



**A8-0151/2019**

4.3.2019

**\*\*\*I**

## **BETÄNKANDE**

om förslaget 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  
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

Föredragande: Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

### ***Teckenförklaring***

- \* Samrådsförfarande
- \*\*\* Godkännandeförfarande
- \*\*\*I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- \*\*\*II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- \*\*\*III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

### ***Ändringsförslag till ett förslag till akt***

#### **När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:**

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

#### **När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:**

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ¶ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning.

Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING .....	74
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET .....	76
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM .....	79
ÄRENDETS GÅNG I DET ANSVARIGA UTSKOTTET .....	112
SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET .....	113



## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

**om förslaget 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 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))**

**(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)**

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2018)0286),
  - med beaktande av artiklarna 294.2 och 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C8-0194/2018),
  - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
  - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 19 september 2018<sup>1</sup>,
  - efter att ha hört Regionkommittén,
  - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd samt yttrandena från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och utskottet för transport och turism (A8-0151/2019).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
  2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

---

<sup>1</sup> EUT C 440, 6.12.2018, s. 90.

## Ändringsförslag 1

### Förslag till förordning Titeln

#### *Kommissionens förslag*

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

#### *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) **2018/858** 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,

#### *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/...** 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 Skäl 2a (nytt)

*Kommissionens förslag*

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**).

*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*

(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.

#### *Ändringsförslag*

(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*

(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.

#### *Ändringsförslag*

(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*

(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.

#### *Ändringsförslag*

(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 biometrisk uppgifter om förare eller passagerare, inbegripet ansiktsigenkänning.* 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 lagstiftningen, 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)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(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

#### *Kommissionens förslag*

(7) Införandet av registreringsapparater för kollisionsdata som lagrar en rad viktiga fordonsdata 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 sätt att dessa data kan användas av medlemsstaterna för att genomföra trafiksäkerhetsanalys och bedöma effektiviteten av de specifika åtgärder som vidtas.

## Ändringsförslag 13

### Förslag till förordning Skäl 8

#### *Ändringsförslag*

(7) Införandet av registreringsapparater för kollisionsdata som lagrar en rad viktiga, **anonymiserade** fordonsdata 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 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.**

(8) All behandling av personuppgifter, såsom uppgifter om föraren som behandlas i registreringsapparater för kollisiondata 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>.

---

<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).

(8) All behandling av personuppgifter, såsom uppgifter om föraren som behandlas i registreringsapparater för kollisiondata eller uppgifter om **förrartrötthet 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 kollisiondata 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 förrartrötthet 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 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 motorfordon och tillhörande komponenter med avseende på den säkerhetsrelaterade prestandan hos vätgasdrivna fordon.

##### *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.

## 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 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.***

### *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 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, vägtullsbrickor eller dekaler, utan att***



*försämra 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 fordon***

***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 24

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

#### *Kommissionens förslag*

## 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

#### *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*

**(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*

**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 nytillverkade däck med avseende på deras säkerhet och miljöprestanda.

tillverkade för fordon med avseende på 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 nytillverkade 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) nödstoppsignal: **snabbt blinkande signal** som visar trafikanter bakom fordonet att en stark retardationskraft i förhållande till rådande vägförhållanden anbringats på fordonet.

#### *Ändringsförslag*

(7) nödstoppsignal: **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 anbringar 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*

(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 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*

(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 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*

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

## Ändringsförslag 37

### Förslag till förordning



### Artikel 3 – stycke 2 – led 21

#### *Kommissionens förslag*

(21) automatiserat fordon: motorfordon som är konstruerat och byggt för att röra sig självständigt under ***längre*** perioder utan fortlöpande mänsklig övervakning.

#### *Ändringsförslag*

(21) automatiserat fordon: motorfordon 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) helautomatiskt 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 vertikalkplan 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***

***utgår***

*frontskyddets nedre referenslinje i alla lägen i tvärgående riktning med fordonet i normalt körläge.*

#### 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)

**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*

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

#### *Ändringsförslag*

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

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 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

#### *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 73

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

#### *Kommissionens förslag*

## Ändringsförslag 74

### Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 5

#### *Kommissionens förslag*

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

**(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**

uppfylla följande krav:

#### *Ändringsförslag*

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

#### *Ändringsförslag*

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

#### *Ändringsförslag*

***utgår***

*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 kollisionsdata 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*

*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.***

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 och i de delegerade akter som ***avses i*** punkt 3.

## Ändringsförslag 79

**Förslag till förordning**

**Artikel 8 – punkt 3**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

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

3. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 ***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.

*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*

*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 vägrenen och ge en varning eller undvika kollisioner med sådana oskyddade trafikanter.

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 *och* sidan närmast vägrenen och ge en varning eller undvika kollisioner med sådana oskyddade trafikanter.

## Ändringsförslag 82

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

a) Det ska endast vara möjligt att slå

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.**

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*

*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.

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*

*Ändringsförslag*

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

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



## 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*

*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 ***bilaga V och i*** de delegerade akter som ***antas enligt*** punkt 3 ***i denna artikel.***

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 ***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 90**

**Förslag till förordning  
Artikel 11 – rubriken**

*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.**

*Kommissionens förslag*

Särskilda krav för automatiserade 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 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 93**

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

*Kommissionens förslag*

(aa) system för övervakning av förartillgänglighet,

*Ändringsförslag*

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

*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*

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

*(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 överträdelse 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	Uneceföreskrifter nr 145		A											

barn													
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
Sidoskydd	Uneceföreskrifter nr 73						A	A			A	A	
Bränsletanksäkerhet	Uneceföreskrifter nr 34		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		
Sammanstötningskydd 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						B
Informationssystem för döda vinkeln				B	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>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	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>	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	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	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	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	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	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
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																					
	Uneceföreskrifter nr 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X											A
	Uneceföreskrifter nr 38																					
	Uneceföreskrifter nr 77																					
Anordningar för belysning av vägen	Uneceföreskrifter nr 87																					
	Uneceföreskrifter nr 91																					
	Uneceföreskrifter nr 31																					
	Uneceföreskrifter nr 98	X	X	X	X	X	X															A
Reflexanordningar	Uneceföreskrifter nr 112																					
	Uneceföreskrifter nr 123																					
Ljuskällor	Uneceföreskrifter nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X											A
	Uneceföreskrifter nr 37																					
	Uneceföreskrifter nr 99	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X											A
	Uneceföreskrifter nr 128																					

Installation av ljussignalering, vägbelysning och reflekterande anordningar	Uneceföreskrifter nr 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Nödstoppsignal		B	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	<b>Avancerad distraktionsvarning får också inkludera övervakning av förarens uppmärksamhet.</b> Undvikande av distraktion med tekniska medel kan också beaktas <b>som ett alternativ till avancerad distraktionsvarning</b>	C	C	C	C	C	C				

Övervakning av förartillgänglighet		<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>		
Registreringsapparat för kollisionsdata		B	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	B	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>		B
System för att ersätta förarens kontroll		<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>		
System som förser fordonet med information om fordonets status och omgivningen		<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>		
Fordonskolonnisering		<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>	<i>B<sup>5</sup></i>		

Krav avseende

FORDONETS ALLMÄNNA KONSTRUKTION OCH EGENSKAPER

Plats för registreringsskylt		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

**A FASTHÅLLNINGSANORDNINGAR, KROCKTESTER, BRÄNSLESYSTEMETS INTEGRITET OCH HÖGSPÄNNINGSELSÄKERHET**

<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>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 barn	Uneceföreskrifter nr 129	X	X	X	X	X	X					B	B
<b>A11</b>	Främre underkörningsskydd	Uneceföreskrifter nr 93						A	A				A	A
<b>A12</b>	Bakre underkörningsskydd	Uneceföreskrifter nr 58	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
<b>A13</b>	Sidoskydd	Uneceföreskrifter nr 73						A	A			A	A	
<b>A14</b>	Bränsletanksäkerhet	Uneceföreskrifter nr 34	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
<b>A15</b>	LPG-säkerhet	Uneceföreskrifter nr 67	A	A	A	A	A	A						A

<b>A16</b>	CNG- och LNG-säkerhet	Uneceföreskrifter nr 110		A	A	A	A	A	A	A
<b>A17</b>	Vätgassäkerhet	Uneceföreskrifter nr 134		A	A	A	A	A	A	A
<b>A18</b>	Materialkrav för vätgassystemet		Bilaga V	A	A	A	A	A	A	A
<b>A19</b>	Elsäkerhet vid drift	Uneceföreskrifter nr 100		A	A	A	A	A	A	
<b>A20</b>	Frontalkollision, delvis	Uneceföreskrifter nr 94	Gäller för fordonskategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub> med en <b>högsta</b> vikt på ≤ <b>2 500</b> kg	A				A		
<b>A21</b>	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		
<b>A22</b>	Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	Uneceföreskrifter nr 12		A				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	A				A		

<b>A26</b>	Sidoislag mot stolpar	Uneceföreskrifter nr 135	> 700 mm från marknivå	B	B
<b>A27</b>	Islag bakifrån	Uneceföreskrifter nr 34	Gäller för fordonskategorierna M <sub>1</sub> och N <sub>1</sub> med en <b>högsta</b> vikt på ≤ 3 500 kg. Kraven på elsäkerhet efter kollisioner ska säkerställas	A	A

Krav avseende

**B** **OSKYDDADE TRAFIKANTER, SIKT OCH SYNLIGHET**

<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. Huvudformens kontakt med A-pelarna, området ovanför vindrutan eller kåpan undantas, men ska	C	C

		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
<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
<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

FORDONETS CHASSI, BROMSAR, DÄCK OCH STYRNING

<b>C</b>																		
<b>C1</b>	Styrutrustning	Uneceföreskrifter nr 79	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
<b>C5</b>	Ersättningsdelar för bromssystem	Uneceföreskrifter nr 90		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
<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	<b><i>Ett provningsförfarande för begagnade däck ska också säkerställas; datumen i anmärkning C gäller.</i></b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
<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	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				B	B		B	B			B	B

däcktryck för tunga fordon

<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>	<i>Skydd av fordon mot it-attacker</i>			<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	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	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	X	A
		Uneceföreskrifter nr 37												
<b>D14</b>	Ljuskällor	Uneceföreskrifter nr 99	X	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	A	
<b>D16</b>	Nödstoppsignal		B	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 <sup>1</sup>					A
<b>D18</b>	Växlingsindikator		A											



		Krav avseende												
		FÖRAREN OCH SYSTEMEGENSKAPER												
<b>E</b>														
<b>E1</b>	Installationshjälp för alkolås		B	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					
<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>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>			
<b>E5</b>	Registreringsapparat för kollisiondata		B	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>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>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>	<b>E</b>	<b>E</b>	<b>E</b>			

		Krav avseende												
		FORDONETS ALLMÄNNA KONSTRUKTION OCH EGENSKAPER												
<b>F</b>														
<b>F1</b>	Plats för registreringsskylt		A	A	A	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
<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													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*            *A”*

*Ändringsförslag*

*utgår*

## Ändringsförslag 106

Förslag till förordning  
Bilaga III – led 5 – led b

*Kommissionens förslag*

”58            *Fotgängarskydd*            *Förordning (EU) 2019/...+ Uneceföreskrifter  
nr 127*            *A”*

*Ändringsförslag*

*utgår*

PE629.496v02-00

70/113

RR\1178469SV.docx

**SV**

## 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

**Montering av däck**

**31 oktober 2018**

**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**

**Montering av däck**

**31 oktober 2020**

**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**

**117 Däck med avseende på däckljud, väggrepp på vått 30 april 2019 underlag och rullmotstånd**

**Däck av klasserna C1, C2 och C3 ska uppfylla etapp 2-kraven för däckljud**

**Däck med avseende på däckljud, väggrepp på vått 30 april 2019 underlag och rullmotstånd**

**Däck av klass C3 ska uppfylla etapp 1-kraven för rullmotstånd**

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 30 april 2023 underlag och rullmotstånd

