

**ÄNDRINGSFÖRSLAG 001-109**

från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

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

Typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon

Förslag till förordning (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

---

**Ändringsförslag 1****Förslag till förordning****Titeln***Kommissionens förslag**Ändringsförslag*

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH  
RÅDETS FÖRORDNING

om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av förordning (EU) **2018/...** och om upphävande av förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH  
RÅDETS FÖRORDNING

om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av förordning (EU) **2018/858** och om upphävande av förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009

*(Denna ändring berör hela texten när Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av*

*system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1) nämns. Om ändringen antas ska hela texten anpassas i överensstämmelse härmed.)*

## Ändringsförslag 2

### Förslag till förordning Skäl 1

#### *Kommissionens förslag*

(1) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) **2018/...**<sup>24+</sup> fastställs administrativa bestämmelser och tekniska krav för typgodkännande av nya fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter i syfte att säkerställa en väl fungerande inre marknad och för att erbjuda en hög nivå av säkerhet och miljöprestanda.

---

<sup>24</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) **2018/...** av den ... om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, och om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 och upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L ..., ..., s. ...).

**+ PO: för in i texten numret till förordningen i dokument PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)) och i fotnoten förordningens nummer, datum och hänvisning till EUT.**

## Ändringsförslag 3

### Förslag till förordning

#### *Ändringsförslag*

(1) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) **2018/858**<sup>24</sup> fastställs administrativa bestämmelser och tekniska krav för typgodkännande av nya fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter i syfte att säkerställa en väl fungerande inre marknad och för att erbjuda en hög nivå av säkerhet och miljöprestanda.

---

<sup>24</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) **2018/858** av den **30 maj 2018** om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, och om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 och upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L **151**, **14.6.2018**, s. **1**).

## Skäl 2a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(2a) Trafiksäkerheten i unionen kräver en samordnad politik på internationell nivå inom ramen för Uneces avtal och särskilt i Uneces världsforum för harmonisering av fordonsföreskrifter (WP.29) samt en integrerad strategi på unionsnivå och nationell, regional och lokal nivå. Det är därför nödvändigt att samordna handlingar och åtgärder hos olika myndigheter inom viktiga delar av trafiksäkerheten avseende fordon, körbeteenden, vägmärken och infrastrukturer.**

## Ändringsförslag 4

### Förslag till förordning

#### Skäl 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(3) Under de senaste årtiondena har utvecklingen av fordonssäkerheten avsevärt bidragit till den totala minskningen av antalet trafikrelaterade dödsfall och allvarliga skador. **Denna minskning har dock nyligen avstannat i unionen på grund av olika faktorer, strukturella och beteendemässiga**, och utan nya initiativ för den allmänna trafiksäkerheten, kommer säkerhetseffekterna av den nuvarande strategin inte längre att kunna kompensera för effekterna av ökande trafikvolym. Därför måste fordonens säkerhet förbättras ytterligare som en del av en integrerad strategi för vägtrafiksäkerhet och för att skydda oskyddade trafikanter bättre.

(3) Under de senaste årtiondena har utvecklingen av fordonssäkerheten avsevärt bidragit till den totala minskningen av antalet trafikrelaterade dödsfall och allvarliga skador. **2017 dog emellertid 25 300 personer på unionens vägar, en siffra som har stagnerat de senaste fyra åren. Till detta kommer 135 000 svårt skadade i kollisioner varje år. Unionen måste göra sitt yttersta för att markant minska dessa siffror, med en nollvision – dvs. ”inga dödsfall” – som mål. Utöver säkerhetsåtgärder för att skydda personer i fordonet måste specifika åtgärder för att förhindra dödsfall och skador bland oskyddade trafikanter, t.ex. cyklister och fotgängare, genomföras för att skydda användare utanför fordonet.** Utan nya initiativ för den allmänna trafiksäkerheten, kommer säkerhetseffekterna av den nuvarande strategin inte längre att kunna kompensera för effekterna av ökande trafikvolym.

Därför måste fordonens säkerhet förbättras ytterligare som en del av en integrerad strategi för vägtrafiksäkerhet och för att skydda oskyddade trafikanter bättre.

## Ändringsförslag 5

### Förslag till förordning Skäl 3a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(3a) Definitionen av oskyddade trafikanter bör omfatta motoriserade trafikanter, såsom Segway, sparkcyklar, rullstolar och elcyklar.**

## Ändringsförslag 6

### Förslag till förordning Skäl 4

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(4) Tekniska framsteg inom området för avancerade fordonssäkerhetssystem erbjuder nya möjligheter att minska antalet olycksoffer. För att minimera antalet dödsfall måste en **del** av **den** relevanta nya **tekniken** införas.

(4) Tekniska framsteg inom området för avancerade fordonssäkerhetssystem erbjuder nya möjligheter att minska antalet olycksoffer. För att minimera antalet **svårt skadade och** dödsfall måste en **uppsättning av de** relevanta nya **teknikerna** införas.

## Ändringsförslag 7

### Förslag till förordning Skäl 5a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(5a) För att säkerställa teknikneutralitet när det gäller system för övervakning av däcktryck bör prestandakraven möjliggöra system för både direkt och indirekt övervakning av däcktryck.**

## Ändringsförslag 8

### Förslag till förordning Skäl 5b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(5b) De föreslagna lagstiftningsåtgärderna kan bli effektiva – genom att minska antalet dödsolyckor, minska antalet trafikolyckor och minska skadorna – endast om de accepteras av användarna. Fordonstillverkarna bör därför göra sitt yttersta för att säkerställa att de system och funktioner som föreskrivs i denna förordning utvecklas på ett sådant sätt att föraren får stöd, användarens acceptans säkerställs och sannolikheten för att de används ökar. I detta syfte bör man också på ett tydligt och konsumentvänligt sätt i motorfordonets bruksanvisning förklara hur dessa system och funktioner fungerar och vilka begränsningar de har.*

## Ändringsförslag 9

### Förslag till förordning Skäl 6

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(6) Intelligent farthållning, **system** för kvarstannande i körfält, **övervakning av förarens uppmärksamhet**, distraktionsvarning och backövervakning har en stor potential när det gäller att avsevärt minska antalet olyckor. Dessa system **bygger** dessutom **på** teknik som **också** kommer att användas för utbyggnaden av **uppkopplade och** automatiserade fordon. Harmoniserade bestämmelser och provningsförfaranden för typgodkännande av fordon med avseende på dessa system och för typgodkännande av dessa system som separata tekniska enheter bör därför fastställas på unionsnivå.

(6) **Avancerade nödbromssystem**, intelligent farthållning, **nödsystem** för kvarstannande i körfält, **varning vid förartrötthet och distraktionsvarning**, **avancerad** distraktionsvarning **för föraren** och backövervakning **är säkerhetssystem som** har en stor potential när det gäller att avsevärt minska antalet olyckor. **Vissa av** dessa system **ligger** dessutom **till grund för** teknik som kommer att användas för utbyggnaden av automatiserade fordon. **Alla sådana säkerhetssystem bör fungera utan användning av biometriska uppgifter om förare eller passagerare, inbegripet ansiktsgenkänning.** Harmoniserade bestämmelser och provningsförfaranden för typgodkännande av fordon med

avseende på dessa system och för typgodkännande av dessa system som separata tekniska enheter bör därför fastställas på unionsnivå. ***De tekniska framstegen gällande dessa system bör beaktas i varje utvärdering av den befintliga lagstifningen, för att framtidssäkring ska uppnås, i strikt överensstämmelse med principen om skydd av den personliga integriteten och av personuppgifter, och för att stödja utvecklingen mot en nollvision för trafiken. Det är också nödvändigt att säkerställa att dessa system kan användas på ett säkert sätt, under fordonets hela livslängd.***

## Ändringsförslag 10

Förslag till förordning  
Skäl 6a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(6a) Det bör vara möjligt att stänga av den intelligenta farthållningen, till exempel när en förare råkar ut för falska varningar eller felaktig återkoppling till följd av dåligt väder, tillfälliga motstridiga vägmarkeringar vid vägarbeten och vilseledande, bristfälliga eller obefintliga vägmärken. En sådan avstängningsfunktion bör stå under förarens kontroll, avstängningen bör kunna vara aktiverad så länge som det krävs och föraren bör lätt kunna slå på farthållningen igen. Systemet bör alltid vara aktivt när tändningen är påslagen, och föraren bör alltid informeras om huruvida systemet är påslaget eller avstängt.***

## Ändringsförslag 11

Förslag till förordning  
Skäl 6b (nytt)

*(6b) Det är allmänt vedertaget att säkerhetsbältet är en av de viktigaste och effektivaste fordonssäkerhetsfunktionerna. System med bältespåminnare har därför potential att ytterligare förhindra dödsfall eller minska skador genom att öka användningen av säkerhetsbälte i hela unionen. Därför gjorde man det obligatoriskt med bältespåminnare för förarsätet i alla nya personbilar sedan 2014 redan genom förordning (EG) nr 661/2009. Detta uppnåddes genom att man genomförde Uneceföreskrifter nr 16, som innehöll de relevanta tekniska bestämmelserna. Tack vare anpassningen till de tekniska framstegen i dessa Uneceföreskrifter kommer det nu även att bli obligatoriskt att för alla fram- och baksäten i fordon i kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> samt alla framsäten i fordon i kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub> installera system med bältespåminnare från och med den 1 september 2019 för nya fordonstyper och från och med den 1 september 2021 för alla nya motorfordon.*

## Ändringsförslag 12

### Förslag till förordning Skäl 7

(7) Införandet av registreringsapparater för kollisionsdata som lagrar en rad viktiga fordonssdata under en kort tidsrymd före, under och efter en **utlösande händelse** (t.ex. aktiverandet av en krockkudde) är ett värdefullt steg för att få fram mer exakta och djupgående olycksdata. Det bör därför krävas att motorfordon utrustas med sådana registreringsapparater. **Det bör även vara ett krav att sådana** registreringsapparater **kan** registrera och lagra data på ett sådant

(7) Införandet av registreringsapparater för kollisionsdata som lagrar en rad viktiga, **anonymiserade** fordonssdata under en kort tidsrymd före, under och **omedelbart** efter en **trafikolycka** (t.ex. **utlöst genom** aktiverandet av en krockkudde) är ett värdefullt steg för att få fram mer exakta och djupgående olycksdata. Det bör därför krävas att **alla** motorfordon utrustas med sådana registreringsapparater. **Dessa** registreringsapparater **bör kunna** registrera

sätt att dessa data kan användas av medlemsstaterna för att genomföra trafiksäkerhetsanalys och bedöma effektiviteten av de specifika åtgärder som vidtas.

och lagra data på ett sådant sätt att dessa data kan användas av medlemsstaterna för att genomföra trafiksäkerhetsanalys och bedöma effektiviteten av de specifika åtgärder som vidtas, **utan att det går att identifiera det specifika fordonets ägare eller innehavare på grundval av de data som lagrats.**

## Ändringsförslag 13

### Förslag till förordning Skäl 8

#### *Kommissionens förslag*

(8) All behandling av personuppgifter, såsom uppgifter om föraren som behandlas i registreringsapparater för kollisionsdata eller uppgifter om **föraren från system för övervakning av förarens** uppmärksamhet eller **distraktionsvarning**, bör utföras i enlighet med unionens lagstiftning om dataskydd, särskilt den allmänna dataskyddsförordningen<sup>27</sup>. Behandlingen av personuppgifter som insamlas genom 112-baserade eCall-system ombord omfattas dessutom av särskilda skyddsåtgärder<sup>28</sup>.

#### *Ändringsförslag*

(8) All behandling av personuppgifter, såsom uppgifter om föraren som behandlas i registreringsapparater för kollisionsdata eller uppgifter om **förartrötthet och förarens** uppmärksamhet eller **avancerade distraktionsvarningar för föraren**, bör utföras i enlighet med unionens lagstiftning om dataskydd, särskilt den allmänna dataskyddsförordningen<sup>27</sup>. **Registreringsapparater för kollisionsdata bör drivas med ett slutet system som skriver över de data som lagrats och som inte gör det möjligt att identifiera fordonet eller föraren. Dessutom bör systemen för varningar med avseende på förartrötthet och förarens uppmärksamhet samt avancerade distraktionsvarningar för föraren inte fortlöpande registrera eller lagra andra data än de som krävs för de syften för vilka de samlats in eller på annat sätt behandlats inom ramen för det slutna systemet.** Behandlingen av personuppgifter som insamlas genom 112-baserade eCall-system ombord omfattas dessutom av särskilda skyddsåtgärder<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter

---

<sup>27</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter



och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>28</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/758 av den 29 april 2015 om typgodkännandekrav för montering av eCall-system som bygger på 112-tjänsten i fordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 77).

och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>28</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/758 av den 29 april 2015 om typgodkännandekrav för montering av eCall-system som bygger på 112-tjänsten i fordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 77).

## Ändringsförslag 14

### Förslag till förordning Skäl 8a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(8a) Eftersom körförmågan blir avsevärt nedsatt om föraren använder en mobiltelefon eller någon annan liknande apparat bör fordonstillverkare offentliggöra sina tester för att påvisa efterlevnaden av det vägledande principuttalandet om gränssnittet mellan människa och maskin i system för information och infotainment ombord på fordon.***

## Ändringsförslag 15

### Förslag till förordning Skäl 8b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(8b) Avancerade nödbromssystem eller nödsystem för kvarstannande i körfält är i vissa fall eventuellt inte fullt funktionsdugliga, särskilt på grund av brister i väginfrastrukturen. I sådana fall bör systemen avaktivera sig själva och ge föraren information om avaktiveringen. Om de inte avaktiveras automatiskt bör det vara möjligt att stänga av dem manuellt. Sådan avaktivering bör vara tillfällig och vara endast under den***

*tidsperiod då systemet inte är fullt funktionsdugligt. Föraren kan också behöva ta över kontrollen från avancerade nödbromssystem eller nödsystem för kvarstannande i körfält, i fall där systemets sätt att fungera skulle kunna leda till större risker eller skada. Genom detta säkerställs att fordonen hela tiden står under förarens kontroll. Systemen skulle dock också kunna upptäcka fall där föraren inte är beslutskompetent och det därför behövs ett ingripande från systemets sida för att förhindra att en olycka förvärras.*

## Ändringsförslag 16

### Förslag till förordning Skäl 13

#### *Kommissionens förslag*

(13) Efter antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 79/2009<sup>32</sup> har de tekniska kraven och provningsförfaranden för godkännande av vätgasdrivna fordon och vätgassystem och vätgaskomponenter vidareutvecklats på Unecenivå för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen. Uneceföreskrifter nr 134<sup>33</sup> tillämpas numera också i unionen med avseende på typgodkännande av vätgassystem i motorfordon. Utöver dessa krav **gäller** också kriterier för kvaliteten på det material som används i fordonssystem för **komprimerad** vätgas, **men för närvarande är dessa fastställda endast** på unionsnivå.

---

<sup>32</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 79/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av vätgasdrivna motorfordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG (EUT L 35, 4.2.2009, s. 32).

<sup>33</sup> Uneceföreskrifter nr 134 om enhetliga bestämmelser för godkännande av

#### *Ändringsförslag*

(13) Efter antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 79/2009<sup>32</sup> har de tekniska kraven och provningsförfaranden för godkännande av vätgasdrivna fordon och vätgassystem och vätgaskomponenter vidareutvecklats på Unecenivå för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen. Uneceföreskrifter nr 134<sup>33</sup> tillämpas numera också i unionen med avseende på typgodkännande av vätgassystem i motorfordon. Utöver dessa krav **bör** också kriterier för kvaliteten på det material **och de påfyllningsbehållare** som används i fordonssystem för vätgas **fastställas** på unionsnivå.

---

<sup>32</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 79/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av vätgasdrivna motorfordon och om ändring av direktiv 2007/46/EG (EUT L 35, 4.2.2009, s. 32).

<sup>33</sup> Uneceföreskrifter nr 134 om enhetliga bestämmelser för godkännande av

motorfordon och tillhörande komponenter med avseende på den säkerhetsrelaterade prestandan hos vätgasdrivna fordon.

motorfordon och tillhörande komponenter med avseende på den säkerhetsrelaterade prestandan hos vätgasdrivna fordon.

## Ändringsförslag 17

### Förslag till förordning Skäl 15

#### *Kommissionens förslag*

(15) Tidigare har unionsbestämmelserna begränsat den sammanlagda längden på lastbils kombinationer vilket lett till den typiska frambyggda utformningen på lastbilar eftersom den maximerar lastutrymmet. Förarens höga placering leder dock till en större död vinkel och en sämre direkt sikt runt lastbilens hytt. Detta är en betydande faktor bakom lastbilsolyckor med oskyddade trafikanter. Antalet olyckor kan minskas avsevärt genom att förarens direkta siktfält förbättras. Krav bör därför införas för att förbättra detta.

#### *Ändringsförslag*

(15) Tidigare har unionsbestämmelserna begränsat den sammanlagda längden på lastbils kombinationer vilket lett till den typiska frambyggda utformningen på lastbilar eftersom den maximerar lastutrymmet. Förarens höga placering leder dock till en större död vinkel och en sämre direkt sikt runt lastbilens hytt. Detta är en betydande faktor bakom lastbilsolyckor med oskyddade trafikanter. Antalet olyckor kan minskas avsevärt genom att förarens direkta siktfält förbättras. Krav bör därför införas för att förbättra detta, *så att det går bättre att se fotgängare, cyklister och andra oskyddade trafikanter direkt från förarens placering. Vid utformningen av det särskilda kravet på direkt sikt bör särdragen hos olika typer av fordon beaktas.*

## Ändringsförslag 18

### Förslag till förordning Skäl 16

#### *Kommissionens förslag*

(16) Med tanke på tyngdpunkten i *EU:s* säkerhetsbestämmelser för fordon på att skydda oskyddade trafikanter, bland annat genom att säkerställa adekvat sikt för förare, bör *offentliga och privata organ avstå från att kräva anbringandet av någon form av märke, vinjett eller dekal, oavsett för vilket skäl, på någon del av den*

#### *Ändringsförslag*

(16) Med tanke på tyngdpunkten i *unionens* säkerhetsbestämmelser för fordon på att skydda oskyddade trafikanter, bland annat genom att säkerställa adekvat sikt för förare, bör *åtgärder för att hålla vindrutor fria från märken, vinjetter, dekaler, vägtullsbrickor och andra objekt främjas. I detta syfte bör*

genomsynliga ytan av fordonens glas. **Dessutom bör nationella myndigheter genomdriva att vindrutor och sidorutor verkligen hålls fria från märken, vinjetter, dekaler eller andra objekt som försämrar sikten för att inte motverka effektiviteten i unionens lagstiftning om förarnas sikt.**

**fordonstillverkarna, i samarbete med nationella myndigheter och opinionsbildningsgrupper för säkerhet, överväga att ange vilka delar av den** **genomsynliga ytan av fordonens glas som är säkra att använda för anbringande av alla typer av märken, vinjetter, väg-tullsbrickor eller dekaler, utan att försämma säkerheten för oskyddade trafikanter.**

## Ändringsförslag 19

### Förslag till förordning Skäl 17

#### *Kommissionens förslag*

(17) Automatiserade **och uppkopplade fordon** kan bidra stort till att minska antalet trafikolyckor, eftersom **ungefär** 90 procent av trafikolyckorna beräknas uppkomma till följd av mänskliga fel. Eftersom automatiserade fordon gradvis kommer att ta över förarens uppgifter bör harmoniserade bestämmelser och tekniska krav för automatiserade fordons system antas på unionsnivå.

#### *Ändringsförslag*

(17) Automatiserade fordon kan bidra stort till att minska antalet trafikolyckor, eftersom **mer än** 90 procent av trafikolyckorna beräknas uppkomma till följd av mänskliga fel **i någon utsträckning**. Eftersom automatiserade fordon gradvis kommer att ta över förarens uppgifter bör harmoniserade bestämmelser och tekniska krav för automatiserade fordons system – **också med avseende på verifierbara säkerhetsgarantier för beslutprocesser i automatiserade fordon** – antas på unionsnivå **och främjas på internationell nivå inom ramen för Uneces världsforum för harmonisering av fordonsföreskrifter**.

## Ändringsförslag 20

### Förslag till förordning Skäl 18a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(18a) Eftersom den genomsnittliga åldern på ett fordon i unionen är mer än tio år kan eftermontering av avancerade förarassistanssystem i befintliga fordon bidra väsentligt till att minska antalet**

*dödsfall i trafiken inom unionen. I detta avseende bör unionen fortsätta att bedöma huruvida eftermontering i den befintliga fordonsparken, särskilt i bussar och lastbilar, av avancerade förarassistanssystem är genomförbar och kostnadseffektiv.*

#### *Motivering*

*Eftermonterade säkerhetsfunktioner höjer säkerhetsnivån i befintliga fordon som är i bruk samt skyddar oskyddade trafikanter. Detta ändringsförslag är en anpassning till kommissionens meddelande och tidigare betänkanden från Europaparlamentet på detta område.*

### **Ändringsförslag 21**

#### **Förslag till förordning Skäl 18b (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(18b) Fordonssäkerheten är inte längre begränsad till skydd mot stöld av fordon, utan måste inriktas på skydd av hela fordonsarkitekturen och förhindra förlust eller äventyrande av system- och komponentintegritet. Detta syftar till att säkerställa att fordon, system, separata tekniska enheter, komponenter och delar och utrustning fortsätter att uppfylla krav på säkerhet och miljögodkännanden och löper en minskad risk att äventyras under fordonets livstid, inom ramen för skäliga men aktuella skyddsåtgärder. Fordons konnektivitet och automatisering ökar möjligheterna för obehörig fjärråtkomst till uppgifter i fordon och olaglig trådlös modifiering av programvara. För att ta hänsyn till de kommande risker som orsakas av detta bör Uneceföreskrifter om säkerhet, it-säkerhet och trådlös programvaruuppdatering tillämpas obligatoriskt så snart som möjligt efter det att de träder i kraft. Det bör säkerställas att fordon, deras system, separata tekniska enheter, komponenter, delar och utrustning är utrustade med aktuell säkerhetsteknik när de släpps ut på*

*marknaden och att denna höga säkerhetsnivå upprätthålls genom regelbunden uppdatering av maskin- och programvara fram till slutet av ett fordons livstid. Dessa säkerhetsåtgärder bör dock inte undergräva fordonstillverkarens skyldigheter att ge tillgång till omfattande diagnostisk information och uppgifter i fordonet som är relevanta för att reparera och underhålla det.*

#### Motivering

*I linje med slutrapporten från Unece ITS/AD-gruppen, rekommenderades världsforumet för harmonisering av fordonsföreskrifter att upprätta en Uneceföreskrift om it-säkerhet. It-säkerhet är bara en av pelarna i den övergripande fordons säkerheten. Säkerheten måste garanteras från vagg till grav och hanteras genom design för säkerhet hos ett uppkopplat fordon, så att det blir mycket svårt och ekonomiskt oattraktivt att manipulera det, oavsett om det sker fysiskt eller trådlöst på distans.*

### Ändringsförslag 22

#### Förslag till förordning

##### Skäl 19

#### *Kommissionens förslag*

(19) Unionen bör fortsätta att främja utvecklingen av tekniska krav för däckljud, rullmotstånd och väggreppsprestanda vid vått väglag på Unecenivå. Detta beror på att Uneces föreskrifter nr 117 nu innehåller dessa detaljerade bestämmelser. Förfarandet för **anpassa** kraven på däck för att beakta den tekniska utvecklingen bör fortsätta på Unecenivå, särskilt för att säkerställa att däckens prestanda också bedöms i slutet av däckens livstid i begagnat skick och för att främja att däcken uppfyller kraven under hela sin livstid och inte byts ut i förtid. De befintliga kraven i förordning (EG) nr 661/2009 avseende däckprestanda **bör** ersättas **med likvärdiga Uneceföreskrifter**.

#### *Ändringsförslag*

(19) Unionen bör fortsätta att främja utvecklingen av tekniska krav för däckljud, rullmotstånd och väggreppsprestanda vid vått väglag på Unecenivå. Detta beror på att Uneces föreskrifter nr 117 nu innehåller dessa detaljerade bestämmelser. Förfarandet för **anpassning av** kraven på däck för att beakta den tekniska utvecklingen bör fortsätta på Unecenivå, **snabbt och ambitiöst**, särskilt för att säkerställa att däckens prestanda också bedöms i slutet av däckens livstid i begagnat skick och för att främja att däcken uppfyller kraven under hela sin livstid och inte byts ut i förtid. **För att säkerställa att strikta normer följs bör** de befintliga kraven i förordning (EG) nr 661/2009 avseende däckprestanda **övervakas och utvärderas, och ersättas om det går att förbättra däckprestandan inom unionen**.

## Ändringsförslag 23

### Förslag till förordning Skäl 25

#### *Kommissionens förslag*

(25) Detaljerade tekniska krav och särskilda provningsförfaranden för typgodkännande av motorfordon och släpfordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter bör fastställas i delegerade akter före den dag då denna förordning börjar tillämpas. Dessutom bör tillverkarna ges tillräckligt med tid för att anpassa sig till kraven i denna förordning och de delegerade akter som antas i enlighet med den. Tillämpningen av denna förordning bör därför skjutas upp.

#### *Ändringsförslag*

(25) Detaljerade tekniska krav och särskilda provningsförfaranden för typgodkännande av motorfordon och släpfordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter bör fastställas i delegerade akter före den dag då denna förordning börjar tillämpas. Dessutom bör tillverkarna ges tillräckligt med tid för att anpassa sig till kraven i denna förordning och de delegerade akter som antas i enlighet med den. Tillämpningen av denna förordning bör därför skjutas upp, **om så krävs**.

## Ändringsförslag 24

### Förslag till förordning Skäl 25a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***(25a) För att säkerställa efterlevnaden av denna förordning bör medlemsstaterna vidta alla nödvändiga åtgärder så att genomförandet av bestämmelserna om korrigerande åtgärder och sanktioner i förordning (EU) 2018/858 säkerställs.***

## Ändringsförslag 25

### Förslag till förordning Artikel 1

#### *Kommissionens förslag*

I denna förordning fastställs krav för

**1.** typgodkännande av fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är konstruerade och tillverkade för fordon med avseende på

#### *Ändringsförslag*

**1.** I denna förordning fastställs krav för

**a)** typgodkännande av fordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är konstruerade och tillverkade för fordon med avseende på

deras allmänna egenskaper och säkerhet samt skydd av personer i fordonet och oskyddade trafikanter,

2. typgodkännande av fordon med avseende på deras säkerhet, bränsleeffektivitet och koldioxidutsläpp när det gäller system för övervakning av däcktryck, och

3. typgodkännande av nyttillverkade däck med avseende på deras säkerhet och miljöprestanda.

deras allmänna egenskaper och säkerhet samt skydd av **och säkerhet för** personer i fordonet och oskyddade trafikanter,

**b)** typgodkännande av fordon med avseende på deras säkerhet, bränsleeffektivitet och koldioxidutsläpp när det gäller system för övervakning av däcktryck, och

**c)** typgodkännande av nyttillverkade däck med avseende på deras säkerhet och miljöprestanda.

## Ändringsförslag 26

### Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 1a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**1a. Denna förordning preciserar och kompletterar förordning (EU) 2018/858 när det gäller allmän säkerhet för motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, och när det gäller skydd av och säkerhet för personer i fordonet och oskyddade trafikanter.**

## Ändringsförslag 27

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 1

*Kommissionens förslag*

(1) oskyddad trafikant: trafikant som använder sig av ett **tvåhjuligt** motorfordon eller icke-motoriserad trafikant, t.ex. cyklist eller fotgängare.

*Ändringsförslag*

(1) oskyddad trafikant: trafikant som använder sig av ett **en- eller flerhjuligt** motorfordon **utan skyddande kaross** eller icke-motoriserad trafikant, t.ex. cyklist eller fotgängare.

## Ändringsförslag 28

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 3



*Kommissionens förslag*

(3) intelligent farthållning: system som hjälper föraren att hålla en hastighet som är lämplig för vägmiljön genom att tillhandahålla ***haptisk*** återkoppling genom ***gaspedalen med*** uppgifter om hastighetsbegränsning som erhållits genom observation av vägmärken och signaler, på grundval av uppgifter från infrastruktursignaler eller elektroniska kartor eller bådadera, som görs tillgängliga i fordonet.

*Ändringsförslag*

(3) intelligent farthållning: system som hjälper föraren att hålla en hastighet som är lämplig för vägmiljön genom att tillhandahålla ***särskild, ändamålsenlig*** återkoppling genom ***gasreglaget – eller genom andra medel som är tillräckligt effektiva för att öka förarens medvetenhet – baserat på*** uppgifter om hastighetsbegränsning som erhållits genom observation av vägmärken och signaler, på grundval av uppgifter från infrastruktursignaler eller elektroniska kartor eller bådadera, som görs tillgängliga i fordonet.

**Ändringsförslag 29**

**Förslag till förordning  
Artikel 3 – stycke 2 – led 5**

*Kommissionens förslag*

(5) ***övervakning av*** förarens uppmärksamhet: system för att bedöma förarens uppmärksamhet genom analys av fordonssystem och varna föraren om så behövs.

*Ändringsförslag*

(5) ***varning med avseende på förartrötthet och*** förarens uppmärksamhet: system för att bedöma förarens uppmärksamhet genom analys av fordonssystem och varna föraren om så behövs.

**Ändringsförslag 30**

**Förslag till förordning  
Artikel 3 – stycke 2 – led 6**

*Kommissionens förslag*

(6) avancerad distraktionsvarning: system som ***kan känna av förarens visuella uppmärksamhet för trafiksituationen och varna föraren om så behövs.***

*Ändringsförslag*

(6) avancerad distraktionsvarning ***för föraren***: system som ***varnar föraren när vederbörande är distraherad eller som påkallar uppmärksamheten för att undvika distraktion.***

## Ändringsförslag 31

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 7

#### *Kommissionens förslag*

(7) nödstoppssignal: **snabbt blinkande signal** som visar trafikanter bakom fordonet att en stark retardationskraft i förhållande till rådande vägförhållanden anbringats på fordonet.

#### *Ändringsförslag*

(7) nödstoppssignal: **en ljussignalfunktion** som visar trafikanter bakom fordonet att en stark retardationskraft i förhållande till rådande vägförhållanden anbringats på fordonet.

## Ändringsförslag 32

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 8

#### *Kommissionens förslag*

(8) backövervakning: optiskt system **eller** detektionssystem med kamera eller bildskärm för att göra föraren medveten om personer och föremål bakom fordonet i det huvudsakliga syftet att undvika kollisioner vid backning.

#### *Ändringsförslag*

(8) backövervakning: optiskt system **och** detektionssystem med kamera eller bildskärm för att göra föraren medveten om personer och föremål bakom fordonet i det huvudsakliga syftet att undvika kollisioner vid backning.

## Ändringsförslag 33

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 10

#### *Kommissionens förslag*

(10) avancerat nödbromssystem: system som automatiskt kan detektera en potentiell kollision och aktivera fordonets bromssystem och bromsa fordonet i syfte att undvika eller mildra en kollision.

#### *Ändringsförslag*

(10) avancerat nödbromssystem: system som automatiskt kan detektera en potentiell kollision och **automatiskt kan** aktivera fordonets bromssystem och bromsa fordonet **i sista möjliga ögonblick**, i syfte att undvika eller mildra en kollision.

## Ändringsförslag 34

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 11

*Kommissionens förslag*

(11) **system** för kvarstannande i körfält: system **för övervakning av fordonets position** i förhållande till körfältets gränser **och som anbringat ett vridmoment på ratten, eller ett tryck på bromsarna,** åtminstone när en avvikelse ur körfältet inträffar eller är på väg att inträffa och en kollision kan vara nära förestående.

**Ändringsförslag 35**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 3 – stycke 2 – led 13**

*Kommissionens förslag*

(13) registreringsapparat för kollisionsdata: system för att registrera och lagra viktiga kollisionsrelaterade parametrar och uppgifter före, under och efter en kollision.

**Ändringsförslag 36**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 3 – stycke 2 – led 18**

*Kommissionens förslag*

(18) vätgasdrivet framdrivningssystem: den **förbränningsmotor eller det bränslecellsystem** som används för att driva fordonet.

**Ändringsförslag 37**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 3 – stycke 2 – led 21**

*Kommissionens förslag*

(21) automatiserat fordon: motorfordon

*Ändringsförslag*

(11) **nödsystem** för kvarstannande i körfält: system **som hjälper föraren att hålla en säker position** i förhållande till körfältets gränser eller **väggkanten** åtminstone när en avvikelse ur körfältet inträffar eller är på väg att inträffa och en kollision kan vara nära förestående.

*Ändringsförslag*

(13) registreringsapparat för kollisionsdata: system **utformat uteslutande** för att registrera och lagra viktiga kollisionsrelaterade parametrar och uppgifter **kort** före, under och **omedelbart** efter en kollision.

*Ändringsförslag*

(18) vätgasdrivet framdrivningssystem: den **energiomvandlare** som används för att driva fordonet.

*Ändringsförslag*

(21) automatiserat fordon: motorfordon

som är konstruerat och byggt för att röra sig självständigt under *längre* perioder utan fortlöpande mänsklig övervakning.

som är konstruerat och byggt för att röra sig självständigt under *vissa* perioder utan fortlöpande mänsklig övervakning, *men där föraren fortfarande förväntas eller måste ingripa*.

### Ändringsförslag 38

Förslag till förordning  
Artikel 3 – stycke 2 – led 21a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(21a) helautomatiserat fordon: motorfordon som är konstruerat och byggt för att röra sig självständigt helt utan mänsklig övervakning.*

### Ändringsförslag 39

Förslag till förordning  
Artikel 3 – stycke 2 – led 26

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(26) frontskyddets hörn: frontskyddets kontaktpunkt med ett vertikalt plan som bildar en vinkel av 60° med fordonets längsgående vertikalplan och som tangerar frontskyddets yttre yta.*

*utgår*

### Ändringsförslag 40

Förslag till förordning  
Artikel 3 – stycke 2 – led 27

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(27) nedre frontskyddshöjd: det vertikala avståndet mellan marken och frontskyddets nedre referenslinje i alla lägen i tvärgående riktning med fordonet i normalt körläge.*

*utgår*

## Ändringsförslag 41

### Förslag till förordning Artikel 3 – stycke 2 – led 27a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(27a) it-säkerhet: skydd mot fjärrmanipulation och manipulationer som äventyrar fordonsintegriteten.**

## Ändringsförslag 42

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 4

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

4. Tillverkarna ska säkerställa att fordonen utformas, konstrueras och monteras så att risken för skador på personer i fordonet och oskyddade trafikanter minimeras.

4. Tillverkarna ska säkerställa att fordonen utformas, konstrueras och monteras så att risken för skador på personer i fordonet och oskyddade trafikanter **förebyggs eller** minimeras.

## Ändringsförslag 43

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 5 – led b

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(b) **fotgängare, cyklister**, sikt och synlighet,

(b) **oskyddade trafikanter**, sikt och synlighet,

## Ändringsförslag 44

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 5a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**5a. Fordonstillverkarna ska också säkerställa att de system och funktioner som avses i artiklarna 5–11 utvecklas på ett sådant sätt att användarens acceptans säkerställs, och att motorfordonets bruksanvisning innehåller tydlig och**

*heltäckande information om hur dessa system och funktioner fungerar.*

## Ändringsförslag 45

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 7

#### *Kommissionens förslag*

7. För att säkerställa en hög nivå av allmän säkerhet hos fordon och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, ska kommissionen **ges befogenhet att** anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **i syfte** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på kraven i bilaga II.

#### *Ändringsförslag*

7. För att säkerställa en hög nivå av allmän säkerhet hos fordon och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **med avseende på att komplettera denna förordning genom** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på kraven i bilaga II.

## Ändringsförslag 46

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 7 – stycke 1a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**Dessa närmare bestämmelser ska fastställas och offentliggöras minst 15 månader före de relevanta datum som anges i bilaga II.**

## Ändringsförslag 47

### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. För **att bidra till bästa möjliga bränsleförbrukning och trafiksäkerhet under** ett brett spektrum av väg- och omgivningsförhållanden ska fordonen

#### *Ändringsförslag*

1. För ett brett spektrum av väg- och omgivningsförhållanden ska fordonen utrustas med ett tillförlitligt system för övervakning av däcktryck som i fordonet

utrustas med ett tillförlitligt system för övervakning av däcktryck som i fordonet kan varna föraren om trycket minskat i något däck.

kan varna föraren om trycket minskat i något däck.

## Ändringsförslag 48

### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 4 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

4. Kommissionen ska **ges befogenhet att** anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **för** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för

#### *Ändringsförslag*

4. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **med avseende på att komplettera denna förordning genom** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för

## Ändringsförslag 49

### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 4 – led h

#### *Kommissionens förslag*

(h) typgodkännande av däck, inklusive tekniska krav rörande montering.

#### *Ändringsförslag*

(h) typgodkännande av däck, inklusive **begagnade däck och** tekniska krav rörande montering.

## Ändringsförslag 50

### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 4 – stycke 1a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**Dessa närmare bestämmelser ska fastställas och offentliggöras minst 15 månader före de relevanta datum som anges i bilaga II.**

## Ändringsförslag 51

### Förslag till förordning

## Artikel 6 – punkt 1 – led k

*Kommissionens förslag*

(k) **Övervakning av** förarens uppmärksamhet.

*Ändringsförslag*

(k) **Varning med avseende på förartrötthet och** förarens uppmärksamhet.

## Ändringsförslag 52

**Förslag till förordning**  
Artikel 6 – punkt 1 – led l

*Kommissionens förslag*

(l) Avancerad distraktionsvarning.

*Ändringsförslag*

(l) Avancerad distraktionsvarning **för föraren.**

## Ändringsförslag 53

**Förslag till förordning**  
Artikel 6 – punkt 1 – led fa (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(fa) Registreringsapparat för kollisiondata.**

## Ändringsförslag 54

**Förslag till förordning**  
Artikel 6 – punkt 2 – led a

*Kommissionens förslag*

a) Det ska vara möjligt **för** föraren **att** genom **gaspedalen känna** att den tillämpliga hastighetsbegränsningen **uppnås eller** överskrids.

*Ändringsförslag*

a) Det ska vara möjligt **att tillhandahålla** föraren **särskild, ändamålsenlig återkoppling** genom **gasreglaget, eller genom andra effektiva medel, om** att den tillämpliga hastighetsbegränsningen överskrids.

## Ändringsförslag 55

**Förslag till förordning**  
Artikel 6 – punkt 2 – led b



*Kommissionens förslag*

b) Det **får inte** vara möjligt att stänga av **eller koppla bort** systemet.

*Ändringsförslag*

b) Det **ska** vara möjligt att stänga av systemet.

**Ändringsförslag 56**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 2 – led c**

*Kommissionens förslag*

c) Det ska vara möjligt för föraren att smidigt överskrida den av systemet givna fordons hastigheten genom normal användning av **gaspedalen utan extra tryck**.

*Ändringsförslag*

c) Det ska vara möjligt för föraren att smidigt överskrida den av systemet givna fordons hastigheten genom normal användning av **gasreglaget**.

**Ändringsförslag 57**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 2 – led d**

*Kommissionens förslag*

d) **Om en farthållare är aktiverad måste systemet för intelligent farthållning automatiskt anpassa sig till en lägre hastighetsgräns.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

**Ändringsförslag 58**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 2 – led da (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**da) Dess prestandamål ska fastställas för att undvika fel eller minimera felfrekvensen vid verklig körning.**

**Ändringsförslag 59**

**Förslag till förordning**

## Artikel 6– punkt 2 – led db (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**db) Det ska vara i normalt driftsläge vid varje aktivering av fordonets huvudströmbrytare.**

## Ändringsförslag 60

**Förslag till förordning  
Artikel 6 – punkt 3**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3. Ett motorfordon som är utrustat med ett system för avancerad distraktionsvarning enligt punkt 1 d får även anses uppfylla kravet i punkt 1 c.**

**utgår**

## Ändringsförslag 61

**Förslag till förordning  
Artikel 6 – punkt 3a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3a. Systemen för varningar med avseende på förartrötthet och förarens uppmärksamhet samt avancerade distraktionsvarningar för föraren ska vara utformade så att dessa system inte fortlöpande registrerar eller lagrar andra data än de som krävs för de syften för vilka de samlats in eller på annat sätt behandlats inom ramen för det slutna systemet. Vidare får dessa data inte vid någon tidpunkt vara tillgängliga eller göras tillgängliga för tredje part, och de ska raderas omedelbart efter behandlingen. Dessa system ska också utformas så att överlappning förhindras, och de ska inte påkalla förarens uppmärksamhet separat eller samtidigt eller på ett förvirrande sätt om en åtgärd utlöser båda systemen.**

## Ändringsförslag 62

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3b (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3b. En registreringsapparat för kollisionsdata ska emellertid inte kunna registrera och lagra de fyra sista siffrorna i avsnittet för identifiering av fordonet i fordonsidentifieringsnumret eller några andra uppgifter som skulle kunna göra det möjligt att identifiera det enskilda fordonet eller dess ägare eller innehavare.**

## Ändringsförslag 63

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3c (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3c. Registreringsapparater för kollisionsdata ska särskilt uppfylla följande krav:**

**a) De data som apparaterna har kapacitet att registrera och lagra med avseende på perioden kort före, under och omedelbart efter en kollision ska omfatta fordonets hastighet, inbromsning, position och lutning, säkerhetssystemens tillstånd och grad av aktivering, 112-baserade eCall-system ombord, bromsaktivering och relevanta parametrar i ombordsystemen för aktiv säkerhet och förebyggande av olyckor, med stor precision och säkerställd hållbarhet för data.**

**b) Det får inte vara möjligt att avaktivera apparaterna.**

**c) Det sätt på vilket apparaterna registrerar och lagrar data ska vara sådant att**

- i) de drivs med ett slutet system,**
- ii) de data som samlas in är**

*anonymiserade och skyddade mot manipulation och missbruk,*

*iii) exakt fordonstyp, version och variant och i synnerhet de system för aktiv säkerhet och förebyggande av olyckor som är monterade i fordonet kan fastställas.*

*d) Ifrågavarande data kan göras tillgängliga för nationella myndigheter på grundval av unionslagstiftning eller nationell lagstiftning endast för forskning om och analys av olyckor, inbegripet för typgodkännande av system och komponenter, och i överensstämmelse med förordning (EU) 2016/679 genom ett standardiserat gränssnitt.*

## Ändringsförslag 64

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3d (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*3d. Säkerhetsfunktioner och varningar som används som förarassistans ska lätt kunna uppfattas av alla förare, även äldre personer och personer med funktionsnedsättning.*

## Ändringsförslag 65

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 4 – inledningen

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

4. Kommissionen ska **ges befogenhet att** anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **för** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för

4. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **med avseende på att komplettera denna förordning genom** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för

## Ändringsförslag 66

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 4 – led p

#### *Kommissionens förslag*

(p) typgodkännande av de avancerade fordonssystem som förtecknas i punkt 1 a-f som separata tekniska enheter.

#### *Ändringsförslag*

(p) typgodkännande av de avancerade fordonssystem som förtecknas i punkt 1 a-**fa** som separata tekniska enheter.

## Ändringsförslag 67

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 4 – stycke 1a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***Dessa närmare bestämmelser ska fastställas och offentliggöras minst 15 månader före de relevanta datum som anges i bilaga II.***

## Ändringsförslag 68

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 2 – led q

#### *Kommissionens förslag*

(q) i den första fasen detektion av fordon i rörelse och stillastående hinder framför motorfordonet,

#### *Ändringsförslag*

(q) i den första fasen detektion av ***och inbromsning på grund av*** fordon i rörelse och stillastående hinder framför motorfordonet,

## Ändringsförslag 69

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 2 – led r

#### *Kommissionens förslag*

(r) i den andra fasen en utvidgning av detektionen till att också omfatta oskyddade trafikanter framför motorfordonet.

#### *Ändringsförslag*

(r) i den andra fasen en utvidgning av detektionen ***och inbromsningen*** till att också omfatta oskyddade trafikanter framför motorfordonet.

## Ändringsförslag 70

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. Fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> ska utrustas med ett **system** för kvarstannande i körfält.

#### *Ändringsförslag*

3. Fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> ska utrustas med ett **nödsystem** för kvarstannande i körfält.

## Ändringsförslag 71

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 4 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

4. Avancerade nödbromssystem och **system** för kvarstannande i körfält ska uppfylla följande krav:

#### *Ändringsförslag*

4. Avancerade nödbromssystem och **nödsystem** för kvarstannande i körfält ska uppfylla följande krav:

## Ändringsförslag 72

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 4 – led a

#### *Kommissionens förslag*

a) Det får endast vara möjligt att slå av systemen ett åt gången, och endast vid stillastående med parkeringsbromsen aktiverad, **genom en komplex rad åtgärder som ska vidtas av föraren.**

#### *Ändringsförslag*

a) Det ska endast vara möjligt att slå av systemen ett åt gången, och endast vid stillastående med parkeringsbromsen aktiverad.

## Ändringsförslag 73

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 4 – led ca (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**ca) Det ska vara möjligt för föraren att ta över kontrollen från systemen.**

## Ändringsförslag 74

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 5

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**5. Fordon av kategorierna  $M_1$  och  $N_1$  ska utrustas med en registreringsapparat för kollisionsdata. Registreringsapparater för kollisionsdata ska särskilt uppfylla följande krav:**

**utgår**

**(s) De data som apparaterna klarar av att registrera och lagra med avseende på perioden före, under och efter en kollision ska minst omfatta fordonets hastighet, säkerhetssystemens tillstånd och grad av aktivering och alla andra relevanta parametrar i ombordsystemen för aktiv säkerhet och förebyggande av olyckor.**

**(t) Det får inte vara möjligt att avaktivera apparaterna.**

**(u) Det sätt på vilket apparaterna registrerar och lagrar data ska vara sådant att dessa data är skyddade mot manipulation och kan göras tillgängliga för de nationella myndigheterna, på grundval av unionslagstiftning eller nationell lagstiftning i överensstämmelse med förordning (EU) 2016/679 genom ett standardiserat gränssnitt i syfte att analysera olycksdata, och sådant att exakt fordonstyp, variant och version och i synnerhet de system för aktiv säkerhet och förebyggande av olyckor som är monterade i fordonet kan fastställas.**

**Däremot får de data som en registreringsapparat för kollisionsdata kan registrera och lagra inte omfatta de fyra sista siffrorna i avsnittet för identifiering av fordonet i fordonsinformationsnumret eller några andra uppgifter som skulle kunna göra det möjligt att identifiera det enskilda fordonet.**

## Ändringsförslag 75

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 7 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

7. Kommissionen ska **ges befogenhet att** anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **för** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för

#### *Ändringsförslag*

7. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **med avseende på att komplettera denna förordning genom** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för

## Ändringsförslag 76

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 7 – led w

#### *Kommissionens förslag*

(w) typgodkännande av registreringsapparater för kollisiondata som separata tekniska enheter.

#### *Ändringsförslag*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

## Ändringsförslag 77

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 7 – stycke 1a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**Dessa närmare bestämmelser ska fastställas och offentliggöras minst 15 månader före de relevanta datum som anges i bilaga II.**

## Ändringsförslag 78

### Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Frontskydd som antingen är monterade som originalutrustning på fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> eller

#### *Ändringsförslag*

1. Frontskydd som antingen är monterade som originalutrustning på fordon av kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> eller



tillhandahålls på marknaden som separata tekniska enheter för sådana fordon ska uppfylla kraven i punkt 2 *i bilaga IV* och i de delegerade akter som *antas enligt* punkt 3 *i denna artikel*.

tillhandahålls på marknaden som separata tekniska enheter för sådana fordon ska uppfylla kraven i punkt 2 och i de delegerade akter som *avses i* punkt 3.

## Ändringsförslag 79

### Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. Kommissionen ska *ges befogenhet att* anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 *för* att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av frontskydd som avses i punkt 1 i denna artikel, inbegripet tekniska krav vad gäller deras konstruktion och installation.

#### *Ändringsförslag*

3. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 *med avseende på att komplettera denna förordning genom* att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av frontskydd som avses i punkt 1 i denna artikel, inbegripet tekniska krav vad gäller deras konstruktion och installation.

## Ändringsförslag 80

### Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 3 – stycke 1a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

*Dessa närmare bestämmelser ska fastställas och offentliggöras minst 15 månader före de relevanta datum som anges i bilaga II.*

## Ändringsförslag 81

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. Fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> ska vara utrustade med avancerade system som gör det möjligt att detektera

#### *Ändringsförslag*

3. Fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> ska vara utrustade med avancerade system som gör det möjligt att detektera

oskyddade trafikanter som befinner sig nära fordonets front **eller** sidan närmast vägreten och ge en varning eller undvika kollisioner med sådana oskyddade trafikanter.

oskyddade trafikanter som befinner sig nära fordonets front **och** sidan närmast vägreten och ge en varning eller undvika kollisioner med sådana oskyddade trafikanter.

## Ändringsförslag 82

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 4 – led a

#### *Kommissionens förslag*

a) Det ska endast vara möjligt att slå av systemen ett åt gången, och endast vid stillastående med parkeringsbromsen aktiverad, **genom en komplex rad åtgärder som ska vidtas av föraren.**

#### *Ändringsförslag*

a) Det ska endast vara möjligt att slå av systemen ett åt gången, och endast vid stillastående med parkeringsbromsen aktiverad.

## Ändringsförslag 83

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 4 – led aa (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**aa) Det ska vara möjligt för föraren att ta över kontrollen från systemen.**

## Ändringsförslag 84

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

5. Fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> ska utformas och konstrueras på ett sådant sätt att oskyddade trafikanter blir mer direkt synliga från förarsätet.

#### *Ändringsförslag*

5. Fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> ska utformas och konstrueras på ett sådant sätt att oskyddade trafikanter blir mer direkt synliga från förarsätet, **för att eliminera de döda vinklarna för föraren genom vindrutan och betydligt minska de döda vinklarna genom sidofönstren. Särdragen hos olika typer av fordon ska beaktas.**

## Ändringsförslag 85

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 7 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

7. Kommissionen ska **ges befogenhet att** anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **för** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för

#### *Ändringsförslag*

7. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **med avseende på att komplettera denna förordning genom** att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för

## Ändringsförslag 86

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 7 – stycke 1a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**De närmare bestämmelserna när det gäller kraven i punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel ska fastställas och offentliggöras minst 15 månader före de relevanta datum som anges i bilaga II.**

**De närmare bestämmelserna när det gäller kraven i punkt 5 i denna artikel ska fastställas och offentliggöras minst 36 månader före de relevanta datum som anges i bilaga II.**

## Ändringsförslag 87

### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Utöver de övriga kraven i denna förordning och i de delegerade akter som antas enligt den som är tillämpliga på fordon av kategorierna M och N, ska vätgasdrivna fordon av dessa kategorier, deras vätgassystem och komponenter som ingår i sådana system också uppfylla de krav som anges i **bilaga V och i de**

#### *Ändringsförslag*

1. Utöver de övriga kraven i denna förordning och i de delegerade akter som antas enligt den som är tillämpliga på fordon av kategorierna M och N, ska vätgasdrivna fordon av dessa kategorier, deras vätgassystem och komponenter som ingår i sådana system också uppfylla de krav som anges i de delegerade akter som

delegerade akter som *antas enligt* punkt 3 i denna artikel.

*avses i* punkt 3.

## Ändringsförslag 88

### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. Kommissionen ska *ges befogenhet att* anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 *för* att

*(z) fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av vätgasdrivna fordon med avseende på deras vätgassystem och för typgodkännande av vätgaskomponenter, bland annat kraven för deras installation,*

*(å) ändra bilaga V för att anpassa den till den tekniska utvecklingen.*

## Ändringsförslag 89

### Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 3 – stycke 1a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

3. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 *med avseende på att komplettera denna förordning genom att fastställa närmare bestämmelser om särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av vätgasdrivna fordon med avseende på deras vätgassystem, inbegripet materialkompatibilitet och påfyllningsbehållare, och för typgodkännande av vätgaskomponenter, bland annat kraven för deras installation.*

*Dessa närmare bestämmelser ska fastställas och offentliggöras minst 15 månader före de relevanta datum som anges i bilaga II.*

## Ändringsförslag 90

### Förslag till förordning Artikel 11 – rubriken

#### *Kommissionens förslag*

Särskilda krav för automatiserade fordon

#### *Ändringsförslag*

Särskilda krav för automatiserade fordon  
**och helautomatiserade fordon**

## Ändringsförslag 91

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

1. Utöver de övriga kraven i denna förordning och i de delegerade akter som antas enligt den som är tillämpliga på fordon av de respektive kategorierna ska automatiserade fordon också uppfylla de krav som anges i de delegerade akter som **antas enligt** punkt 2 rörande

#### *Ändringsförslag*

1. Utöver de övriga kraven i denna förordning och i de delegerade akter som antas enligt den som är tillämpliga på fordon av de respektive kategorierna ska automatiserade fordon **och helautomatiserade fordon** också uppfylla de krav som anges i de delegerade akter som **avses i** punkt 2 rörande

## Ändringsförslag 92

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1 – led ä

#### *Kommissionens förslag*

(ä) system som ersätter förarens kontroll av fordonet, inbegripet styrning, acceleration och bromsning,

#### *Ändringsförslag*

(ä) system som ersätter förarens kontroll av fordonet, inbegripet **signalering**, styrning, acceleration och bromsning,

## Ändringsförslag 93

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1 – led aa

#### *Kommissionens förslag*

(aa) system för övervakning av förartillgänglighet,

#### *Ändringsförslag*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

## Ändringsförslag 94

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1 – led bb

*Kommissionens förslag*

*(bb) registreringsapparater för  
kollisionsdata för automatiserade fordon,*

*Ändringsförslag*

*utgår*

## Ändringsförslag 95

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*1a. Det system för övervakning av  
förartillgänglighet som avses i punkt 1 c  
ska inte tillämpas på helautomatiserade  
fordon.*

## Ändringsförslag 96

### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

2. För att säkerställa en säker drift av automatiserade fordon på allmän väg, ska kommissionen **ges befogenhet att** anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **för** att fastställa krav avseende de system och andra punkter som anges i punkt 1 a-e i denna artikel och för att fastställa närmare bestämmelser för särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av automatiserade fordon med avseende på dessa krav.

*Ändringsförslag*

2. För att säkerställa en säker drift av automatiserade **och helautomatiserade** fordon på allmän väg, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 **med avseende på att komplettera denna förordning genom** att fastställa krav avseende de system och andra punkter som anges i punkt 1 a–e i denna artikel och för att fastställa närmare bestämmelser för särskilda provningsförfaranden och tekniska krav för typgodkännande av automatiserade **och helautomatiserade** fordon med avseende på dessa krav.

## Ändringsförslag 97

### Förslag till förordning Artikel 14a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Artikel 14a*

*Sanktioner*

***Artikel 84 i förordning (EU) 2018/858 ska gälla i tillämpliga delar för överträdelser av denna förordning.***

## Ändringsförslag 98

### Förslag till förordning Artikel 16a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Artikel 16a*

***Översyn och rapportering***

- 1. Kommissionen ska senast den ... [fyra år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas] och därefter vart tredje år överlämna en utvärderingsrapport till Europaparlamentet och rådet om hur alla säkerhetsåtgärder och säkerhetssystem fungerar, inbegripet sådana som eftermonteras i befintliga fordon. Kommissionen ska utvärdera huruvida dessa åtgärder och system fungerar i enlighet med denna förordning, samt deras utbredning och användarnas acceptans. Vid behov ska rapporten åtföljas av rekommendationer, inbegripet ett lagstiftningsförslag om ändring av kraven med avseende på den allmänna säkerheten och skyddet och säkerheten för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, i syfte att stödja utvecklingen för att uppnå en nollvision för trafiken.***
- 2. Före varje session i Uneces världsforum för harmonisering av fordonsföreskrifter ska kommissionen***

*informera Europaparlamentet om de framsteg som gjorts i fråga om införandet av säkerhetsstandarder för fordon med avseende på de krav som avses i artiklarna 5–11 samt om unionens ståndpunkt inför sessionen.*

## Ändringsförslag 99

### Förslag till förordning Artikel 17 – stycke 2

#### *Kommissionens förslag*

Den ska tillämpas från och med den [**OP:** *för in dagen 36* månader efter *det att denna förordning träder i kraft*].

#### *Ändringsförslag*

Den ska tillämpas från och med den [*1 september efter det att 18* månader gått efter *dagen för denna förordnings ikraftträdande*].

## Ändringsförslag 100

### Förslag till förordning Artikel 17 – stycke 2a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

*Artiklarna 4.7, 5.4, 6.4, 7.7, 8.3, 9.7, 10.3, 11.2 och 12 ska emellertid tillämpas från och med den ... [dagen för denna förordnings ikraftträdande].*



## Ändringsförslag 101

### Förslag till förordning Bilaga II – tabellen

#### *Kommissionens förslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska <i>krav</i>	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Separat teknisk enhet	Komponent
Krav avseende														
FASTHÅLLNINGSANORDNINGAR, KROCKTESTER, BRÄNSLESYSTEMETS INTEGRITET OCH HÖGSPÄNNINGSELSÄKERHET														
Inredningsdetaljer	Uneceföreskrifter nr 21		A											
Säten och nackstöd	Uneceföreskrifter nr 17		A	A	A	A	A	A						
Bussäten	Uneceföreskrifter nr 80			A	A									A
Säkerhetsbältesförankringar	Uneceföreskrifter nr 14		A	A	A	A	A	A						
Säkerhetsbälten och fasthållningsanordningar	Uneceföreskrifter nr 16		A	A	A	A	A	A					A	A
Avskiljningsanordningar	Uneceföreskrifter nr 126		X										B	
Fästen för fasthållningsanordningar för barn	Uneceföreskrifter nr 145		A											

Fasthållningsanordningar för barn	Uneceföreskrifter nr 44		A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>					A	A
Utökade fasthållningsanordningar för barn	Uneceföreskrifter nr 129		X	X	X	X	X	X					B	B
Främre underkörningsskydd	Uneceföreskrifter nr 93						A	A					A	A
Bakre underkörningsskydd	Uneceföreskrifter nr 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Sidoskydd	Uneceföreskrifter nr 73						A	A			A	A		
Bränsletanksäkerhet	Uneceföreskrifter nr 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
LPG-säkerhet	Uneceföreskrifter nr 67		A	A	A	A	A	A						A
CNG- och LNG-säkerhet	Uneceföreskrifter nr 110		A	A	A	A	A	A						A
Vätgassäkerhet	Uneceföreskrifter nr 134		A	A	A	A	A	A						A
Materialkrav för vätgassystemet		Bilaga V	A	A	A	A	A	A						A
Elsäkerhet vid drift	Uneceföreskrifter nr 100		A	A	A	A	A	A						
Frontalkollision, delvis	Uneceföreskrifter nr 94	Gäller för fordonskategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub> med en <b>högst</b> vikt på ≤ <b>3 500</b> kg	A					A						

Frontalkollision, fullbredd	Uneceföreskrifter nr 137	Användning av den antropomorfiska provningsutrustningen Hybrid III-provdockan är tillåten tills provningsutrustningen för fasthållningsanordning för personer ombord THOR finns i Uneceföreskrifter	B	B		
Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	Uneceföreskrifter nr 12		A	A		A
Utbyteskrockkuddar	Uneceföreskrifter nr 114		X	X		B
Islag i hytten	Uneceföreskrifter nr 29			A	A	A
Sidokollision	Uneceföreskrifter nr 95	Gäller för alla fordon av kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub> , inklusive dem med det lägsta sätets R-punkt > 700 mm från marknivå	A	A		
Sidoislag mot stolpar	Uneceföreskrifter nr 135		B	B		
Islag bakifrån	Uneceföreskrifter nr 34	Gäller för fordonskategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub> med en <b>högst</b> vikt på ≤ 3 500 kg. Kraven på elsäkerhet efter kollisioner ska säkerställas	A	A		

Krav avseende

**FOTGÄNGARE, CYKLISTER, SIKT OCH SYNLIGHET**

Skydd för fotgängares ben och huvud	Uneceföreskrifter nr 127		A		A		
Utvidgad skyddszon för islag med huvudet för fotgängare och cyklister	Uneceföreskrifter nr 127	Provområdet för barns och vuxnas huvudform avgränsas av omslutningsavståndet för vuxna på 2 500 mm eller vindrutans bakre referenslinje beroende på vilken av dessa som är belägen främst. Huvudformens kontakt med A-pelarna, området ovanför vindrutan eller kåpan undantas, men ska övervakas	<b>B</b>		<b>B</b>		
Frontskydd		Bilaga IV	X		X		A
Avancerade nödbromssystem för fotgängare och cyklister			C		C		
Kollisionsvarning för fotgängare och cyklister				B	B	B	B
Informationssystem för döda vinkeln				B	B	B	B

Säkerhet vid backning			B	B	B	B	B	B	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	B
Sikt framåt	Uneceföreskrifter nr 125	Gäller för fordon av kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub>	<b>B</b>			C							
Direkt siktfält för tunga fordon				D	D		D	D					
Säkerhetsglas	Uneceföreskrifter nr 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Avfrostning och avimning			A	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>					
Torkar- och spolarsystem			A	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>					A
Anordningar för indirekt sikt	Uneceföreskrifter nr 46		A	A	A	A	A	A					A

Krav avseende

FORDONETS CHASSI, BROMSAR, DÄCK OCH STYRNING

Styrutrustning	Uneceföreskrifter nr 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Varning vid avvikelser ur körfält	Uneceföreskrifter nr 130			A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>					
<b>System</b> för kvarstannande i körfält			B			B							
Bromsning	Uneceföreskrifter nr 13 Uneceföreskrifter nr 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Ersättningsdelar för bromssystem	Uneceföreskrifter nr 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Bromsassistans	Uneceföreskrifter nr 139		A			A							

Stabilitetskontroll	Uneceföreskrifter nr 13 Uneceföreskrifter nr 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Avancerade nödbromssystem på tunga fordon	Uneceföreskrifter nr 131			A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>					
Avancerade nödbromssystem på lätta fordon			B				B						
Däckens säkerhets- och miljöprestanda	Uneceföreskrifter nr 30 Uneceföreskrifter nr 54 Uneceföreskrifter nr 117		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Reservhjul och system för säkerhetsdäck	Uneceföreskrifter nr 64		A <sup>1</sup>				A <sup>1</sup>						
Regummerade däck	Uneceföreskrifter nr 108 Uneceföreskrifter nr 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
System för övervakning av däcktryck för lätta fordon	Uneceföreskrifter nr 141	Gäller för fordon av kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub>	A				B						
System för övervakning av däcktryck för tunga fordon				B	B		B	B			B	B	
Montering av däck	Uneceföreskrifter nr 142	Gäller för alla fordonskategorier	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Utbyteshjul	Uneceföreskrifter nr 124		X				X		X	X			B

Krav avseende

INSTRUMENT OMBORD, ELEKTRISKA SYSTEM **OCH** BELYSNING

Ljudvarning	Uneceföreskrifter nr 28	A	A	A	A	A	A							A
Radiostörningar (elektromagnetisk kompatibilitet)	Uneceföreskrifter nr 10	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Skydd mot obehörig användning och cyberattacker, startspärr och alarmsystem	Uneceföreskrifter nr 18 Uneceföreskrifter nr 97 Uneceföreskrifter nr 116	A	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>						A	A
Hastighetsmätare	Uneceföreskrifter nr 39	A	A	A	A	A	A							
Vägmätare	Uneceföreskrifter nr 39	A	A	A	A	A	A							
Hastighetsbegränsande anordningar	Uneceföreskrifter nr 89		A	A		A	A							A
Intelligent farthållning		B	B	B	B	B	B						B	
Märkning av manöverorgan, kontrollampor och visare	Uneceföreskrifter nr 121	A	A	A	A	A	A							
Uppvärmningssystem	Uneceföreskrifter nr 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			A
Ljussignaleringsanordningar	Uneceföreskrifter nr 4													
	Uneceföreskrifter nr 6													
	Uneceföreskrifter nr 7													
	Uneceföreskrifter nr 19	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			A
	Uneceföreskrifter nr 23 Uneceföreskrifter nr 38 Uneceföreskrifter nr 77 Uneceföreskrifter nr 87													

	Uneceföreskrifter nr 91										
Anordningar för belysning av vägen	Uneceföreskrifter nr 31 Uneceföreskrifter nr 98 Uneceföreskrifter nr 112 Uneceföreskrifter nr 123	X	X	X	X	X	X				A
Reflexanordningar	Uneceföreskrifter nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Ljuskällor	Uneceföreskrifter nr 37 Uneceföreskrifter nr 99 Uneceföreskrifter nr 128	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Installation av ljussignalering, vägbelysning och reflekterande anordningar	Uneceföreskrifter nr 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Nödstoppsignal		B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Rengörare för huvudstrålkastare	Uneceföreskrifter nr 45	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>				A
Växlingsindikator		A									

Krav avseende

FÖRAREN OCH SYSTEMEGENSKAPER

Installationshjälp för alkolås	B	B	B	B	B	B				
<b>Övervakning av</b> förarens uppmärksamhet	B	B	B	B	B	B				



**Avancerad  
distraktionsvarning får  
också inkludera  
övervakning av förarens  
uppmärksamhet.**

Undvikande av distraktion  
med tekniska medel kan  
också beaktas *som ett  
alternativ till avancerad  
distraktionsvarning*

Avancerad distraktionsvarning

C C C C C C

Övervakning av  
förartillgänglighet

**B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>**

Registreringsapparat för  
kollisionsdata

B B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>

B

System för att ersätta förarens  
kontroll

**B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>**

System som förser fordonet  
med information om fordonets  
status och omgivningen

**B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>**

Fordonskolonnisering

**B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup> B<sup>5</sup>**

Krav avseende

**FORDONETS ALLMÄNNA KONSTRUKTION OCH EGENSKAPER**

Plats för registreringsskylt

A A A A A A A A A A

Backning

A A A A A A

Dörrlås och dörrgångjärn	Uneceföreskrifter nr 11	A			A	A	A					
Ingångssteg, handtag och fotsteg		A			A	A	A					
Utskjutande delar	Uneceföreskrifter nr 26	A										
Utskjutande delar på förarhytter i nyttofordon	Uneceföreskrifter nr 61				A	A	A					
Tillverkarens föreskrivna skylt och fordonsidentifieringsnummer		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Bogseringsanordningar		A	A	A	A	A	A					
Hjulskydd		A										
Stänkskyddsanordningar					A	A	A	A	A	A	A	
Vikter och mått		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Mekaniska kopplingsanordningar	Uneceföreskrifter nr 55 Uneceföreskrifter nr 102	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A	A	A	A	A
Fordon avsedda för transport av farligt gods	Uneceföreskrifter nr 105				A	A	A	A	A	A	A	
Allmän konstruktion av buss	Uneceföreskrifter nr 107		A	A								
Karosseristommens hållfasthet för buss	Uneceföreskrifter nr 66		A	A								

Brandfarlighet i bussar

Uneceföreskrifter nr 118

A

A

*Ändringsförslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska <i>bestämmelser</i>	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Separat teknisk enhet	Komponent
Krav avseende														
<b>A</b>	FASTHÅLLNINGSANORDNINGAR, KROCKTESTER, BRÄNSLESYSTEMETS INTEGRITET OCH HÖGSPÄNNINGSSELSÄKERHET													
<b>A1</b>	Inredningsdetaljer	Uneceföreskrifter nr 21	A											
<b>A2</b>	Säten och nackstöd	Uneceföreskrifter nr 17	A	A	A	A	A	A						
<b>A3</b>	Bussäten	Uneceföreskrifter nr 80		A	A									A
<b>A4</b>	Säkerhetsbältesförankringar	Uneceföreskrifter nr 14	A	A	A	A	A	A						
<b>A5</b>	Säkerhetsbälten och fasthållningsanordningar	Uneceföreskrifter nr 16	A	A	A	A	A	A						
<b>A6</b>	<b>Bältespåminnare</b>		<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>	<b>A</b>					
<b>A7</b>	Avskiljningsanordningar	Uneceföreskrifter nr 126	X										B	
<b>A8</b>	Fästen för fasthållningsanordningar för barn	Uneceföreskrifter nr 145	A											
<b>A9</b>	Fasthållningsanordningar för barn	Uneceföreskrifter nr 44	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>					A	A
<b>A10</b>	Utökade fasthållningsanordningar för	Uneceföreskrifter nr 129	X	X	X	X	X	X					B	B

	barn														
<i>A11</i>	Främre underkörningsskydd	Uneceföreskrifter nr 93												A	A
<i>A12</i>	Bakre underkörningsskydd	Uneceföreskrifter nr 58	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<i>A13</i>	Sidoskydd	Uneceföreskrifter nr 73												A	A
<i>A14</i>	Bränsletanksäkerhet	Uneceföreskrifter nr 34	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
<i>A15</i>	LPG-säkerhet	Uneceföreskrifter nr 67	A	A	A	A	A	A							A
<i>A16</i>	CNG- och LNG-säkerhet	Uneceföreskrifter nr 110	A	A	A	A	A	A							A
<i>A17</i>	Vätgassäkerhet	Uneceföreskrifter nr 134	A	A	A	A	A	A							A
<i>A18</i>	Materialkrav för vätgassystemet														A
<i>A19</i>	Elsäkerhet vid drift	Uneceföreskrifter nr 100	A	A	A	A	A	A							
<i>A20</i>	Frontalkollision, delvis	Uneceföreskrifter nr 94													
<i>A21</i>	Frontalkollision, fullbredd	Uneceföreskrifter nr 137													
<i>A22</i>	Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	Uneceföreskrifter nr 12	A											A	

<b>A23</b>	Utbyteskrockkuddar	Uneceföreskrifter nr 114		X		X				B
<b>A24</b>	Islag i hytten	Uneceföreskrifter nr 29				A	A	A		
<b>A25</b>	Sidokollision	Uneceföreskrifter nr 95	Gäller för alla fordon av kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub> , inklusive dem med det lägsta sätets R-punkt > 700 mm från marknivå	A		A				
<b>A26</b>	Sidoislag mot stolpar	Uneceföreskrifter nr 135		B		B				
<b>A27</b>	Islag bakifrån	Uneceföreskrifter nr 34	Gäller för fordonskategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub> med en <i>högsta</i> vikt på ≤ 3 500 kg. Kraven på elsäkerhet efter kollisioner ska säkerställas	A		A				

Krav avseende

**OSKYDDADE TRAFIKANTER, SIKT OCH SYNLIGHET**

**B**

<b>B1</b>	Skydd för fotgängares ben och huvud	Uneceföreskrifter nr 127		A		A				
<b>B2</b>	Utvidgad skyddszon för islag med huvudet för fotgängare och cyklister	Uneceföreskrifter nr 127	Provområdet för barns och vuxnas huvudform avgränsas av omslutningsavståndet för vuxna på 2 500 mm eller vindrutans bakre referenslinje beroende på vilken av dessa som är belägen främst.	C		C				

			Huvudformens kontakt med A-pelarna, området ovanför vindrutan eller kåpan undantas, men ska övervakas																
<b>B3</b>	Frontskydd		Bilaga IV	X			X												A
<b>B4</b>	Avancerade nödbromssystem för fotgängare och cyklister			C			C												
<b>B5</b>	Kollisionsvarning för fotgängare och cyklister				B	B		B	B										B
<b>B6</b>	Informationssystem för döda vinkeln				B	B		B	B										B
<b>B7</b>	Säkerhet vid backning			B	B	B	B	B	B										B
<b>B8</b>	Sikt framåt	Uneceföreskrifter nr 125	Gäller för fordon av kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub>	A			C												
<b>B9</b>	Direkt siktfält för tunga fordon				D	D		D	D										
<b>B10</b>	Säkerhetsglas	Uneceföreskrifter nr 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>B11</b>	Avfrostning och avimning			A	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>2</sup>									
<b>B12</b>	Torkar- och spolarsystem			A	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>	A <sup>3</sup>									A
<b>B13</b>	Anordningar för indirekt sikt	Uneceföreskrifter nr 46		A	A	A	A	A	A	A									A

Krav avseende

<b>C</b>			FORDONETS CHASSI, BROMSAR, DÄCK OCH STYRNING																
<b>C1</b>	Styrutrustning	Uneceföreskrifter nr 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

<b>C2</b>	Varning vid avvikelser ur körfält	Uneceföreskrifter nr 130		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>					
<b>C3</b>	<b>Nödsystem</b> för kvarstannande i körfält		B				B						
<b>C4</b>	Bromsning	Uneceföreskrifter nr 13 Uneceföreskrifter nr 13-H	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>C5</b>	Ersättningsdelar för bromssystem	Uneceföreskrifter nr 90	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
<b>C6</b>	Bromsassistans	Uneceföreskrifter nr 139	A				A						
<b>C7</b>	Stabilitetskontroll	Uneceföreskrifter nr 13 Uneceföreskrifter nr 140	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>C8</b>	Avancerade nödbromssystem på tunga fordon	Uneceföreskrifter nr 131		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>		A <sup>4</sup>	A <sup>4</sup>					
<b>C9</b>	Avancerade nödbromssystem på lätta fordon		B				B						
<b>C10</b>	Däckens säkerhets- och miljöprestanda	Uneceföreskrifter nr 30 Uneceföreskrifter nr 54 Uneceföreskrifter nr 117											
			<i>Ett provningsförfarande för begagnade däck ska också säkerställas; datumen i anmärkning C gäller.</i>										
<b>C11</b>	Reservhjul och system för säkerhetsdäck	Uneceföreskrifter nr 64	A <sup>1</sup>				A <sup>1</sup>						
<b>C12</b>	Regummerade däck	Uneceföreskrifter nr 108 Uneceföreskrifter nr 109	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
<b>C13</b>	System för övervakning av däcktryck för lätta fordon	Uneceföreskrifter nr 141											
			Gäller för fordon av kategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub>										
			A				B						

<b>C14</b>	System för övervakning av däcktryck för tunga fordon			B	B		B	B			B	B	
<b>C15</b>	Montering av däck	Uneceföreskrifter nr 142	Gäller för alla fordonskategorier	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>C16</b>	Utbyteshjul	Uneceföreskrifter nr 124		X			X			X	X		B

Krav avseende

**D INSTRUMENT, ELEKTRISKA SYSTEM, BELYSNING OCH SKYDD MOT OBEHÖRIG ANVÄNDNING, INBEGRIPET IT-ATTACKER**

<b>D1</b>	Ljudvarning	Uneceföreskrifter nr 28		A	A	A	A	A	A					A
<b>D2</b>	Radiostörningar (elektromagnetisk kompatibilitet)	Uneceföreskrifter nr 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>D3</b>	Skydd mot obehörig användning och cyberattacker, startspärr och alarmsystem	Uneceföreskrifter nr 18 Uneceföreskrifter nr 97 Uneceföreskrifter nr 116		A	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>				A	A
<b>D4</b>	<b>Skydd av fordon mot it-attacker</b>			<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>				<b>B</b>	<b>B</b>
<b>D5</b>	Hastighetsmätare	Uneceföreskrifter nr 39		A	A	A	A	A	A					
<b>D6</b>	Vägmätare	Uneceföreskrifter nr 39		A	A	A	A	A	A					
<b>D7</b>	Hastighetsbegränsande anordningar	Uneceföreskrifter nr 89			A	A		A	A					A
<b>D8</b>	Intelligent farthållning			B	B	B	B	B	B				B	
<b>D9</b>	Märkning av manöverorgan, kontrollampor och visare	Uneceföreskrifter nr 121		A	A	A	A	A	A					
<b>D10</b>	Uppvärmningssystem	Uneceföreskrifter nr 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A



		Uneceföreskrifter nr 4											
		Uneceföreskrifter nr 6											
		Uneceföreskrifter nr 7											
		Uneceföreskrifter nr 19											
<b>D11</b>	Ljussignaleringsanordningar	Uneceföreskrifter nr 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
		Uneceföreskrifter nr 38											
		Uneceföreskrifter nr 77											
		Uneceföreskrifter nr 87											
		Uneceföreskrifter nr 91											
		Uneceföreskrifter nr 31											
<b>D12</b>	Anordningar för belysning av vägen	Uneceföreskrifter nr 98	X	X	X	X	X	X					A
		Uneceföreskrifter nr 112											
		Uneceföreskrifter nr 123											
<b>D13</b>	Reflexanordningar	Uneceföreskrifter nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
		Uneceföreskrifter nr 37											
<b>D14</b>	Ljuskällor	Uneceföreskrifter nr 99	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
		Uneceföreskrifter nr 128											
<b>D15</b>	Installation av ljussignalering, vägbelysning och reflekterande anordningar	Uneceföreskrifter nr 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
<b>D16</b>	Nödstoppsignal		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
<b>D17</b>	Rengörare för huvudstrålkastare	Uneceföreskrifter nr 45	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>					A
<b>D18</b>	Växlingsindikator		A										

**E**

Krav avseende  
FÖRAREN OCH SYSTEMEGENSKAPER

<b>E1</b>	Installationshjälp för alkolås		B	B	B	B	B	B	
<b>E2</b>	<b>Varning med avseende på förartrötthet och</b> förarens uppmärksamhet		B	B	B	B	B	B	
<b>E3</b>	Avancerad distraktionsvarning <b>för föraren</b>	Undvikande av distraktion med tekniska medel kan också beaktas.	C	C	C	C	C	C	
<b>E4</b>	Övervakning av förartillgänglighet		<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	
<b>E5</b>	Registreringsapparat för kollisiondata		B	B	B	B	B	B	B
<b>E6</b>	System för att ersätta förarens kontroll		<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	
<b>E7</b>	System som förser fordonet med information om fordonets status och omgivningen		<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	
<b>E8</b>	Fordonskolonnisering		<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>	

Krav avseende

**F** FORDONETS ALLMÄNNA KONSTRUKTION OCH EGENSKAPER

<b>F1</b>	Plats för registreringsskylt		A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>F2</b>	Backning		A	A	A	A	A	A			
<b>F3</b>	Dörrlås och dörrgångjärn	Uneceföreskrifter nr 11	A			A	A	A			
<b>F4</b>	Ingångssteg, handtag och fotsteg		A			A	A	A			

<b>F5</b>	Utskjutande delar	Uneceföreskrifter nr 26	A																	
<b>F6</b>	Utskjutande delar på förarhytter i nyttofordon	Uneceföreskrifter nr 61					A	A	A											
<b>F7</b>	Tillverkarens föreskrivna skylt och fordonsidentifieringsnummer		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A					
<b>F8</b>	Bogseringsanordningar		A	A	A	A	A	A												
<b>F9</b>	Hjulskydd		A																	
<b>F10</b>	Stänkskyddsanordningar						A	A	A	A	A	A	A	A	A					
<b>F11</b>	Vikter och mått		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A					
<b>F12</b>	Mekaniska kopplingsanordningar	Uneceföreskrifter nr 55 Uneceföreskrifter nr 102	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A <sup>1</sup>	A	A	A	A	A	A					A
<b>F13</b>	Fordon avsedda för transport av farligt gods	Uneceföreskrifter nr 105					A	A	A	A	A	A	A	A	A					
<b>F14</b>	Allmän konstruktion av buss	Uneceföreskrifter nr 107		A	A															
<b>F15</b>	Karosseristommens hållfasthet för buss	Uneceföreskrifter nr 66		A	A															
<b>F16</b>	Brandfarlighet i bussar	Uneceföreskrifter nr 118																		A

## Ändringsförslag 102

### Förslag till förordning Bilaga II – Anmärkningar till tabellen – led D

#### *Kommissionens förslag*

D: Datum för vägran att bevilja EU-typgodkännande:

[**OP: för in datumet 48** månader efter denna förordnings tillämpningsdatum.]

Datum för förbud mot registrering av fordon, samt utsläppande på marknaden och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter:

[**OP: för in datumet 84** månader efter denna förordnings tillämpningsdatum.]

#### *Ändringsförslag*

D: Datum för vägran att bevilja EU-typgodkännande:

[**36** månader efter denna förordnings tillämpningsdatum.]

Datum för förbud mot registrering av fordon, samt utsläppande på marknaden och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter:

[**78** månader efter denna förordnings tillämpningsdatum.]

## Ändringsförslag 103

### Förslag till förordning Bilaga II – Anmärkningar till tabellen – led E (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***E: Datumet för vägran att bevilja EU-typgodkännande och datumet för förbudet mot registrering av fordon ska fastställas i den delegerade akten; ifrågavarande datum ska inte ligga tidigare än denna förordnings tillämpningsdatum.***

## Ändringsförslag 104

### Förslag till förordning Bilaga II – Anmärkningar till tabellen – fotnot 5

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***<sup>5</sup> Överensstämmelse krävs för automatiserade fordon.***

***utgår***

## Ändringsförslag 105

Förslag till förordning  
Bilaga III – led 3 – led b

*Kommissionens förslag*

”58            *Fotgängarskydd*

*Förordning (EU) 2019/...+ Uneceföreskrifter  
nr 127*

*Ändringsförslag*

*utgår*

## Ändringsförslag 106

Förslag till förordning  
Bilaga III – led 5 – led b

*Kommissionens förslag*

”58            *Fotgängarskydd*

*Förordning (EU) 2019/...+ Uneceföreskrifter  
nr 127*

*Ändringsförslag*

*utgår*

## Ändringsförslag 107

Förslag till förordning  
Bilaga IV

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*[...]*

*utgår*

## Ändringsförslag 108

### Förslag till förordning Bilaga V

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

[...]

*utgår*

## Ändringsförslag 109

### Förslag till förordning Bilaga VI

*Kommissionens förslag*

Uneceföreskrifter	Specifika krav	Sista dag för registrering av fordon som inte uppfyller kraven samt försäljning eller ibruktagande av komponenter som inte uppfyller kraven ( <sup>1</sup> )
29	Hyttens styrka i nyttofordon	29 januari 2021
	Fordon av kategori N ska uppfylla kraven i föreskrifterna	
142	<b>Montering av däck</b>	<b>31 oktober 2018</b>
	<b>Fordon av kategorierna O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub> ska ha däck av klass C1 eller C2 som uppfyller etapp 2-kraven avseende rullmotstånd</b>	
	<b>Montering av däck</b>	<b>31 oktober 2020</b>
	<b>Fordon av kategorierna O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub> ska ha däck av klass C3 som uppfyller etapp 2-kraven avseende rullmotstånd</b>	
117	<b>Däck med avseende på däckljud, väggrepp på vått underlag och rullmotstånd</b>	<b>30 april 2019</b>
	<b>Däck av klasserna C1, C2 och C3 ska uppfylla etapp 2-kraven för däckljud</b>	
	<b>Däck med avseende på däckljud, väggrepp på vått underlag och rullmotstånd</b>	<b>30 april 2019</b>
	<b>Däck av klass C3 ska uppfylla etapp 1-kraven för rullmotstånd</b>	
	Däck med avseende på däckljud, väggrepp på vått	30 april 2021

underlag och rullmotstånd

Däck av klasserna C1 och C2 ska uppfylla etapp 2-kraven för rullmotstånd

Däck med avseende på däckljud, väggrepp på vått underlag och rullmotstånd 30 april 2023

Däck av klass C3 ska uppfylla etapp 2-kraven för rullmotstånd

127

**Säkerhet för fotgängare**

**23 augusti 2019**

**Fordon av kategorierna  $M_1$  med en högsta vikt på > 2 500 kg och  $N_1$**

*Ändringsförslag*

Uneceföreskrifter

Specifika krav

Sista dag för registrering av fordon som inte uppfyller kraven samt försäljning eller ibruktagande av komponenter som inte uppfyller kraven <sup>(1)</sup>

29

Hyttens styrka i nyttofordon

29 januari 2021

Fordon av kategori N ska uppfylla kraven i föreskrifterna

Däck med avseende på däckljud, väggrepp på vått underlag och rullmotstånd 30 april 2021

Däck av klasserna C1 och C2 ska uppfylla etapp 2-kraven för rullmotstånd

Däck med avseende på däckljud, väggrepp på vått underlag och rullmotstånd 30 april 2023

Däck av klass C3 ska uppfylla etapp 2-kraven för rullmotstånd