

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Mødedokument

A6-0482/2008

8.12.2008

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav til
typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed
(KOM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse

Ordfører: Andreas Schwab

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
flertal af de afgivne stemmer
- **I Samarbejdsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- **II Samarbejdsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- *** Samstemmende udtalelse
*flertal blandt Parlamentets medlemmer undtagen i de tilfælde, der
omhandles i EF-traktatens artikel 105, 107, 161 og 300 og i EU-
traktatens artikel 7*
- ***I Fælles beslutningsprocedure (førstebehandling)
flertal af de afgivne stemmer
- ***II Fælles beslutningsprocedure (andenbehandling)
*flertal af de afgivne stemmer for at godkende den fælles holdning
flertal blandt Parlamentets medlemmer for at forkaste eller ændre
den fælles holdning*
- ***III Fælles beslutningsprocedure (tredjebehandling)
flertal af de afgivne stemmer for at godkende det fælles udkast

(Den angivne procedure er baseret på det af Kommissionen foreslåede
retsgrundlag)

Ændringsforslag til en lovgivningsmæssig tekst

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med **fede typer og kursiv**. Når der er tale om en ændringsretsakt, markeres tekstdele, der er overtaget uændret fra en eksisterende bestemmelse, som Parlamentet ønsker at ændre, men som Kommissionen ikke har ændret, med **fede typer**. Hvis der udelades tekst i sådanne passager, indsættes [...]. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i den lovgivningsmæssige tekst, der foreslås rettet med henblik på den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	42
UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI	45
PROCEDURE.....	78

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed
(KOM(2008)0316 – C6–0210/2008 – 2008/0100(COD))**

(Fælles beslutningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2008)0316),
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, og artikel 95, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C6-0210/2008),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 51,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse og udtalelse fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi (A6–0482/2008),
1. godkender Kommissionens forslag som ændret;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre dette forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

Ændringsforslag 1

**Forslag til forordning
Betragtning 3 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3a) Formålet med denne forordning er derfor også at styrke den europæiske automobilindustri konkurrenceevne og samtidig sætte medlemsstaterne i stand til at udøve et effektivt markedstilsyn, for så vidt angår overholdelsen af denne forordnings krav om detaljeret typegodkendelse i tilknytning til omsætning af de pågældende produkter.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er at skabe en kobling til IMCO's holdning til denne nye tilgang og at understrege de mere generelle fordele for det indre marked, som søges opnået gennem denne forordning i form af bedre konkurrenceevne.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Kommissionen bør navnlig bemyndiges til at fastsætte de specifikke procedurer, prøvninger og krav for typegodkendelse af motorkøretøjer, komponenter og separate tekniske enheder. Desuden bør Kommissionen have bemyndigelse til mere nøjagtigt at fastsætte, hvilke specifikationer et dæk skal opfylde for at blive defineret som et "professionelt off road-dæk". Kommissionen bør også have bemyndigelse til at fastsætte det nøjagtige dækningsområde for anvendelsen af kravene i nærværende forordning. **Desuden bør Kommissionen være bemyndiget til at fastsætte yderligere sikkerhedskrav for køretøjer, der er beregnet til transport af farligt gods ad vej i eller mellem medlemsstaterne.** Kommissionen bør bemyndiges til at udvide den obligatoriske montering af dæktryksovervågning og andre avancerede sikkerhedsfunktioner til at omfatte andre klasser af køretøjer end de oprindelige, hvis dette er teknisk og økonomisk gennemførligt. Kommissionen bør også bemyndiges til at fastsætte særlige procedurer, prøvninger og tekniske krav for typegodkendelse af andre avancerede køretøjssystemer end dem, der er nævnt i nærværende forordning, og at ændre grænseværdierne for rullemodstand og rullestøj for dæk som følge af resultatet af ændringer i prøvningsprocedurer, uden derved at sænke det eksisterende ambitionsniveau med hensyn til miljøet.

Ændringsforslag

(6) Kommissionen bør navnlig bemyndiges til at fastsætte de specifikke procedurer, prøvninger og krav for typegodkendelse af motorkøretøjer, komponenter og separate tekniske enheder. Desuden bør Kommissionen have bemyndigelse til mere nøjagtigt at fastsætte, hvilke specifikationer et dæk skal opfylde for at blive defineret som et "professionelt off road-dæk". Kommissionen bør også have bemyndigelse til at fastsætte det nøjagtige dækningsområde for anvendelsen af kravene i nærværende forordning. Kommissionen bør bemyndiges til at udvide den obligatoriske montering af dæktryksovervågning og andre avancerede sikkerhedsfunktioner til at omfatte andre klasser af køretøjer end de oprindelige, hvis dette er teknisk og økonomisk gennemførligt. Kommissionen bør også bemyndiges til at fastsætte særlige procedurer, prøvninger og tekniske krav for typegodkendelse af andre avancerede køretøjssystemer end dem, der er nævnt i nærværende forordning, og at ændre grænseværdierne for rullemodstand og rullestøj for dæk som følge af resultatet af ændringer i prøvningsprocedurer, uden derved at sænke det eksisterende ambitionsniveau med hensyn til miljøet. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre forordningen ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal

Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre forordningen ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

Begrundelse

Krav til køretøjer beregnet til transport af farligt gods bør ikke være omfattet af denne forordning, eftersom de er behandlet andetsteds.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) I tillæg til det igangværende initiativ fra Kommissionen med henblik på udarbejdelse af et vejklassifikationssystem skal Kommissionen senest 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden fremsætte et forslag om klassificering af EU-vejnettet på grundlag af vejenes støjgenerering, som supplement til støjkortlægningen inden for vejtransport, med henblik på fastlæggelse af passende prioriteter og krav til vejbelægningen samt fastsættelse af maksimumsgrænser for generering af vejstøj.

Begrundelse

Kommissionen bør fastslå, at en forbedring af kvaliteten af vejbelægningerne i Europa er en central faktor med henblik på at nå forslaget's målsætning for støjreduktion, som også ville have en positiv indflydelse på CO₂-emissionerne, eftersom kørsel på en jævnere vejbelægning reducerer brændstofforbruget.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) En obligatorisk og konsekvent brug af den nyeste dækfremstillingsteknologi og af dæk med lav rullemodstand vil bidrage væsentligt til at reducere vejtransportens andel af drivhusgasemissionerne inden for transportsektoren og samtidig fremme innovation, beskæftigelse og konkurrenceevne i den europæiske automobilindustri.

Begrundelse

Eftersom antallet af motorkøretøjer i verden ventes at blive fordoblet inden for de næste 25 år, mener ordføreren, at konsekvent brug af dæk med lav rullemodstand er et vigtigt skridt til reduktion af CO₂-emissionerne, fremme af energieffektiviteten og bekæmpelse af klimaændringer. Eftersom de europæiske virksomheder er langt fremme med avancerede materialer og dækfremstillingsteknologier, vil en ambitiøs EU-forordning samtidig fremme innovation, beskæftigelse og konkurrenceevne i Europa.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9) Det er hensigtsmæssigt at fastsætte det princip, at køretøjer skal konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for at personer i køretøjet eller andre trafikanter kan komme til skade er mindst mulig. Med henblik herpå er det nødvendigt, at fabrikanterne sikrer, at køretøjer opfylder de relevante krav i denne forordning. Disse bestemmelser bør, uden at være begrænset hertil, omfatte krav vedrørende strukturel integritet, systemer til forbedring af førerens kontrol over bilen, systemer, der skal give føreren udsyn

(9) Det er hensigtsmæssigt at fastsætte det princip, at køretøjer skal konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for at personer i køretøjet eller andre trafikanter kan komme til skade er mindst mulig. Med henblik herpå er det nødvendigt, at fabrikanterne sikrer, at køretøjer opfylder de relevante krav i denne forordning. Disse bestemmelser bør, uden at være begrænset hertil, omfatte krav vedrørende strukturel integritet, systemer til forbedring af førerens kontrol over bilen, systemer, der skal give føreren udsyn

til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, køretøjets lyssystemer, systemer til beskyttelse af fører og passagerer, køretøjets ydre og tilbehør til køretøjet, køretøjsmasse og -dimensioner, dæk, avancerede køretøjssystemer og forskellige genstande. Det er desuden nødvendigt, at køretøjer er i overensstemmelse med særlige bestemmelser for visse lastvogne og påhængskøretøjer hertil, eller særlige bestemmelser vedrørende busser.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Det er hensigtsmæssigt at fastsætte det princip, at køretøjer skal konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for at personer i køretøjet eller andre trafikanter kan komme til skade er mindst mulig. Med henblik herpå er det nødvendigt, at fabrikanterne sikrer, at køretøjer opfylder de relevante krav i denne forordning. Disse bestemmelser bør, uden at være begrænset hertil, omfatte krav vedrørende strukturel integritet, systemer til forbedring af førerens kontrol over bilen, systemer, der skal give føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, køretøjets lyssystemer, systemer til beskyttelse af fører og passagerer, køretøjets ydre og tilbehør til køretøjet, køretøjsmasse og -dimensioner, dæk, avancerede køretøjssystemer **og forskellige genstande**. Det er desuden nødvendigt, at køretøjer er i overensstemmelse med særlige bestemmelser for visse lastvogne og påhængskøretøjer hertil, eller særlige

til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, køretøjets lyssystemer, systemer til beskyttelse af fører og passagerer, **CDC-systemer (continuous damping control), som præcist justerer støddæmperne efter køretøjets vægt og kørselssituationen**, køretøjets ydre og tilbehør til køretøjet, køretøjsmasse og -dimensioner, dæk, avancerede køretøjssystemer og forskellige genstande. Det er desuden nødvendigt, at køretøjer er i overensstemmelse med særlige bestemmelser for visse lastvogne og påhængskøretøjer hertil, eller særlige bestemmelser vedrørende busser.

Ændringsforslag

(9) Det er hensigtsmæssigt at fastsætte det princip, at køretøjer skal konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for at personer i køretøjet eller andre trafikanter kan komme til skade er mindst mulig. Med henblik herpå er det nødvendigt, at fabrikanterne sikrer, at køretøjer opfylder de relevante krav i denne forordning. Disse bestemmelser bør, uden at være begrænset hertil, omfatte krav vedrørende strukturel integritet, systemer til forbedring af førerens kontrol over bilen, systemer, der skal give føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, køretøjets lyssystemer, systemer til beskyttelse af fører og passagerer, køretøjets ydre og tilbehør til køretøjet, køretøjsmasse og -dimensioner, dæk **og** avancerede køretøjssystemer. Det er desuden nødvendigt, at køretøjer er i overensstemmelse med særlige bestemmelser for visse lastvogne og påhængskøretøjer hertil, eller særlige

bestemmelser vedrørende busser.

bestemmelser vedrørende busser.

Begrundelse

"Forskellige genstande" bør defineres nærmere.

Ændringsforslag 7

**Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Kommissionen bør fortsat vurdere, om andre avancerede sikkerhedsfunktioner er teknisk og økonomisk gennemførlige og parate til at blive bragt i omsætning, samt gennemgå og eventuelt ændre denne forordning, hvis det er relevant, inden 1. december 2012 og derefter hvert tredje år.

Begrundelse

Forskning i og udvikling af avancerede sikkerhedsfunktioner slutter ikke på grund af en forordning. For at kunne udnytte den fremtidige udvikling på dette område er der behov for en revisionsklausul.

Ændringsforslag 8

**Forslag til forordning
Betragtning 10 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10b) Kommissionen bør vurdere muligheden for at udvide den obligatoriske montering af systemer til dæktryksovervågning til andre køretøjskategorier og i påkommende fald foreslå en ændring af denne forordning.

Ændringsforslag 9

**Forslag til forordning
Betragtning 10 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10c) Kommissionen bør vurdere muligheden for at øge kravene til dæk med hensyn til vejgreb i vådt føre og i påkommende fald foreslå en ændring af denne forordning. Medlemsstaterne bør sikre et effektivt markedstilsyn.

Ændringsforslag 10

**Forslag til forordning
Betragtning 11 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11a) Det bedst mulige resultat af forbedringen af sikkerheden og reduktionen af CO₂-emissioner og trafikstøj kan kun nås i kombination med en mærkningsordning for dæk. Mærkningen skal informere forbrugeren om sikkerhed (vejgreb i vådt føre), CO₂-emissioner og støj.

Begrundelse

Det er vanskeligt for forbrugerne at skelne de forskellige dæktyper og-mærker fra hinanden. Ved at indføre en letlæselig mærkning med information om sikkerhed, CO₂-emissioner og støj vil forbrugerne bedre kunne orientere sig, inden de køber nye dæk.

Ændringsforslag 11

**Forslag til forordning
Betragtning 11 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11b) I sin handlingsplan for energieffektivitet: udnyttelse af potentialet (KOM(2006)0545) meddelte Kommissionen, at den overvejede at

foreslå en mærkningsordning for dæk i 2008, der har som mål at fremme et skift på markedet i retning af dæk med lav rullemodstand med den begrundelse, at der kan opnås betydelige brændstofbesparelser på 3 til 4 % og dermed reduktioner i CO₂-emissionerne gennem øget brug af sådanne dæk, hvilket ville bidrage til Fællesskabets strategi for reduktion af emissionerne fra vejtransport. Navnlig i lyset af, at fremme af dæk med lav rullemodstand på markedet for udskiftning, der udgør 75 % af dækmarkedet, kan bidrage effektivt til at nå det CO₂-reduktionsmål, som er fastsat i Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, og under hensyntagen til Kommissionens konsekvensanalyse, der blev iværksat for at vurdere de politiske muligheder for at fremme et skift på markedet i retning af dæk med lav rullemodstand, navnlig gennem indførelse af energimærkning af dæk, bør forordningen ligge på linje med Kommissionens lovgivningsforslag om energimærkning af dæk, hvori der imidlertid bør tages behørigt hensyn til sikkerhedsaspekter og andre parametre som støj og holdbarhed samt til lovgivningspakken om avanceret sikkerhedsudstyr og dæk.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er at etablere en stærk kobling mellem denne forordning og Kommissionens kommende forslag om mærkning af dæk for at sikre en fornuftig balance mellem foranstaltningerne i disse to forslag i overensstemmelse med princippet om bedre lovgivning.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) Det er hensigtsmæssigt at indarbejde de foranstaltninger, der blev annonceret i meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet – "Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer", og som har til formål at reducere CO₂-emissioner fra dæk. Denne reduktion bør opnås gennem en kombination af dæk med lav rullemodstand og anvendelse af dæktryksovervågning. Samtidig er det også hensigtsmæssigt at fastsætte krav, der skal reducere dækstøj og sikre, at sikkerhedsniveauet for dækkene opretholdes gennem indførelse af krav til vejgreb i vådt føre. Køreplanen for gennemførelsen bør afspejle, hvor stor en udfordring det vil være at opfylde alle disse krav. ***Det er som følge af udfordringen med at opfylde kravene vedrørende rullestøj og under hensyntagen til den tid, som industrien har brug for til at erstatte eksisterende dækmodeller, passende at fastsætte en længere gennemførelsesfrist for kravene vedrørende rullestøj for så vidt angår nye dæk af allerede eksisterende typer.***

Ændringsforslag

(12) Det er hensigtsmæssigt at indarbejde de foranstaltninger, der blev annonceret i meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet – "Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer", og som har til formål at reducere CO₂-emissioner fra dæk. Denne reduktion bør opnås gennem en kombination af dæk med lav rullemodstand og anvendelse af dæktryksovervågning. Samtidig er det også hensigtsmæssigt at fastsætte krav, der skal reducere dækstøj og sikre, at sikkerhedsniveauet for dækkene opretholdes gennem indførelse af krav til vejgreb i vådt føre. Køreplanen for gennemførelsen bør afspejle, hvor stor en udfordring det vil være at opfylde alle disse krav, ***og at det er nødvendigt at prioritere sikkerheden, nedbringe CO₂-emissionerne i overensstemmelse med klimændringsmålene og nedbringe støjen fra vejtrafikken for at beskytte folkesundheden og forbedre livskvaliteten, samt at det er nødvendigt at erstatte eksisterende dækmodeller, hvoraf der således kan sælges ud af lagrene i yderligere 12 måneder efter gennemførelsen af kravene vedrørende rullestøj for så vidt angår nye dæk af allerede eksisterende typer.***

Begrundelse

En strengere overholdelse af køreplanen er nødvendig for at nå det erklærede mål for det sjette miljøhandlingsprogram om at reducere antallet af EU-borgere, der påvirkes negativt af støj, særlig trafikstøj, og bidrage til nedbringelsen af CO₂-emissionerne fra køretøjer (g/km) som beskrevet i EU's strategi som den såkaldte "integrerede tilgang".

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(13a) Med hensyn til regummierede dæk bør Kommissionen foretage en grundig vurdering af denne branche under inddragelse af alle berørte parter og vurdere, hvorvidt der er behov for ændringer af den gældende reguleringsordning.

Begrundelse

Forordningen bør indeholde en undtagelse for regummierede dæk, eftersom det i praksis ville være meget vanskeligt at anvende disse foranstaltninger på sådanne dæk. En stor andel af regummieringsvirksomhederne er små og mellemstore virksomheder, der vil have store problemer med at klare udgifterne og bureaukratiet i tilknytning til gennemførelsen af disse foranstaltninger.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14) Elektronisk stabilitetskontrol, avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-systemer) har et stort potentiale med hensyn til en betydelig reduktion af trafikofre. Der bør derfor fastsættes krav til sådanne systemer.

(14) Elektronisk stabilitetskontrol, avancerede nødbremsesystemer og vognbaneskiptalarmer (LDW-systemer) har et stort potentiale med hensyn til en betydelig reduktion af trafikofre. ***Kommissionen bør derfor i overensstemmelse med FN/ECE-regulativerne fastsætte krav til sådanne systemer for de køretøjskategorier, hvor anvendelse heraf er hensigtsmæssig, og hvor det er påvist, at de vil forbedre det samlede sikkerhedsniveau. Der bør sørges for en passende gennemløbstid, så der er tid til at fuldføre gennemførelsesforanstaltningerne og dernæst til udvikling af og afprøvning i køretøjet af disse komplekse teknologier.***

Begrundelse

Kun de køretøjssegmenter, som ovennævnte teknologier er nødvendige for, bør være omfattet af kravene. Gennemførelsesplanen for FN/ECE-regulativ R13.11. er velegnet. Da der er tale om nye og komplekse teknologier, er det væsentligt at sørge for en passende frist efter fuldførelsen af gennemførelsesforanstaltningerne for at sikre effektiv udvikling og afprøvning i køretøjerne.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14a) Ved fastlæggelsen af en detaljeret tidsplan for gennemførelsen af de elektroniske stabilitetskontrollsystemer bør der være en gennemløbstid på 12 måneder efter fuldførelsen af gennemførelsesforanstaltningerne og frem til den første obligatoriske gennemførelsesfrist. Efter denne første frist bør gennemløbstiderne for hver køretøjskategori følge tidsplanen i FN/ECE-regulativ R13.11.

Begrundelse

Når der fastlægges gennemførelsesdatoer for elektroniske stabilitetskontrollsystemer, er gennemførelsesplanen i FN/ECE-regulativ R13.11 velegnet. For at give tid til fuldførelse af gennemførelsesforanstaltningerne og tilpasning af køretøjerne bør gennemløbstiderne i FN/ECE-regulativ R13.11 imidlertid fastholdes med henblik på ikrafttræden 12 måneder efter fuldførelsen af foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Betragtning 14 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14b) Forud for indførelsen af elektronisk stabilitetskontrol bør Kommissionen iværksætte foranstaltninger og kampagner, dels for at oplyse om effektiviteten heraf og dels i

salgsfremmende øjemed. Desuden bør Kommissionen overvåge prisudviklingen for at kontrollere, at priserne på nye biler ikke stiger uforholdsmæssigt meget, når de udstyres i henhold til de nye sikkerhedsstandarder.

Begrundelse

For at fremme forbrugernes accept og gøre dem bevidste om ulykkesbekæmpelsespotentialer er det vigtigt at iværksætte foranstaltninger, der skaber større bevidsthed om emnet. Accepten af nye sikkerhedsstandarder afhænger også af prissætningen på de nye og sikrere køretøjer.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Betragtning 14 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14c) Fremtidige foranstaltninger, der foreslås på grundlag af denne forordning, eller procedurer, der skal gennemføres i medfør heraf, bør følge de principper, som Kommissionen har fastlagt i sin meddelelse om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede. Som led i målsætningen om bedre lovgivning og forenkling og for at undgå konstant opdatering af eksisterende fællesskabslovgivning vedrørende tekniske specifikationer bør denne forordning henvise til eksisterende internationale standarder og forskrifter uden at gengive dem i Fællesskabets regelværk.

(Anden sætning er meget lig betragtning 12 i direktiv 2007/46/EF)

Begrundelse

Understreger behovet for at anvende CARS21-principperne om bedre lovgivning på gennemførelsen af nærværende forordning.

Ændringsforslag 18

**Forslag til forordning
Betragtning 16**

Kommissionens forslag

(16) Medlemsstaterne bør indføre sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikre håndhævelse heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Ændringsforslag

udgår

Begrundelse

Proceduren for behandling af sager, hvor en typegodkendelse er ugyldig eller ikke længere er gyldig, er beskrevet i direktiv 2007/46/EF.

Ændringsforslag 19

**Forslag til forordning
Betragtning 16 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Denne forordning hænger sammen med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer¹, suppleret med forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (KOM(2007) 856). Foranstaltningerne i denne forordning vedrørende reduktion af CO₂

emissioner bør så vidt muligt kædes sammen med de supplerende foranstaltninger, der skal føre til en yderligere reduktion på 10 g CO₂ ud over det grundlæggende CO₂-emissionsmål på 130 g.

¹ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

Begrundelse

Denne nye betragtning skal sikre denne forordnings overensstemmelse med forordningen om indførelse af emissionsstandarder for nye personbiler, som i øjeblikket behandles af ENVI (2007/0297(COD)), jf. målsætningen om bedre lovgivning.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16b) Kommissionen bør på et senere tidspunkt som led i en mere integreret tilgang foreslå yderligere ændringer af denne forordning som opfølgning på en omfattende konsekvensanalyse vedrørende alle mulige supplerende foranstaltninger, der sigter på opfyldelse af de tilsigtede CO₂-emissionsmål, og som dækker andre tilgængelige teknologier på markedet, herunder teknologier til opretholdelse af dæktryk, forbedring af vejoverflader og andre relevante nye teknologier samt krav til effektiviteten af luftkonditionering, som allerede har eller kan få klar indvirkning på dæks rullemodstand og/eller bilers brændstoføkonomi og CO₂-udledning.

Begrundelse

I Kommissionens konsekvensanalyse og efterfølgende forslag tages der ikke tilstrækkeligt hensyn til det brede udbud af tilgængelige teknologier, som effektivt kan føre til CO₂-emissionsreduktioner, og som ligeledes kunne have været medtaget i dette forslag.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Betragtning 16 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16c) Der bør anvendes en kohærent og samlet tilgang til løsning af problemet med vejstøj. Med hensyn til vejoverfladernes betydelige bidrag til vejstøj er der iværksat en revision af ISO 10844, som bør tages i betragtning med henblik på opnåelse af målet om en yderligere optimering af vejoverfladerne i EU. Medlemsstaterne bør investere mere i henhold til de gældende ISO-standarder for at forbedre deres vejoverflader. Desuden bør der udformes en samlet politik for støjmissioner fra alle transportformer, som ud over støj fra vejtransport også omfatter støj fra luftfart og jernbaner.

Begrundelse

I Kommissionens konsekvensanalyse tages der ikke højde for alle faktorer, der bidrager til vejstøj, og man behandler heller ikke spørgsmålet om vejstøj som led i en bredere strategi for transportstøj i almindelighed, jf. målsætningen om bedre lovgivning.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Betragtning 16 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16d) Medlemsstaterne bør foregribe gennemførelsen af denne forordning ved forud for dens ikrafttræden og i overensstemmelse med ånden heri at indføre incitamentet for fabrikanter og forbrugere.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Artikel 1

Kommissionens forslag

Denne forordning fastsætter krav for typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder **beregnet hertil**, for så vidt angår deres sikkerhed.

Denne forordning fastsætter også krav til typegodkendelse af dæk med hensyn til **deres** emission af **CO₂ og støj**.

Ændringsforslag

Denne forordning fastsætter krav for typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder, for så vidt angår deres sikkerhed.

Typegodkendelseskravene for indførelse af dæktryksovervågningssystemer vedrører brændstoffektivitet og CO₂-emissioner.

Denne forordning fastsætter også krav til typegodkendelse af **nyfremstillede** dæk med hensyn til **rullemodstand og** emission af **rullestøj**.

Begrundelse

Med dette ændringsforslag præciseres anvendelsesområdet.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 3 – afsnit 2 – nr. 6

Kommissionens forslag

(6) "**Professionelt off road-dæk**": et dæk beregnet til blandet kørsel på både vej og i terræn eller til anden særlig kørsel.

Ændringsforslag

(6) "**Dæk til særlig anvendelse**": et dæk beregnet til blandet kørsel på både vej og i terræn eller til anden særlig kørsel.

Begrundelse

Denne dækklasser bør medtages i forordningen. Definitionen af "dæk til særlig anvendelse" henviser til FN/ECE-regulativ nr. 54.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning
Artikel 3 – nr. 7

Kommissionens forslag

(7) "Snedæk": et dæk mærket med M+S eller M.S eller M&S, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til på sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang.

Ændringsforslag

(7) "Snedæk": et dæk mærket med M+S eller M.S eller M&S, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til **ved lave temperaturer, isslag**, på sne **eller i sjap** at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang.

Begrundelse

For snedæk skal der som supplement til den generelle definition i artikel 3, stk. 7, fastlægges en fælles kvalitetsstandard for hele EU. Denne definition skal overholde kriterier om køredynamiske egenskaber, hvorved der skal tages hensyn til de forskellige kørebaneforhold om vinteren (ved lave temperaturer, sne, is og sjap).

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning
Artikel 3 – nr. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) "Forstærkede" dæk eller dæk "til ekstra belastning": et dæk med pneumatisk struktur i klasse C1, hvor dækkassen kan klare en større belastning end et tilsvarende standarddæk.

Begrundelse

Denne definition er nødvendig i forbindelse med del C i bilag I. Det drejer sig om dæk til personbiler, som er beregnet til en større belastning end den normale udgave af den samme størrelse. Ellers ville branchen være bekymret for, at det spillerum, der er fastsat i det tidligere direktiv 2001/43, ikke ville blive bibeholdt. Dæk til ekstra belastning er forstærkede, således at de kan klare en større belastning ved et højere tryk.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanten skal påvise, at alle separate tekniske enheder eller komponenter med henblik på salg eller ibrugtagning i Fællesskabet er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag

2. Fabrikanten skal påvise, at alle **nye** separate tekniske enheder eller komponenter med henblik på salg eller ibrugtagning i Fællesskabet er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Begrundelse

Ændringen skal entydigt fastslå, at bestemmelsen vedrører nye separate tekniske enheder eller komponenter med henblik på salg eller ibrugtagning i Fællesskabet.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag

c) systemer, der giver føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, herunder ruder, spejle **og informationssystemer**

Ændringsforslag

c) systemer, der giver føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, herunder ruder **og** spejle

Begrundelse

Bedre lovgivning: Informationssystemer er under alle omstændigheder omfattet af sætningens første del. Kravene i dette stk. 2 skal tilsyneladende afspejle de eksisterende krav i direktiv 2007/46/EF. Informationssystemer er for øjeblikket ikke defineret i eller omfattet af nogen bestemmelser. Hvis det er hensigten at fastsætte nye bestemmelser, bør det klart lægges ud til drøftelse.

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. **Kommissionen fastsætter, hvilke af de klasser af køretøjer, der er nævnt i artikel**

Ændringsforslag

3. **Kravene** i stk. 1 og 2 i nærværende artikel **finder anvendelse på de køretøjer,**

2, der skal være omfattet af kravene i stk. 1 og 2 i nærværende artikel.

komponenter og særskilte tekniske enheder, som er beskrevet i bilag -I.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF.

Begrundelse

Med den oprindelige ordlyd uddelegeres definitionen af forordningens dækningsområde tilsyneladende til Kommissionen. Dette er imidlertid et vigtigt aspekt af forordningen, som uddybes med dette ændringsforslag og det ændringsforslag, hvormed et nyt bilag (-I) indsættes.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Køretøjets førerhus eller den plads, der er afsat til fører og passagerer, skal have tilstrækkelig styrke til at yde beskyttelse ved sammenstød eller væltning.

Ændringsforslag

4. Køretøjets førerhus eller den plads, der er afsat til fører og passagerer, skal have tilstrækkelig styrke til at yde beskyttelse ved sammenstød eller væltning **i overensstemmelse med det relevante FN/ECE-regulativ.**

Begrundelse

Ifølge princippet om bedre regulering i CARS21 bør EU henvise mest muligt til eksisterende regulativer fra FN/ECE.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. **Kommissionen fastsætter** yderligere sikkerhedskrav **for** køretøjer, der er beregnet til transport af farligt gods ad vej **i**

Ændringsforslag

6. Køretøjer, der er beregnet til transport af farligt gods ad vej, **som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om**

eller mellem medlemsstaterne.

indlandstransport af farligt gods¹, skal overholde alle yderligere sikkerhedskrav, som Kommissionen fastsætter med hensyn til bl.a. elektriske installationer, brandrisici, bremses og hastighedsbegrænsende foranstaltninger med henblik på at begrænse risikoen for og konsekvenserne af ulykker og tage højde for arten og egenskaberne af det transporterede gods.

¹ EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13.

Begrundelse

Dette er et væsentligt aspekt af forordningen, som lovgiverne bør træffe afgørelse om: Det vil være hensigtsmæssigt klart at beskrive, hvilke supplerende sikkerhedskrav der bør vedtages via udvalgsproceduren.

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1 – litra a og b

Kommissionens forslag

- a) Klasse C1 – dæk *beregnet* til køretøjer i klasse M₁, O₁ og O₂
- b) Klasse C2 – dæk *beregnet* til køretøjer *på over 3,5 tons* i klasse M₂, M₃, N, O₃ og O₄ med et belastningstal ved enkeltmontering ≤ 121 og en hastighedskategori ≥ "N"

Ændringsforslag

- a) Klasse C1 – dæk, *der primært er konstrueret* til køretøjer i klasse M₁, N₁, O₁ og O₂
- b) Klasse C2 – dæk, *der primært er konstrueret* til køretøjer i klasse M₂, M₃, N, O₃ og O₄ med et belastningstal ved enkeltmontering ≤ 121 og en hastighedskategori ≥ "N"

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Køretøjer i klasse M₁ skal være udstyret med et dæktryksovervågningssystem, der kan advare føreren, *hvis et dæktryk er*

Ændringsforslag

2. Køretøjer i klasse M₁ skal være udstyret med et *præcist* dæktryksovervågningssystem, der *i*

faretruende lavt, og informere føreren, hvis et dæk har et trykniveau, der ligger betydeligt under det optimale niveau for et økonomisk brændstofforbrug.

påkommende fald kan advare føreren under kørslen om tab af dæktryk i et af dækkene, hvilket også er relevant for at opnå et optimalt brændstofforbrug og trafiksikkerhed. Der skal indføres relevante grænser i de tekniske specifikationer for at opnå dette, som desuden skal give mulighed for en teknologineutral og omkostningseffektiv fremgangsmåde for udvikling af nøjagtige dæktryksovervågningssystemer.

Begrundelse

Der findes en række dæktryksovervågningssystemer, som ikke bidrager effektivt til opnåelse af CO₂-emissionsmålene i forslaget, fordi størstedelen af effektivitetsgevinsterne opnås mellem fuldt dæktryk og et marginalt (ubetydeligt) tryktab, og disse basale dæktryksovervågningssystemer er heller ikke effektive advarselsystemer for chaufførerne i alle tilfælde, hvilket har sikkerhedsmæssige følger. Dette problem søges løst med denne omformulering.

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning

Artikel 9 – stk. 6 – litra e a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) regummierede dæk

Begrundelse

Forordningen bør indeholde en undtagelse for regummierede dæk, eftersom det i praksis ville være meget vanskeligt at anvende disse foranstaltninger på sådanne dæk. En stor andel af regummiervirksomhederne er små og mellemstore virksomheder, der vil have store problemer med at klare udgifterne og bureaukratiet i tilknytning til gennemførelsen af disse foranstaltninger.

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning

Artikel 10 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ skal

1. **De** køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃,

være udstyret med et avanceret nødbremsesystem, som skal opfylde kravene i denne forordning.

for hvilke der foreligger en positiv konsekvensanalyse vedrørende indførelse af et avanceret nødbremsesystem, skal være udstyret med et avanceret nødbremsesystem, som skal opfylde kravene i denne forordning. Ingen af disse klasser af køretøjer må udelukkes fra konsekvensanalysen.

Ethvert avanceret nødbremsesystem, der monteres frivilligt af fabrikanten på et køretøj i klasse M₁ eller N₁, skal opfylde kravene i denne forordning.

Begrundelse

I henhold til tekniske vurderinger i marken kan indførelse af et avanceret nødbremsesystem (AEBS) være teknisk umulig eller ikke indebære nogen fordele (f.eks. når der er tale om bybusser eller renovationsvogne, som anvendes ved en relativt lav hastighed). Henvisningen til køretøjer i klasse M1 eller N1 bør slettes, da udviklingen af og tilpasningen til et avanceret nødbremsesystem for køretøjer i klasse M1 og N1 er helt anderledes end for tunge køretøjer og vil resultere i forskellige systemer med forskellige krav.

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ skal være udstyret med *et system til advarsel om at vognbanen forlades* (LDW-system), som skal opfylde kravene i denne forordning.

Ethvert system til advarsel om at vognbanen forlades (LDW-system), der monteres frivilligt af fabrikanten i et køretøj i klasse M₁ eller N₁, skal opfylde

Ændringsforslag

2. ***De*** køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃, ***for hvilke der foreligger en positiv konsekvensanalyse vedrørende indførelse af en vognbaseskiftalarm***, skal være udstyret med *en vognbaneskiftalarm* (LDW-system), som skal opfylde kravene i denne forordning. ***Ingen af disse klasser af køretøjer må udelukkes fra konsekvensanalysen. Kommissionen undersøger muligheden for at udvide kravet om anvendelse af vognbaneskiftalarmer til også at omfatte køretøjer i klasse M1 og N1.***

kravene i denne forordning.

Begrundelse

Det er ikke nødvendigt at udstyre alle køretøjsklasser, da de anvendes til forskellige formål, f.eks. anvendes bybusser og varevogne i omgivelser, der ikke er egnede til disse systemer. Henvisningen til køretøjer i klasse M1 eller N1 bør slettes, da udviklingen af og tilpasningen til vognbaneskiftalarmer for køretøjer i klasse M1 og N1 er helt anderledes end for tunge køretøjer og vil resultere i forskellige systemer med forskellige krav.

Ændringsforslag 37

**Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 3 – afsnit 1**

Kommissionens forslag

Kommissionen kan fastsætte særlige procedurer, prøvninger **og tekniske krav, ud over de i stk. 1 og 2 nævnte**, til typegodkendelse af avancerede køretøjssystemer.

Ændringsforslag

Kommissionen kan fastsætte særlige procedurer **og** prøvninger til typegodkendelse af avancerede køretøjssystemer.

Begrundelse

Kommissionen bør klart beskrive, hvilke supplerende tekniske krav der skal vedtages gennem komitologiproceduren; ellers bør disse fastsættes ved fælles beslutningstagning.

Ændringsforslag 38

**Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 3 – afsnit 2**

Kommissionens forslag

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF.

Ændringsforslag

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF. **Vedtagesproceduren omfatter en konsekvensanalyse og høring af de berørte parter og er transparent.**

Begrundelse

Hidtil var det reguleringspraksis, at når der skulle lovgives om helt nye systemer, var de underlagt den fælles beslutningsprocedure. Hvis den praksis forlades under den nye metode, skal der i henhold til principperne om god lovgivning foretages en konsekvensanalyse og høring af de berørte parter, og der skal sikres transparens.

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Med virkning fra den 29. oktober **2012** skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed, der er omfattet **i artikel 5-9 og bilag I, med undtagelse af de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I**, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i de klasser, der er nærmere angivet i nævnte artikler og deres gennemførelsesforanstaltninger, og at meddele EF-typegodkendelse **for nye typer komponenter/separate tekniske enheder til disse køretøjer**, hvis de ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning.

Ændringsforslag

1. Med virkning fra den 29. oktober **2011** skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed, der er omfattet **i artikel 5 og artikel 9, stk. 2**, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i de klasser, der er nærmere angivet i nævnte artikler og deres gennemførelsesforanstaltninger, og at meddele EF-typegodkendelse, hvis de ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning.

Med virkning fra den 29. oktober 2012 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed og dæk, der er omfattet i artikel 6, 7, 8, artikel 9, stk. 1 og stk. 3 til 7, og bilag I, med undtagelse af de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, nægte at meddele EF-typegodkendelse for nye typer komponenter/separate tekniske enheder, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i denne forordning.

Med virkning fra den 29. oktober 2013 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af

køretøjssikkerhed og dæk, der er omfattet i artikel 6, 7, 8, artikel 9, stk. 1 og stk. 3 til 7, og bilag I, med undtagelse af de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i de klasser, der er nærmere angivet i nævnte artikler og deres gennemførelsesforanstaltninger.

Begrundelse

Systemer som elektroniske stabilitetskontrollsystemer(ECS), ISOFIX-forankringer til barnestole, selealarmer (SBR) og dæktryksovervågningsystemer (TPMS) er allerede på markedet og har vist sig at være effektive til at forbedre trafiksikkerheden. De bør tillades hurtigst muligt.

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Gennemførelsesdatoerne for elektroniske stabilitetskontrollsystemer til køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄ skal fastlægges i overensstemmelse med de gennemløbstider, der er fastlagt i FN/ECE-regulativ R13.11.

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Med virkning fra den 29. oktober 2014 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed og dæk, der er omfattet af artikel 5, 6, 7 og 8, artikel 9 stk. 1-4 og del A og B i bilag I, med undtagelse af grænseværdierne for rullemodstand for

2. Med virkning fra den 29. oktober 2013 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed og dæk, der er omfattet af artikel 5 og artikel 9, stk. 2, i tilfælde af nye køretøjer i de køretøjsklasser, der er angivet i nævnte artikler, som ikke

C3-dæk og de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, i tilfælde af nye køretøjer i de køretøjsklasser, der er angivet i nævnte artikler, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, og skal, hvis der er tale om nye komponenter eller separate tekniske enheder til disse køretøjer, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, forbyde deres salg og ibrugtagning.

opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, og skal, hvis der er tale om nye komponenter eller separate tekniske enheder til disse køretøjer, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, forbyde deres salg og ibrugtagning.

Med virkning fra den 29. oktober 2014 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder vedrørende køretøjsikkerhed og dæk, som er omfattet af artikel 6, 7, 8, artikel 9, stk. 1 og stk. 3-7, samt del A, B og C i bilag I, med undtagelse af grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 del B i bilag I, hvis der er tale om nye køretøjer i de klasser, der er specificeret i disse artikler, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk fremstillet efter denne dato eller separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, som ikke overholder de relevante bestemmelser i denne forordning, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

Begrundelse

Systemer som elektroniske stabilitetskontrollsystemer (ESC), ISOFIX-forankringer til barnestole, selealarmer (SBR) og dæktryksovervågningssystemer (TPMS) er allerede på markedet og har vist sig at være effektive til at forbedre trafikikkerheden. De bør tillades hurtigst muligt.

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Gennemførelsesdatoerne for elektroniske stabilitetskontrollsystemer til køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ og O₄ skal fastlægges i overensstemmelse med de gennemløbstider, der er fastlagt i FN/ECE-regulativ R13.11.

Ændringsforslag 43

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. Med virkning fra den 29. oktober 2016 skal de nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullestøj, og for så vidt angår C3-dæk også med begrundelse i rullemodstand, med undtagelse af de grænseværdier, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M, N og O, der ikke overholder de relevante bestemmelser i denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke overholder de relevante bestemmelser i denne forordning, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

udgår

Begrundelse

Sletning af dette stykke, fordi dets indhold indsættes i artikel 11, stk. 2.

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Med virkning fra den 29. oktober 2016 skal nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullemodstand nægte at meddele EF-typegodkendelse **eller national typegodkendelse til nye typer køretøjer i klasse M, N og O og at meddele EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder til nye typer dæk beregnet til sådanne køretøjer**, hvis de ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand som fastsat i tabel 2 i del B i bilag I.

Ændringsforslag

4. Med virkning fra den 29. oktober 2016 skal nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullemodstand nægte at meddele EF-typegodkendelse **til** komponenter/separate tekniske enheder til nye typer dæk, hvis de ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand som fastsat i tabel 2 i del B i bilag I.

Med virkning fra den 29. oktober 2017 skal nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullemodstand nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer køretøjer i klasse M, N og O.

Begrundelse

Forenkling af tidsplanen for markedsføring af dæk: For nogle forpligtelser er man stadig i færd med at formulere tekniske krav. Dækbranchen kan først udvikle løsninger, når kravene er kendt, og derfor foreslås der en 36-måneders frist for indførelse af nye standarder. De samme gennemførelsesdatoer for nye typer af godkendelser af køretøjer og dæk reducerer dækindustriens reelle forspring, hvilket begrundes den foreslåede 12 måneders forskel mellem de to. Dæk, der fremstilles i eller importeres til EU, skal i henhold til lovgivningen være forsynet med en tydelig fremstillingsdato.

Ændringsforslag 45

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. Med virkning fra den 29. oktober 2018 skal de nationale myndigheder med begrundelse i C1 og C2-dæks rullemodstand, hvis der er tale om nye

Ændringsforslag

5. Med virkning fra den 29. oktober 2018 skal de nationale myndigheder med begrundelse i C1 og C2-dæks rullemodstand, hvis der er tale om nye

køretøjer i klasse M, N og O, der ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag I, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af DA 25 DA sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 del B i bilag I, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

køretøjer i klasse M, N og O, der ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag I, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af DA 25 DA sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk til sådanne køretøjer, som **fremstilles fra denne dato, og som** ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 del B i bilag I, forbyde salg og ibrugtagning heraf. **C1-, C2- og C3-dæk, som ikke overholder kravene i bilag I, kan sælges i højst 12 måneder efter den dato, fra hvilken disse krav ikke længere blev opfyldt.**

Begrundelse

Forenkling af tidsplanen for markedsføring af dæk: For nogle forpligtelser er man stadig i færd med at formulere tekniske krav. Dækbranchen kan først udvikle løsninger, når kravene er kendt, og derfor foreslås der en 36-måneders frist for indførelse af nye standarder. De samme gennemførelsesdatoer for nye typer af godkendelser af køretøjer og dæk reducerer dækindustriens reelle forspring, hvilket begrundes den foreslåede 12 måneders forskel mellem de to. Dæk, der fremstilles i eller importeres til EU, skal i henhold til lovgivningen være forsynet med en tydelig fremstillingsdato.

Ændringsforslag 46

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 6

Kommissionens forslag

6. Med virkning fra den 29. oktober 2020 skal de nationale myndigheder med begrundelse i C3-dæks rullemodstand, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M, N og O, der ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag I, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og **ibrugtagning** af sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke overholder

Ændringsforslag

6. Med virkning fra den 29. oktober 2020 skal de nationale myndigheder med begrundelse i C3-dæks rullemodstand, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M, N og O, der ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag I, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering og salg af sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke overholder grænseværdierne for

grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 del B i bilag I, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

rullemodstand i tabel 2 del B i bilag I, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

Ændringsforslag 47

Forslag til forordning Artikel 12

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest 18 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelse og giver den omgående besked om enhver ændring af dem.

udgår

2. De overtrædelser, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter:

- a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse***
- b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse***
- c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kunne føre til tilbagekaldelse eller inddragelse af typegodkendelsen.***

Begrundelse

Proceduren for behandling af sager, hvor en typegodkendelse er ugyldig eller ikke længere er gyldig, er beskrevet i direktiv 2007/46/EF.

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den med hensyn til specifikke procedurer, prøvninger og krav, som gælder for typegodkendelsen i forbindelse med bestemmelserne i artikel 5-10 og i bilag I, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol som omhandlet i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF. **Disse** foranstaltninger omfatter en mere præcis fastsættelse af, hvilke specifikationer **et** dæk skal opfylde for at blive defineret som **et** "professionelt off road-dæk".

Ændringsforslag

1. Foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den med hensyn til specifikke procedurer, prøvninger og krav, som gælder for typegodkendelsen i forbindelse med bestemmelserne i artikel 5-10 og i bilag I, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol som omhandlet i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF. **Sådanne** foranstaltninger omfatter en mere præcis fastsættelse af, hvilke **fysiske** specifikationer **og ydeevnekrav** dæk skal opfylde for at blive defineret som et "professionelt off road-dæk", **"specialdæk" eller "dæk til særlig anvendelse", "snedæk" eller "sne- og mudderdæk", "forstærkede dæk" eller "dæk til ekstra belastning"**.

Begrundelse

Klasser af dæk, herunder "specialdæk" eller "dæk til særlig anvendelse", "snedæk" eller "sne- og mudderdæk", "forstærkede dæk" eller "dæk til ekstra belastning" er ikke tilstrækkeligt defineret i EU's eller UN/ECE's lovgivning til denne forordnings formål. I dag defineres disse klasser udelukkende af producenten ved hjælp af produktmærkning og markedsføring og er ikke uafhængigt verificerbare. Specifikationerne af de fysiske egenskaber og ydeevnekravene for hver af disse klasser skal tydeligt defineres for at sikre en korrekt og bindende gennemførelse af kravene i bilaget til denne forordning.

Ændringsforslag 49

**Forslag til forordning
Artikel 13 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 13a

Rapportering

Senest den 1. december 2012 og derefter hvert tredje år forelægger Kommissionen en oversigt for Parlamentet og Rådet, herunder, hvis det er hensigtsmæssigt, forslag om ændring af denne forordning eller andre relevante fællesskabsretsakter vedrørende indføjelser af nye sikkerhedsfunktioner.

Begrundelse

Forskning i og udvikling af avancerede sikkerhedsfunktioner slutter ikke på grund af en forordning. For at kunne udnytte den fremtidige udvikling på dette område er der behov for en revisionsklausul.

Ændringsforslag 50

**Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 1**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Direktiv 70/221/EØF, 70/222/EØF, 70/311/EØF, 70/387/EØF, 70/388/EØF, 71/320/EØF, 72/245/EØF, 74/60/EØF, 74/61/EØF, 74/297/EØF, 74/408/EØF, 74/483/EØF, 75/443/EØF, 76/114/EØF, 76/115/EØF, 76/756/EØF, 76/757/EØF, 76/758/EØF, 76/759/EØF, 76/760/EØF, 76/761/EØF, 76/762/EØF, 77/389/EØF, 77/538/EØF, 77/539/EØF, 77/540/EØF, 77/541/EØF, 77/649/EØF, 78/316/EØF, 78/317/EØF, 78/318/EØF, 78/549/EØF, 78/932/EØF, **89/297/EØF, 91/226/EØF**, 92/21/EØF, 92/22/EØF, 92/24/EØF, 92/114/EØF, 94/20/EF, **95/28/EF**, 96/27/EF, 96/79/EF, **97/27/EF, 98/91/EF**, **2000/40/EF**, 2001/56/EF, **2001/85/EF** og

Direktiv 70/221/EØF, 70/222/EØF, 70/311/EØF, 70/387/EØF, 70/388/EØF, 71/320/EØF, 72/245/EØF, 74/60/EØF, 74/61/EØF, 74/297/EØF, 74/408/EØF, 74/483/EØF, 75/443/EØF, 76/114/EØF, 76/115/EØF, 76/756/EØF, 76/757/EØF, 76/758/EØF, 76/759/EØF, 76/760/EØF, 76/761/EØF, 76/762/EØF, 77/389/EØF, 77/538/EØF, 77/539/EØF, 77/540/EØF, 77/541/EØF, 77/649/EØF, 78/316/EØF, 78/317/EØF, 78/318/EØF, 78/549/EØF, 78/932/EØF, 92/21/EØF, 92/22/EØF, 92/24/EØF, 92/114/EØF, 94/20/EF, 96/27/EF, 96/79/EF, 2001/56/EF og 2003/97/EF ophæves med virkning fra den **1. november 2013**.

2003/97/EF ophæves med virkning fra den
29. oktober 2014.

**Direktiv 89/297/EØF, 91/226/EØF,
95/28/EF, 97/27/EF, 98/91/EF,
2000/40/EF og 2001/85/EF ophæves med
virkning fra den 1. november 2014.**

Begrundelse

Ophævelsen af de forskellige direktiver skal ændres i overensstemmelse med ændringen af artikel 11, stk. 1.

Ændringsforslag 51

**Forslag til forordning
Artikel 16 – stk. 2**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Den anvendes fra den [29. oktober 2012].

Den anvendes fra den 29. oktober 2011.

Begrundelse

Anvendelsesdatoen for den generelle sikkerhedsforordning skal ændres i overensstemmelse med ændringen af artikel 11, stk. 1.

Ændringsforslag 52

**Forslag til forordning
Bilag -I (nyt)**

Ændringsforslag

Bilag -I

Anvendelsesområde for kravene i artikel 5, stk. 1 og 2.

<i>Emne</i>	<i>Anvendelse</i>									
	<i>M 1</i>	<i>M 2</i>	<i>M 3</i>	<i>N 1</i>	<i>N 2</i>	<i>N 3</i>	<i>O 1</i>	<i>O 2</i>	<i>O 3</i>	<i>O 4</i>
<i>Brændstofbeholdere/afskærmning bagtil</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Anbringelse af nummerplade bagtil</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

<i>Styreapparat</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Dørlåse og -hængsler</i>	X			X	X	X				
<i>Lydsignalapparat</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Anordninger til indirekte udsyn</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Bremser</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Radiointerferens (elektromagnetisk kompatibilitet)</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Indvendigt udstyr</i>	X									
<i>Tyverisikring og startspærre</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Kollisionssikret styringsapparat</i>	X			X						
<i>Sæder og sædeforankringer</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Udragende dele</i>	X									
<i>Hastighedsmåler (speedometer)</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Foreskrevne skilte</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Sikkerhedsselers forankringer</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Placering af lygter og lyssignaler</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Refleksanordninger</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Markeringslygter, positionslygter, baglygter, stoplygter, kørelyslygter og sidemarkeringslygter</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Retningsviserblinklygter</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Bagnummerpladelygter</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Forlygter (herunder pærer)</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Tågeforlygter</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Slæbeanordninger</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Tågebaglygter</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Baklygter</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Parkeringslys</i>	X	X	X	X	X	X				

<i>Sikkerhedsseler</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Udsyn fremad</i>	X									
<i>Identifikation af kontrollamper</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Afdugning/afrimning</i>	X	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)				
<i>Rudeviskere og rudevaskere</i>	X	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)				
<i>Varmeanlæg</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Hjulafskærmning</i>	X									
<i>Nakkestøtter</i>	X									
<i>Sideafskærmning</i>					X	X			X	X
<i>Afskærmningssystem</i>					X	X			X	X
<i>Sikkerhedsglas</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Dæk</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Hastighedsbegrænsende anordninger</i>		X	X		X	X				
<i>Masse og dimensioner</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Udragende dele på førerhuse</i>				X	X	X				
<i>Tilkoblingsanordninger</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)				
<i>Antændelighed</i>			X							
<i>Busser</i>		X	X							
<i>Frontalkollisioner</i>	X (5)									
<i>Sidepåkørsel</i>	X (6)			X (6)						

<i>Køretøjer til transport af farligt gods</i>				X	X	X	X	X	X	X
				(((((((
				4	4	4	4	4	4	4
)))))))
<i>Afskærmning fortil mod underkøring</i>					X	X				

Begrundelse

Dette nye bilag supplerer den ændrede ordlyd af artikel 5.3, hvor definitionen af forordningens anvendelsesområde i den oprindelige ordlyd tilsyneladende er uddelegeret til Kommissionen.

Ændringsforslag 53

Forslag til forordning

Bilag I – del C – punkt 1 – underpunkt 1.1 – underafsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

For vinterdæk, dæk til ekstra belastning og forstærkede dæk forhøjes ovenstående grænser med 1 dB(A).

Begrundelse

De grænser, Kommissionen foreslår, er for lave, fordi de ville bringe overholdelsen af væsentlige sikkerhedskrav i fare, og desuden er de nuværende foreslåede grænser ikke mulige at gennemføre for branchen. Inden for C1-kategorien ville omkring 50 % af alle eksisterende dækgrupper skulle ændres. Den største reduktion i de foreslåede grænser for C1-dæk er 5 dB(A), hvilket svarer til at fjerne næsten tre dæk fra køretøjet. Så store støjreduktioner ville uvægerligt gå ud over andre egenskaber såsom vejgreb i vådt føre, akvaplanning, slidstyrke og køreegenskaber.

Ændringsforslag 54

Forslag til forordning

Bilag I – del C – punkt 1 – underpunkt 1.2 – tabel

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Dæk-klasse	Nominel dæk-bredde (mm)	Grænseværdi (dB(A))	Dæk-klasse	Nominel dæk-bredde (mm)	Grænseværdi (dB(A))
C2	Normale	72	C2	Normale	71

	dæk			dæk	
	Trækdæk	73		Trækdæk	72
C3	Normale	73	C3	Normale	70
	dæk			dæk	
	Trækdæk	75		Trækdæk	73

Begrundelse

Effektive støjgrænser for dæk til erhvervskøretøjer er særligt vigtige, da erhvervskøretøjer udgør en stor og voksende andel af vejkøretøjerne i EU. De grænseværdier, som Kommissionen har foreslået, overholdes allerede af en væsentlig andel af de dæk, der fås i dag. Navnlige overholdes de normale grænseværdier for C3, som Kommissionen har foreslået, allerede af 75 % af det aktuelle marked. Omkring 30-40 % af de dæk til erhvervskøretøjer, der er til rådighed i dag, overholder de ændrede grænseværdier, og det er derfor en mere effektiv måde at reducere støj fra vejtrafik på.

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning Bilag I – del C – punkt 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Støjniveauerne bestemt efter proceduren i gennemførelsesforanstaltningerne til denne forordning må ikke overskride de grænser, der er angivet i punkt 1.1 eller 1.2. Tabellerne i punkt 1.1 og 1.2 repræsenterer de målte værdier korrigeret for temperatur, undtagen for C3-dæk, og instrumenttolerans, og de er afrundet nedad til nærmeste hele værdi.

Begrundelse

Det er nødvendigt med en strengere anden fase for at opnå en betydelig reduktion af antallet af europæere, som udsættes for uacceptable trafikstøjniveauer. I anden fase bør grænseværdierne tilskynde til udvikling af nye teknologier og teknikker. Grænseværdierne for anden fase er fastsat på niveau med de bedste 10 % af de modeller, der er tilgængelige i dag. Det er tvingende nødvendigt med et højere ambitionsniveau for at beskytte folkesundheden og reducere trafikstøjens negative indvirkning på livskvaliteten for over 210 mio. EU-borgere, som er udsat for potentielt sundhedsfarlige trafikstøjniveauer.

BEGRUNDELSE

Indledning

I forslaget til forordning fastsættes der harmoniserede bestemmelser om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer effektivt, og samtidig sikre en højere grad af sikkerhed og miljøbeskyttelse. Disse typegodkendelseskrav er blevet harmoniseret på fællesskabsplan for at undgå forskellige systemer fra medlemsstat til medlemsstat og for at sikre et højt niveau af færdselssikkerhed og miljøbeskyttelse i hele Fællesskabet.

Baggrunden for forenklingen og dens virkninger

Formålet med den foreslåede forordning er at foretage en betydelig forenkling af typegodkendelseslovgivningen af motorkøretøjers sikkerhed og dæk med en enkelt forordning fra Rådet og Europa-Parlamentet.

På internationalt plan tiltrådte EF den reviderede FN/ECE-aftale om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer (den reviderede 1958-aftale) ved afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997¹. FN/ECE-regulativer er internationale instrumenter, der er vedtaget inden for rammerne af den reviderede 1958-aftale. I henhold til artikel 4, stk. 4, i Rådets afgørelse 97/836/EF kan man beslutte (i henhold til proceduren med samstemmende udtalelse), at et FN/ECE-regulativ gælder for typegodkendelse af køretøjer i EF.

Inden for EU indeholder rammedirektivet om typegodkendelse (direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007²) generelle regler og procedurer for typegodkendelse af køretøjer, men det indeholder ikke de tekniske krav, som skal danne grundlaget for tildelingen af typegodkendelsen. Disse krav findes i andre instrumenter, som kan være FN/ECE-regulativer eller EF-direktiver eller -forordninger og gennemførelsesbestemmelser til disse³. En udtømmende liste over disse instrumenter findes i bilag IV i rammedirektivet.

Den foreslåede nye forordning skal:

- a) erstatte det eksisterende sæt af detaljerede tekniske krav, der findes i de direktiver og forordninger, der står opført i artikel 15, med en række generelle sikkerhedskrav
- b) ophæve de pågældende direktiver og forordninger
- c) give Kommissionen beføjelser til gennem komitologiproceduren at vedtage de detaljerede tekniske regler til gennemførelse af ovennævnte generelle krav (artikel 5, stk.3, artikel 6, stk. 3, artikel 10, stk. 3 og artikel 13).

Dermed erstattes de eksisterende tekniske krav på sikkerhedsområdet, der er fastsat i en række EF-direktiver eller -forordninger, af et nyt sæt regler, hvor de generelle principper fastsættes

¹ (EFT L 346 of 17.12.1997, s. 78).

² EUT L 263 af 5.10.2007, s. 1.

³ Se artikel 1, stk. 3, sammenholdt med artikel 3, stk. 1 og 2, i rammeafgørelsen.

af lovgiverne (i den foreslåede forordning), mens de tekniske detaljer fastlægges af Kommissionen via komitologiproceduren.

Der findes imidlertid en række bestemmelser vedrørende overholdelse af reglerne for komitologiproceduren i Kommissionens forslag, der giver anledning til bekymring. Navnlig artikel 5, stk. 3, synes at medføre, at definitionen af forordningens dækningsområde uddeles til Kommissionen. Dette er imidlertid et væsentligt aspekt af forordningen, som lovgiverne bør træffe afgørelse om. I artikel 6, stk. 6, udspecificerer man desuden ikke kriterierne for de "yderligere sikkerhedskrav" ved transport af farligt gods, og det samme gælder artikel 10, stk. 3, og artikel 13, stk. 1, idet man her henviser til "yderligere tekniske krav", som skal fastsættes af Kommissionen. Disse bestemmelser er problematiske, idet omfanget af de beføjelser, der overdrages til Kommissionen, ikke defineres klart. Ordføreren anbefaler derfor, at der fremsættes ændringsforslag for at afhjælpe disse problemer.

Nye foranstaltninger

Der findes nye teknologier, der kan føre til meget betydelige forbedringer af køretøjernes sikkerhed eller reducere CO₂-emissionerne. Forskningen viser, at der kan opnås store fordele, hvis sådanne teknologier indføres som standardsystemer på nye køretøjer. Indførelse af fælles obligatoriske krav vil også forhindre, at det indre marked opsplittes, fordi der opstår forskellige produktstandarder i de forskellige medlemsstater.

I forslaget kræves det, at montering af elektroniske stabilitetskontrollsystemer på alle køretøjer, dæktryksovervågningssystemer på personbiler og avancerede nødbremsesystemer og vognbaneskiftalarmer gøres obligatorisk på tunge køretøjer. Ordføreren overvejer, hvorvidt disse er de eneste nye, relevante, avancerede sikkerhedsfunktioner, der er tilgængelige i øjeblikket, der kunne f.eks. også være tale om teknologier til opretholdelse af dæktrykket og luftkonditionering.

Forslaget sigter også på, inden for rammerne af forslaget til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer¹, at forbedre køretøjernes miljøpræstationer ved at reducere deres CO₂-emissioner og dækstøj. Med forslaget indføres nye krav til vejgreb i vådt føre og dækkenes rullemodstand. Ordføreren er stadig i færd med at undersøge, hvorvidt den foreslåede balance mellem sikkerhedsaspekterne og miljøfordelene er hensigtsmæssig. De foreslåede støjemissionsgrænseværdier for dæk er strengere end i den eksisterende lovgivning. I den henseende mener ordføreren, at disse grænser er ambitiøse, især i forhold til indsatsen for at begrænse støj fra vejoverfladen, som ikke er en del af dette forslag, og som også vil have en positiv indvirkning på CO₂-emissionerne. Desuden mener ordføreren, at støjpolitikken måske burde tages op i et mere tværgående forslag, der dækker alle former for transportstøj.

Ordførerens samlede holdning og målet om bedre lovgivning

Ordføreren går i høj grad ind for CO₂-emissionsmålene i forslaget og mener, at disse mål måske bør knyttes mere synligt sammen med Parlamentets igangværende arbejde med forordningen om indførelse af emissionsstandarder for nye personbiler. Ordføreren mener

¹ KOM(2007)0856; 2007/0297(COD), korresponderende udvalg: ENVI.

imidlertid, at markedet som helhed bør forberedes på en klar og rettidig indførelse af de nye bestemmelser, uden at det skal indebære brutale forandringer for erhvervslivet og forsyningskæderne, hvilket forklarer ændringsforslagene om en yderligere harmonisering af de foreslåede gennemførelsesdatoer og de tilhørende marginale gennemførelsesfrister. Ordføreren ønsker overordnet set, at det ændrede forslag virkelig bidrager til at øge automobilindustriens konkurrenceevne gennem en mere effektiv forenkling af den eksisterende typegodkendelseslovgivning for køretøjernes sikkerhed, større åbenhed og lempelse af de administrative byrder.

5.11.2008

UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI

til Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed
(KOM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

Ordfører: Jorgo Chatzimarkakis

KORT BEGRUNDELSE

Den nuværende lovgivning om typegodkendelser i EU fastsætter harmoniserede bestemmelser for fremstillingen af motorkøretøjer for at sikre et velfungerende indre marked, samtidig med at der sikres et højt sikkerhedsniveau og et højt niveau af miljøbeskyttelse. Den nuværende lovgivning består af 60 direktiver, heraf 50 om sikkerhed og 10 om miljø.

I dag findes der nye teknologier, som kan forbedre køretøjernes sikkerhed betydeligt (som f.eks. elektronisk stabilitetskontrol) eller reducere CO₂-emissioner (som f.eks. dæk med lav rullemodstand), hvis sådanne teknologier blev indført som standard i nye køretøjer.

I sin meddelelse om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede (CARS 21-meddelelsen: KOM(2007)0022) understregede Kommissionen betydningen af bedre og forenklet regulering, dvs. at fjerne og ændre unødvendig og forældet lovgivning for at gøre den europæiske bilindustri i stand til at konkurrere globalt.

1. Formålene med forslaget til forordning

Med sit forslag til forordning ønsker Kommissionen at forenkle den nuværende lovgivning i væsentlig grad ved at erstatte 50 basisdirektiver inden for området motorkøretøjssikkerhed og dæk med en enkel forordning fra Rådet og Europa-Parlamentet. De 50 direktiver om typegodkendelse af køretøjer vil blive ophævet.

Den foreslåede forordning indfører også nye obligatoriske krav om avancerede sikkerhedsfunktioner, som f.eks. obligatorisk montering af elektronisk stabilitetskontrol i alle køretøjer, dæktryksovervågningssystemer i personbiler og avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (Lane Departure Warning – LDW) i tunge

køretøjer.

Endelig fastsættes der i teksten strengere støjemissionsgrænseværdier for dæk, og der indføres nye krav til dæk med hensyn til deres vejgreb i vådt føre og deres rullemodstand, navnlig for at nedbringe CO₂-emissioner.

2. Forenkling og bedre lovgivning

Den foreslåede tekst ophæver 50 direktiver¹ og erstatter dem med en forordning, der vil blive efterfulgt af et tocifret antal gennemførelsesforanstaltninger. Derudover skal de eksisterende FN/ECE-regulativer fortsat finde anvendelse.

Ordføreren tvivler dog på, at forslaget om at ophæve 50 direktiver i praksis reelt vil forenkle de lovrammer, som bil- og dækindustrien i praksis er stillet over for.

En mere effektiv metode i overensstemmelse med anbefalingerne i rapporten fra gruppen på højt plan "CARS 21" kunne være at ændre bilag IV til direktiv 2007/46/EF således, at der i bilaget henvises direkte til FN/ECE-regulativer.

Selv om den foreslåede forordnings anvendelsesområde er bred, skal der desuden i mange tilfælde stadig fastsættes konkrete krav. Kommissionen anerkender, at industrien har brug for tid til at tilpasse sig de nye krav, der stilles. For at den tilpasningstid, der indrømmes, skal være meningsfuld, foreslår ordføreren, at gennemførelsesfristerne (herunder tilpasningstiden) fastsættes i forhold til datoen for vedtagelsen af de gennemførelsesforanstaltninger, der fastsætter de konkrete krav, og ikke i forhold til datoen for vedtagelsen af det foreliggende forslag.

3. Sikkerhed

Den foreslåede forordning fastsætter obligatoriske krav om avancerede sikkerhedsfunktioner, navnlig elektronisk stabilitetskontrollsystemer (ESCS) i alle køretøjer, avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (Lane Departure Warning – LDW) i tunge køretøjer.

Frivillig montering af avancerede nødbremsesystemer og LDWS i andre klasser af køretøjer er mulig, såfremt de monterede systemer opfylder de krav, der er fastsat i forslaget.

Ordføreren glæder sig over foranstaltninger for at øge sikkerheden i køretøjer, men understreger, at elektroniske stabilitetskontrollsystemer er relativt efterprøvede teknologier, hvorimod avancerede nødbremsesystemer og LDWS er relativt nye og yderst komplekse teknologier. Deres obligatoriske gennemførelse kan derfor kræve en længere tilpasningstid end den, der er fastsat i Kommissionens forslag. Desuden adskiller lette og tunge køretøjer

¹ Direktiv 70/221/EØF, 70/222/EØF, 70/311/EØF, 70/387/EØF, 70/388/EØF, 71/320/EØF, 72/245/EØF, 74/60/EØF, 74/61/EØF, 74/297/EØF, 74/408/EØF, 74/483/EØF, 75/443/EØF, 76/114/EØF, 76/115/EØF, 76/756/EØF, 76/757/EØF, 76/758/EØF, 76/759/EØF, 76/760/EØF, 76/761/EØF, 76/762/EØF, 77/389/EØF, 77/538/EØF, 77/539/EØF, 77/540/EØF, 77/541/EØF, 77/649/EØF, 78/316/EØF, 78/317/EØF, 78/318/EØF, 78/549/EØF, 78/932/EØF, 89/297/EØF, 91/226/EØF, 92/21/EØF, 92/22/EØF, 92/24/EØF, 92/114/EØF, 94/20/EF, 95/28/EF, 96/27/EF, 96/79/EF, 97/27/EF, 98/91/EF, 2000/40/EF, 2001/56/EF, 2001/85/EF og 2003/97/EF og 92/23/EØF.

samt erhvervskøretøjer sig betydeligt fra hinanden i deres udformning og anvendelse. Det kan derfor være nødvendigt at behandle de tekniske krav til avancerede nødbremsesystemer og LDWS separat for hver enkelt type køretøjer.

4. Dæk

Foranstaltningerne om krav til dæk har til formål at øge sikkerheden og sænke motorkøretøjers negative indvirkning på miljøet. Ved foranstaltningerne indføres obligatorisk montering af dæktryksovervågningssystemer i alle køretøjer, strengere støjmissionsgrænseværdier og nye krav til vejgreb i vådt føre og rullemodstand.

Dækket er den eneste bestanddel af køretøjet, der forbinder køretøjet med vejen, og det er derfor af afgørende betydning, at sikkerhedsegenskaber prioriteres højere end ethvert andet mål (såsom nedbringelse af CO₂-emission). Kommissionens krav sikrer dog muligvis ikke denne prioritering. Den fastsætter strenge støjmissionskrav, selv om en uafhængig undersøgelse udført af den tyske tekniske kontroltjeneste (TÜV) for dækindustrien viser en betydelig positiv sammenhæng mellem støj og vejgreb, dvs. jo mindre støj jo mindre vejgreb.

Desuden er Kommissionens konsekvensanalyse om effektiviteten af de valgte metoder, cost-benefit-forholdet mm. på visse steder blevet anset for kontroversiel. Derfor glæder ordføreren sig over initiativet fra Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse om at anmode om en undersøgelse til at supplere Kommissionens konsekvensanalyse. I lyset af denne undersøgelses resultater bør det være muligt at fastsætte krav med en positiv indvirkning på miljøet uden at sætte sikkerheden over styr. Indtil da bør sikkerheden have højeste prioritet.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Industri, Forskning og Energi opfordrer Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) Kommissionen bør også senest 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden undersøge muligheden for at klassificere EU-veje i henhold til støjgeneration med henblik på at fastsætte maksimumsgrænser for støjgeneration og passende specifikationer for vejbelægning.

Begrundelse

En vej er hovedkilden til støjgeneration for et dæk, som i høj grad berøres af vejens makro- og mikromodstand og/eller vejbelægningens ujævnheder.

En vej indvirker på dækbeklædningens vibration, lydeffekten og den støj, der frembringes, når slidbaneelementerne går ind og ud af kontaktstykket.

Bidraget fra vejen er blevet anslået til op til 8 dB(A) for almindelige vejbelægninger sammenlignet med de nuværende støjreducerende belægninger. I dag finder der ingen systemer til klassificering af eksisterende eller nye veje med hensyn til deres støjgenerationsvirkning.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Den tekniske udvikling inden for avancerede sikkerhedssystemer til køretøjer giver nye muligheder for at reducere antallet af trafikofre. For at gøre antallet af sårede, der reddes, så højt som muligt, er det nødvendigt at foregribe **indførelsen** af nogle af disse teknologier.

Ændringsforslag

(7) Den tekniske udvikling inden for avancerede sikkerhedssystemer til køretøjer giver nye muligheder for at reducere antallet af trafikofre. For at gøre antallet af sårede, der reddes, så højt som muligt, er det nødvendigt at foregribe **en gradvis frivillig indførelse** af nogle af disse teknologier **i forhold til køretøjsområdet og markedet.**

Begrundelse

Det er ikke sikkert, at alle teknologier er lige effektive på alle markederne, som har forskellige vej- eller trafikforhold.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) For at forenkle typegodkendelsen i tråd med anbefalingerne i rapporten CARS 21: En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede, vil det være hensigtsmæssigt at ophæve adskillige direktiver uden at reducere trafikanternes

Ændringsforslag

(8) For at forenkle typegodkendelsen i tråd med anbefalingerne i rapporten CARS 21: En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede, vil det være hensigtsmæssigt at ophæve adskillige direktiver uden at reducere trafikanternes

beskyttelsesniveau. Kravene i disse direktiver **bør overføres til nærværende forordning og** bør, hvor det er relevant, erstattes af henvisninger til de tilsvarende regulativer fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), der er indarbejdet i fællesskabsretten i henhold til artikel 4 i Rådets afgørelse 97/8367EF om det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter.

beskyttelsesniveau. Kravene i disse direktiver bør, hvor det er relevant, erstattes af henvisninger til de tilsvarende regulativer fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), der er indarbejdet i fællesskabsretten i henhold til artikel 4 i Rådets afgørelse 97/8367EF om det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter.

Begrundelse

Det er ikke nødvendigt at overføre kravene i direktiverne, som erstattes af de tilsvarende regulativer fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), til en ny generel sikkerhedsforordning. Direktiverne kan erstattes direkte i bilag IV til rammedirektivet.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) I køreplanen for indførelse af specifikke nye krav ved typegodkendelse af køretøjer, bør der tages hensyn til disse kravs tekniske gennemførlighed. Generelt bør kravene i første omgang kun være gældende for nye køretøjer. Eksisterende køretøjstyper bør have en yderligere frist til opfyldelse af kravene. Obligatorisk montering af dæktryksovervågning bør i første omgang kun omfatte personbiler. Obligatorisk montering af andre avancerede sikkerhedsfunktioner bør i første omgang kun være gældende for tunge lastvogne.

Ændringsforslag

(10) I køreplanen for indførelse af specifikke nye krav ved typegodkendelse af køretøjer, bør der tages hensyn til disse kravs tekniske gennemførlighed. Generelt bør kravene i første omgang kun være gældende for nye køretøjer. Eksisterende køretøjstyper bør have en yderligere frist til opfyldelse af kravene. ***Under alle omstændigheder bør de berørte industrier indrømmes en passende frist. Fristen bør beregnes fra datoen for vedtagelsen af de gennemførelsesforanstaltninger, der fastsætter de konkrete krav.*** Obligatorisk montering af dæktryksovervågning bør i første omgang kun omfatte personbiler. ***Kommissionen bør vurdere den tekniske***

og økonomiske gennemførlighed af en udvidelse af obligatorisk montering af dæktryksovervågningsystemer til andre køretøjsklasser og eventuelt stille et ændringsforslag til denne forordning senest den 29. oktober 2010. Obligatorisk montering af andre avancerede sikkerhedsfunktioner bør i første omgang kun være gældende for tunge lastvogne.

Begrundelse

Det er teknisk muligt at montere dæktryksovervågningsystemer for andre køretøjsklasser (lette og tunge erhvervskøretøjer), og det er relevant med hensyn til trafiksikkerhed, brændstofeffektivitet og CO₂-emissioner. Den økonomiske gennemførlighed og de økonomiske virkninger bør vurderes, og der bør i passende omfang træffes foranstaltninger.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) Det er hensigtsmæssigt at indarbejde de foranstaltninger, der blev annonceret i meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet – "Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer", og som har til formål at reducere CO₂-emissioner fra dæk. Denne reduktion bør opnås gennem en kombination af dæk med lav rullemodstand og anvendelse af dæktryksovervågning. Samtidig er det også hensigtsmæssigt at fastsætte krav, der skal reducere dækstøj og sikre, at sikkerhedsniveauet for dækkene opretholdes gennem indførelse af krav til vejgreb i vådt føre. Køreplanen for gennemførelsen bør afspejle, hvor stor en udfordring det vil være at opfylde alle disse krav. Det er *som følge af udfordringen med at opfylde kravene vedrørende rullestøj og under hensyntagen til den tid,*

Ændringsforslag

(12) Det er hensigtsmæssigt at indarbejde de foranstaltninger, der blev annonceret i meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet – "Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer", og som har til formål at reducere CO₂-emissioner fra dæk. Denne reduktion bør opnås gennem en kombination af dæk med lav rullemodstand og anvendelse af dæktryksovervågning. Samtidig er det også hensigtsmæssigt at fastsætte krav, der skal reducere dækstøj og sikre, at sikkerhedsniveauet for dækkene opretholdes gennem indførelse af krav til vejgreb i vådt føre. Køreplanen for gennemførelsen bør afspejle, hvor stor en udfordring det vil være at opfylde alle disse krav, *anerkende behovet for at bevare effektiviteten i produktions- og forsyningskæden og sikre effektiv*

som industrien har brug for til at erstatte eksisterende dækmodeller, passende at fastsætte en længere gennemførelsesfrist for kravene vedrørende rullestøj for så vidt angår nye dæk af allerede eksisterende typer.

gennemførelse. Det er navnlig hensigtsmæssigt at konsolidere de respektive tekniske krav for at undgå større afbrydelser i produktions- og forsyningskæden. Formålet med forordningen er ikke at begrænse markedsføringen af dæk fra lagre, som er produceret før de datoer, hvor de respektive nye tekniske krav træder i kraft, og som kan sælges efter disse datoer. Datoen for fremstilling af dæk kan let fastslås ved hjælp af den obligatoriske mærkning med fremstillingsdatoen på dækket i henhold til Rådets direktiv 92/23/EØF af 31. marts 1992 om dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt om montering heraf¹.

¹ EFT L 129 af 14.5.1992, s. 95.

Begrundelse

Man kan stadig sælge dæk fra lagre, som er produceret før datoerne for nye krav. Datoen for fremstilling af dæk kan let fastslås ved hjælp af den obligatoriske mærkning med fremstillingsdatoen på alle dæk, der markedsføres.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Elektronisk stabilitetskontrol, avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-systemer) har et stort potentiale med hensyn til en betydelig reduktion af trafikofre. **Der** bør derfor **fastsættes** krav til sådanne systemer.

Ændringsforslag

(14) Elektronisk stabilitetskontrol, avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-systemer) har et stort potentiale med hensyn til en betydelig reduktion af trafikofre. **Kommissionen** bør derfor **fastsætte** krav til sådanne systemer **i overensstemmelse med FN/ECE-regulativer.**

Begrundelse

ESCS, avancerede nødbremsesystemer og LDWS er komplekse teknologier, der kræver harmoniserede tekniske krav. Med henblik på at begrænse dobbeltregulering og industriens

bureaukratisk byrde, bør disse krav fastsættes inden for rammerne af FN/ECE-regulativer.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Medlemsstaterne bør allerede forud for denne forordnings ikrafttræden tage initiativ til gennemførelsen af den ved, i overensstemmelse med ånden i denne forordning, at give konstruktører og forbrugere nogle incitamenter.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Denne forordning fastsætter også krav til typegodkendelse af dæk med hensyn til deres **emission af CO₂ og støj**.

Denne forordning fastsætter også krav til typegodkendelse af dæk med hensyn til deres **sikkerhed og miljøresultater. Den finder ikke anvendelse på regummierede dæk.**

Begrundelse

Formålet er at tydeliggøre den foreslåede forordnings anvendelsesområde.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 2 – nr. 6

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6) "**Professionelt off road-dæk**": et dæk beregnet til blandet kørsel på både vej og i terræn eller til anden særlig kørsel.

(6) "**Dæk til særlig anvendelse**": et dæk beregnet til blandet kørsel på både vej og i terræn eller til anden særlig kørsel.

Begrundelse

Denne dækklasser bør medtages i forordningen. Definitionen af "dæk til særlig anvendelse" henviser til FN/ECE-regulativ nr. 54.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) "Professionelt off road-dæk": en underklasse af dæk til særlig anvendelse, som primært anvendes til kørsel i vanskeligt terræn.

Begrundelse

Denne dækklasser er beregnet til kørsel under meget ekstreme off road tjenesteforhold såsom brandvæsen og køretøjer til vedligeholdelse af el-ledninger. Det antal dæk, der drejer sig om i klasse C1 og C2, udgør mindre end 0,06 % af alle solgte dæk. I klasse C3 vil det være mindre end 1 %. Disse køretøjer og dæk anvendes normalt på veje uden belægning, hvor vejstøj fra dæk ikke er et stort problem.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning

Artikel 3 – stk. 2 – nr. 10 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10b) "Forstærkede" dæk eller "Extra Load"-dæk: et dæk med pneumatisk struktur i klasse C1, hvor dækkets karkasse kan klare en større belastning end et tilsvarende standarddæk.

Begrundelse

Denne definition er nødvendig i forbindelse med del C i bilag I. Det drejer sig om dæk til personbiler, som er beregnet til en større belastning end den normale udgave af den samme størrelse. Det spillerum, der er fastsat i det tidligere direktiv 2001/43, bør bibeholdes. Extra Load-dæk er forstærkede, således at de kan klare en større belastning ved et højere tryk.

Den større belastning får dem til at generere mere støj. Det spillerum, der gælder for øjeblikket, er baseret på fysiske lydprincipper for støjgeneration: Lydtrykniveauet øges,

efterhånden som dækbelastningen øges.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Fabrikanten skal påvise, at alle separate tekniske enheder eller komponenter med henblik på salg eller ibrugtagning i Fællesskabet er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Ændringsforslag

2. Fabrikanten skal påvise, at alle **nye** separate tekniske enheder eller komponenter med henblik på salg eller ibrugtagning i Fællesskabet er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Begrundelse

Ændringen skal entydigt fastslå, at bestemmelsen vedrører nye separate tekniske enheder eller komponenter med henblik på salg eller ibrugtagning i Fællesskabet.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning

Artikel 5 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag

c) systemer, der giver føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, herunder ruder, spejle **og informationssystemer**

Ændringsforslag

c) systemer, der giver føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, herunder ruder **og** spejle

Begrundelse

Kravene i dette stk. 2 skal afspejle de eksisterende krav i direktiv 2007/46/EF. Informationssystemer er for øjeblikket ikke defineret i eller omfattet af bestemmelser. Hvis det er hensigten at fastsætte nye bestemmelser, bør det anføres klart og drøftes.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 2 – litra f)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) køretøjets ydre **og tilbehør til køretøjet**

f) køretøjets ydre

Begrundelse

Det er ikke klart, hvad henvisningen til tilbehør skal betyde.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Køretøjer i klasse N2 **og** N3 skal være **konstrueret på en sådan måde, at risikoen for kvæstelse af fører og passagerer ved et frontalt sammenstød som følge af underkøring bliver mindst mulig.**

2. Køretøjer i klasse N2, N3, **O3 og O4** skal være **beregnet til at beskytte mod underkøring bagfra af køretøjer i klasse M1 og N1.**

Begrundelse

Den nuværende formulering er uklar og foreslår "fodgængersikkerhed" for lastbiler.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. Køretøjer i klasse N2, N3, O3 og O4 skal konstrueres på en sådan måde, at risikoen for kvæstelse af udsatte trafikanter **eller af føreren eller passagerer i køretøjet** i forbindelse med underkøring, hvor køretøjet rammes fra siden af **et andet køretøj** eller af en udsat trafikant, minimeres.

3. Køretøjer i klasse N2, N3, O3 og O4 skal konstrueres på en sådan måde, at risikoen for kvæstelse af udsatte trafikanter i forbindelse med underkøring, hvor køretøjet rammes fra siden af en udsat trafikant, minimeres.

Begrundelse

Den nuværende formulering er uklar, da formålet med beskyttelse fra siden i denne forbindelse udelukkende er at beskytte udsatte trafikanter.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Køretøjets førerhus eller den plads, der er afsat til fører og passagerer, skal have tilstrækkelig styrke til at yde beskyttelse ved sammenstød eller væltning.

Ændringsforslag

4. Køretøjets førerhus eller den plads, der er afsat til fører og passagerer, skal have tilstrækkelig styrke til at yde beskyttelse ved sammenstød eller væltning ***i henhold til det relevante FN/ECE-regulativ.***

Begrundelse

Ifølge princippet om bedre regulering, der er aftalt i CARS21, bør EU henvise mest muligt til eksisterende FN/ECE-regulativer.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning

Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Køretøjer i klasse M1 skal være udstyret med et dæktryksovervågningssystem, der kan advare føreren, hvis et dæktryk er faretruende lavt, og informere føreren, hvis et dæk har et trykniveau, der ligger betydeligt under det optimale niveau for et økonomisk brændstofforbrug.

Ændringsforslag

2. Køretøjer i klasse M1 skal være udstyret med et dæktryksovervågningssystem, der kan advare føreren, hvis et dæktryk er faretruende lavt, og informere føreren, hvis et dæk har et trykniveau, der ligger betydeligt under det optimale niveau, ***der anbefales*** for et økonomisk brændstofforbrug. ***Den valgte teknologi skal være neutral og omkostningseffektiv og må ikke gøre det for dyrt for kunden og dermed sætte fornyelsen af bilparken på spil.***

Begrundelse

Formålet med forslaget, som bl.a. er målinger til reduktion af CO₂, sikkerhed etc. skal

opfyldes, uanset hvilken teknologi industrien vælger. For at undgå en eventuel markedsforvriddning skal det være obligatorisk at garantere teknologiens neutralitet. Endvidere skal teknologiske foranstaltninger, når det mål, der skal nås, er fastsat, altid være omkostningseffektive og ikke blot en byrde for kunderne.

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Artikel 10 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. **Køretøjer** i klasse M2, M3, N2 og N3 skal være udstyret med et avanceret nødbremsesystem, som skal opfylde kravene i denne forordning.

Ethvert avanceret nødbremsesystem, der monteres frivilligt af fabrikanten på et køretøj i klasse M1 eller N1, skal opfylde kravene i denne forordning.

Ændringsforslag

1. **De køretøjer** i klasse M2, M3, N2 og N3, **for hvilke der foreligger en positiv konsekvensanalyse for indførelsen af det avancerede nødbremsesystem**, skal være udstyret med et avanceret nødbremsesystem, som skal opfylde kravene i denne forordning. **Alle klasser skal undergå en konsekvensanalyse.**

Begrundelse

Det er ikke nødvendigt at udstyre alle køretøjsklasser med et avanceret nødbremsesystem, da de anvendes til forskellige formål, f.eks. varevogne, som anvendes i omgivelser, der ikke er egnet til disse systemer.

I henhold til tekniske vurderinger i marken kan det være teknisk umuligt at indføre et avanceret nødbremsesystem (AEBS), eller det er ikke sikkert, at det er en fordel (f.eks. bybusser eller renovationsvogne, som anvendes ved en relativt lav hastighed).

Henvisningen til køretøjer i klasse M1 eller N1 bør slettes, da udviklingen af og tilpasningen til et avanceret nødbremsesystem for køretøjer i klasse M1 og N1 er fuldstændig forskellig fra tunge køretøjer og vil resultere i forskellige systemer med forskellige krav.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. **Køretøjer** i klasse M2, M3, N2 og N3 skal være udstyret med et system til advarsel om at vognbanen forlades (LDW-system), som skal opfylde kravene i denne forordning.

Ethvert system til advarsel om at vognbanen forlades (LDW-system), der monteres frivilligt af fabrikanten i et køretøj i klasse M1 eller N1, skal opfylde kravene i denne forordning.

Ændringsforslag

2. **De køretøjer** i klasse M2, M3, N2 og N3, **for hvilke der foreligger en positiv konsekvensanalyse for indførelsen af systemet til advarsel om at vognbanen forlades (LDW-system)**, skal være udstyret med et system til advarsel om at vognbanen forlades (LDW-system), som skal opfylde kravene i denne forordning.

Begrundelse

Det er ikke nødvendigt at udstyre alle køretøjsklasser med et avanceret nødbremsesystem, da de anvendes til forskellige formål, f. eks. varevogne, som anvendes i omgivelser, der ikke er egnet til disse systemer.

I henhold til tekniske vurderinger i marken kan det være teknisk umuligt at indføre et system til advarsel om, at vognbanen forlades (LDW-system)), eller det er ikke sikkert, at det er en fordel (f.eks. bybusser eller renovationsvogne, som anvendes ved en relativt lav hastighed).

Henvisningen til køretøjer i klasse M1 eller N1 bør slettes, da udviklingen af og tilpasningen til et system til advarsel om, at vognbanen forlades, for køretøjer i klasse M1 og N1 er fuldstændig forskellig fra tunge køretøjer og vil resultere i forskellige systemer med forskellige krav.

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 3 – afsnit 2

Kommissionens forslag

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF.

Ændringsforslag

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF. ***Vedtagelsesproceduren***

omfatter en konsekvensanalyse og høring af de berørte parter og er transparent.

Begrundelse

Hidtil var det reguleringspraksis sådan, at når fuldstændig nye systemer skulle reguleres, undergik de den fælles beslutningsprocedure. Hvis den praksis forlades under den nye metode, skal der i henhold til principperne om god lovgivning foretages en konsekvensanalyse og høring af de berørte parter, og der skal sikres transparens.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Med virkning fra **den 29. oktober 2012** skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjsikkerhed, der er omfattet i artikel 5-9 og bilag I, med undtagelse af de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, nægte at meddele ***EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i de klasser, der er nærmere angivet i nævnte artikler og deres gennemførelsesforanstaltninger, og at meddele EF-typegodkendelse for nye typer komponenter/separate tekniske enheder til disse køretøjer***, hvis de ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning.

Ændringsforslag

1. Med virkning fra **tre år fra datoen efter offentliggørelse af denne forordning** skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjsikkerhed, der er omfattet i artikel 5-9 og bilag I, med undtagelse af de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, nægte at meddele EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder, hvis de ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning.

Med virkning fra fire år efter datoen for offentliggørelse af denne forordning skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjsikkerhed, der er omfattet i artikel 5-9 og bilag I, med undtagelse af de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i de klasser, der er nærmere angivet i nævnte artikler og deres gennemførelsesforanstaltninger.

Begrundelse

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months**.

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. "Date of Manufacture" as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Med virkning fra den **29. oktober 2014** skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed og dæk, der er omfattet af artikel 5, 6, 7 og 8, artikel 9 stk. **1-4** og del A **og** B i bilag I, med undtagelse af grænseværdierne for rullemodstand **for C3-dæk og de grænseværdier for rullemodstand**, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, i tilfælde af nye køretøjer i de køretøjsklasser, der er angivet i nævnte

Ændringsforslag

2. Med virkning fra den **29. oktober 2016** skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed og dæk, der er omfattet af artikel 5, 6, 7 og 8, artikel 9 stk. **1-5** og del A, B **og** C i bilag I, med undtagelse af grænseværdierne for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, i tilfælde af nye køretøjer i de køretøjsklasser, der er angivet i nævnte artikler, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i

artikler, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, og skal, hvis der er tale om nye **komponenter** eller separate tekniske enheder til disse køretøjer, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, forbyde deres salg og ibrugtagning.

nærværende forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, og skal, hvis der er tale om nye **dæk, der er fremstillet fra denne dato**, eller separate tekniske enheder til disse køretøjer, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, forbyde deres salg og ibrugtagning.

Begrundelse

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. "Date of Manufacture" as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3. Med virkning fra den 29. oktober 2016 udgår
skal de nationale myndigheder med
begrundelse i dæks rullestøj, og for så vidt
angår C3-dæk også med begrundelse i
rullemodstand, med undtagelse af de
grænseværdier, der er fastsat i tabel 2 i
del B i bilag I, hvis der er tale om nye
køretøjer i klasse M, N og O, der ikke
overholder de relevante bestemmelser i
denne forordning, anse typeattester for
ikke længere at være gyldige i henhold til
artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal
forbyde registrering, salg og ibrugtagning
af sådanne køretøjer og, for så vidt angår
nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke
overholder de relevante bestemmelser i
denne forordning, forbyde salg og
ibrugtagning heraf.

Begrundelse

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

- *As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- *Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.*

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of

manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Med virkning fra **den 29. oktober 2016** skal nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullemodstand nægte at meddele **EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer køretøjer i klasse M, N og O og at meddele** EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder til nye typer dæk beregnet til sådanne køretøjer, hvis de ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand som fastsat i tabel 2 i del B i bilag I.

Ændringsforslag

4. Med virkning fra **syv år efter datoen for offentliggørelse af denne forordning** skal nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullemodstand nægte at meddele EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder til nye typer dæk beregnet til sådanne køretøjer, hvis de ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand som fastsat i tabel 2 i del B i bilag I.

Med virkning fra otte år efter datoen for offentliggørelse af denne forordning skal nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullemodstand nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer køretøjer i klasse M, N og O

Begrundelse

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

- *As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- *Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that*

for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. "Date of Manufacture" as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**5. Med virkning fra den 29. oktober 2018 udgår
skal de nationale myndigheder med
begrundelse i C1 og C2-dæks
rullemodstand, hvis der er tale om nye
køretøjer i klasse M, N og O, der ikke
overholder grænseværdierne for
rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag I,
anse typeattester for ikke længere at være
gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv
2007/46/EF og skal forbyde registrering,
salg og ibrugtagning af DA 25 DA
sådanne køretøjer og, for så vidt angår
nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke
overholder grænseværdierne for
rullemodstand i tabel 2 del B i bilag I,
forbyde salg og ibrugtagning heraf.**

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a. Med virkning fra den 29. oktober 2020 skal de nationale myndigheder med begrundelse i C1- eller C2-dæks rullemodstand, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M, N og O, der ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag I, anse typeattester for at være ugyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag I, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

Begrundelse

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

2. “Date of Manufacture” as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the

sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

10a. Denne forordning berører ikke en EF-typegodkendelse, der er udstedt til køretøjer, komponenter eller særskilte tekniske enheder før den dato, der er fastsat i stk. 1, og den er ikke til hinder for, at sådanne godkendelser fornyes i henhold til det direktiv, under hvilket de oprindeligt blev udstedt.

Begrundelse

Kravene i direktiverne bør ophæves for nye køretøjstyper, nye komponenter og tekniske enheder og ikke for eksisterende køretøjer. Ellers skal alle eksisterende køretøjer underkastes en helt ny godkendelse.

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 12

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest 18 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelse og giver den omgående besked om enhver ændring af

udgår

dem.

2. De overtrædelser, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter:

a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse;

b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse;

c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kunne føre til tilbagekaldelse eller inddragelse af typegodkendelsen.

Begrundelse

I direktiv 2007/46/EF er det beskrevet, hvordan man skal behandle sager, hvor en typegodkendelse ikke er eller ikke længere er gyldig.

Ændringsforslag 30

**Forslag til forordning
Artikel 13 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 13a

Revisionsklausul

Senest den 29. oktober 2010 fremlægger Kommissionen en rapport ledsaget af en konsekvensanalyse og, hvis relevant, forslag til Parlamentet og Rådet om yderligere revision af denne forordning eller andre relevante fællesskabsretsakter med hensyn til:

a) obligatorisk montering af dæktryksovervågningsystemer i køretøjer i klasse N og O;

b) typegodkendelse af regummierede dæk i overensstemmelse med grænseværdierne for vådgreb, rullemodstand og rullestøj i bilagene til denne forordning.

Begrundelse

Installation of TPMS for commercial vehicles is technically feasible and appropriate with regard to road safety, fuel efficiency and CO₂ emissions. Retreaded tyres represent up to 50% of the market for heavy duty vehicles and up to 25% of the market for light vehicle traffic, with the highest share in the Nordic countries. This proportion may increase with scarcity of raw materials and high oil prices reflected in the price of new tyres. It is therefore appropriate to examine the technical, economic and legal feasibility of application of the same type approval standards to retreaded models to ensure continued effectiveness.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning **Bilag I – del B – tabel 2** *Kommissionens forslag*

Tabel 2

Dækkklasse	Maksimumværdi (kg/ton) <u>2. etape</u>
C1	10,5
C2	9
C3	6,5

Ændringsforslag

Tabel 2

Dækkklasse	Maksimumværdi (kg/ton) <u>2. etape</u>
C1	10,5
C2	9
C3	8 (ingen 2. etape)
	<i>For dæk, der er klassificeret som vinterdæk i klasse C1, C2 og C3 (i henhold til definitionen i artikel 3), øges grænseværdierne med 1 kg/t.</i>

Begrundelse

1. stage 2-rolling resistance requirements for C3 are technically very difficult to reach. At present C3-snow tyres with RRC below 6.5kg/t would be less than 20% of the tyre population, and C3-summer tyres would only be around 50%. Even with an extra allowance of +1kg/t, 45.3% of all snow tyres are above 7.5 kg/t and would be excluded.

2. limit values increased by 1kg/t for “snow tyres”:

For Passenger cars and Light Trucks, a summer tyre has mainly longitudinal grooves. Snow tyres generally have a deeper non-skid than summer tyres. This generates higher level of rolling resistance. In addition, a snow tyre has longitudinal and lateral grooves (lateral grooves for better traction). These lateral grooves give, compared to just longitudinal grooves of summer tyres, a further geometrical softening of the tread pattern. These results in more radial tread deformation of a snow tread pattern compared to a standard tread pattern. The increased tread compound deformation amplitudes result in increased (=worse) rolling resistance for snow tyres.

For Truck tyres high inflation pressures and high axial loads are applied.

This results in high radial pressure and high deformations for the tread rubber within the footprint. These tread rubber deformations are significantly contributing to the tyre rolling resistance (more deformation = more (worse) rolling resistance).

The more flexible a tread pattern is, the higher the tread rubber deformations are. More grooves usually increase the flexibility of a tread pattern.

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning

Bilag I – del C – punkt 1.1 – tabel

Kommissionens forslag

Dækklasser	Nominel dækbredde (mm)	Grænseværdi (dB(A))
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

Ændringsforslag

Dækklasser	Nominel dækbredde (mm)	Grænseværdi (dB(A))
C1A	≤ 185	72
C1B	$> 185 \leq 215$	73
C1C	$> 215 \leq 245$	74
C1D	$> 245 \leq 275$	75
C1E	> 275	76
		Dæk, der er

		klassificeret som vinterdæk og "Extra Load"-dæk (i henhold til definitionen i artikel 3) bliver tildelt +1 dB(A). Dæk, der er klassificeret som dæk til særlig anvendelse (i henhold til definitionen i artikel 3) bliver tildelt +2 dB(A).
--	--	--

Begrundelse

1. Limit values

The limits proposed by the Commission are too low and may lead to an unjustifiable reduction in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

In the C1 category, approximately 50% of all existing tyre families would have to be redesigned. A recent Swedish study shows that only half of the 22 tyres measured would pass the proposed limits (if they were measured on an "average" test track).

The largest reduction in the proposed limits for C1 tyres is 5 dB (A) which is the same as removing almost 3 tyres from a vehicle. Such large reductions in noise will inevitably lead to trade-offs in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

For C3 tyres, the biggest problem involves traction tyres, where a reduction of 3 dB (A) in comparison with the current limits would be difficult to accomplish without degrading the adherence properties of drive axle tyres. In effect, drive axle tyres (traction tyres) must have aggressive tread patterns to allow them to move heavy goods vehicles forward in slippery conditions. If the traction properties are degraded, more trucks will have difficulties when even a small amount of snow falls, effectively blocking roads for all traffic.

A very recent study done by TÜV Automotive shows a significant correlation between C3 tyre noise and snow adherence. The quieter tyres are worse in snow traction. In addition, of the 5 traction tyres tested, only one would pass the proposed EC limits, but with no margin for error. The 2 tyres that perform best in snow are 2 and 3 dB (A) higher than the proposed noise limit.

All of these factors point to the need for the noise limits for C2 and C3 tyres to be revised upwards by 1 to 2 dB(A).

2. Snow tyres

Snow tyres (tyres with a marking M+S) are typically made with more aggressive tread patterns, which tend to make them noisier. But this pattern layout is required to give the grip in mud and snow conditions. An extra allowance of 1 dB (A) for tyres marked M+S is therefore required in the C1 category.

3. Extra Load tyres

Extra Load or Reinforced tyres carry more weight than their standard load counterparts.

By carrying extra load, they make more noise. This attribute has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account. Therefore it is justified to continue to allow these tyres to have 1 dB (A) more than standard load tyres.

4. Special use tyres

Special use tyres are designed for use in off-road and on-road applications. They are used in the construction industry, in certain mining and logging activities, and for general off-road areas. Because they must have aggressive tread patterns which allow them to adhere in snow, mud and sand, they make more noise. This feature has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account and offers a 2 dB(A) allowance for these tyres compared to the standard tyres in all three categories (C1, C2 and C3). Continuing the current situation in the new Regulation is therefore justified.

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning

Bilag I – del C – punkt 1.2 – tabel

Kommissionens forslag

Dækkklasse	Nominal dækbredde (mm)	Grænseværdi (dB(A))
C2	Normale dæk	72
	Trækdæk	73
C3	Normale dæk	73
	Trækdæk	75

Ændringsforslag

Dækkklasse	Nominal dækbredde (mm)	Grænseværdi (dB(A))
C2	Normale dæk	73
	Trækdæk	75
	Særlig anvendelse	76

C3	Normale dæk	74
	Trækdæk	76
	Særlig anvendelse	77

Begrundelse

1. Limit values

The limits proposed by the Commission are too low and may lead to an unjustifiable reduction in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

In the C1 category, approximately 50% of all existing tyre families would have to be redesigned. A recent Swedish study shows that only half of the 22 tyres measured would pass the proposed limits (if they were measured on an "average" test track).

The largest reduction in the proposed limits for C1 tyres is 5 dB (A) which is the same as removing almost 3 tyres from a vehicle. Such large reductions in noise will inevitably lead to trade-offs in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.

For C3 tyres, the biggest problem involves traction tyres, where a reduction of 3 dB (A) in comparison with the current limits would be difficult to accomplish without degrading the adherence properties of drive axle tyres. In effect, drive axle tyres (traction tyres) must have aggressive tread patterns to allow them to move heavy goods vehicles forward in slippery conditions. If the traction properties are degraded, more trucks will have difficulties when even a small amount of snow falls, effectively blocking roads for all traffic.

A very recent study done by TÜV Automotive shows a significant correlation between C3 tyre noise and snow adherence. The quieter tyres are worse in snow traction. In addition, of the 5 traction tyres tested, only one would pass the proposed EC limits, but with no margin for error. The 2 tyres that perform best in snow are 2 and 3 dB (A) higher than the proposed noise limit.

All of these factors point to the need for the noise limits for C2 and C3 tyres to be revised upwards by 1 to 2 dB(A).

2. Snow tyres

Snow tyres (tyres with a marking M+S) are typically made with more aggressive tread patterns, which tend to make them noisier. But this pattern layout is required to give the grip in mud and snow conditions. An extra allowance of 1 dB (A) for tyres marked M+S is therefore required in the C1 category.

3. Extra Load tyres

Extra Load or Reinforced tyres carry more weight than their standard load counterparts.

By carrying extra load, they make more noise. This attribute has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account. Therefore it is justified to continue to allow these tyres to have 1 dB (A) more than standard load tyres.

4. Special use tyres

Special use tyres are designed for use in off-road and on-road applications. They are used in the construction industry, in certain mining and logging activities, and for general off-road areas. Because they must have aggressive tread patterns which allow them to adhere in snow, mud and sand, they make more noise. This feature has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account and offers a 2 dB(A) allowance for these tyres compared to the standard tyres in all three categories (C1, C2 and C3). Continuing the current situation in the new Regulation is therefore justified.

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning

Bilag II – punkt 1 – litra a – litra i

Direktiv 2007/46/EF

Bilag IV – del I

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***i) Punkt 3-10, 12-38, 42-45 og 47-57
udgår;***

udgår

Begrundelse

Formålet er at erstatte disse forskrifter med direkte henvisning til regulativer fra FN/ECE.

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning

Bilag II – punkt 1 – litra b – litra i

Direktiv 2007/46/EF

Bilag IV – Bilag – tabel

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***i) Punkt 3-10, 12-37, 44, 45 og 50-54 i
tabellen udgår***

udgår

Begrundelse

Formålet er at erstatte disse forskrifter med direkte henvisning til regulativer fra FN/ECE.

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning
Bilag II – punkt 2 – litra a
Direktiv 2007/46/EF
Bilag VI – Bilag – tabel

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) Punkt 3-10, 12-38, 42-45 og 47-57 **udgår**
udgår

Begrundelse

Formålet er at erstatte disse forskrifter med direkte henvisning til regulativer fra FN/ECE.

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning
Bilag II – punkt 3 – litra a – punkt i
Direktiv 2007/46/EF
Bilag XI – afsnit 1 – tabel

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

i) Punkt 3-10, 12-38, 44, 45 og 47-54 **udgår**
udgår

Begrundelse

Formålet er at erstatte disse forskrifter med direkte henvisning til regulativer fra FN/ECE.

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning
Bilag II – punkt 3 – litra b – punkt i
Direktiv 2007/46/EF
Bilag XI – afsnit 2 – tabel

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

i) Punkt 3-10, 12-38, 42-45 og 47-57 **udgår**
udgår

Begrundelse

Formålet er at erstatte disse forskrifter med direkte henvisning til regulativer fra FN/ECE.

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning

Bilag II – punkt 3 – litra c – punkt i

Direktiv 2007/46/EF

Bilag XI – afsnit 3 – tabel

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***i) Punkt 3-10, 12-37, 44, 45 og 50-54
udgår***

udgår

Begrundelse

Formålet er at erstatte disse forskrifter med direkte henvisning til regulativer fra FN/ECE.

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning

Bilag II – punkt 3 – litra d – punkt i

Direktiv 2007/46/EF

Bilag XI – afsnit 4 – tabel

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***i) Punkt 3-10, 13-36, 42-45 og 47-57
udgår***

udgår

Begrundelse

Formålet er at erstatte disse forskrifter med direkte henvisning til regulativer fra FN/ECE.

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning

Bilag II – punkt 3 – litra e – punkt i

Direktiv 2007/46/EF

Bilag XI – afsnit 5 – tabel

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

***i) Punkt 3-10, 12-36, 42-45 og 47-57
udgår***

udgår

Begrundelse

Formålet er at erstatte disse forskrifter med direkte henvisning til regulativer fra FN/ECE.

PROCEDURE

Titel	Krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed	
Referencer	KOM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD)	
Korresponderende udvalg	IMCO	
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 5.6.2008	
Rådgivende ordfører Dato for valg	Jorgo Chatzimarkakis 2.7.2008	
Behandling i udvalg	18.9.2008	16.10.2008
Dato for vedtagelse	4.11.2008	
Resultat af den endelige afstemning	+: 42	–: 4
	0:	1
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Fiona Hall, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Romana Jordan Cizelj, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Amalia Sartori, Andres Tarand, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Pilar Ayuso, Etelka Barsi-Pataky, Ivo Belet, Daniel Caspary, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Christian Ehler, Juan Fraile Cantón, Neena Gill, Robert Goebbels, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gunnar Hökmark, Pierre Pribetich, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij	

PROCEDURE

Titel	Krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed			
Referencer	KOM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD)			
Dato for høring af EP	23.5.2008			
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	IMCO 5.6.2008			
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 5.6.2008	ITRE 5.6.2008	TRAN 5.6.2008	
Ingen udtalelse Dato for afgørelse	ENVI 25.6.2008	TRAN 24.6.2008		
Ordfører Dato for valg	Andreas Schwab 3.6.2008			
Behandling i udvalg	24.6.2008	14.7.2008	10.11.2008	1.12.2008
Dato for vedtagelse	2.12.2008			
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	32 0 7		
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Gabriela Crețu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Martí Grau i Segú, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Christopher Heaton-Harris, Anna Hedh, Edit Herczog, Alexander Graf Lambsdorff, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Catiuscia Marini, Arlene McCarthy, Catherine Neris, Bill Newton Dunn, Zita Pleštinšká, Karin Riis-Jørgensen, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler, Marian Złotea			
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Emmanouil Angelakas, André Brie, Wolfgang Bulfon, Jan Cremers, Brigitte Fouré, Joel Hasse Ferreira, Gisela Kallenbach, Othmar Karas, Diana Wallis, Anja Weisgerber, Stefano Zappalà			
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 178, stk. 2	Maddalena Calia, Dragoș Florin David, Anna Ibrisagic			
Dato for indgivelse	8.12.2008			