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

**127 Säkerhet för fotgängare 23 augusti 2019**

**Fordon av kategorierna M<sub>1</sub> med en högsta vikt på > 2 500 kg och N<sub>1</sub>**

#### *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

## MOTIVERING

Genom detta lagstiftningsinitiativ, som är en del av det tredje rörlighetspaketet ”Europa på väg”, föreslås en översyn av den nuvarande ramen (förordning (EG) nr 661/2009 om allmän säkerhet och förordning (EG) nr 78/2009 om skydd av fotgängare) för att anpassa den till förändringar i rörligheten till följd av samhällstrender (t.ex. fler cyklister och fotgängare och ett åldrande samhälle) och den tekniska utvecklingen. Syftet är att fastställa allmänna tekniska krav för typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter i en förteckning över säkerhetsområden. Förslaget ska tillämpas parallellt med den nya förordningen (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, som det kompletterar. Vad gäller räckvidden bibehålls tillämpningsområdet för förordningen om allmän säkerhet i detta förslag, med tillägg av kraven på skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter samt en utvidgning av tillämpningsområdet till att omfatta alla fordonskategorier (inklusive de stadsjeepar och skåpbilar som för närvarande är undantagna). Den tekniska utvecklingen ligger till grund för förslaget, särskilt när det gäller system för övervakning av däcktryck, intelligent farthållning, system för övervakning av förartrötthet och förarens uppmärksamhet/distraktionsvarning, backövervakning, installationshjälp för alkoholås, registreringsapparater för kollisionsdata, utökat främre skyddsområde i händelse av kollision med oskyddade trafikanter och frontskyddssystem, detekterings- och varningssystem avseende oskyddade trafikanter i närheten av lastbilar och bussar och förbättrad sikt från förarsätet avseende oskyddade trafikanter.

Under 2017 uppgick antalet dödsoffer på vägarna i EU till 25 300. Ytterligare 135 000 personer skadades allvarligt. Alla dessa fall, och vart och ett av dem på ett individuellt plan, var ett hårt slag för anhöriga, vänner, samhället och även ekonomin i stort. Föredraganden anser att dessa skrämmande siffror måste minskas avsevärt. Dödsolyckorna på EU:s vägar har minskat med över 40 % under åren 2001–2010. Olyckligtvis har minskningen av antalet dödsfall stannat av, med en minskning på låga 3 % sedan 2013. EU:s mål för 2020 om en halvering av antalet dödsolyckor i trafiken i EU senast 2020 jämfört med statistiken från 2010 kommer därför att bli mycket svårt att uppnå om inga ytterligare avgörande åtgärder vidtas. Föredraganden anser att det finns ett akut behov att minska antalet dödsolyckor och personskador på EU:s vägar. Enligt henne bör särskild uppmärksamhet ägnas åt skydd av fotgängare, cyklister och andra oskyddade trafikanter, som stod för nästan hälften av trafikoffren under 2017.

Föredragandens ändringsförslag går i denna riktning och är avsedda att göra regelverket effektivare när det gäller att minska antalet olyckor, minska antalet dödsolyckor, personskador och övriga skador genom att integrera passiva och aktiva säkerhetsfunktioner i fordonens komponenter. Föredraganden stöder de åtgärder som kommissionen föreslår i artiklarna 5–11. Vissa av dem behöver dock bearbetas ytterligare och bli föremål för förtydliganden för att man ska säkerställa att de blir ändamålsenliga och kommer att accepteras av användarna. Föredraganden anser dessutom att detta efterlängttade förslag bör börja tillämpas tidigare än vad som föreslås av kommissionen.

Bland de åtgärder som föredraganden föreslår bör följande nämnas:

1. Förtydligande av definitionen av oskyddade trafikanter för att omfatta alla motorfordon utan skyddande kaross.
2. Införande av en skyldighet att utforma alla funktioner och system så att de förbättrar användarens upplevelse, för att öka acceptansen för dessa funktioner och system.
3. Införande av garantier till skydd för användarnas integritet och data samt effektivitet i fråga om registreringsapparater för kollisionsdata och system för distraktionsvarning.
4. Införande av särskilda krav för intelligent farthållning i syfte att öka användarnas acceptans samt effektiviteten hos detta system.
5. Införande av ett krav – avseende ett antal delegerade akter – på offentliggörande minst 12 månader innan varje krav börjar tillämpas.
6. Påskyndande av tillämpningen av alla krav med 12 månader.
7. Införande av skyldigheter med avseende på översyn och rapportering av kraven i fråga om den allmänna säkerheten.
8. Tillämpning av sanktioner i enlighet med ramen om typgodkännande från förordning (EU) 2018/858 i denna förordning.
9. Strykning av två bilagor om frontskyddssystem och vätgasdrivna fordon samt införande av delegerade akter i denna fråga för att på ett effektivare sätt kunna ta hänsyn till tekniska framsteg.
10. Införande av flera ändringsförslag för att säkerställa teknikneutralitet.

Dessutom införde föredraganden flera ändringar av bilaga II när det gäller säkerhet vid backning, sikt framåt, däckens säkerhets- och miljöprestanda samt direkt siktfält för tunga fordon. De syftar alla till att bättre återspegla den faktiska situationen när det gäller den tekniska utvecklingen och möjligheterna till ett obligatoriskt införande av olika funktioner och system i framtiden.

Föredraganden anser att denna förordning är ett ambitiöst förslag som bör leda till en betydande minskning av antalet dödsfall och skadade på vägarna i Europeiska unionen på kort och medellång sikt. Den bör också bana väg för utvecklingen av helautomatiserade fordon inom en snar framtid. Självkörande fordon kommer inte bara att bygga på många av de system och funktioner som föreslås i denna förordning utan även, mer specifikt, vara beroende av att användarna tar till sig dessa funktioner och system.

25.10.2018

## YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET

till utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

över förslaget 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

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

Föredragande av yttrande: Adina-Ioana Vălean

### ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet uppmanar utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

#### Ändringsförslag 1

##### 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 styrning, acceleration och bromsning, **varav samtliga ska genomgå oberoende provningsförfaranden för att godkännas,**

## ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

<b>Titel</b>	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
<b>Referensnummer</b>	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	IMCO 28.5.2018
<b>Yttrande från</b> Tillkännagivande i kammaren	ENVI 28.5.2018
<b>Föredragande av yttrande</b> Utnämning	Adina-Ioana Vălean 21.6.2018
<b>Antagande</b>	25.10.2018
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+ :                   39 - :                   1 0 :                   0
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Marco Affronte, Paul Brannen, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Linnéa Engström, Eleonora Evi, Norbert Lins, Sirpa Pietikäinen, Christel Schaldemose, Keith Taylor
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)</b>	Jaromír Kohlíček, Tonino Picula

## SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

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

1	-
EFDD	Julia Reid

0	0

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster

15.1.2019

## YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

över förslaget 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 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Föredragande av yttrande: Matthijs van Miltenburg

### KORTFATTAD MOTIVERING

#### Bakgrund

Artikel 17 i förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon ((EG) nr 661/2009) och artikel 12 i förordningen om skydd av fotgängare ((EG) nr 78/2009) innefattar krav på att kommissionen ska övervaka den tekniska utvecklingen på området säkerhetsteknik och eventuellt påbjuda nya säkerhetsfunktioner genom att uppdatera unionslagstiftningen. I enlighet med dessa bestämmelser innehåller kommissionens förslag vissa anpassningar till teknikens framsteg i fråga om fordons säkerhetsfunktioner, avsedda att tas med i ramförordningen om typgodkännande ((EU) 2018/858). I förenklingssyfte upphävs i förslaget också sekundärlagstiftningen om trafiksäkerhet och skydd av fotgängare (förordningarna (EG) nr 78/2009 och (EG) nr 79/2009).

#### Föredragandens ståndpunkt

Trafiksäkerheten har visserligen blivit åtskilligt bättre under de gångna årtiondena, men likväl har antalet trafikdödade under de senaste fem åren upphört att minska. Enligt EU:s olycksfallsstatistik uppgick detta antal till 25 300 under 2017. Dödsolyckor i trafiken beror i huvudsak på mänskliga fel och går att förhindra. Föredraganden är fast övertygad om att EU bör vidta konkreta åtgärder för att ytterligare minska antalet trafikdödade. De nya säkerhetsfunktionerna i förslaget ger oss goda möjligheter att få detta antal att börja minska på nytt, eftersom de här funktionerna är till för att bättre förebygga mänskliga fel. Med bättre konstruerade fordon och exempelvis lägre hastigheter kan konsekvenserna av olyckor minskas.

Överlag går tekniken hela tiden framåt inom området automatiserad körning. Kommissionen menar att marknaden för automatiserad körning kommer att uppleva en exponentiell tillväxt, med en ekonomisk nytta som 2025 förväntas överskrida 620 miljarder euro för EU:s fordonsindustri och 180 miljarder euro för EU:s elektronikbransch. Föredraganden anser därför att EU:s fordonsindustri bör framtidssäkras genom att man tar till vara så mycket som möjligt av de nya affärsmöjligheterna som marknaden för med sig och kommer att föra med sig för uppstarts företag, små och medelstora företag och för industrin. De avancerade säkerhetsfunktionerna i förslaget skulle säkert kunna bidra till att förbereda EU:s fordonsindustri inför tidsåldern med uppkopplad och automatiserad körning. De skulle också kunna hjälpa konsumenterna att småningom vänja sig med dessa nya funktioner, något som kommer att bli utslagsgivande för att konsumenterna ska acceptera den nya tekniken och få förtroende för den.

Föredraganden anser att förslaget fastställer en framtidsinriktad men likväl ambitiös ram för att trafikanter, och särskilt oskyddade trafikanter, ska erbjudas bättre skydd. Föredraganden beaktar att kommissionen fört en öppen dialog och diskussion med olika berörda parter för att kunna föreslå lämpliga och verklighetsanpassade åtgärder, där det tas hänsyn både till konsumenterna och till industrin.

Utgående från detta önskar föredraganden med detta yttrande säkerställa att:

- A. (bil)säkerheten tryggas mot bakgrund av minimistandarder för prestanda som bör gälla för alla motorfordon, oavsett fordonsegment,
- B. all behandling av (person)uppgifter sker i enlighet med den allmänna dataskyddsförordningen ((EU) 2016/679). Dessutom önskar föredraganden säkerställa mer specifika och konkreta skyddsåtgärder, nämligen att
- C. de föreslagna åtgärderna bevisligen är både effektiva och kostnadseffektiva, utan att priserna blir avsevärt högre för konsumenterna,
- D. de föreslagna säkerhetsfunktionernas mögenhet garanteras och de förverkligas på ett ansvarsfullt sätt, särskilt sådana funktioner som inte kan kopplas bort, såsom intelligent farthållning och avancerade nödbromssystem,
- E. det bör föreskrivas utveckling av tekniska krav för däck, dels som ett komplement för att fordonssäkerheten ska förbättras med hjälp av bättre väggreppsprestanda, dels som ett bidrag till att däckljudet och koldioxidutsläppen ska minska,
- F. tillverkarna i fordonets instruktionsbok bör ge tydlig och konsumentvänlig information som hjälp till förarna att förstå förarassistanssystemen och deras funktioner,
- G. de säkerhetssystem och varningar som föreslås som hjälp till förarna lätt ska kunna förstås av alla förare, även personer med funktionsnedsättning, samt att säkerhetssystemen vid behov anpassas för att säkerställa detta,
- H. medlemsstaterna ska vidta de korrigerande åtgärder som behövs för verkställigheten, för att garantera att alla nya motorfordon tillverkas i enlighet med denna förordning.



## ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

### Ändringsförslag 1

#### Förslag till förordning

##### Skäl 3

###### *Kommissionens förslag*

(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.***

### Ändringsförslag 2

#### Förslag till förordning

##### Skäl 4

###### *Kommissionens förslag*

(4) Tekniska framsteg inom området för avancerade fordonssäkerhetssystem erbjuder nya möjligheter att minska antalet

###### *Ändringsförslag*

(3) Under de senaste årtiondena har utvecklingen av fordonssäkerheten avsevärt bidragit till den totala minskningen av antalet trafikrelaterade dödsfall och allvarliga skador. ***Under 2017 uppgick antalet dödsoffer i trafiken i EU dock till 25 300 och den siffran har knappast förändrats på fyra år. Till detta kommer minst 135 000 svårt skadade varje år i kollisioner på EU:s vägar.*** 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 ***alla*** trafikanter bättre, ***både oskyddade och andra.***

olycksoffer. För att minimera antalet dödsfall måste en del av den relevanta nya tekniken införas.

olycksoffer **och trafikolyckor**. För att minimera antalet dödsfall måste en del av den relevanta nya tekniken införas.

### Ändringsförslag 3

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(5a) Samtliga säkerhetssystem i denna förordning bör bevisligen vara både effektiva och kostnadseffektiva, och bör inte leda till avsevärt högre priser för konsumenterna.**

### Ändringsförslag 4

#### 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) **Automatiska nödbromssystem**, intelligent farthållning, system för kvarstannande i körfält, **förarassistans vid vändmanövrer**, övervakning av förarens uppmärksamhet, distraktionsvarning och backövervakning har en stor potential när det gäller att avsevärt minska antalet olyckor. **Systemen för övervakning av förarens uppmärksamhet och för distraktionsvarning bör fungera utan ansiktsigenkänning**. 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. **Säkerställas bör även att dessa system kan kontrolleras under hela fordonets livslängd och**

*således är driftssäkra.*

## Ändringsförslag 5

### Förslag till förordning Skäl 7

#### *Kommissionens förslag*

(7) Införandet av registreringsapparater för kollisionsdata som lagrar en rad viktiga fordonsdata 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 sätt att dessa data kan användas av medlemsstaterna för att genomföra trafiksäkerhetsanalys och bedöma effektiviteten av de specifika åtgärder som vidtas.

#### *Ändringsförslag*

(7) Införandet av registreringsapparater för kollisionsdata som lagrar en rad viktiga fordonsdata 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. ***Sådana avidentifierade data bör dessutom få insamlas och lagras bara om de kan användas för utredning av olycksorsaker.*** Sådana registreringsapparater ***bör dessutom kunna*** registrera och lagra data på ett sådant sätt att dessa data kan användas av medlemsstaterna ***enbart*** för att genomföra trafiksäkerhetsanalys och bedöma effektiviteten av de specifika åtgärder som vidtas, ***utan att det går att identifiera fordonets ägare eller innehavare.***

## Ändringsförslag 6

### Förslag till förordning Skäl 7a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***(7a) Typgodkännandekraven i fråga om säkerhet bör testas och säkerställas mot bakgrund av de specifika standarder för prestanda som alla fordon har att följa, oavsett fordonssegment.***

## Ändringsförslag 7

### 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>28</sup>. Behandlingen av personuppgifter som insamlas genom 112-baserade eCall-system ombord omfattas dessutom av särskilda skyddsåtgärder<sup>29</sup>.

---

<sup>28</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>29</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 8

### Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

### *Kommissionens förslag*

### *Ändringsförslag*

(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>28</sup>. Behandlingen av personuppgifter som insamlas genom **registreringsapparater för kollisionsdata och** 112-baserade eCall-system ombord omfattas dessutom av särskilda skyddsåtgärder<sup>29</sup>.

---

<sup>28</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>29</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.

**(9a) Det är väsentligt att system för e-call införs i motorcyklar, nyttofordon och bussar, för att olycksoffer så snabbt som möjligt ska kunna komma under**

## Ändringsförslag 9

### 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 oskyddade trafikanter syns bättre direkt från förarsätet.***

## Ändringsförslag 10

### Förslag till förordning

#### Skäl 16a (nytt)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

***(16a) Kommissionen bör före utgången av 2019 föreslå att befintliga lastbilar och bussar eftermonteras med de tekniskt mest avancerade systemen för förarassistans vid vändmanövrer.***

## Ändringsförslag 11

### Förslag till förordning

#### Skäl 17

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

(17) Automatiserade och uppkopplade

(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 12

### 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 13

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

fordon kan bidra stort till att minska antalet trafikolyckor, eftersom *över* 90 procent av trafikolyckorna beräknas uppkomma till följd av mänskliga fel, *eller en kombination mellan mänskliga fel och fordonet och/eller infrastrukturen*. Eftersom automatiserade fordon gradvis kommer att ta över förarens uppgifter bör harmoniserade bestämmelser och *effektiva och lämpliga* tekniska krav för automatiserade fordons system antas på unionsnivå.

#### *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 anpassa kraven på däck för att beakta den tekniska utvecklingen bör *få* 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 Europeiska unionen*.

**(25a) För att säkerställa efterlevnaden av denna förordning gäller bestämmelserna om korrigerande åtgärder och sanktioner i förordning (EU) 2018/858 också för denna förordning.**

## Ändringsförslag 14

### Förslag till förordning Artikel 1 – led 3

*Kommissionens förslag*

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

*Ändringsförslag*

3. typgodkännande av nytillverkade däck med avseende på deras säkerhet och miljöprestanda **i form av mindre buller och luftföroreningar.**

## Ändringsförslag 15

### Förslag till förordning Artikel 3 – 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 **två- eller trehjuligt** motorfordon, **ett eldrivet förflyttningsmedel**, eller icke-motoriserad trafikant, t.ex. cyklist eller fotgängare.

### *Motivering*

*Många tvåhjuliga motorfordon konstrueras nu som trehjuliga motorfordon, men förblir sårbara jämfört med bilar och lastbilar. Dessutom rör sig allt fler med hjälp av olika personliga eldrivna förflyttningsmedel (åkräden, ståhjulingar etc.). Dessa bör inte heller uteslutas från definitionen av begreppet oskyddade trafikanter.*

## Ändringsförslag 16

### Förslag till förordning Artikel 3 – 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: snabbt blinkande bromsljus **eller riktningsvisande blinkljus** som visar trafikanter bakom fordonet att en stark retardationskraft i förhållande till rådande vägförhållanden anbringats på fordonet.

## **Ändringsförslag 17**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – 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: system för att göra föraren medveten om personer och föremål bakom fordonet i det huvudsakliga syftet att undvika kollisioner vid backning.

## **Ändringsförslag 18**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – 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) automatiskt nödbromssystem: system som automatiskt kan detektera en potentiell kollision och aktivera fordonets bromssystem och **automatiskt** bromsa fordonet i **sista möjliga ögonblick**, i syfte att undvika eller mildra en kollision.

## **Ändringsförslag 19**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – led 11**

#### *Kommissionens förslag*

(11) system för kvarstannande i körfält: system för övervakning av fordonets position i förhållande till körfältets gränser

#### *Ändringsförslag*

(11) system för kvarstannande i körfält: system för övervakning av fordonets position i förhållande till körfältets gränser,



**och** som anbringas ett vridmoment på ratten, eller ett tryck på bromsarna, åtminstone när en avvikelser ur körfältet inträffar eller är på väg att inträffa och en kollision kan vara nära förestående.

## Ändringsförslag 20

### Förslag till förordning Artikel 3 – led 11a (nytt)

*Kommissionens förslag*

som anbringas ett vridmoment på ratten **och ger en varning**, eller ett tryck på bromsarna, åtminstone när en avvikelser ur körfältet inträffar eller är på väg att inträffa och en kollision kan vara nära förestående.

*Ändringsförslag*

**(11a) förarassistans vid vändmanövrer: ett tekniskt högavancerat system som detekterar oskyddade trafikanter, framför allt i döda vinklar i omedelbar närhet av fordonets front, och ger en varning, så att kollision med dem kan undvikas.**

## Ändringsförslag 21

### Förslag till förordning Artikel 3 – 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*

(13) registreringsapparat för kollisionsdata: system för att registrera och lagra viktiga kollisionsrelaterade parametrar och uppgifter **med respekt för den för ändamålet nödvändiga tidsperioden och högst fem sekunder** när en kollision **inträffar**.

## Ändringsförslag 22

### Förslag till förordning Artikel 3 – led 14

*Kommissionens förslag*

(14) frontskydd: en eller flera separata strukturer, såsom en viltfångare eller en kompletterande stötfångare som utöver originalstötfångaren är avsedd att skydda fordonets ytteryta från skada vid kollision

*Ändringsförslag*

(14) frontskydd: en eller flera separata strukturer, såsom en viltfångare eller en kompletterande stötfångare som utöver originalstötfångaren är avsedd att skydda fordonets ytteryta från skada vid kollision

med ett föremål, med undantag för strukturer med en vikt på mindre än 0,5 kg som endast är avsedda att skydda fordonets strålkastare.

med ett föremål *eller ett djur*, med undantag för strukturer med en vikt på mindre än 0,5 kg som endast är avsedda att skydda fordonets strålkastare.

### Ändringsförslag 23

#### Förslag till förordning Artikel 3 – led 21

##### *Kommissionens förslag*

(21) automatiserat fordon: motorfordon som är konstruerat och byggt för att röra sig självständigt under längre perioder utan fortlöpande mänsklig övervakning.

##### *Ändringsförslag*

(21) automatiserat fordon: motorfordon som är konstruerat och byggt för att röra sig självständigt *och i enlighet med trafikreglerna* under längre perioder utan fortlöpande mänsklig övervakning.

### Ändringsförslag 24

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

##### *Kommissionens förslag*

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

##### *Ändringsförslag*

4. Tillverkarna ska säkerställa att fordonen utformas, konstrueras och monteras *på ett sådant sätt* att risken för *att* personer i fordonet och oskyddade trafikanter *dödas eller skadas förebyggs eller, vid olyckor, minimeras, förutsatt att fordonet används på det sätt det är avsett för.*

### Ändringsförslag 25

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

##### *Kommissionens förslag*

(b) fotgängare, cyklister, sikt och synlighet,

##### *Ändringsförslag*

(b) fotgängare, cyklister, *ståhjulingar och rullskridsko-/rullbrädesåkare* sikt och synlighet,

## Ändringsförslag 26

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**5a. Typgodkännandekraven i fråga om säkerhet enligt denna förordning ska vara teknikneutrala och testas och säkerställas mot bakgrund av de specifika standarder för prestanda som alla fordon ska följa, oavsett fordonsegment.**

## Ändringsförslag 27

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**5b. Tillverkarna ska i fordonets instruktionsbok ge tydlig och konsumentvänlig information som hjälp till förarna att förstå förarassistanssystemen och deras funktioner.**

## Ändringsförslag 28

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

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

(b) typgodkännande av däck, inklusive **prövning av dem efter slitage och vid olika väglag, bland annat av våtgreppet**, samt tekniska krav rörande montering.

## Ändringsförslag 29

### Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 4 – led ba (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(ba)** *införande på unionsnivå av ett typgodkännande av begagnade däck på fordon i kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>, med avseende på deras våtgrepp efter slitage.*

### **Ändringsförslag 30**

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(fa)** *System för e-call.*

### **Ändringsförslag 31**

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(fb)** *Registreringsapparat för kollisiondata.*

### **Ändringsförslag 32**

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3a.** *Motorfordon ska utrustas med ett avancerat nödbromssystem som är konstruerat och monterat i två faser och som tillhandahåller*

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

**(b)** *i den andra fasen en utvidgning av detektionen till att också omfatta oskyddade trafikanter framför motorfordonet, framför allt i döda vinklar.*

*Avancerade nödbromssystem ska särskilt uppfylla följande krav:*

- (a) Systemen får inte kunna stängas av.*
- (b) Föraren måste, genom medvetna handlingar, såsom acceleration, kunna ta kontrollen över åtgärder som systemen utför automatiskt.*
- (c) Systemen ska vara i normalt driftsläge vid varje aktivering av fordonets huvudströmbrytare.*
- (d) Det ska vara möjligt att på ett enkelt sätt koppla bort hörbara varningar, men en sådan åtgärd får inte samtidigt koppla bort andra funktioner i systemet.*

### **Ändringsförslag 33**

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*3b. Säkerhetssystem och varningar som används som förarassistans ska lätt kunna förstås av alla förare, även äldre personer och personer med funktionsnedsättning.*

### **Ändringsförslag 34**

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

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

- (a) De data som apparaterna kan registrera och lagra med respekt för den för ändamålet nödvändiga tidsperioden och högst under fem sekunder när en kollision inträffar 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.*

*(b) Apparaterna får inte kunna avaktiveras.*

## Ändringsförslag 35

### Förslag till förordning Artikel 6a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 6a*

*Bestämmelser om personlig integritet och skydd av personuppgifter*

*1. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679. All behandling av personuppgifter via den registreringsapparat för kollisionsdata som avses i artikel 6.4a ska utföras i enlighet med den sistnämnda förordningens bestämmelser om skydd av personuppgifter.*

*2. De personuppgifter som behandlas av registreringsapparaten för kollisionsdata får användas endast för forskning kring kollisionsdata. Kollisionsdata ska göras tillgängliga enbart för nationella myndigheter, i enlighet med unionslagstiftningen eller nationell lagstiftning, varvid förordning (EU) 2016/679 ska följas och ett standardiserat gränssnitt ska användas. En registreringsapparat för kollisionsdata ska kunna registrera och lagra uppgifter om fordonstyp, fordonsversion och fordonsvariant och framför allt om de aktiva säkerhetssystem och system för undvikande av olyckor som monterats in i fordonet. Uppgifterna får dock 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, dess ägare eller dess innehavare*

*3. De personuppgifter som behandlas enligt denna förordning ska inte bevaras längre än vad som är nödvändigt för den forskning kring kollisionsdata som avses i punkt 2 i denna artikel. Uppgifterna ska fullständigt raderas så snart de inte längre behövs för detta ändamål.*

*4. Tillverkarna ska säkerställa att registreringsapparaten för kollisionsdata varken är spårbar eller blir föremål för kontinuerlig spårning*

*5. Tillverkarna ska säkerställa att uppgifterna i internminnet i registreringsapparaten för kollisionsdata automatiskt och kontinuerligt raderas.*

*6. Dessa uppgifter får inte göras tillgängliga för någon utanför registreringsapparaten för kollisionsdata innan det inträffat en eventuell olycka.*

*7. Integritetsfrämjande teknik ska byggas in i registreringsapparaten för kollisionsdata för att förarna ska få en lämplig nivå av integritetsskydd och en hög nivå av it-säkerhet, och apparaten ska också utrustas med nödvändiga skyddsåtgärder till förebyggande av övervakning, fjärrhantering och missbruk, bland annat it-angrepp.*

*8. Tillverkarna ska i fordonets instruktionsbok tillhandahålla tydlig och fullständig information om den behandling av uppgifter som görs i registreringsapparaten för kollisionsdata. Denna information ska omfatta följande:*

*(a) Hänvisning till uppgiftsbehandlingens rättsliga grund.*

*(b) Upplysning om att registreringsapparaten för kollisionsdata aktiveras automatiskt.*

*(c) Formerna för den uppgiftsbehandling som utförs av*

*registreringsapparaten för kollisionsdata.*

*(d) Det särskilda ändamål för vilket ovannämnda uppgiftsbehandling utförs, vilket ska vara begränsat till den forskning kring kollisionsdata som avses i artikel 6a.2.*

*(e) Upplysning om vilka typer av uppgifter som samlas in och behandlas och om uppgifternas mottagare.*

*(f) Tidsgränsen för hur länge uppgifter bevaras i registreringsapparaten för kollisionsdata.*

*(g) Upplysning om att fordonet inte spåras kontinuerligt.*

*(h) Formerna för utövande av den registrerades rättigheter och den kontaktjänst som är behörig att handlägga ansökningar om tillgång.*

## Ändringsförslag 36

### Förslag till förordning

#### Artikel 7 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*2. Fordon av kategorierna  $M_1$  och  $N_1$  ska utrustas med ett avancerat nödbromssystem som är konstruerat och monterat i två faser och som tillhandahåller*

*utgår*

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

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

## Ändringsförslag 37

### Förslag till förordning

#### Artikel 7 – punkt 3



*Kommissionens förslag*

3. Fordon av kategorierna  $M_1$  och  $N_1$  ska utrustas med ett system för kvarstannande i körfält.

**Ändringsförslag 38**

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

*Kommissionens förslag*

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

**Ändringsförslag 39**

**Förslag till förordning  
Artikel 7 – punkt 4 – led aa (nytt)**

*Kommissionens förslag*

**Ändringsförslag 40**

**Förslag till förordning  
Artikel 7 – punkt 5**

*Kommissionens förslag*

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

*(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,*

*Ändringsförslag*

3. Fordon av kategorierna  $M_1$  och  $N_1$  ska utrustas med ett system för kvarstannande i körfält **och ett system för varning om avvikelse från körfält.** .

*Ändringsförslag*

4. System för kvarstannande i körfält **och system för varning om avvikelse från körfält** ska **särskilt** uppfylla följande krav:

*Ändringsförslag*

**(aa) Föraren måste, genom medvetna handlingar, såsom styrning, kunna ta kontrollen över åtgärder som systemen utför automatiskt.**

**utgår**

*Ändringsförslag*

*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 41

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> ska utrustas med ett varningssystem vid avvikelser ur körfält och ett avancerat nödbromssystem, som uppfyller de krav som föreskrivs i de delegerade akter som antas enligt punkt 7.

#### *Ändringsförslag*

2. Fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> ska utrustas med ett **system för kvarstannande i körfält, ett** varningssystem vid avvikelser ur körfält och ett avancerat nödbromssystem, som uppfyller de krav som föreskrivs i de delegerade akter som antas enligt punkt 7.

## Ändringsförslag 42

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

## Ändringsförslag 43

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 4 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

4. När det gäller de system som avses i *punkterna 2 och 3* i denna artikel, ska de särskilt uppfylla följande krav:

## Ändringsförslag 44

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

#### *Kommissionens förslag*

## Ändringsförslag 45

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 4a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

3. Fordon av kategorierna M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> ska *utrustas med ett hjälpmedel vid vändmanövrer, som uppfyller de krav som föreskrivs i de delegerade rättsakter som antas i enlighet med punkt 7.*

#### *Ändringsförslag*

4. När det gäller de system som avses i *punkt 2* i denna artikel, ska de särskilt uppfylla följande krav:

#### *Ändringsförslag*

*(aa) Föraren måste, genom medvetna handlingar, såsom styrning, kunna ta kontrollen över åtgärder som systemen utför automatiskt.*

#### *Ändringsförslag*

*4a. Det system som finns omnämnt i*

*punkt 3 får inte kunna stängas av.*

## Ändringsförslag 46

### 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.  
***Kommissionen ska lägga fram en delegerad akt om krav på direkt synlighet, så att dödvinkeln framför och på förarsidan om lastbilar kommer bort, och så att dödvinkeln i närheten av lastbilen avsevärt minskas. Detta krav kommer att vara olika för olika lastbilstyper.***

## Ändringsförslag 47

### Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 6

#### *Kommissionens förslag*

6. Fordon av kategorierna M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub> med kapacitet för mer än 22 passagerare utöver föraren och som konstruerats med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa rörelser av passagerare ska vara utformade och konstruerade så att de är lätt tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inbegripet rullstolsburna.

#### *Ändringsförslag*

6. Fordon av kategorierna M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub> med kapacitet för mer än 22 passagerare utöver föraren och som konstruerats med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa rörelser av passagerare ska vara utformade och konstruerade så att de är lätt tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inbegripet rullstolsburna ***och personer med funktionsnedsättning.***

## Ändringsförslag 48

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

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

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

(a) system som ersätter förarens kontroll av fordonet, inbegripet styrning, acceleration och bromsning, **samt som ersätter skyldigheten att ge signal,**

## Ändringsförslag 49

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

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### *Artikel 16a*

##### *Översyn*

***Kommissionen ska senast tre år efter denna förordnings ikraftträdande och vart tredje år därefter lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet, vid behov med förslag till ändringar av denna förordning eller annan relevant lagstiftning genom tillägg av ytterligare säkerhetsfunktioner.***

## Ändringsförslag 50

### Förslag till förordning Artikel 17 – stycke 2

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

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

Den ska tillämpas från och med den [OP: för in dagen **24** månader efter det att denna förordning träder i kraft]. ***De delegerade akter som avses i artikel 12 ska offentliggöras minst 12 månader innan de börjar tillämpas.***

## Ändringsförslag 51

### Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 13

#### *Kommissionens förslag*

Ämne	Unece-föreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M.	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
Bakre underkörningsskydd	Unece-föreskrifter nr 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

#### *Ändringsförslag*

Ämne	Unece-föreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	1.	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
Bakre underkörningsskydd	Unece-föreskrifter nr 58	<b><i>I fordonskategorierna N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub> måste underkörning vid påkörning av fordon med hastigheter upp till 56 km/h förhindras.</i></b>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

## Ändringsförslag 52

### Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 36

#### *Kommissionens förslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	M.	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
Avancerade nödbromssystem för fotgängare och cyklister			C			C								

#### *Ändringsförslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
Avancerade nödbromssystem för fotgängare och cyklister			C	C	C	C	C	C						

## Ändringsförslag 53

### Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 38

#### *Kommissionens förslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
Informationssystem för döda vinkeln			B	B		B	B						B	

#### *Ändringsförslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
<i>Förarassistans vid vändmanövrer</i>			B	B		B	B						B	



## Ändringsförslag 54

### Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 49

#### *Kommissionens förslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
System för kvarstannande i körfält			B					B						

#### *Ändringsförslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
System för kvarstannande i körfält <i>och varningssystem vid avvikelse ur körfält</i>			B	<b>B</b>	<b>B</b>	B	<b>B</b>	<b>B</b>						

## Ändringsförslag 55

### Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 61

#### *Kommissionens förslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
System för övervakning av däcktryck för tunga fordon			B	B		B	B				B	B		

#### *Ändringsförslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
System för övervakning av däcktryck för tunga fordon			B	B		B	B			<b>B</b>	<b>B</b>	<b>B</b>		

## Ändringsförslag 56

### Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 72

#### *Kommissionens förslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
Intelligent farthållning			B	B	B	B	B	B					B	

#### *Ändringsförslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
Intelligent farthållning			C	C	C	C	C	C					C	

## Ändringsförslag 57

### Förslag till förordning Bilaga II – tabellen – rad 90

#### *Kommissionens förslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
Registreringsapparat för kollisiondata			B	B <sup>5</sup>	B <sup>5</sup>	B	B <sup>5</sup>	B <sup>5</sup>					B	

#### *Ändringsförslag*

Ämne	Uneceföreskrifter	Ytterligare särskilda tekniska krav	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
Registreringsapparat för kollisiondata			B	<b>B</b>	<b>B</b>	B	<b>B</b>	<b>B</b>						B

## Ändringsförslag 58

### 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:

[OP: för in datumet **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:

[OP: för in datumet **72** månader efter denna  
förordnings tillämpningsdatum.]

## ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

<b>Titel</b>	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
<b>Referensnummer</b>	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	IMCO 28.5.2018
<b>Yttrande från</b> Tillkännagivande i kammaren	TRAN 28.5.2018
<b>Föredragande av yttrande</b> Utnämning	Matthijs van Miltenburg 9.7.2018
<b>Behandling i utskott</b>	21.11.2018
<b>Antagande</b>	10.1.2019
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+ :                44 - :                2 0 :                0
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Roberts Zile, Kosma Złotowski
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Rosa D'Amato, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)</b>	Pascal Durand, Jude Kirton-Darling, Andrey Novakov, Csaba Sógor, Mylène Troszczynski

## SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

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

2	-
	Jacqueline Foster, Peter Lundgren

0	0

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster

## ÄRENDETS GÅNG I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

<b>Titel</b>	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		
<b>Referensnummer</b>	COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)		
<b>Framläggande för parlamentet</b>	17.5.2018		
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	IMCO 28.5.2018		
<b>Rådgivande utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	ENVI 28.5.2018	ITRE 28.5.2018	TRAN 28.5.2018
<b>Inget yttrande avges</b> Beslut	ITRE 19.6.2018		
<b>Föredragande</b> Utnämning	Róza Gräfin von Thun und Hohenstein 19.6.2018		
<b>Behandling i utskott</b>	11.10.2018	6.12.2018	21.1.2019
<b>Antagande</b>	21.2.2019		
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: –: 0:	33 2 0	
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Lucy Anderson, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Birgit Collin-Langen, Edward Czesak, Nadja Hirsch, Othmar Karas, Arndt Kohn, Adam Szejnfeld, Marc Tarabella, Matthijs van Miltenburg		
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)</b>	John Stuart Agnew, Georg Mayer		
<b>Ingivande</b>	4.3.2019		



## SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

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

2	-
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	John Stuart Agnew

0	0

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster