirani i zaštićeni od manipulacije i zlouporabe;

iii. može se utvrditi točan tip, izvedba i varijanta vozila te osobito sustavi za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća koji su ugrađeni u vozilo.

(d) podaci se mogu staviti na raspolaganje nacionalnim tijelima na temelju prava Unije ili nacionalnog prava samo u svrhu

istraživanja i analize nesreća, uključujući u svrhu homologacije sustava i sastavnih dijelova te neusklađenosti s Uredbom (EU) 2016/679, putem standardiziranog sučelja.

Amandman 64

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 3.d (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3d. Sigurnosni sustavi i upozorenja koji se koriste pri pomoći u vožnji moraju biti lako uočljivi svim vozačima, uključujući starije osobe i osobe s invaliditetom.

Amandman 65

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 4. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. Komisija **je** u skladu s člankom 12. **ovlaštena donositi delegirane akte radi utvrđivanja** detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

4. Komisija **donosi delegirane akte** u skladu s člankom 12. **kojima se nadopunjuje ova Uredba utvrđivanjem** detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

Amandman 66

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 4. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) homologaciju naprednih sustava u vozilu navedenih u točkama (a) i **(f) tog stavka** kao zasebnih tehničkih jedinica.

(b) homologaciju naprednih sustava u vozilu navedenih u točkama (a) i **(fa) stavka 1.** kao zasebnih tehničkih jedinica.

Amandman 67

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 4. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Ta detaljna pravila utvrđuju se i objavljuju najmanje 15 mjeseci prije relevantnih datuma iz Priloga II.

Amandman 68

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 2. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(a) detekcija vozila u pokretu i nepomičnih prepreka ispred motornog vozila u prvoj fazi;

(a) detekcija vozila u pokretu i nepomičnih prepreka ispred motornog vozila u prvoj fazi ***i smanjenje brzine u navedenim slučajevima;***

Amandman 69

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 2. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) proširenje sposobnosti detekcije radi uključivanja nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu ispred motornog vozila u drugoj fazi.

(b) proširenje sposobnosti detekcije ***i smanjenja brzine*** radi uključivanja nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu ispred motornog vozila u drugoj fazi.

Amandman 70

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. Vozila kategorija M₁ i N₁ opremaju se sustavom za zadržavanje u prometnoj

3. Vozila kategorija M₁ i N₁ opremaju se sustavom za zadržavanje u prometnoj

traci.

traci ***u slučaju opasnosti***.

Amandman 71

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 4. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

4. Napredni sustavi za kočenje u slučaju opasnosti i sustavi za zadržavanje u prometnoj traci moraju ispuniti posebno sljedeće zahtjeve:

Izmjena

4. Napredni sustavi za kočenje u slučaju opasnosti i sustavi za zadržavanje u prometnoj traci ***u slučaju opasnosti*** moraju ispuniti posebno sljedeće zahtjeve:

Amandman 72

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 4. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) mora biti moguće isključiti sustave samo jedan po jedan, samo dok vozilo miruje i dok je aktivirana parkirna kočnica, ***složenim slijedom postupaka koje poduzima vozač***;

Izmjena

(a) mora biti moguće isključiti sustave samo jedan po jedan, samo dok vozilo miruje i dok je aktivirana parkirna kočnica;

Amandman 73

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 4. – točka ca (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ca) vozač mora moći poništiti radnje sustava;

Amandman 74

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 5.

5. Vozila kategorija M_1 i N_1 opremaju se uređajem za snimanje podataka o događaju (nesreći). Uređaji za snimanje podataka o događaju (nesreći) ispunjavaju posebno sljedeće zahtjeve:

Briše se.

(a) podaci koje oni mogu snimati i pohranjivati s obzirom na razdoblje prije, tijekom i nakon sudara uključuju, najmanje, podatke o brzini vozila, stanju i brzini aktivacije njegovih sigurnosnih sustava i sve ostale relevantne ulazne parametre ugrađenih sustava za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća;

(b) ne smije biti moguće isključivanje tih uređaja,

(c) način na koji oni mogu snimati i pohranjivati podatke mora biti takav da su podaci zaštićeni od manipulacije i dostupni nacionalnim tijelima, na temelju zakonodavstva Unije ili nacionalnog zakonodavstva u skladu s Uredbom (EU) br. 2016/679, preko standardiziranog sučelja za potrebe analize podataka o nesrećama, i takav da se mogu utvrditi točan tip, izvedba i varijanta vozila te osobito sustavi za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća koji su ugrađeni u vozilo.

Međutim, podaci koje uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći) može snimati i pohranjivati ne smiju sadržavati posljednje četiri znamenke indikatora vozila u identifikacijskom broju vozila ni bilo koju drugu informaciju kojom bi se omogućila identifikacija samog pojedinačnog vozila.

Amandman 75

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 7. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

7. Komisija **je** u skladu s člankom 12. **ovlaštena donositi delegirane akte radi utvrđivanja** detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

Izmjena

7. Komisija **donosi delegirane akte** u skladu s člankom 12. **kojima se nadopunjuje ova Uredba utvrđivanjem** detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

Amandman 76

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 7. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) homologaciju uređaja za snimanje podataka o **dogadaju** (nesreći) kao zasebnih tehničkih jedinica.

Izmjena

(b) homologaciju uređaja za snimanje podataka o nesreći kao zasebnih tehničkih jedinica.

Amandman 77

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 7. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Ta detaljna pravila utvrđuju se i objavljuju najmanje 15 mjeseci prije relevantnih datuma iz Priloga II.

Amandman 78

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Prednji zaštitni sustavi, koji se ugrađuju kao izvorna oprema na vozila kategorija M₁ i N₁ ili su dostupni na tržištu kao zasebne tehničke jedinice za ta vozila, moraju biti u skladu sa zahtjevima utvrđenima u stavku 2., **u Prilogu IV.** i u delegiranim aktima **donesenima na**

1. Prednji zaštitni sustavi, koji se ugrađuju kao izvorna oprema na vozila kategorija M₁ i N₁ ili su dostupni na tržištu kao zasebne tehničke jedinice za ta vozila, moraju biti u skladu sa zahtjevima utvrđenima u stavku 2. i u delegiranim

temelju stavka 3. ovog članka

aktima *iz* stavka 3. ovog članka.

Amandman 79

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Komisija **je** u skladu s člankom 12. **ovlaštena donositi** delegirane akte **radi utvrđivanja** detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju prednjih zaštitnih sustava iz stavka 1. ovog članka, **uključujući** tehničke zahtjeve koji se odnose na njihovu konstrukciju i ugradnju.

Izmjena

3. Komisija u skladu s člankom 12. **donosi** delegirane akte **kojima se nadopunjuje ova Uredba utvrđivanjem** detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju prednjih zaštitnih sustava iz stavka 1. ovog članka, **uključujući** tehničke zahtjeve koji se odnose na njihovu konstrukciju i ugradnju.

Amandman 80

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 3. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Ta detaljna pravila utvrđuju se i objavljuju najmanje 15 mjeseci prije relevantnih datuma iz Priloga II.

Amandman 81

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ opremaju se naprednim sustavima koji imaju sposobnost detekcije nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila **ili** strane suvozača i sposobnost upozoravanja ili izbjegavanja sudara s tim nezaštićenim sudionicima u cestovnom

Izmjena

3. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ opremaju se naprednim sustavima koji imaju sposobnost detekcije nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila **i** strane suvozača i sposobnost upozoravanja ili izbjegavanja sudara s tim nezaštićenim sudionicima u cestovnom

prometu.

prometu.

Amandman 82

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 4. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) mora biti moguće isključiti sustave samo jedan po jedan, samo dok vozilo miruje i dok je aktivirana parkirna kočnica, ***složenim slijedom postupaka koje poduzima vozač***;

Izmjena

(a) mora biti moguće isključiti sustave samo jedan po jedan, samo dok vozilo miruje i dok je aktivirana parkirna kočnica;

Amandman 83

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 4. – točka aa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(aa) vozač mora moći poništiti radnje sustava;

Amandman 84

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ konstruiraju se i izrađuju tako da se poboljša izravna vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu iz vozačeva sjedala.

Izmjena

5. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ konstruiraju se i izrađuju tako da se poboljša izravna vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu iz vozačeva sjedala, ***da se uklone mrtvi kutovi ispred vozačeva sjedala i znatno smanje mrtvi kutovi bočnih stakala. Uzimaju se u obzir posebnosti različitih tipova vozila.***

Amandman 85

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 7. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

7. Komisija **je** u skladu s člankom 12. **ovlaštena donositi delegirane akte radi utvrđivanja** detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

Izmjena

7. Komisija **donosi delegirane akte** u skladu s člankom 12. **kojima se nadopunjuje ova Uredba utvrđivanjem** detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za:

Amandman 86

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 7. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Detaljna pravila u pogledu zahtjeva iz stavaka 2., 3. i 4. ovog članka utvrđuju se i objavljuju najmanje 15 mjeseci prije relevantnih datuma iz Priloga II.

Detaljna pravila u pogledu zahtjeva iz stavka 5. ovog članka utvrđuju se i objavljuju najmanje 36 mjeseci prije relevantnih datuma iz Priloga II.

Amandman 87

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Osim ostalih zahtjeva iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom koji su primjenjivi i na vozila kategorija M i N, vozila s pogonom na vodik iz tih kategorija i njihovi vodikovi sustavi te sastavni dijelovi takvih sustava moraju ispuniti zahtjeve utvrđene u **Prilogu V. i u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 3. ovog**

1. Osim ostalih zahtjeva iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom koji su primjenjivi i na vozila kategorija M i N, vozila s pogonom na vodik iz tih kategorija i njihovi vodikovi sustavi te sastavni dijelovi takvih sustava moraju ispuniti zahtjeve utvrđene u delegiranim aktima **iz** stavka 3.

članka.

Amandman 88

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Komisija *je* u skladu s člankom 12. *ovlaštena donositi delegirane akte radi:*

(a) utvrđivanja detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju vozila s pogonom na vodik s obzirom na njihove vodikove sustave, uključujući usklađenost materijala i priključke za napajanje gorivom, i za homologaciju sastavnih dijelova vodikovih sustava, uključujući zahtjeve za njihovu ugradnju.

(b) izmjene Priloga V. kako bi ga prilagodila tehničkom napretku.

Amandman 89

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 3. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. Komisija *donosi delegirane akte* u skladu s člankom 12. *kojima se dopunjuje ova Uredba utvrđivanjem detaljnih pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju vozila s pogonom na vodik s obzirom na njihove vodikove sustave, uključujući kompatibilnost materijala i priključke za napajanje gorivom, i za homologaciju sastavnih dijelova vodikovih sustava, uključujući zahtjeve za njihovu ugradnju.*

Ta detaljna pravila utvrđuju se i objavljuju najmanje 15 mjeseci prije relevantnih datuma iz Priloga II.

Amandman 90

Prijedlog uredbe Članak 11. – naslov

Tekst koji je predložila Komisija

Posebni zahtjevi za automatizirana vozila

Izmjena

Posebni zahtjevi za automatizirana vozila **i
potpuno automatizirana vozila**

Amandman 91

Prijedlog uredbe Članak 11. – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

1. Osim ostalih zahtjeva iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom koji su primjenjivi na vozila odgovarajućih kategorija, automatizirana vozila moraju biti u skladu sa zahtjevima iz delegiranih akata **donesenih u skladu sa stavkom 2.** s obzirom na:

Izmjena

1. Osim ostalih zahtjeva iz ove Uredbe i iz delegiranih akata donesenih u skladu s njom koji su primjenjivi na vozila odgovarajućih kategorija, automatizirana vozila **i potpuno automatizirana vozila** moraju biti u skladu sa zahtjevima iz delegiranih akata **iz stavka 2.** s obzirom na:

Amandman 92

Prijedlog uredbe Članak 11. – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) sustave za zamjenu vozača u vožnji, uključujući upravljanje, ubrzavanje i kočenje;

Izmjena

(a) sustave za zamjenu vozača u vožnji, uključujući **signalizaciju**, upravljanje, ubrzavanje i kočenje;

Amandman 93

Prijedlog uredbe Članak 11. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) sustave **nadzora spremnosti**

Izmjena

(c) sustave **za praćenje dostupnosti**

vozača;

vozača;

Amandman 94

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 1. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d) uređaje za snimanje podataka o događaju (nesreći) za automatizirana vozila;

Briše se.

Amandman 95

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.a Sustav za praćenje dostupnosti vozača iz stavka 1. točke (c) ne primjenjuje se na potpuno automatizirana vozila.

Amandman 96

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. Kako bi osigurala siguran rad automatiziranih vozila na javnim cestama, Komisija **je** u skladu s člankom 12. **ovlaštena donositi** delegirane akte **radi utvrđivanja** zahtjeva za sustave i druge stavke iz stavka 1. točaka (a) do (e) ovog članka te utvrditi detaljna pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju automatiziranih vozila s obzirom na te zahtjeve.

2. Kako bi osigurala siguran rad automatiziranih **i potpuno automatiziranih** vozila na javnim cestama, Komisija u skladu s člankom 12. **donosi** delegirane akte **kojima se dopunjuje ova Uredba utvrđivanjem** zahtjeva za sustave i druge stavke iz stavka 1. točaka (a) do (e) ovog članka te utvrditi detaljna pravila o posebnim ispitnim postupcima i tehničkim zahtjevima za homologaciju automatiziranih **i potpuno automatiziranih** vozila s obzirom na te zahtjeve.

Amandman 97

**Prijedlog uredbe
Članak 14.a (novi)**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 14.a

Sankcije

Članak 84. Uredbe (EU) br. 2018/858 primjenjuje se mutatis mutandis na kršenja ove Uredbe.

Amandman 98

**Prijedlog uredbe
Članak 16.a (novi)**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 16.a

Preispitivanje i izvješćivanje

- 1. Komisija do ... [četiri godine nakon datuma primjene ove Direktive], i svake tri godine nakon toga, podnosi izvješće o evaluaciji Europskom parlamentu i Vijeću o funkcioniranju svih sigurnosnih mjera i sustava, uključujući one naknadno ugrađene u postojeća vozila. Komisija procjenjuje funkcioniraju li te mjere i sustavi u skladu s ovom Uredbom, kao i njihovu stopu zastupljenosti i prihvaćanje od strane korisnika. To je izvješće po potrebi popraćeno preporukama, uključujući zakonodavni prijedlog za izmjenu zahtjeva u pogledu opće sigurnosti te zaštite i sigurnosti osoba u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, kako bi se pridonijelo ostvarivanju cilja „Vision Zero” u vožnji.**
- 2. Prije svakog sastanka Svjetskog foruma UNECE-a o usklađivanju pravilnika o vozilima (WP. 29) Komisija obavještava**

Europski parlament o napretku u pogledu provedbe sigurnosnih standarda vozila kada je riječ o zahtjevima iz članka od 5. do 11. i o stajalištu Unije na sastanku.

Amandman 99

Prijedlog uredbe

Članak 17. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Primjenjuje se od ***[PO: molimo umetnite datum 36 mjeseca]*** od datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

Izmjena

Primjenjuje se od ... ***[1. rujna nakon 18 mjeseci]*** od datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

Amandman 100

Prijedlog uredbe

Članak 17. – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Međutim, članak 4. stavak 7., članak 5. stavak 4., članak 6. stavak 4., članak 7. stavak 7., članak 8. stavak 3., članak 9. stavak 7., članak 10. stavak 3., članak 11. stavak 2. i članak 12. primjenjuju se od ... [datum stupanja na snagu ove Uredbe].

Amandman 101

Prijedlog uredbe Prilog II. – tablica

Tekst koji je predložila Komisija

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Z T J	Sastavni dio
---------	-----------------	--------------------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-------------	-----------------

Zahtjevi koji se odnose na

SUSTAVE ZA VEZIVANJE, ISPITIVANJE SUDAROM, CJELOVITOST SUSTAVA ZA GORIVO I VISOKONAPONSKU ELEKTRIČNU SIGURNOST

Unutarnja oprema vozila	Pravilnik UN-a br. 21	A												
Sjedala i nasloni za glavu	Pravilnik UN-a br. 17	A	A	A	A	A	A							
Autobusna sjedala	Pravilnik UN-a br. 80		A	A										A
Sidrišta sigurnosnih pojaseva	Pravilnik UN-a br. 14	A	A	A	A	A	A							
Sigurnosni pojasevi i sustavi za vezivanje	Pravilnik UN-a br. 16	A	A	A	A	A	A						A	A
Pregradni sustavi	Pravilnik UN-a br. 126	X											B	

Sidrišta za držanje djece	Pravilnik UN-a br. 145					A							
Sustavi za držanje djece	Pravilnik UN-a br. 44					A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹		A A
Pojačani sustavi za držanje djece	Pravilnik UN-a br. 129					X	X	X	X	X	X		B B
Zaštita od prednjeg podlijetanja	Pravilnik UN-a br. 93									A	A		A A
Zaštita od stražnjeg podlijetanja	Pravilnik UN-a br. 58					A	A	A	A	A	A	A	A A
Bočna zaštita	Pravilnik UN-a br. 73									A	A		
Sigurnost spremnika za gorivo	Pravilnik UN-a br. 34					A	A	A	A	A	A	A	A
Sigurnost ukapljenog naftnog plina	Pravilnik UN-a br. 67					A	A	A	A	A	A		A
Sigurnost stlačenog i ukapljenog prirodnog plina	Pravilnik UN-a br. 110					A	A	A	A	A	A		A
Sigurnost vodika	Pravilnik UN-a br. 134					A	A	A	A	A	A		A
Prikladnost materijala za vodikov sustav		Prilog V.				A	A	A	A	A	A		A
Električna sigurnost uređaja u upotrebi	Pravilnik UN-a br. 100					A	A	A	A	A	A		

Čelni sudar u dio prednje površine	Pravilnik UN-a br. 94	Primjenjuje se na kategorije vozila M ₁ i N ₁ s najvećom masom ≤ 3 500 kg.	A	A			
Čelni sudar cijelom širinom	Pravilnik UN-a br. 137	Dopuštena je upotreba antropomorfne ispitne lutke „Hybrid III” dok se u Pravilnik UN-a ne uvede upotreba ispitnog uređaja „THOR” (test device for human occupant restraint).	B	B			
Zaštita vozača od upravljačkog mehanizma u slučaju sudara	Pravilnik UN-a br. 12		A	A			A
Zamjenski zračni jastuk	Pravilnik UN-a br. 114		X	X			B
Sudar s kabinom	Pravilnik UN-a br. 29			A	A	A	
Bočni sudar	Pravilnik UN-a br. 95	Primjenjuje se na sva vozila kategorija M ₁ i N ₁ , uključujući ona kod kojih je točka R najnižeg sjedala > 700 mm od razine tla.	A	A			
Bočni udar u stup	Pravilnik UN-a br. 135		B	B			

Stražnji sudar	Pravilnik UN-a br. 34	Primjenjuje se na kategorije vozila M ₁ i N ₁ s najvećom masom ≤ 3 500 kg. Mora se osigurati poštovanje zahtjeva A u pogledu sigurnosti električnih uređaja nakon sudara	A	A
----------------	-----------------------	--	---	---

Zahtjevi koji se odnose na

PJEŠAKE, BICIKLISTE, VIDNO POLJE I VIDLJIVOST

Zaštita glave i nogu pješaka	Pravilnik UN-a br. 127		A	A
Povećano područje zaštite od udarca glavom pješaka i biciklista	Pravilnik UN-a br. 127	Ispitno područje modela glave djeteta i odrasle osobe ograničeno je „razvijenom duljinom odrasle osobe” od 2 500 mm ili „stražnjom referentnom crtom vjetrobranskog stakla”, ovisno o tome što se nalazi više ispred. Dodir modela glave s prednjim držačima krova (A-pillars), gornjim držačem vjetrobranskog stakla i područjem ispred vjetrobranskog stakla vozila	B	B

isključen je, ali mora se pratiti.

Prednji zaštitni sustav	Prilog IV.	X			X									A
Napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti za pješake i bicikliste		C			C									
Upozoravanje na sudar s pješakom i biciklistom			B	B		B	B							B
Sustav za obavješćivanje vozača o mrtvom kutu			B	B		B	B							B
Sigurnost pri vožnji unatrag		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B		B
Prednje vidno polje	Pravilnik UN-a br. 125	Primjenjuje se na kategorije vozila M ₁ i N ₁	A			C								
Izravno vidno polje u teškim vozilima				D	D		D	D						
Sigurnosna stakla	Pravilnik UN-a br. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
Odmrzavanje/odmagljivanje			A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²						

Brisači/naprave za pranje		A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³					A
Uređaji za neizravno gledanje	Pravilnik UN-a br. 46	A	A	A	A	A	A					A

Zahtjevi koji se odnose na

ŠASIJU VOZILA, KOČENJE, GUME I UPRAVLJANJE

Uređaj za upravljanje	Pravilnik UN-a br. 79	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Upozoravanje o napuštanju prometne trake	Pravilnik UN-a br. 130		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					
Zadržavanje u prometnoj traci u slučaju opasnosti		B			B							
Kočenje	Pravilnik UN-a br. 13 Pravilnik UN-a br. 13-H	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Zamjenski dijelovi za kočenje	Pravilnik UN-a br. 90	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Pomoć pri kočenju	Pravilnik UN-a br. 139	A			A							
Nadzor stabilnosti	Pravilnik UN-a br. 13 Pravilnik UN-a br. 140	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	

Napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti u teškim vozilima	Pravilnik UN-a br. 131		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
Napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti u lakim vozilima			B			B							
Učinkovitost guma u području sigurnosti i zaštite okoliša	Pravilnik UN-a br. 30 Pravilnik UN-a br. 54 Pravilnik UN-a br. 117		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Rezervni kotači i gume sa sposobnošću vožnje i ako su probušene	Pravilnik UN-a br. 64		A ¹			A ¹							
Obnovljene (protektirane) gume	Pravilnik UN-a br. 108 Pravilnik UN-a br. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Nadzor tlaka u gumama za laka vozila	Pravilnik UN-a br. 141	Primjenjuje se na kategorije vozila M ₁ i N ₁	A			B							
Nadzor tlaka u gumama za teška vozila				B	B		B	B			B	B	
Ugradnja guma	Pravilnik UN-a br. 142	Primjenjuje se na sve kategorije vozila	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Zamjenski kotači	Pravilnik UN-a br. 124		X			X			X	X			B

Zahtjevi koji se odnose na

INSTRUMENTE UGRAĐENE U VOZILO, ELEKTRIČNI SUSTAV I OSVJETLJENJE VOZILA

Zvučno upozoravanje	Pravilnik UN-a br. 28	A	A	A	A	A	A							A
Radiofrekvencijske smetnje (elektromagnetska kompatibilnost)	Pravilnik UN-a br. 10	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Zaštita od neovlaštene upotrebe, kibernetičke napada, imobilizator i alarmni sustavi	Pravilnik UN-a br. 18 Pravilnik UN-a br. 97 Pravilnik UN-a br. 116	A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹						A	A
Brzinomjer	Pravilnik UN-a br. 39	A	A	A	A	A	A							
Brojač kilometara	Pravilnik UN-a br. 39	A	A	A	A	A	A							
Uređaji za ograničenje brzine	Pravilnik UN-a br. 89		A	A		A	A							A
Inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine		B	B	B	B	B	B						B	
Označivanje upravljačkih naprava, pokaznih svjetiljki i indikatora	Pravilnik UN-a br. 121	A	A	A	A	A	A							
Sustavi za grijanje	Pravilnik UN-a br. 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A

Uređaji za svjetlosnu signalizaciju	Pravilnik UN-a br. 4											
	Pravilnik UN-a br. 6											
	Pravilnik UN-a br. 7											
	Pravilnik UN-a br. 19											
	Pravilnik UN-a br. 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
	Pravilnik UN-a br. 38											
	Pravilnik UN-a br. 77											
	Pravilnik UN-a br. 87											
	Pravilnik UN-a br. 91											
Uređaji za osvjetljavanje ceste	Pravilnik UN-a br. 31											
	Pravilnik UN-a br. 98	X	X	X	X	X	X					A
	Pravilnik UN-a br. 112											
	Pravilnik UN-a br. 123											
Katadioptri (retroreflektirajući uređaji)	Pravilnik UN-a br. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Izvori svjetla	Pravilnik UN-a br. 37											
	Pravilnik UN-a br. 99	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
	Pravilnik UN-a br. 128											
Ugradnja uređaja za svjetlosnu signalizaciju, osvjetljavanje ceste i katadioptra	Pravilnik UN-a br. 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Signal za zaustavljanje u nuždi		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Uređaji za čišćenje glavnih svjetala	Pravilnik UN-a br. 45	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹					A

Pokazivač promjene
stupnja prijenosa

A

Zahtjevi koji se odnose na
PONAŠANJE VOZAČA I SUSTAVA

Olakšavanje ugradnje
uređaja za blokadu u
slučaju vožnje pod
utjecajem alkohola

B B B B B B

Detekcija umora i
manjka pozornosti
vozača

B B B B B B

Napredni sustav *za*
prepoznavanje
odvraćanja pozornosti
vozača

*Napredni sustav za
prepoznavanje odvrćanja
pozornosti vozača može
obuhvaćati i detekciju
umora i manjka pozornosti
vozača. I izbjegavanje
odvrćanja pozornosti
vozača tehničkim sredstvima
može se uzeti u obzir kao
alternativa naprednom
sustavu za prepoznavanje
odvrćanja pozornosti
vozača.*

C C C C C C

Praćenje dostupnosti
vozača

B⁵ *B⁵* *B⁵* *B⁵* *B⁵* *B⁵*

Uređaj za snimanje
podataka o *dogadaju*
(nesreći)

B *B⁵* *B⁵* B *B⁵* *B⁵*

B

Sustavi za zamjenu
vozača u vožnji

B⁵ *B⁵* *B⁵* *B⁵* *B⁵* *B⁵*

Sustavi koji vozilu
pružaju informacije o
stanju vozila i njegova
okruženja

B⁵ *B⁵* *B⁵* *B⁵* *B⁵* *B⁵*

Vožnja u konvoju

B⁵ *B⁵* *B⁵* *B⁵* *B⁵* *B⁵*

Zahtjevi koji se odnose na

OPĆU KONSTRUKCIJU VOZILA I KARAKTERISTIKE

Mjesto za registarsku
pločicu

A A A A A A A A A A

Vožnja unatrag

A A A A A A

Brave i šarke vrata Pravilnik UN-a br. 11

A A A A A

Stepenice za pristup
vratima, rukohvati i
bočne stepenice

A A A A A

Vanjske izbočine Pravilnik UN-a br. 26

A

Vanjske izbočine kabina gospodarskih vozila	Pravilnik UN-a br. 61				A	A	A					
Propisana pločica i identifikacijski broj vozila		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Naprave za vuču		A	A	A	A	A	A					
Zaštita kotača		A										
Zaštita od prskanja ispod kotača					A	A	A	A	A	A	A	
Mase i dimenzije		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Mehaničke spojnice	Pravilnik UN-a br. 55 Pravilnik UN-a br. 102	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	A
Vozila namijenjena za prijevoz opasnih tvari	Pravilnik UN-a br. 105				A	A	A	A	A	A	A	
Opća konstrukcija autobusa	Pravilnik UN-a br. 107		A	A								
Čvrstoća nosive konstrukcije autobusa	Pravilnik UN-a br. 66		A	A								
Zapaljivost u autobusima	Pravilnik UN-a br. 118			A								A

Izmjena

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatne posebne tehničke <i>odredbe</i>	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Z T J	Sasta vni dio
Zahtjevi koji se odnose na														
A	SUSTAVE ZA VEZIVANJE, ISPITIVANJE SUDAROM, CJELOVITOST SUSTAVA ZA GORIVO I VISOKONAPONSKU ELEKTRIČNU SIGURNOST													
A1	Unutarnja oprema vozila	Pravilnik UN-a br. 21	A											
A2	Sjedala i nasloni za glavu	Pravilnik UN-a br. 17	A	A	A	A	A	A						
A3	Autobusna sjedala	Pravilnik UN-a br. 80		A	A									A
A4	Sidrišta sigurnosnih pojaseva	Pravilnik UN-a br. 14	A	A	A	A	A	A						
A5	Sigurnosni pojasevi i sustavi za vezivanje	Pravilnik UN-a br. 16	A	A	A	A	A	A						
A6	<i>Podsjetnici na vezivanje sigurnosnim pojasom</i>		A	A	A	A	A	A						
A7	Pregradni sustavi	Pravilnik UN-a br. 126	X											B
A8	Sidrišta za držanje djece	Pravilnik UN-a br. 145	A											
A9	Sustavi za držanje djece	Pravilnik UN-a br. 44	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹					A	A
A10	Pojačani sustavi za držanje djece	Pravilnik UN-a br. 129	X	X	X	X	X	X					B	B

A11	Zaštita od prednjeg podlijetanja	Pravilnik UN-a br. 93							A	A				A	A
A12	Zaštita od stražnjeg podlijetanja	Pravilnik UN-a br. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13	Bočna zaštita	Pravilnik UN-a br. 73						A	A			A	A		
A14	Sigurnost spremnika za gorivo	Pravilnik UN-a br. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15	Sigurnost ukapljenog naftnog plina	Pravilnik UN-a br. 67		A	A	A	A	A	A						A
A16	Sigurnost stlačenog i ukapljenog prirodnog plina	Pravilnik UN-a br. 110		A	A	A	A	A	A						A
A17	Sigurnost vodika	Pravilnik UN-a br. 134		A	A	A	A	A	A						A
A18	Prikladnost materijala za vodikov sustav		Prilog V.	A	A	A	A	A	A						A
A19	Električna sigurnost uređaja u upotrebi	Pravilnik UN-a br. 100		A	A	A	A	A	A						
A20	Čelni sudar u dio prednje površine	Pravilnik UN-a br. 94	Primjenjuje se na kategorije vozila M ₁ i N ₁ s najvećom masom ≤ 2 500 kg.	A				A							
A21	Čelni sudar cijelom širinom	Pravilnik UN-a br. 137	Dopuštena je upotreba antropomorfne ispitne lutke „Hybrid III” dok se u Pravilnik UN-a ne uvede upotreba ispitnog uređaja	B				B							

„THOR” (test device for human occupant restraint).

A22	Zaštita vozača od upravljačkog mehanizma u slučaju sudara	Pravilnik UN-a br. 12	A	A	A
A23	Zamjenski zračni jastuk	Pravilnik UN-a br. 114	X	X	B
A24	Sudar s kabinom	Pravilnik UN-a br. 29		A A A	
A25	Bočni sudar	Pravilnik UN-a br. 95	Primjenjuje se na sva vozila kategorija M ₁ i N ₁ , uključujući ona kod kojih je točka R najnižeg sjedala > 700 mm od razine tla.	A	
A26	Bočni udar u stup	Pravilnik UN-a br. 135	B	B	
A27	Stražnji sudar	Pravilnik UN-a br. 34	Primjenjuje se na kategorije vozila M ₁ i N ₁ s najvećom masom ≤ 3 500 kg. Mora se osigurati poštovanje zahtjeva u pogledu sigurnosti električnih uređaja nakon sudara	A	A

Zahtjevi koji se odnose na

B	NEZAŠTIĆENE SUDIONIKE U CESTOVNOM PROMETU, VIDNO POLJE I VIDLJIVOST				
B1	Zaštita glave i nogu	Pravilnik UN-a br. 127	A	A	

pješaka

			Ispitno područje modela glave djeteta i odrasle osobe ograničeno je „razvijenom duljinom odrasle osobe” od 2 500 mm ili „stražnjom referentnom crtom vjetrobranskog stakla”, ovisno o tome što se nalazi više ispred. Dodir modela glave s prednjim držačima krova (A-pillars), gornjim držačem vjetrobranskog stakla i područjem ispred vjetrobranskog stakla vozila isključen je, ali mora se pratiti.								
B2	Povećano područje zaštite od udarca glavom pješaka i biciklista	Pravilnik UN-a br. 127		C				C			
B3	Prednji zaštitni sustav		Prilog IV.	X				X			A
B4	Napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti za pješake i bicikliste			C				C			
B5	Upozoravanje na sudar s pješakom i biciklistom				B	B		B	B		B
B6	Sustav za obavješćivanje				B	B		B	B		B

[illegible]

Zahtjevi koji se odnose na

C ŠASIJU VOZILA, KOČENJE, GUME I UPRAVLJANJE

C1	Uređaj za upravljanje	Pravilnik UN-a br. 79	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C2	Upozoravanje o napuštanju prometne trake	Pravilnik UN-a br. 130		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴				
C3	Zadržavanje u prometnoj traci u slučaju opasnosti		B			B						

C4	Kočenje	Pravilnik UN-a br. 13 Pravilnik UN-a br. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
C5	Zamjenski dijelovi za kočenje	Pravilnik UN-a br. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C6	Pomoć pri kočenju	Pravilnik UN-a br. 139		A			A							
C7	Nadzor stabilnosti	Pravilnik UN-a br. 13 Pravilnik UN-a br. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
C8	Napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti u teškim vozilima	Pravilnik UN-a br. 131			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					
C9	Napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti u lakim vozilima			B			B							
C10	Učinkovitost guma u području sigurnosti i zaštite okoliša	Pravilnik UN-a br. 30 Pravilnik UN-a br. 54 Pravilnik UN-a br. 117	<i>Osiguravaju se i ispitni postupci za istrošene gume; primjenjuju se datumi iz napomene C.</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C11	Rezervni kotači i gume sa sposobnošću vožnje i ako su probušene	Pravilnik UN-a br. 64		A ¹			A ¹							
C12	Obnovljene (protektirane) gume	Pravilnik UN-a br. 108 Pravilnik UN-a br. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C13	Nadzor tlaka u gumama za laka vozila	Pravilnik UN-a br. 141	Primjenjuje se na kategorije vozila M ₁ i N ₁	A			B							

C14	Nadzor tlaka u gumama za teška vozila			B	B		B	B			B	B	
C15	Ugradnja guma	Pravilnik UN-a br. 142	Primjenjuje se na sve kategorije vozila	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C16	Zamjenski kotači	Pravilnik UN-a br. 124		X			X			X	X		B

Zahtjevi koji se odnose na

D	INSTRUMENTE UGRAĐENE U VOZILO, ELEKTRIČNI SUSTAV, OSVJETLJENJE VOZILA <i>I ZAŠTITU OD NEOVLAŠTENE UPOTREBE UKLJUČUJUĆI KIBERNAPADE</i>												
D1	Zvučno upozoravanje	Pravilnik UN-a br. 28		A	A	A	A	A	A				A
D2	Radiofrekvencijske smetnje (elektromagnetska kompatibilnost)	Pravilnik UN-a br. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3	Zaštita od neovlaštene upotrebe, kibernetički napada, imobilizator i alarmni sustavi	Pravilnik UN-a br. 18 Pravilnik UN-a br. 97 Pravilnik UN-a br. 116		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹			A	A
D4	<i>Zaštita vozila od kibernetički napada</i>			B	B	B	B	B	B			B	B
D5	Brzinomjer	Pravilnik UN-a br. 39		A	A	A	A	A	A				
D6	Brojač kilometara	Pravilnik UN-a br. 39		A	A	A	A	A	A				
D7	Uređaji za ograničenje brzine	Pravilnik UN-a br. 89			A	A		A	A				A

D8	Inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine		B	B	B	B	B	B					B
D9	Označivanje upravljačkih naprava, pokaznih svjetiljki i indikatora	Pravilnik UN-a br. 121	A	A	A	A	A	A					
D10	Sustavi za grijanje	Pravilnik UN-a br. 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D11	Uređaji za svjetlosnu signalizaciju	Pravilnik UN-a br. 4 Pravilnik UN-a br. 6 Pravilnik UN-a br. 7 Pravilnik UN-a br. 19 Pravilnik UN-a br. 23 Pravilnik UN-a br. 38 Pravilnik UN-a br. 77 Pravilnik UN-a br. 87 Pravilnik UN-a br. 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D12	Uređaji za osvjetljavanje ceste	Pravilnik UN-a br. 31 Pravilnik UN-a br. 98 Pravilnik UN-a br. 112 Pravilnik UN-a br. 123	X	X	X	X	X	X					A
D13	Katadioptri (retroreflektirajući uređaji)	Pravilnik UN-a br. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D14	Izvori svjetla	Pravilnik UN-a br. 37 Pravilnik UN-a br. 99 Pravilnik UN-a br. 128	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A

D15	Ugradnja uređaja za svjetlosnu signalizaciju, osvjetljavanje ceste i katadioptra	Pravilnik UN-a br. 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
D16	Signal za zaustavljanje u nuždi		B	B	B	B	B	B	B	B	B	
D17	Uređaji za čišćenje glavnih svjetala	Pravilnik UN-a br. 45	1.	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹				A
D18	Pokazivač promjene stupnja prijenosa		A									

Zahtjevi koji se odnose na
PONAŠANJE VOZAČA I SUSTAVA

E												
E1	Olakšavanje ugradnje uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola		B	B	B	B	B	B				
E2	<i>Sustav za upozoravanje u slučaju umora</i> i manjka pozornosti vozača		B	B	B	B	B	B				
E3	<i>Napredni sustav za upozoravanje u slučaju odvrćanja pozornosti vozača</i>	I izbjegavanje odvrćanja pozornosti vozača tehničkim sredstvima može se uzeti u obzir.	C	C	C	C	C	C				

E4	Praćenje dostupnosti vozača		<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>		
E5	Uređaj za snimanje podataka o nesreći		B	B	B	B	B	B		B
E6	Sustavi za zamjenu vozača u vožnji		<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>		
E7	Sustavi koji vozilu pružaju informacije o stanju vozila i njegova okruženja		<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>		
E8	Vožnja u konvoju		<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>		

Zahtjevi koji se odnose na

F	OPĆU KONSTRUKCIJU VOZILA I KARAKTERISTIKE									
F1	Mjesto za registarsku pločicu		A	A	A	A	A	A	A	A
F2	Vožnja unatrag		A	A	A	A	A	A		
F3	Brave i šarke vrata	Pravilnik UN-a br. 11	A			A	A	A		
F4	Stepenice za pristup vratima, rukohvati i bočne stepenice		A			A	A	A		
F5	Vanjske izbočine	Pravilnik UN-a br. 26	A							
F6	Vanjske izbočine kabina gospodarskih vozila	Pravilnik UN-a br. 61				A	A	A		

F7	Propisana pločica i identifikacijski broj vozila		A	A	A	A	A	A	A	A	A	
F8	Naprave za vuču		A	A	A	A	A					
F9	Zaštita kotača		A									
F10	Zaštita od prskanja ispod kotača					A	A	A	A	A	A	
F11	Mase i dimenzije		A	A	A	A	A	A	A	A	A	
F12	Mehaničke spojnice	Pravilnik UN-a br. 55 Pravilnik UN-a br. 102	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A
F13	Vozila namijenjena za prijevoz opasnih tvari	Pravilnik UN-a br. 105				A	A	A	A	A	A	
F14	Opća konstrukcija autobusa	Pravilnik UN-a br. 107		A	A							
F15	Čvrstoća nosive konstrukcije autobusa	Pravilnik UN-a br. 66		A	A							
F16	Zapaljivost u autobusima	Pravilnik UN-a br. 118				A						A

Amandman 102

Prijedlog uredbe

Prilog II. – Napomene uz tablicu – točka D

Tekst koji je predložila Komisija

D: Datum nakon kojeg se odbija dodijeliti EU homologacija tipa:

[PO: molimo umetnuti datum 48 mjeseca od datuma primjene ove Uredbe]

Datumi nakon kojeg se zabranjuje registrirati vozilo i zabranjuje stavljanje na tržište i stavljanje u uporabu sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica:

[PO: molimo umetnuti datum 84 mjeseca od datuma primjene ove Uredbe]

Izmjena

D: Datum nakon kojeg se odbija dodijeliti EU homologacija tipa:

[36 mjeseci nakon datuma primjene ove Uredbe]

Datumi nakon kojeg se zabranjuje registrirati vozilo i zabranjuje stavljanje na tržište i stavljanje u uporabu sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica:

[78 mjeseci nakon datuma primjene ove Uredbe]

Amandman 103

Prijedlog uredbe

Prilog II. – Napomene uz tablicu – točka E (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

E: Datum nakon kojeg se odbija dodijeliti EU homologacija tipa i datum nakon kojeg se zabranjuje registrirati vozilo utvrđuje se u delegiranom aktu; datum ne smije biti raniji od datuma primjene ove Uredbe.

Amandman 104

Prijedlog uredbe

Prilog II. – Napomene uz tablicu – bilješka 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

⁵ Usklađenost se zahtijeva u slučaju automatiziranih vozila.

Briše se.

Amandman 105

Prijedlog uredbe

Prilog III. – točka 3. – podtočka b

Tekst koji je predložila Komisija

„58. *Sigurnost pješaka* *Uredba (EU) 2019/...⁺ Pravilnik UN-a br. 127* *A’;*
Izmjena

Briše se.

Amandman 106

Prijedlog uredbe

Prilog III. – točka 5. – podtočka b

Tekst koji je predložila Komisija

„58. *Sigurnost pješaka* *Uredba (EU) 2019/...⁺ Pravilnik UN-a br. 127* *A’;*
Izmjena

Briše se.

Amandman 107

Prijedlog uredbe Prilog IV.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

[...]

Briše se.

Amandman 108

Prijedlog uredbe Prilog V.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

[...]

Briše se.

Amandman 109

Prijedlog uredbe Prilog VI.

Tekst koji je predložila Komisija

Pravilnik UN-a	Posebni zahtjevi	Konačni datum za registraciju nesukladnih vozila i prodaju ili stavljanje u uporabu nesukladnih sastavnih dijelova (1)
29	Otpornost kabine gospodarskih vozila Vozila kategorije N moraju se uskladiti s Uredbom	29. siječnja 2021.
142	<i>Ugradnja guma</i> <i>Vozila kategorija O₁, O₂, O₃ i O₄ moraju imati gume klase C1 ili C2 koje su u skladu sa zahtjevima 2. stupnja za otpor kotrljanja</i>	<i>31. listopada 2018.</i>
	<i>Ugradnja guma</i> <i>Vozila kategorija O₃ i O₄ moraju imati gume klase C3 koje su u skladu sa zahtjevima 2. stupnja za otpor kotrljanja</i>	<i>31. listopada 2020.</i>

117	<i>Gume s obzirom na emisije buke od kotrljanja, prijanjanje na mokru površinu i otpor kotrljanja</i> <i>Gume klase C1, C2 i C3 moraju se uskladiti sa zahtjevima 2. stupnja za emisije buke od kotrljanja</i> <i>Gume s obzirom na emisije buke od kotrljanja, prijanjanje na mokru površinu i otpor kotrljanja</i> <i>Gume klase C3 moraju se uskladiti sa zahtjevima 1. stupnja za otpor kotrljanja</i> Gume s obzirom na emisije buke od kotrljanja, prijanjanje na mokru površinu i otpor kotrljanja Gume klase C1 i C2 moraju se uskladiti sa zahtjevima 2. stupnja za otpor kotrljanja Gume s obzirom na emisije buke od kotrljanja, prijanjanje na mokru površinu i otpor kotrljanja Gume klase C3 moraju se uskladiti sa zahtjevima 2. stupnja za otpor kotrljanja	30. travnja 2019. 30. travnja 2019. 30. travnja 2021. 30. travnja 2023.
127	<i>Učinkovitost u području sigurnosti pješaka</i> <i>Vozila kategorije M₁ s najvećom masom > 2 500 kg i kategorije N1</i>	23. kolovoza 2019.

Izmjena

Pravilnik UN-a	Posebni zahtjevi	Konačni datum za registraciju nesukladnih vozila i prodaju ili stavljanje u uporabu nesukladnih sastavnih dijelova (1)
29	Otpornost kabine gospodarskih vozila Vozila kategorije N moraju se uskladiti s Uredbom Gume s obzirom na emisije buke od kotrljanja, prijanjanje na mokru površinu i otpor kotrljanja Gume klase C1 i C2 moraju se uskladiti sa zahtjevima 2. stupnja za otpor kotrljanja Gume s obzirom na emisije buke od kotrljanja, prijanjanje na mokru površinu i otpor kotrljanja Gume klase C3 moraju se uskladiti sa zahtjevima 2. stupnja za otpor kotrljanja	29. siječnja 2021. 30. travnja 2021. 30. travnja 2023.

OBRAZLOŽENJE

Ova zakonodavna inicijativa dio je trećeg paketa za mobilnost „Europa u pokretu” te se njome predlaže revizija trenutačnog okvira (Uredba (EZ) br. 661/2009 o općoj sigurnosti vozila i Uredba (EZ) br. 78/2009 o sigurnosti pješaka) radi njegove prilagodbe promjenama u mobilnosti koje proizlaze iz društvenih trendova (npr. više biciklista i pješaka, starije društvo) i tehnološkom razvoju. Cilj joj je postaviti opće tehničke zahtjeve za homologaciju tipa vozila, sustava, sastavnih dijelova te zasebnih tehničkih jedinica na popisu područja sigurnosti. Prijedlog će se primjenjivati usporedno s najnovijom Uredbom (EU) 2018/0858 o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, koju nadopunjuje. Što se tiče njezina područja primjene, u ovom se prijedlogu zadržava predmet Uredbe o općoj sigurnosti vozila uz dodavanje upućivanja na zahtjeve za zaštitu putnika u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, proširujući ga na sve kategorije vozila (uključujući trenutačno izuzeta sportska terenska vozila i kombije). Integracija tehničkog napretka temelj je prijedloga, osobito u područjima sustava za nadzor tlaka u gumama, inteligentnih sustava za pomoć pri kontroli brzine; sustava za praćenje budnosti i pozornosti vozača/za prepoznavanje odvratanja pozornosti vozača; sustava za detekciju pri vožnji unatrag; sustava za olakšavanje ugradnje uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola; uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći); povećanog područja zaštite od udarca glavom za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu i prednje zaštitne sustave; sustava za detekciju i upozoravanje s obzirom na nezaštićene sudionike u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini kamiona i autobusa i poboljšane vidljivosti nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu s vozačeva sjedala.

Broj smrtnih slučajeva na cestama EU-a 2017. godine dosegao je brojku od 25 300. Dodatnih 135 000 osoba teško je ozlijeđeno. Svi ti slučajevi i svaki od njih pojedinačno bili su udarac za obitelj, prijatelje, društvo, ali i za gospodarstvo. Izvjestiteljica smatra da je te zastrašujuće brojke potrebno znatno smanjiti. Broj smrtnih slučajeva na cestama EU-a smanjio se za više od 40 % tijekom razdoblja 2001. – 2010. Nažalost, stope smanjenja broja smrtnih slučajeva od 2013. stagniraju, uz smanjenje od samo 3 %. Kao posljedica toga, cilj EU-a da do 2020. broj smrtnih slučajeva na cestama smanji za polovinu u odnosu na broj iz 2010. vrlo će se teško postići bez poduzimanja dodatnih odlučnih mjera. Izvjestiteljica smatra da hitno treba smanjiti broj smrtnih slučajeva i stradalih na cestama EU-a. Ona smatra da bi se posebna pozornost trebala posvetiti zaštiti pješaka, biciklista i drugih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu koji su činili gotovo polovicu žrtava stradanja na cestama 2017.

Izmjene koje predlaže izvjestiteljica idu u tom smjeru te se njima nastoji povećati učinkovitost regulatornog okvira smanjenjem broja nesreća, smrtnih slučajeva, ozljeda i štete s pomoću integracije pasivnih i aktivnih sigurnosnih karakteristika u sastavne dijelove vozila. Izvjestiteljica podupire mjere koje Komisija predlaže u člancima od 5. do 11. Međutim, neke od njih potrebno je doraditi i razjasniti kako bi se zajamčilo da će biti učinkovite te da će ih korisnici prihvatiti. Osim toga, izvjestiteljica smatra da se ovaj dugoočekivani prijedlog treba početi primjenjivati prije nego što predlaže Komisija.

Među mnogim mjerama koje predlaže izvjestiteljica, potrebno je izdvojiti sljedeće:

1. Pojašnjenje definicije nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu kako bi se obuhvatili svi korisnici motornih vozila bez zaštitne karoserije.
2. Uvođenje obveze prikazivanja svih karakteristika i sustava u cilju poboljšanja iskustva korisnika kako bi se povećalo prihvaćanje tih karakteristika i sustava.
3. Uvođenje zaštitnih mjera kojima se štiti privatnost, zaštita podataka korisnika i učinkovitost u pogledu uređaja za snimanje podataka o nesreći i naprednih sustava za prepoznavanje odvratanja pozornosti vozača.
4. Uvođenje posebnih zahtjeva u pogledu inteligentnih sustava za pomoć pri kontroli brzine u cilju povećanja prihvaćanja korisnika i učinkovitosti tog sustava.
5. Uvođenje zahtjeva, u pogledu nekoliko delegiranih akata, da se objave barem 12 mjeseci prije primjene svakog zahtjeva.
6. Ubrzanje primjene svih zahtjeva za 12 mjeseci.
7. Uvođenje obveza u pogledu preispitivanja zahtjeva koji se odnose na opću sigurnost i izvješćivanja o njima.
8. Primjena sankcija iz Okvirne uredbe o homologaciji 2018/858 u ovoj Uredbi.
9. Brisanje dvaju priloga o prednjim zaštitnim sustavima i vozilima s pogonom na vodik te uvođenje delegiranih akata o tom pitanju kako bi se učinkovitije uzeo u obzir tehnički napredak.
10. Uvođenje nekoliko izmjena kojima se jamči tehnološka neutralnost.

Osim toga, izvjestiteljica je uvela nekoliko izmjena Priloga II. u pogledu sigurnosti pri vožnji unatrag, prednjeg vidnog polja, sigurnosti guma i učinkovitosti u području zaštite okoliša i izravnog vidnog polja u teškim vozilima. Njihov je cilj bolje odraziti stvarno stanje tehničkog napretka i mogućnosti obveznog uvođenja različitih karakteristika i sustava u budućnosti.

Izvjestiteljica smatra da je ova Uredba ambiciozan prijedlog koji bi za posljedicu trebao imati znatno smanjenje broja smrtnih slučajeva i ozljeda na cestama Europske unije u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju. Osim toga, njime bi se trebale otvoriti mogućnosti za razvoj u cijelosti automatizirane vožnje u bliskoj budućnosti. Autonomna vozila oslanjati će se na mnoge sustave i karakteristike predložene u ovoj Uredbi te će se, osim toga, oslanjati i na korisnikovo prihvaćanje tih karakteristika i sustava.

25.10.2018

MIŠLJENJE ODBORA ZA OKOLIŠ, JAVNO ZDRAVLJE I SIGURNOST HRANE

upućen Odboru za unutarnje tržište i zaštitu potrošača

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/... i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Izjaviteljica za mišljenje: Adina-Ioana Vălean

AMANDMANI

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane poziva Odbor za unutarnje tržište i zaštitu potrošača da kao nadležni odbor uzme u obzir sljedeće amandmane:

Amandman 1

Prijedlog uredbe Članak 11. – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) sustave za zamjenu vozača u vožnji, uključujući upravljanje, ubrzavanje i kočenje;

Izmjena

(a) sustave za zamjenu vozača u vožnji, uključujući upravljanje, ubrzavanje i kočenje, **što se sve neovisno ispituje i dokazuje;**

POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Naslov	Zahtjevi za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu
Referentni dokumenti	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
Odbori koji daju mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	IMCO 28.5.2018
Odbori koji daju mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 28.5.2018
Izvjestitelj(ica) za mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	Adina-Ioana Vălean 21.6.2018
Datum usvajanja	25.10.2018
Rezultat konačnog glasovanja	+: 39 –: 1 0: 0
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Marco Affronte, Paul Brannen, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Linnéa Engström, Eleonora Evi, Norbert Lins, Sirpa Pietikäinen, Christel Schaldemose, Keith Taylor
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.	Jaromír Kohlíček, Tonino Picula

**KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM
U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE**

39	+
ALDE	Nils Torvalds
ECR	Mark Demesmaeker, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná
PPE	Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Giovanni La Via, Norbert Lins, Miroslav Mikolášik, Sirpa Pietikäinen, Adina-Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Susanne Melior, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Tonino Picula, Christel Schaldemose, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Linnéa Engström, Benedek Jávor, Keith Taylor

1	-
EFDD	Julia Reid

0	0

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani

15.1.2019

MIŠLJENJE ODBORA ZA PROMET I TURIZAM

upućeno Odboru za unutarnje tržište i zaštitu potrošača

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/... i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Matthijs van Miltenburg

KRATKO OBRAZLOŽENJE

Kontekst

Člankom 17. Uredbe o općoj sigurnosti ((EZ) br. 661/2009) i člankom 12. Uredbe o sigurnosti pješaka ((EZ) br. 78/2009) od Komisije se zahtijeva da prati tehnički razvoj u sigurnosnim tehnologijama i da po potrebi propiše nove sigurnosne karakteristike ažuriranjem zakonodavstva EU-a. U skladu s tim odredbama, prijedlog Komisije sadrži specifične prilagodbe tehničkom napretku s obzirom na sigurnosne karakteristike vozila koje će biti uključene u Okvirnu uredbu o homologaciji ((EU) 2018/858). Prijedlogom se radi pojednostavnjenja također stavlja izvan snage sekundarno zakonodavstvo u pogledu sigurnosti na cestama i sigurnosti pješaka ((EZ) No 78/2009 i (EZ) No 79/2009).

Stajalište izvjestitelja

Iako se posljednjih desetljeća sigurnost cestovnog prometa znatno poboljšala, u posljednjih je pet godina došlo do stagnacije u pogledu broja smrtnih slučajeva u cestovnom prometu, pri čemu je prema statističkim podacima o nesrećama u EU-u u cestovnom prometu 2017. zabilježeno 25 300 smrtnih slučajeva. Smrtni slučajevi u cestovnom prometu većinom su prouzročeni ljudskom pogreškom te ih je moguće spriječiti. Izvjestitelj je čvrsto uvjeren da bi EU trebao poduzeti konkretne mjere kako bi dodatno smanjio broj smrtnih slučajeva na cestama. Nove sigurnosne karakteristike vozila koje se uvode ovim prijedlogom imaju veliki potencijal za preokretanje tog trenda stagnacije, jer se njima nastoje bolje spriječiti ljudske

pogreške. Bolja konstrukcija vozila i, primjerice, manje brzine mogu smanjiti utjecaj nesreća.

Općenito, tehnološki napredak u području automatizirane vožnje stalno se razvija. Komisija smatra da će to tržište iskusiti eksponencijalni rast, pri čemu će očekivana gospodarska korist do 2025. premašiti 620 milijardi EUR za automobilsku industriju EU-a i 180 milijardi EUR za elektronički sektor EU-a. Stoga izvjestitelj smatra da bi automobilska industrija EU-a trebala postati otporna na buduće promjene na način da iskoristi sve nove poslovne prilike za novoosnovana poduzeća, mala i srednja poduzeća i industriju koje tržište nudi i koje će nastaviti nuditi. Napredne sigurnosne karakteristike koje se navode u prijedlogu svakako bi mogle utrti put pripremi automobilske industrije EU-a za povezanu i automatiziranu vožnju. To bi također moglo pomoći potrošačima da se postupno priviknu na nove karakteristike, što će biti ključno kako bi potrošači prihvatili novu tehnologiju i imali povjerenja u nju.

Izvjestitelj smatra da se prijedlogom uspostavlja budućnosti okrenut, ali i ambiciozan okvir usmjeren na jačanje zaštite sudionika u cestovnom prometu i, konkretnije, nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. Izvjestitelj u obzir uzima otvoreni dijalog i razmjenu gledišta koje je Komisija provela s različitim dionicima kako bi predstavila odgovarajuće i realistične mjere, vodeći računa i o sudionicima u prometu i o industriji.

Na temelju toga, izvjestitelj u ovome mišljenju želi osigurati sljedeće:

- A. da je zajamčena sigurnost (automobila) u svjetlu minimalnih standarda učinkovitosti, koji bi se trebali primjenjivati na sva motorna vozila, bez obzira na tip vozila;
- B. da se svaka obrada (osobnih) podataka mora provoditi u skladu s Općom uredbom o zaštiti podataka ((EU) 2016/679). osim toga, izvjestitelj želi osigurati specifičnije i konkretnije zaštitne mjere;
- C. da su predložene mjere dokazano djelotvorne i ekonomične te da ne uzrokuju znatno više cijene za potrošače;
- D. da je zajamčena zrelost predloženih sigurnosnih karakteristika i da se provedba obavlja na odgovoran način, osobito kad je riječ o karakteristikama koje nije moguće isključiti, kao što su, između ostalih, inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine i napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti;
- E. da se odredbe o razvoju tehničkih zahtjeva za gume uključe u prijedlog radi dopune tih mjera, kako bi se poboljšala sigurnost vozila u smislu boljeg prianjanja te kako bi se doprinijelo smanjenju buke koju stvaraju gume i manjim emisijama CO₂;
- F. da proizvođači u vlasničkom priručniku pružaju jasne informacije prilagođene potrošačima kako bi vozači mogli bolje razumjeti sustave za pomoć u vožnji i njihove funkcije;

- G. da sigurnosni sustavi i upozorenja za pomoć vozačima budu lako uočljivi svim vozačima, uključujući i osobe s invaliditetom; po potrebi treba prilagoditi sigurnosne sustave kako bi se to osiguralo;
- H. da države članice poduzimaju korektivne mjere za potrebe provedbe kako bi se zajamčilo da se nova motorna vozila proizvode u skladu s ovom Uredbom.

AMANDMANI

Odbor za promet i turizam poziva Odbor za unutarnje tržište i zaštitu potrošača da kao nadležni odbor uzme u obzir sljedeće amandmane:

Amandman 1

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) Razvoj u području sigurnosti vozila u posljednjim je desetljećima znatno pridonio ukupnom smanjenju broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama. Međutim, *ta su se smanjenja u Uniji u posljednje vrijeme zaustavila zbog različitih čimbenika kao što su strukturni čimbenici i čimbenici ponašanja, a* bez novih inicijativa o općoj sigurnosti na cestama, učincima postojećeg pristupa u području sigurnosti više se neće moći kompenzirati učinci povećanja količine prometa. Stoga je potrebno dodatno poboljšati učinkovitost u području sigurnosti vozila u okviru integriranog pristupa sigurnosti na cestama i kako bi se bolje zaštitili nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu.

Izmjena

(3) Razvoj u području sigurnosti vozila u posljednjim je desetljećima znatno pridonio ukupnom smanjenju broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama. Međutim, **2017. na cestama EU-a poginulo je 25 300 ljudi, što je brojka koja se u posljednje četiri godine neznatno promijenila. Osim toga, na cestama EU-a svake se godine u sudarima ozbiljno ozlijedi najmanje 135 000 ljudi.** Bez novih inicijativa o općoj sigurnosti na cestama, učincima postojećeg pristupa u području sigurnosti više se neće moći kompenzirati učinci povećanja količine prometa. Stoga je potrebno dodatno poboljšati učinkovitost u području sigurnosti vozila u okviru integriranog pristupa sigurnosti na cestama i kako bi se bolje zaštitili nezaštićeni **i svi ostali** sudionici u cestovnom prometu.

Amandman 2

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) Tehnički napredak u području naprednih sustava za sigurnost vozila nudi nove mogućnosti za smanjivanje broja stradalih. Kako bi se broj smrtnih slučajeva smanjio na najmanju moguću mjeru, potrebno je uvesti neke odgovarajuće nove tehnologije.

Izmjena

(4) Tehnički napredak u području naprednih sustava za sigurnost vozila nudi nove mogućnosti za smanjivanje broja stradalih **i broja prometnih nesreća**. Kako bi se broj smrtnih slučajeva smanjio na najmanju moguću mjeru, potrebno je uvesti neke odgovarajuće nove tehnologije.

Amandman 3

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 5.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5 a) Svi sigurnosni sustavi iz ove Uredbe trebali bi biti dokazano djelotvorni i ekonomični te ne bi smjeli prouzročiti znatno više cijene za potrošače.

Amandman 4

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6) **Inteligentni** sustavi za pomoć pri kontroli brzine, sustavi za zadržavanje u prometnoj traci te sustavi za praćenje budnosti i pozornosti vozača, za detekciju odvratanja pozornosti i za detekciju pri vožnji unatrag imaju veliki potencijal da znatno smanje broj smrtnih slučajeva. Osim toga, ti se sustavi temelje na tehnologijama koje će se upotrebljavati i za uvođenje povezanih i automatiziranih vozila. Stoga bi se na razini Unije trebala uspostaviti usklađena pravila i ispitni postupci za homologaciju vozila u pogledu tih sustava i za homologaciju tih sustava kao zasebnih tehničkih jedinica.

(6) **Napredni sustavi za kočenje u slučaju opasnosti, inteligentni** sustavi za pomoć pri kontroli brzine, sustavi za zadržavanje u prometnoj traci, **sustavi za pomoć pri skretanju** te sustavi za praćenje budnosti i pozornosti vozača, za detekciju odvratanja pozornosti i za detekciju pri vožnji unatrag imaju veliki potencijal da znatno smanje broj smrtnih slučajeva. **Sustavi za praćenje budnosti i pozornosti vozača i sustavi za detekciju odvratanja pozornosti vozača trebali bi funkcionirati bez prepoznavanja lica.** Osim toga, ti se sustavi temelje na tehnologijama koje će se upotrebljavati i za uvođenje povezanih i automatiziranih vozila. Stoga bi se na

razini Unije trebala uspostaviti usklađena pravila i ispitni postupci za homologaciju vozila u pogledu tih sustava i za homologaciju tih sustava kao zasebnih tehničkih jedinica. ***Nadalje, potrebno je zajamčiti da se tijekom cijelog životnog ciklusa vozila ti sustavi mogu provjeravati i da se stoga njima može sigurno upravljati.***

Amandman 5

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) Uvođenje uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći) na kojima se pohranjuje niz ključnih podataka o vozilu u kratkom vremenskom okviru prije, tijekom i nakon događaja koji je pokretač (primjerice, aktiviranje zračnog jastuka) važan je korak prema dobivanju točnijih, detaljnih podataka o nesrećama. Stoga bi motorna vozila obvezno trebala biti opremljena takvim uređajima za snimanje. ***Kao zahtjev bi trebalo utvrditi i sposobnost tih uređaja za snimanje da snimaju i pohranjuju podatke tako da države članice mogu upotrebljavati te podatke za provođenje analize sigurnosti na cestama i procjenjivanje djelotvornosti konkretnih mjera koje su poduzete.***

Izmjena

(7) Uvođenje uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći) na kojima se pohranjuje niz ključnih podataka o vozilu u kratkom vremenskom okviru prije, tijekom i nakon događaja koji je pokretač (primjerice, aktiviranje zračnog jastuka) važan je korak prema dobivanju točnijih, detaljnih podataka o nesrećama. Stoga bi motorna vozila obvezno trebala biti opremljena takvim uređajima za snimanje. ***Trebalo bi snimati i pohranjivati samo takve anonimne podatke koji se mogu iskoristiti za proučavanje nesreća. Nadalje, ti uređaji za snimanje trebali bi moći snimati i pohranjivati podatke tako da države članice mogu upotrebljavati te podatke isključivo za provođenje analize sigurnosti na cestama i procjenjivanje djelotvornosti konkretnih mjera koje su poduzete, bez mogućnosti identifikacije vlasnika ili korisnika vozila.***

Amandman 6

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7 a) Zahtjevi za homologaciju tipa koji se odnose na sigurnost ispituju se i osiguravaju s obzirom na posebne standarde učinkovitosti koje moraju zadovoljavati sva vozila, neovisno o segmentu vozila.

Amandman 7

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Svaka obrada osobnih podataka, poput informacija o vozaču obrađenih u uređajima za snimanje podataka o događaju (nesreći) ili informacija o vozaču iz sustava za praćenje budnosti i pozornosti vozača i naprednih sustava za prepoznavanje odvratanja pozornosti vozača trebala bi se provoditi u skladu sa zakonodavstvom EU-a o zaštiti podataka, a posebno s Općom uredbom o zaštiti podataka²⁸. Uz to, obrada osobnih podataka prikupljenih iz vozila putem ugrađenog sustava eCall za pozivanje broja 112 podložno je posebnim zaštitnim mjerama²⁹.

²⁸ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka), SL L 119, 4.5.2016., str. 1.

Uredba (EU) 2015/758 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o zahtjevima za homologaciju za uvođenje sustava eCall ugrađenog u vozilo koji se temelji na službi 112 te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ, SL L 123, 19.5.2015., str. 77.

Izmjena

(8) Svaka obrada osobnih podataka, poput informacija o vozaču obrađenih u uređajima za snimanje podataka o događaju (nesreći) ili informacija o vozaču iz sustava za praćenje budnosti i pozornosti vozača i naprednih sustava za prepoznavanje odvratanja pozornosti vozača trebala bi se provoditi u skladu sa zakonodavstvom EU-a o zaštiti podataka, a posebno s Općom uredbom o zaštiti podataka²⁸. Uz to, obrada osobnih podataka prikupljenih iz vozila putem ***uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći) i*** ugrađenog sustava eCall za pozivanje broja 112 podložno je posebnim zaštitnim mjerama²⁹.

²⁸ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka), SL L 119, 4.5.2016., str. 1.

Uredba (EU) 2015/758 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o zahtjevima za homologaciju za uvođenje sustava eCall ugrađenog u vozilo koji se temelji na službi 112 te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ, SL L 123, 19.5.2015., str. 77.

Amandman 8

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 9.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9a) Uvođenje sustava eCall za motocikle, gospodarska vozila i autobuse ključno je da se žrtvama nesreće omogući pružanje stručne medicinske pomoći što je brže moguće.

Amandman 9

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(15) S povijesnog gledišta, pravilima Unije ograničavale su se ukupne duljine kombinacija kamiona što je dovelo do uobičajenih konstrukcija s kabinom iznad motora jer se njima u najvećoj mogućoj mjeri povećava teretni prostor. Međutim, visoki položaj vozača doveo je do povećanog područja mrtvog kuta i lošije izravne vidljivosti oko kabine kamiona. To je glavni čimbenik u kamionskim nesrećama u koje su uključeni nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu. Broj stradalih mogao bi se znatno smanjiti poboljšanjem izravne vidljivosti. Stoga bi trebalo uvesti zahtjeve radi poboljšanja izravne vidljivosti.

(15) S povijesnog gledišta, pravilima Unije ograničavale su se ukupne duljine kombinacija kamiona što je dovelo do uobičajenih konstrukcija s kabinom iznad motora jer se njima u najvećoj mogućoj mjeri povećava teretni prostor. Međutim, visoki položaj vozača doveo je do povećanog područja mrtvog kuta i lošije izravne vidljivosti oko kabine kamiona. To je glavni čimbenik u kamionskim nesrećama u koje su uključeni nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu. Broj stradalih mogao bi se znatno smanjiti poboljšanjem izravne vidljivosti. Stoga bi trebalo uvesti zahtjeve radi poboljšanja izravne vidljivosti **kako bi se poboljšala izravna vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu s vozačkog sjedala.**

Amandman 10

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 16.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16 a) Komisija bi prije kraja 2019.

trebala predložiti da postojeći kamioni i autobusi budu nadograđeni tehnološki najnaprednijim sustavima za pomoć pri skretanju.

Amandman 11

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(17) Automatizirana i povezana vozila mogla bi u velikoj mjeri pridonijeti smanjenju smrtnih slučajeva na cestama jer se procjenjuje da je ***otprilike*** 90 % prometnih nesreća posljedica ljudske pogreške. Kako će automatizirana vozila postupno preuzimati zadaće vozača, na razini Unije trebalo bi donijeti usklađena pravila i tehničke zahtjeve za automatizirane sustave vozila.

Izmjena

(17) Automatizirana i povezana vozila mogla bi u velikoj mjeri pridonijeti smanjenju smrtnih slučajeva na cestama jer se procjenjuje da je ***više od*** 90 % prometnih nesreća posljedica ljudske pogreške ***ili interakcije ljudske pogreške i vozila i/ili infrastrukture***. Kako će automatizirana vozila postupno preuzimati zadaće vozača, na razini Unije trebalo bi donijeti usklađena pravila i ***učinkovite*** tehničke zahtjeve ***primjerene*** za automatizirane sustave vozila.

Amandman 12

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

(19) Unija bi trebala na razini Ujedinjenih naroda nastaviti promicati razvoj tehničkih zahtjeva za učinak guma u području buke od kotrljanja, otpora kotrljanja i prianjanja na mokroj podlozi. Razlog tome je što Pravilnik UN-a br. 117 sada sadržava te detaljne odredbe. Proces prilagođavanja zahtjeva za gume radi uzimanja u obzir tehničkog napretka trebao bi se nastaviti na razini Ujedinjenih naroda, osobito kako bi se osiguralo da se učinak guma procjenjuje i na kraju radnog vijeka gume u njezinu istrošenom stanju i kako bi se promicala ideja da bi gume trebale ispunjavati te zahtjeve tijekom cijelog radnog vijeka te ih ne bi trebalo prerano

Izmjena

(19) Unija bi trebala na razini Ujedinjenih naroda nastaviti promicati razvoj tehničkih zahtjeva za učinak guma u području buke od kotrljanja, otpora kotrljanja i prianjanja na mokroj podlozi. Razlog tome je što Pravilnik UN-a br. 117 sada sadržava te detaljne odredbe. Proces prilagođavanja zahtjeva za gume radi uzimanja u obzir tehničkog napretka trebao bi se ***brzo i ambiciozno*** nastaviti na razini Ujedinjenih naroda, osobito kako bi se osiguralo da se učinak guma procjenjuje i na kraju radnog vijeka gume u njezinu istrošenom stanju i kako bi se promicala ideja da bi gume trebale ispunjavati te zahtjeve tijekom cijelog radnog vijeka te ih

zamjenjivati. Postojeće zahtjeve iz Uredbe (EZ) br. 661/2009 koji se odnose na učinak guma trebalo bi zamijeniti **jednakovrijednim pravilnicima UN-a.**

ne bi trebalo prerano zamjenjivati. **Kako bi se zajamčilo ispunjavanje strogih standarda,** postojeće zahtjeve iz Uredbe (EZ) br. 661/2009 koji se odnose na učinak guma trebalo bi **pratiti i ocjenjivati te bi ih trebalo** zamijeniti **kad se u Europskoj uniji učinak guma može poboljšati.**

Amandman 13

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 25.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(25 a) U cilju osiguravanja sukladnosti s ovom Uredbom, odredbe o korektivnim mjerama i sankcijama iz Uredbe (EU) 2018/858 primjenjuju se i na ovu Uredbu.

Amandman 14

Prijedlog uredbe Članak 1. – stavak 1. – točka 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. homologaciju novoprodučenih guma s obzirom na njihovu učinkovitost u području sigurnosti i zaštite okoliša.

3. homologaciju novoprodučenih guma s obzirom na njihovu učinkovitost u području sigurnosti i zaštite okoliša **u smislu smanjenja buke i onečišćenja zraka.**

Amandman 15

Prijedlog uredbe Članak 3. – stavak 2. – točka 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1) „nezaštićeni sudionik u cestovnom prometu” znači sudionik u cestovnom prometu koji upotrebljava motorno vozilo na dva kotača ili nemotorizirani sudionik u cestovnom prometu kao što je biciklist ili

(1) „nezaštićeni sudionik u cestovnom prometu” znači sudionik u cestovnom prometu koji upotrebljava motorno vozilo na dva **ili tri** kotača **ili električnu napravu za osobno kretanje,** ili nemotorizirani sudionik u cestovnom prometu kao što je

pješak;

biciklist ili pješak;

Obrazloženje

Iako se motocikli tradicionalno izrađuju s dva kotača, mnogi sada imaju tri kotača, ali su i dalje nezaštićeni u odnosu na automobile i kamione. Isto tako, u urbanim područjima sve se više osoba kreće s pomoću električnih naprava za osobno kretanje (romobili, monocikli itd.). Ne treba ih isključiti iz definicije nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

Amandman 16

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) „signal za zaustavljanje u nuždi” znači brzo bljeskanje kočnih svjetala radi ukazivanja drugim sudionicima u prometu sa stražnje strane vozila na to da na vozilo djeluje velika sila usporenja u odnosu na prevladavajuće uvjete na cesti;

Izmjena

(7) „signal za zaustavljanje u nuždi” znači brzo bljeskanje kočnih svjetala **ili pokazivača smjera** radi ukazivanja drugim sudionicima u prometu sa stražnje strane vozila na to da na vozilo djeluje velika sila usporenja u odnosu na prevladavajuće uvjete na cesti;

Amandman 17

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) „sustav za detekciju pri vožnji unatrag” znači **kamera ili zaslon, optički ili detekcijski** sustav koji upozorava vozača na osobe ili predmete na stražnjoj strani vozila pri čemu je primarni cilj izbjeći sudar pri vožnji unatrag;

Izmjena

(8) „sustav za detekciju pri vožnji unatrag” znači sustav koji upozorava vozača na osobe ili predmete na stražnjoj strani vozila pri čemu je primarni cilj izbjeći sudar pri vožnji unatrag;

Amandman 18

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) „**napredni** sustav za kočenje u

Izmjena

(10) „**automatizirani** sustav za kočenje

slučaju opasnosti” znači sustav koji može automatski primijetiti potencijalni sudar i pokrenuti sustav kočenja na vozilu kako bi se usporilo njegovo kretanje i izbjegao ili ublažio sudar;

Amandman 19

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) „sustav za zadržavanje u prometnoj traci” znači sustav koji prati položaj vozila s obzirom na granice prometne trake **i** primjenjuje zakretni moment na kolo upravljača, ili pritisak na kočnice, barem onda kada vozilo napusti prometnu traku ili će se to ubrzo dogoditi te postoji neposredna opasnost od sudara;

Amandman 20

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 11.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Amandman 21

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 13.

u slučaju opasnosti” znači sustav koji može automatski primijetiti potencijalni sudar i **automatski** pokrenuti sustav kočenja na vozilu **u posljednjem trenutku** kako bi se usporilo njegovo kretanje i izbjegao ili ublažio sudar;

Izmjena

(11) „sustav za zadržavanje u prometnoj traci” znači sustav koji prati položaj vozila s obzirom na granice prometne trake, primjenjuje zakretni moment na kolo upravljača **i izdaje upozorenje**, ili **primjenjuje** pritisak na kočnice, barem onda kada vozilo napusti prometnu traku ili će se to ubrzo dogoditi te postoji neposredna opasnost od sudara;

Izmjena

(11 a) „sustav za pomoć pri skretanju” znači napredan sustav koji ima sposobnost detekcije nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila ili strane suvozača i sposobnost upozoravanja ili izbjegavanja sudara s tim nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) „uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći)” znači sustav koji prije, tijekom i nakon sudara snima i pohranjuje kritične parametre i informacije povezane sa sudarom;

Izmjena

(13) „uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći)” znači sustav koji prije, tijekom i nakon sudara snima i pohranjuje kritične parametre i informacije povezane sa sudarom ***uzimajući u obzir potrebno vrijeme i ne kasnije od pet sekundi od trenutka sudara;***

Amandman 22

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) „prednji zaštitni sustav” znači zasebna struktura ili više struktura, kao što su cijevni zaštitni luk ili dodatni branik, čija je namjena da štite vanjsku površinu vozila, povrh izvorno ugrađenog branika, od oštećenja u slučaju sudara s nekim predmetom, uz iznimku struktura mase manje od 0,5 kg čija je namjena da štite samo svjetla vozila;

Izmjena

(14) „prednji zaštitni sustav” znači zasebna struktura ili više struktura, kao što su cijevni zaštitni luk ili dodatni branik, čija je namjena da štite vanjsku površinu vozila, povrh izvorno ugrađenog branika, od oštećenja ***odnosno ozljede*** u slučaju sudara s nekim predmetom ***ili životinjom***, uz iznimku struktura mase manje od 0,5 kg čija je namjena da štite samo svjetla vozila;

Amandman 23

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 2. – točka 21.

Tekst koji je predložila Komisija

(21) „automatizirano vozilo” znači motorno vozilo konstruirano i izrađeno kako bi se kretalo autonomno tijekom duljih vremenskih razdoblja bez stalnog ljudskog nadzora;

Izmjena

(21) „automatizirano vozilo” znači motorno vozilo konstruirano i izrađeno kako bi se ***u skladu s prometnim propisima*** kretalo autonomno tijekom duljih vremenskih razdoblja bez stalnog ljudskog nadzora;

Amandman 24

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Proizvođači osiguravaju da su vozila konstruirana, izrađena i sastavljena na način kojim se u najvećoj mjeri smanjuje rizik od ozljeda putnika u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

Izmjena

4. Proizvođači moraju osigurati da su vozila konstruirana, izrađena i sastavljena na način kojim se, ***kad se vozila koriste u skladu s namjenom, sprečava ili*** u najvećoj mjeri smanjuje rizik od ***smrtnog slučaja ili*** ozljeda putnika u vozilu i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.

Amandman 25

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 5. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) pješake, bicikliste, vidno polje i vidljivost;

Izmjena

(b) pješake, bicikliste, ***hodače i skejtere***, vidno polje i vidljivost;

Amandman 26

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 5.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

5.a Zahtjevi za homologaciju tipa koji se odnose na sigurnost utvrđeni u ovoj Uredbi moraju biti tehnološki neutralni i moraju se ispitati i osigurati s obzirom na posebne standarde učinkovitosti koje moraju zadovoljavati sva vozila, bez obzira na tip vozila.

Amandman 27

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 5.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

5.b *Proizvođači u vlasničkom priručniku moraju pružiti jasne informacije prilagođene potrošačima kako bi vozači mogli bolje razumjeti sustave za pomoć u vožnji i njihove funkcije.*

Amandman 28

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 4. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) homologaciju guma, uključujući tehničke zahtjeve o njihovoj ugradnji.

(b) homologaciju guma, uključujući **njihovu provjeru u iskorištenom stanju i u različitim uvjetima na cesti ovisno o vremenskim prilikama, i** tehničke zahtjeve o njihovoj ugradnji.

Amandman 29

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 4. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b a) uspostavu, na razini Europske unije, ispitivanja homologacije tipa guma na vozilima kategorija M₁ i N₁ u pogledu njihova prijanjanja na mokroj podlozi u istrošenom stanju, nakon što se utvrdi metoda ispitivanja.

Amandman 30

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 1. – točka fa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(fa) sustav eCall

Amandman 31

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 1. – točka fb (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(fb) uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći)

Amandman 32

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.a Motorna vozila moraju se opremiti naprednim sustavima za kočenje u slučaju opasnosti koji se konstruiraju i ugrađuju u dvjema fazama i u kojima se predviđa:

(a) detekcija vozila u pokretu i nepomičnih prepreka ispred motornog vozila u prvoj fazi;

(b) proširenje sposobnosti detekcije, osobito u mrtvom kutu, radi uključivanja nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu ispred motornog vozila u drugoj fazi;

Napredni sustavi za kočenje u slučaju opasnosti moraju posebno ispuniti sljedeće zahtjeve:

(a) ne smije biti moguće isključiti sustave;

(b) automatizirane aktivne radnje sustava moraju se moći izmijeniti svjesnim radnjama vozača, primjerice ubrzanjem;

(c) sustavi se moraju nalaziti u normalnom stanju rada nakon svake aktivacije glavnog kontrolnog prekidača;

(d) mora se omogućiti lako onemogućavanje zvučnih upozorenja, no tim se postupkom ne smiju istodobno onemogućiti ostale funkcije sustava osim zvučnih upozorenja.

Amandman 33

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 3.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.b Sigurnosni sustavi i upozorenja u sklopu pomoći u vožnji moraju biti lako uočljivi svim vozačima, uključujući i starije osobe te osobe s invaliditetom.

Amandman 34

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 3.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3.c Uređaji za snimanje podataka o događaju (nesreći) moraju ispunjavati posebno sljedeće zahtjeve:

(a) podaci koje oni mogu snimati i pohranjivati uzimajući u obzir potrebno vrijeme i ne kasnije od pet sekundi od trenutka sudara moraju obuhvaćati podatke o brzini vozila, stanju i brzini aktivacije njegovih sigurnosnih sustava i sve ostale relevantne ulazne parametre ugrađenih sustava za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća;

(b) ne smije biti moguće isključiti te uređaje.

Amandman 35

Prijedlog uredbe

Članak 6.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 6.a

Pravila o privatnosti i zaštiti podataka

1. Ovom se Uredbom ne dovodi u pitanje Uredba (EU) br. 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća. Svaka obrada

osobnih podataka putem uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći) iz članka 6. stavka 4a mora biti u skladu s pravilima o zaštiti osobnih podataka iz te uredbe.

2. Osobni podaci obrađeni uređajem za snimanje podataka o događaju (nesreći) moraju se koristiti samo u svrhu analize podataka o nesreći. Podaci o događaju (nesreći) moraju se staviti na raspolaganje isključivo nacionalnim tijelima, u skladu sa zakonodavstvom Unije ili nacionalnim zakonodavstvom koje je sukladno s Uredbom (EU) br. 2016/679, putem standardiziranog sučelja. Anonimni podaci koje uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći) može snimati moraju uključivati tip, izvedbu i varijantu vozila te osobito sustave za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća koji su ugrađeni u vozilo. Međutim, oni ne smiju sadržavati posljednje četiri znamenke indikatora vozila u identifikacijskom broju vozila, ni bilo koju drugu informaciju kojom bi se omogućila identifikacija samog pojedinačnog vozila, vlasnika ili korisnika vozila.

3. Osobni podaci koji se obrađuju u skladu s ovom Uredbom ne smiju se zadržavati dulje nego što je potrebno u svrhu analize podataka o nesreći iz stavka 2. ovog članka. Takvi podaci u potpunosti se brišu čim više nisu potrebni za tu svrhu.

4. Proizvođači moraju osigurati da uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći) nije sljediv te da nije predmet nikakvog trajnog praćenja.

5. Proizvođači moraju osigurati da se u unutarnjoj memoriji uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći) podaci automatski i kontinuirano uklanjaju.

6. Ti podaci ne smiju biti dostupni izvan uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći) nijednom subjektu sve dok ne

dođe do eventualnog događaja (nesreće).

7. U uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći) moraju biti ugrađene tehnologije za unapređenje zaštite privatnosti i visokom razinom informatičke zaštite kako bi se vozačima osigurala odgovarajuća razina zaštite privatnosti, kao i potrebne zaštitne mjere za sprečavanje nadzora, daljinske manipulacije i zlouporabe, uključujući kibernetičke napade.

8. Proizvođači u vlasničkom priručniku moraju pružiti jasne i opsežne informacije o obradi podataka koja se provodi putem uređaja za snimanje podataka o događaju (nesreći). Te informacije moraju sadržavati:

(a) upućivanje na pravnu osnovu za obradu podataka;

(b) činjenicu da se uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći) aktivira automatski;

(c) načine obrade podataka koju provodi uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći);

(d) konkretnu svrhu obrade podataka o događaju (nesreći), koja je ograničena na analizu podataka o nesreći iz članka 6.a stavka 2.;

(e) vrste prikupljenih i obrađenih podataka te primatelje tih podataka;

(f) rok za čuvanje podataka u uređaju za snimanje podataka o događaju (nesreći);

(g) činjenicu da ne postoji stalno praćenje vozila;

(h) načine ostvarivanja prava ispitanika te službu za kontakt odgovornu za obradu zahtjeva za pristup.

Amandman 36

Prijedlog uredbe Članak 7. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. Vozila kategorija M₁ i N₁ opremaju se naprednim sustavima za kočenje u slučaju opasnosti koji se konstruiraju i ugrađuju u dvjema fazama i u kojima se predviđa:

(a) *detekcija vozila u pokretu i nepomičnih prepreka ispred motornog vozila u prvoj fazi;*

(b) *proširenje sposobnosti detekcije radi uključivanja nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu ispred motornog vozila u drugoj fazi.*

Briše se.

Amandman 37

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. Vozila kategorija M₁ i N₁ **opremaju** se sustavom za zadržavanje u prometnoj traci.

3. Vozila kategorija M₁ i N₁ **moraju** se **opremiti** sustavom za zadržavanje u prometnoj traci **i sustavom za upozoravanje o napuštanju prometne trake. .**

Amandman 38

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 4. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4. Napredni sustavi za kočenje u slučaju opasnosti i sustavi za zadržavanje u prometnoj traci moraju ispuniti posebno sljedeće zahtjeve:

4. Sustavi za zadržavanje u prometnoj traci ili sustavi za upozoravanje o napuštanju prometne trake moraju posebno ispuniti sljedeće zahtjeve:

Amandman 39

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 4. – točka aa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(a a) automatizirane aktivne radnje sustava moraju se moći izmijeniti svjesnim radnjama vozača, primjerice upravljanjem;

Amandman 40

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

5. Vozila kategorija M₁ i N₁ opremaju se uređajem za snimanje podataka o događaju (nesreći). Uređaji za snimanje podataka o događaju (nesreći) moraju ispunjavati posebno sljedeće zahtjeve:

Briše se.

(a) podaci koje oni mogu snimati i pohranjivati s obzirom na razdoblje prije, tijekom i nakon sudara uključuju, najmanje, podatke o brzini vozila, stanju i brzini aktivacije njegovih sigurnosnih sustava i sve ostale relevantne ulazne parametre ugrađenih sustava za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća;

(b) ne smije biti moguće isključivanje tih uređaja,

(c) način na koji oni mogu snimati i pohranjivati podatke mora biti takav da su podaci zaštićeni od manipulacije i dostupni nacionalnim tijelima, na temelju zakonodavstva Unije ili nacionalnog zakonodavstva u skladu s Uredbom (EU) br. 2016/679, preko standardiziranog sučelja za potrebe analize podataka o nesrećama, i takav da se mogu utvrditi točan tip, izvedba i varijanta vozila te osobito sustavi za aktivnu sigurnost i izbjegavanje nesreća koji su ugrađeni u vozilo.

Međutim, podaci koje uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći) može snimati i pohranjivati ne smiju sadržavati

posljednje četiri znamenke indikatora vozila u identifikacijskom broju vozila ni bilo koju drugu informaciju kojom bi se omogućila identifikacija samog pojedinačnog vozila.

Amandman 41

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ **opremaju** se sustavom za upozoravanje o napuštanju prometne trake i naprednim sustavom za kočenje u slučaju opasnosti, koji su usklađeni sa zahtjevima utvrđenima u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 7.

Izmjena

2. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ **moraju se opremiti sustavom za zadržavanje u prometnoj traci**, sustavom za upozoravanje o napuštanju prometne trake i naprednim sustavom za kočenje u slučaju opasnosti, koji su usklađeni sa zahtjevima utvrđenima u delegiranim aktima donesenima na temelju stavka 7.

Amandman 42

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ **opremaju se naprednim sustavima koji imaju sposobnost detekcije nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila ili strane suvozača i sposobnost upozoravanja ili izbjegavanja sudara s tim nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu.**

Izmjena

3. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ **moraju se opremiti sustavom za pomoć pri skretanju u skladu s propisima iz delegiranih akata donesenih na temelju stavka 7.**

Amandman 43

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 4. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

4. S obzirom na sustave iz **stavaka 2. i 3.** ovog članka, oni moraju **ispuniti**

Izmjena

4. S obzirom na sustave iz **stavka 2.** ovog članka, oni moraju posebno **ispuniti**

posebno sljedeće zahtjeve:

sljedeće zahtjeve:

Amandman 44

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 4. – točka aa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(a a) automatizirane aktivne radnje sustava moraju se moći izmijeniti svjesnim radnjama vozača, primjerice upravljanjem;

Amandman 45

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 4.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

4.a Sustav iz stavka 3. ne smije biti moguće isključiti.

Amandman 46

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

5. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ **konstruiraju** se i **izrađuju** tako da se poboljša izravna vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu iz vozačeva sjedala.

5. Vozila kategorija M₂, M₃, N₂ i N₃ **moraju se konstruirati i izraditi** tako da se poboljša izravna vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu iz vozačeva sjedala. **Komisija predlaže Delegirani akt o zahtjevima za izravnu vidljivost kojim se uklanja prednji mrtvi kut i mrtvi kut na vozačevoj strani kamiona te se znatno smanjuje mrtvi kut na suvozačevoj strani. Taj će se zahtjev diferencirati ovisno o vrsti kamiona.**

Amandman 47

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

6. Vozila kategorija M₂ i M₃ s kapacitetom većim od 22 putnika uz vozača i izrađena sa stajaćim mjestima za putnike kako bi se omogućilo neometano kretanje putnika **konstruiraju** se i **izrađuju** tako da budu pristupačna osobama sa smanjenom mobilnošću, uključujući korisnike invalidskih kolica.

Izmjena

6. Vozila kategorija M₂ i M₃ s kapacitetom većim od 22 putnika uz vozača i izrađena sa stajaćim mjestima za putnike kako bi se omogućilo neometano kretanje putnika **moraju se konstruirati i izraditi** tako da budu pristupačna osobama sa smanjenom mobilnošću, uključujući korisnike invalidskih kolica **i osobe s invaliditetom**.

Amandman 48

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) sustave za zamjenu vozača u vožnji, uključujući upravljanje, ubrzavanje i kočenje;

Izmjena

(a) sustave za zamjenu vozača u vožnji, uključujući upravljanje, ubrzavanje i kočenje, **kao i za zamjenu obveze postupanja s obzirom na signalizaciju.**

Amandman 49

Prijedlog uredbe

Članak 16.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 16.a

Preispitivanje

Do tri godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe i svake tri godine nakon tog datuma, Komisija mora podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću, uključujući, prema potrebi, i prijedloge za izmjene ove Uredbe ili drugog odgovarajućeg zakonodavstva, s obzirom na uključivanje daljnjih sigurnosnih mjera.

Amandman 50

Prijedlog uredbe

Članak 17. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Primjenjuje se od [PO: molimo umetnite datum 36 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

Izmjena

Primjenjuje se od [PO: molimo umetnite datum 24 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe]. ***Delegirani akti iz članka 12. objavljuju se najmanje 12 mjeseca prije njihove primjene.***

Amandman 51

Prijedlog uredbe

Prilog 2. – tablica – redak 13.

Tekst koji je predložila Komisija

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Zaštita od stražnjeg podlijetanja	Pravilnik UN-a br. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Izmjena

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	1.	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Zaštita od stražnjeg podlijetanja	Pravilnik UN-a br. 58	<i>Za vozila kategorija N₂ i N₃ mora biti moguće spriječiti podlijetanje nadolazećih vozila koja se kreću brzinom do 56 km/h.</i>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Amandman 52

Prijedlog uredbe

Prilog 2. – tablica – redak 36.

Tekst koji je predložila Komisija

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti za pješake i bicikliste			C			C								

Izmjena

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti za pješake i bicikliste			C	C	C	C	C	C						

Amandman 53

Prijedlog uredbe

Prilog 2. – tablica – redak 38.

Tekst koji je predložila Komisija

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Sustav za obavješćivanje vozača o mrtvom kutu				B	B		B	B						B

Izmjena

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
<i>Pomoć pri skretanju</i>				B	B		B	B						B

Amandman 54

Prijedlog uredbe

Prilog 2. – tablica – redak 49.

Tekst koji je predložila Komisija

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Zadržavanje u prometnoj traci u slučaju opasnosti			B			B								

Izmjena

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Zadržavanje u prometnoj traci u slučaju opasnosti <i>i upozoravanje o napuštanje prometne trake</i>			B	B	B	B	B	B						

Amandman 55

Prijedlog uredbe

Prilog 2. – tablica – redak 61.

Tekst koji je predložila Komisija

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Nadzor tlaka u gumama za teška vozila				B	B		B	B			B	B		

Izmjena

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Nadzor tlaka u gumama za teška vozila				B	B		B	B		B	B	B		

Amandman 56

Prijedlog uredbe

Prilog 2. – tablica – redak 72.

Tekst koji je predložila Komisija

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine			B	B	B	B	B	B					B	

Izmjena

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine			C	C	C	C	C	C					C	

Amandman 57

Prijedlog uredbe

Prilog 2. – tablica – redak 90.

Tekst koji je predložila Komisija

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći)			B	B ⁵	B ⁵	B	B ⁵	B ⁵						B

Izmjena

Predmet	Pravilnici UN-a	Dodatni posebni tehnički zahtjevi	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STE	Komponenta
Uređaj za snimanje podataka o događaju (nesreći)			B	B	B	B	B	B						B

Amandman 58

Prijedlog uredbe

Prilog 2. – Napomene uz tablicu – točka D

Tekst koji je predložila Komisija

D: Datum nakon kojeg se odbija dodijeliti EU homologacija tipa:

[PO: molimo umetnuti datum **48** mjeseci od datuma primjene ove Uredbe]

Datumi nakon kojeg se zabranjuje registrirati vozilo i zabranjuje stavljanje na tržište i stavljanje u uporabu sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica:

[PO: molimo umetnuti datum **84** mjeseci od datuma primjene ove Uredbe]

Izmjena

D: Datum nakon kojeg se odbija dodijeliti EU homologacija tipa:

[PO: molimo umetnuti datum **36** mjeseci od datuma primjene ove Uredbe]

Datumi nakon kojeg se zabranjuje registrirati vozilo i zabranjuje stavljanje na tržište i stavljanje u uporabu sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica:

[PO: molimo umetnuti datum **72** mjeseca od datuma primjene ove Uredbe]

POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Naslov	Zahtjevi za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu
Referentni dokumenti	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	IMCO 28.5.2018
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 28.5.2018
Izvjestitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Matthijs van Miltenburg 9.7.2018
Razmatranje u odboru	21.11.2018
Datum usvajanja	10.1.2019
Rezultat konačnog glasovanja	+: 44 –: 2 0: 0
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Rosa D'Amato, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.	Pascal Durand, Jude Kirton-Darling, Andrey Novakov, Csaba Sógor, Mylène Troszczynski

**KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM
U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE**

44	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Rosa D'Amato
ENF	Georg Mayer, Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Luis de Grandes Pascual, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Andrey Novakov, Markus Pieper, Csaba Sógor, Massimiliano Salini
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Gabriele Preuß, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Marita Ulvskog, Jude Kirton-Darling
VERTS/ALE	Michael Cramer, Pascal Durand, Keith Taylor

2	-
	Jacqueline Foster, Peter Lundgren

0	0

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani

POSTUPAK U NADLEŽNOM ODBORU

Naslov	Zahtjevi za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu		
Referentni dokumenti	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)		
Datum podnošenja EP-u	17.5.2018		
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	IMCO 28.5.2018		
Odbori koji daju mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 28.5.2018	ITRE 28.5.2018	TRAN 28.5.2018
Odbori koji nisu dali mišljenje Datum odluke	ITRE 19.6.2018		
Izvjestitelji Datum imenovanja	Róza Gräfin von Thun und Hohenstein 19.6.2018		
Razmatranje u odboru	11.10.2018	6.12.2018	21.1.2019
Datum usvajanja	21.2.2019		
Rezultat konačnog glasovanja	+ : 33 – : 2 0 : 0		
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Lucy Anderson, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Birgit Collin-Langen, Edward Czesak, Nadja Hirsch, Othmar Karas, Arndt Kohn, Adam Szejnfeld, Marc Tarabella, Matthijs van Miltenburg		
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.	John Stuart Agnew, Georg Mayer		
Datum podnošenja	4.3.2019		

KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U NADLEŽNOM ODBORU

33	+
ALDE	Nadja Hirsch, Matthijs van Miltenburg, Jasenko Selimovic
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
ENF	Georg Mayer, Mylène Troszczynski
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Othmar Karas, Jiří Pospíšil, Andreas Schwab, Adam Szejnfeld, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein
S&D	Lucy Anderson, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Liisa Jaakonsaari, Arndt Kohn, Marlene Mizzi, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

2	-
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	John Stuart Agnew

0	0

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani