EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af forordning (EU) 2018/… og ophævelse af forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Teknologiske ændringer berører alle dele af samfundet og økonomien og ændrer grundlæggende EU-borgernes liv. Transport er ingen undtagelse fra denne tendens. Nye teknologier ændrer radikalt mobilitetssituationen. På denne baggrund må Unionen og dens erhvervsliv imødegå udfordringen og blive en verdensleder inden for innovation, digitalisering og dekarbonisering. Kommissionen har derfor vedtaget en omfattende strategi, som skal sikre, at EU's mobilitetspolitikker afspejler disse politiske prioriteter, som er opstillet i tre mobilitetspakker for "Et mobilt Europa".

Som et led i strategien for lavemissionsmobilitet vedtog Kommissionen to mobilitetspakker i maj og november 2017[1]. I disse pakker opstilles der en positiv dagsorden for gennemførelsen af strategien for lavemissionsmobilitet og sikring af en glidende omstilling til ren, konkurrencedygtig og opkoblet mobilitet for alle. Europa-Kommissionen opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til at sikre en hurtig vedtagelse af disse forslag.

Dette initiativ er en del af den tredje mobilitetspakke under "Et mobilt Europa", som uddyber den nye industripolitiske strategi fra september 2017, og det har til formål at fuldføre processen med at sætte Europa i stand til at udnytte de fulde fordele ved moderniseringen af mobilitet. Det er afgørende, at fremtidens mobilitetssystem er sikkert, rent og effektivt for alle EU-borgere. Målet er at gøre den europæiske mobilitet sikrere og mere tilgængelig, de europæiske virksomheder mere konkurrencedygtige og de europæiske arbejdspladser mere sikre, og at gøre mobiliteten renere og bedre tilpasset kravet om at tackle klimaændringerne. Dette kræver fuldt engagement fra Unionen, medlemsstaterne og interessenterne, herunder i at styrke kravene vedrørende sikkerhedsudstyr i vejkøretøjer.

Trafiksikkerhed er et tværeuropæisk anliggende, som behandles via en integreret tilgang. Politikker er traditionelt opbygget omkring tre søjler: trafikanter (førere, fodgængere og cyklister), køretøjer og infrastruktur.

Der er sket en markant forbedring af trafiksikkerheden i Unionen i de seneste årtier. Fremskridtet i reduktionen af antallet af trafikdræbte er dog gået i stå i de seneste år. Ifølge EU-statistikker er der siden 2013 ikke sket et væsentligt fald i antallet af trafikdræbte i Unionen[2]. Nogle medlemsstater opnår stadig betydelige fremskridt hvert år, mens andre må konstatere stigninger i antallet af trafikdræbte, og det betyder, at antallet af trafikdræbte på EU-plan stagneret.

Der er behov for en revideret ramme, som i højere grad tager højde for de ændringer i mobilitet, der udspringer af samfundsmæssige tendenser (f.eks. flere cyklister og fodgængere og befolkningsaldringen) og den teknologiske udvikling. Det forventes, at sikkerhedsvirkningerne af den nuværende tilgang uden nye initiativer vedrørende trafiksikkerhed generelt ikke længere kan opveje den stigende trafik. Den komplekse situation kræver en dynamisk politiktilpasning, som omfatter de største udfordringer på en ensartet og effektiv måde på tværs af alle trafiksikkerhedspolitikker. Med hensyn til køretøjssikkerhed

[1] COM(2017) 283 final og COM(2017) 675 final.

[2] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evol.pdf

indebærer dette godkendelsen af en lang række avancerede sikkerhedsforanstaltninger som standardudstyr i relevante køretøjsklasser og forbedret beskyttelse af bløde trafikanter, f.eks. fodgængere, cyklister, små mennesker og ældre.

Det nuværende forslag omhandler det største problem med det vedvarende høje antal trafikulykker, som medfører mange dødsfald og alvorlige kvæstelser, og indeholder foranstaltninger, som kan styrke sikkerheden på køretøjsniveau for enten at undgå og sænke antallet af ulykker eller at reducere alvorligheden af ikke-undgåede ulykker for derved at begrænse antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser. Dette forslag skal ses i sammenhæng med andre initiativer, som indgår i den tredje mobilitetspakke, f.eks. de foreslåede ændringer af direktivet om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed[3]. De har alle til formål at bidrage til nedbringelsen af antallet af dødsfald og kvæstelser på EU's veje, og de deler således den samme horisont og er indbyrdes forbundet. En række køretøjsmonterede systemer, f.eks. vognbaneassistance og intelligent farttilpasning, er afhængige af vedligeholdt vejinfrastruktur (vejmarkering, skilte og kameraer). Forslagene vedrørende vejinfrastruktur og køretøjssikkerhed supplerer derfor hinanden og sikrer, at sikkerhedspotentialet ved køretøjsmonterede systemer kan udnyttes fuldt ud.

I den overordnede ramme for køretøjs- og infrastruktursikkerhed skal der på den anden side også tages højde for udviklingen inden for opkoblede og automatiserede køretøjer, som sker i rivende fart. Der er derfor også en tæt sammenhæng med Kommissionens strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS)[4] og forslaget til en EU-strategi for fremtidens mobilitet[5]. For at være fremtidssikrede skal køretøjer ikke kun være forberedte på den nye teknologiske udvikling i infrastrukturen, men skal også føre an og bane vejen hen imod fuldstændigt automatiserede køretøjer. Godkendelse af avanceret sikkerhedsudstyr til køretøjer vil derfor kunne hjælpe førerne med gradvist at vænne sig til de nye funktioner og vil styrke offentlighedens tillid og accept i overgangen til selvkørende biler.

Forslaget er også i fuld overensstemmelse med Rådets konklusioner baseret på Vallettaerklæringen, hvori transportministrene gentog tilsagnet om at forbedre trafiksikkerheden[6] og navnlig opfordrede Kommissionen til at styrke beskyttelsen af trafikanter, herunder især bløde trafikanter, gennem indførelsen af nyt sikkerhedsudstyr i køretøjer.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

I direktiv 2007/46/EF[7] (erstattes af en forordning, der finder anvendelse fra den 1. september 2020[8]) fastlægges harmoniserede sikkerheds- og miljøkrav, som motorkøretøjer skal overholde, inden de markedsføres i det indre marked, således at den frie bevægelighed for køretøjer fremmes. I direktivet fastlægges en ramme, hvorunder en lang række særskilte retsakter med specifikke tekniske krav til de forskellige typer køretøjer finder anvendelse.

---

3 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet, EUT L 167 af 30.4.2004, s. 39.

4 Meddelelse fra Kommissionen "En europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer - en milepæl hen imod samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet" (COM/2016/0766 final).

5 Meddelelse fra Kommissionen "På vej til automatiseret mobilitet: En EU-strategi for fremtidens mobilitet" (COM/2018/283).

6 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

7 EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

8 COM(2016) 31 final.

I denne sammenhæng er forordning (EF) nr. 661/2009 om den generelle sikkerhed[9], forordning (EF) nr. 78/2009 om beskyttelse af fodgængere[10] og forordning (EF) nr. 79/2009 om brintsikkerhed[11] særskilte retsakter inden for EU's typegodkendelsesprocedure. De tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til en række sikkerheds- og miljøelementer er blevet harmoniseret på EU-plan for at forhindre, at de er forskellige fra en medlemsstat til en anden, og for at sikre et højt niveau af sundheds- og sikkerhedsstandarder i hele Unionen.

I henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. 661/2009 og artikel 12 i forordning (EF) nr. 78/2009 skal Kommissionen overvåge den tekniske udvikling vedrørende øgede krav til sikkerhed og vurdere muligheden for at udvide anvendelsesområdet for det gældende sikkerhedsudstyr til andre/alle køretøjsklasser, således at nye avancerede sikkerhedsfunktioner godkendes i ajourført EU-lovgivning, og beskyttelsen af bløde trafikanter forbedres.

I overensstemmelse med ovennævnte krav omfatter dette forslag de nødvendige tilpasninger af den nuværende EU-lovgivning til den tekniske udvikling og indfører samtidig nye sikkerhedsfunktioner til køretøjer, som potentielt kan redde liv på vejene.

Forslaget er også i overensstemmelse med forordning (EU) 2015/758[12], som kræver, at alle nye typer personbiler og lette erhvervskøretøjer fra den 31. marts 2018 skal være udstyret med et eCall-system, som i tilfælde af en alvorlig kollision automatisk foretager opkald til det fælleseuropæiske alarmnummer 112. Det anslås, at eCall kan sænke udrykningstiderne og redde op til 2 500 liv om året. eCall hjælper med at afbøde konsekvenserne af alvorlige trafikulykker i hele Unionen, men dette forslag har til formål at undgå trafikulykker eller at reducere alvorligheden af ikke-undgåede ulykker for derved at begrænse antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Dette forslag vil mere generelt bidrage til prioriteterne vedrørende vækst, beskæftigelse og investeringer i Unionen, herunder fremme af de mest effektive innovationer og fastholdelse af kvalitetsarbejdspladser i Europa, og til digitaliseringen af det indre marked gennem fremme af sikkerhedsfunktioner, der anses for centrale støtteteknologier, som vil sætte skub i og støtte indførelsen af automatiserede køretøjer overalt i Unionen.

---

9 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1.

10 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009 af 14. januar 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer med henblik på beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter og om ændring af direktiv 2007/46/EF og ophævelse af direktiv 2003/102/EF og direktiv 2005/66/EF, EUT L 35 af 4.2.2009, s. 1.

11 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 79/2009 af 14. januar 2009 om typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer og om ændring af direktiv 2007/46/EF, EUT L 35 af 4.2.2009, s. 32.

12 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2015/758 af 29. april 2015 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF, EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for dette initiativ er artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Nærhedsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under EU's enekompetence. Målene kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer er med hensyn til en række sikkerheds- og miljøelementer blevet harmoniseret på EU-plan, og en indsats fra medlemsstaterne alene ville undergrave hele typegodkendelsessystemet. EU-foranstaltninger er nødvendige for at undgå, at der opstår handelshindringer på det indre marked, og vil bedre kunne nå forslagets mål, fordi de vil forhindre en fragmentering af det indre marked, som ellers ville opstå, og vil forbedre køretøjers sikkerheds- og miljøpræstationer. Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

• Proportionalitet

Som det fremgår af konsekvensanalysen, er forslaget i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går længere end nødvendigt for at opfylde målsætningerne om at nedbringe antallet af dødsfald på EU's veje, sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt offentligt sikkerhedsniveau og miljøbeskyttelsesniveau.

Dette forslag afspejler de højeste sikkerhedsstandarder for alle køretøjer, herunder lette erhvervskøretøjer (klasse N1), for hvilke omkostningerne til den foretrukne løsning (løsning 3) i nogen grad overstiger fordelene. I dette tilfælde tages yderligere forhold imidlertid i betragtning, f.eks. behovet for sammenhæng mellem politikker, sikring af lige konkurrencevilkår for alle bilproducenter på det indre marked, undgåelse af, at arbejdstagere udsættes for højere risici, og muligheden for, at fabrikanter kan sænke omkostningerne som følge af stordriftsfordele, og det forhold, at lette erhvervskøretøjer ofte deler platform og anden hardware med personbiler. Eftersom fabrikanter gives tilstrækkelig tid til, at de kan tilpasse sig de nye krav, anses dette forslag for at være forholdsmæssigt.

Forslaget vil desuden forenkle lovgivningen, og det vil reducere de administrative omkostninger for nationale myndigheder og industrien. Det konkluderes også i konsekvensanalysen, at de planlagte politiske foranstaltninger ikke vil have væsentlig indvirkning på SMV'er (se afsnit 6.3).

• Valg af retsakt

Forslaget vedrører tre indbyrdes forbundne forordninger – den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, beskyttelse af fodgængere og brintsikkerhed, og den valgte retsakt er derfor også en forordning. I lyset af omfanget af de foreslåede ændringer og det forhold, at bestemmelserne i forordning (EF) nr. 78/2009 og forordning (EF) nr. 79/2009 i vid udstrækning er forældede og skal erstattes af henholdsvis FN-regulativ nr. 127 og 134, og med henblik på yderligere forenkling af lovgivningen, bør der fremsættes forslag til en ny retsakt om samtidig erstatning og ophævelse af de tre forordninger og deres forældede gennemførelsesforanstaltninger.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENTER OG KONSEKVENSANALYSER

• Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning

Forordningen om generel sikkerhed har ikke været genstand for efterfølgende evaluering.

• Høringer af interesserede parter

Kommissionens formelle offentlige høring vedrørende forslaget fandt sted fra den 31. juli til den 22. oktober 2017 efter forudgående målrettede høringer, nemlig:

– en generel inddragelse af interesserede parter i juli 2014 inden for rammerne af det 124. møde i Arbejdsgruppen vedrørende Motorkøretøjer (Kommissionens ekspertgruppe, som har deltagelse af offentlige og private interesserede parter)

– en opfølgende målrettet (face-to-face) todageshøring for interesserede parter i oktober 2014

– på det 131. møde i Arbejdsgruppen vedrørende Motorkøretøjer, som blev afholdt den 16. februar 2016, forelagde Kommissionen medlemsstaterne og de interesserede parter et sæt af 19 mulige foranstaltninger, som kunne indgå i revisionen af forordning (EF) nr. 661/2009 og forordning (EF) nr. 78/2009

– i november 2016 fandt endnu en høring af interesserede parter sted (72 deltagere, som repræsenterede 32 stipendiater/forskningsinstitutioner, grupper, der arbejder for forbedret sikkerhed, køretøjsfabrikanter, leverandører til bilindustrien, lokale/nationale myndigheder og andre relevante eksperter).

De vigtigste mål med disse omfattende høringer var på den ene side at informere interesserede parter om Kommissionens synspunkter med hensyn til fremtidens køretøjssikkerhed og på den anden side at præsentere alle interesserede parter så gennemsigtigt som muligt for alle data, parametre, ekspertvurderinger og kilder, som danner grundlaget for datasættene i konsekvensanalysen, navnlig data om frivillig indførelse af sikkerhedsudstyr i køretøjer, teknologiomkostninger, teknologieffektivitet og målpopulationen af trafikofre. Gennem disse høringer var det også muligt at inddrage de interesserede parters vurderinger, og det kunne konstateres, at de anvendte nøgledata er tilstrækkeligt robuste, relevante og aktuelle. Resultatet af høringerne blev efterfølgende anvendt som grundlag for udarbejdelsen af forslaget og den ledsagende konsekvensanalyse.

• Indhentning og brug af ekspertbistand

I marts 2015 offentliggjorde Kommissionen undersøgelsen "Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users"[13] i forbindelse med den forventede revision af forordning (EF) nr. 661/2009 og forordning (EF) nr. 78/2009. Undersøgelsen indeholder en oversigt over mere end 50 tilgængelige sikkerhedsforanstaltninger, som kan medvirke til yderligere at nedbringe antallet af trafikdræbte og kvæstede (herunder cost-benefit-forhold).

[13] http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/;pgid=Iq1Ekni0.1lSR0OOK4MycO9B0000BAJ9tQVy;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

I december 2016 offentliggjorde Kommissionen en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet med titlen "Redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU"[14]. I det dokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport[15], identificeres og fremsættes 19 mulige lovgivningsmæssige foranstaltninger, som kunne medvirke til yderligere at nedbringe antallet af trafikulykker og ofre.

Med henblik på udarbejdelsen af konsekvensanalysen til dette initiativ offentliggjorde Kommissionen i maj 2017 en anden undersøgelse "In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety", som indeholder en mere detaljeret vurdering af cost-benefit-forholdet og effektiviteten for de udvalgte 19 potentielle mulige lovgivningsmæssige foranstaltninger[16].

- **Konsekvensanalyse**

Initiativet underbygges af en konsekvensanalyse, som modtog en positiv udtalelse med forbehold den 17. januar 2018 efter undersøgelsen i Udvalget for Forskriftskontrol. Udvalget for Forskriftskontrols forbehold vedrørte tre primære aspekter:

- Udvalget fandt, at rapporten om konsekvensanalysen ikke i tilstrækkelig grad afgrænsede dette initiativs forventede bidrag inden for sikkerhedssystemets omfattende tilgang til trafiksikkerhed, og at forholdet og komplementariteten til det parallelle initiativ vedrørende vejinfrastruktursikkerhed ikke blev forklaret tilstrækkeligt.

- Udvalget tilkendegav også, at der ikke var nogen sammenhæng mellem problemet (stagnation i nedbringelsen af antallet af trafikdræbte), dets drivkræfter, initiativets målsætninger og udformningen af løsninger.

- Udvalget påpegede, at rapporten ikke tilstrækkeligt klart viser, hvordan de enkelte foranstaltninger blev udvalgt, ligesom deres anslåede omkostninger og fordele samt interesserede parters rolle og synspunkter i processen heller ikke fremgår klart.

I udtalelsen bemærkes også relevansen af initiativets REFIT-dimension og behovet for at uddybe præferencen for løsning 3 for lette erhvervskøretøjer.

Følgende blev føjet til den endelige konsekvensanalyse for at imødegå disse forbehold:

– Afklaring af dette initiativs forhold og komplementaritet med det parallelle initiativ vedrørende vejinfrastruktursikkerhed gives i afsnit 1.4.

– Initiativerne beskrives inden for rammerne af den fælles baselinetilgang med en forklaring af deres respektive bidrag til de fælles målsætninger og de anvendte metoder i de tilgrundliggende undersøgelser med henblik på at påvise, hvordan dobbelttælling undgås (se afsnit 2.1. og bilag 4 for flere oplysninger).

– Detaljer om sikkerhedssystemets tilgang og flere mulige grunde til stagnationen i nedbringelsen af antallet af trafikdræbte (med hensyn til kilder til ulykker,

---

14 Rapport om overvågningen og vurderingen af avanceret sikkerhedsudstyr til køretøjer samt omkostningseffektiviteten og gennemførligheden heraf med henblik på revisionen af forordningerne om den generelle sikkerhed af motorkøretøjer og om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter (COM (2016) 787 final).

15 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN

16 GSR 2, TRL, maj 2017: https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1

populationsdiversitet, trafikantfaktorer og generelle problemer med trafikadfærd) er også føjet til afsnit 2.1.

– Et nyt afsnit 2.2., som forbinder de væsentligste trafiksikkerhedsproblemer med problemer vedrørende køretøjer og deres sikkerhedspræstationer, er tilføjet med henblik på at skabe en bedre forståelse af problemdefinitionens struktur og førerne, som ganske vist er af en mindre holistisk karakter, men meget mere relevant på køretøjssystemniveau, og stadig fuldstændigt relevant.

– Interventionslogikken i afsnit 5.1-5.4 er kædet mere ensartet sammen med de væsentligste problemer, målsætninger og løsninger. Gennem ændrede betegnelser for målsætninger og løsninger præciseres det, at dette initiativ ikke har fokus på beskyttelsen af bestemte grupper af trafikanter, mens andre overses, og målsætningerne præciseres yderligere med begrebet beskyttelse, hvis der er tale om en ulykke, sammen med potentialet for fuldstændigt at forebygge og undgå, at ulykker overhovedet sker.

– I afsnit 5 forklares nu de interesserede parters interaktion og rolle i processen for udvælgelse af individuelle foranstaltninger og vurdering af deres fordele og effektivitet (i flere trin), og det forklares, hvordan den endelige vurdering af omkostningerne og fordelene ved de individuelle foranstaltninger i forhold til kombinerede foranstaltninger er blevet udviklet ud fra interesserede parters input.

– Afsnit 2.8 er blevet ændret, så der gives en bedre forklaring af den forventede forenkling af lovgivningsrammen, vejen frem med hensyn til eventuelt forældede lovgivningsmæssige dispositioner og foreløbige oplysninger om fremtidige ajourføringer af reglerne for køretøjssikkerhed, og

– Begrundelse for og præcisering af beslutningen om at medtage lette erhvervskøretøjer i løsning 3 er føjet til afsnit 8, hvor det fremhæves, at de fleste europæiske fabrikanter allerede leverer mere sikre køretøjer end krævet, ligesom konkurrencevilkårene for fabrikanterne, synergier ved køretøjskonstruktion, omkostningsdeling, interesserede parters udtalelser og de øgede risici for kvæstelser for en begrænset kategori af personer, nemlig arbejdstagere, der anvender lette erhvervskøretøjer på deres arbejdsplads, også er omhandlet.

Resuméet af rapporten om konsekvensanalysen og udtalelsen fra Udvalget for Forskriftskontrol er offentliggjort på følgende adresser:

[…]

[…]

I konsekvensanalysen undersøges tre brede løsninger:

- Løsning 1 "Generalisering af modne og bredt tilgængelige sikkerhedsfunktioner" omfatter godkendelse af sikkerhedsfunktioner/-systemer, for hvilke teknologien er moden. De vil især beskytte køretøjspassagerer. Gennemførelsen iværksættes på datoen for anvendelse af forordningen.
- Løsning 2 "Indførelse af bredt tilgængelige og mindre almindelige sikkerhedsfunktioner som standardudstyr" omfatter løsning 1 plus sikkerhedsfunktioner, der i øjeblikket også er tilgængelige og monteret i køretøjsflåden, men som er mindre almindelige og kræver mere tid, inden de er fuldt

ud modne til alle køretøjsklasser og markedssegmenter (gennemførelsen iværksættes 24 måneder efter datoen for anvendelse af forordningen). Denne mulighed omfatter også foranstaltninger, der sikrer førerens opmærksomhed under kørslen og en generel beskyttelse af bløde trafikanter.

- Løsning 3 "Indførelse af et komplet sæt sikkerhedsfunktioner, som fremmer innovation" består af løsning 2 plus yderligere sikkerhedsløsninger, som er gennemførlige og allerede findes på markedet, om end med en lav monteringsrate og en begrænset markedsudbredelse, men som har potentiale til at maksimere den samlede nedbringelse af trafikdødeligheden i Unionen og fremme innovative sikkerhedsløsninger i den vigtige bilindustri. Den eneste funktion med en forlænget gennemførelsesdato i forhold til de to foregående løsninger er kravet om, at lastbilførere skal have direkte udsyn over bløde trafikanter (gennemførelse iværksættes 48 måneder efter datoen for anvendelse af forordningen).

Den foretrukne løsning er løsning 3. Denne løsning forventes at forhindre det højeste antal trafikdræbte og alvorlige kvæstelser for køretøjspassagerer og bløde trafikanter med generelt acceptable omkostninger til følge. Den sikrer også en ensartet og ikkediskriminerende tilgang over for alle køretøjsklasser.

De forventede fordele er følgende:

- Det forventes, at indførelsen af de nye sikkerhedsfunktioner over en 16-årig periode vil hjælpe med at reducere antallet af trafikdræbte med 24 794 og antallet af alvorlige kvæstelser med 140 740.

- Nutidsværdien af fordelen er 72,8 mia. EUR.

- Det forventes også, at trafikophobningen vil blive mindre på grund af undgåede kollisioner, selv om der ikke kan sættes tal på disse fordele. Der bør imidlertid sikres mindre tab af tid (borgere), øget produktivitet (virksomheder) og bedre udnyttelse af den eksisterende vejinfrastruktur (forvaltninger).

- Endelig forventes det også, at køretøjsemissionerne vil blive reduceret, og at luftkvaliteten vil blive forbedret takket være farttilpasningssystemer og dæktryksovervågning, selv om der ikke kan sættes tal på disse fordele.

De forventede omkostninger er følgende:

- De forventede samlede omkostninger (engangsomkostninger og løbende produktionsomkostninger) for bilfabrikanter vil beløbe sig til 57,4 mia. EUR i nutidsværdi.

- Der forventes ingen væsentlige stigninger i detailpriserne på køretøjer som følge af de foreslåede nye køretøjssikkerhedsforanstaltninger på mellemlang og lang sigt, og der er følgelig ikke foretaget modellering af en særlig indvirkning på køretøjssalget i cost-benefit-analysen.

- Der forventes ingen specifikke yderligere omkostninger for de nationale forvaltninger, eftersom de nye sikkerhedsfunktioner i køretøjer vil blive en del af den eksisterende ramme for typegodkendelse.

De overordnede cost-benefit-indikatorer:

- Løsningen repræsenterer en samlet nettofordel på 15,4 mia. EUR.

- Det "bedste" skønnede cost-benefit-forhold for den foretrukne løsning er 1,27.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette forslag forventes ikke have en væsentlig indvirkning på de reguleringsmæssige byrder for fabrikanter eller nationale myndigheder, da typegodkendelse af køretøjer allerede er omfattet af den eksisterende lovgivningsramme, og da medtagelsen af nye sikkerhedsfunktioner vil blive integreret i denne ramme.

Selv om de relevante procedurer for prøvning og certificering af køretøjer kan udføres inden for den eksisterende typegodkendelsesinfrastruktur i medlemsstaterne, vil der blive tale om yderligere omkostninger til prøvning og certificering. Disse omkostninger er imidlertid ubetydelige[17] i forhold til de samlede omkostninger til udvikling af en ny køretøjsmodel (som typisk varierer fra flere hundrede millioner euro til flere milliarder euro).

Med den gældende forordning om generel sikkerhed blev der indført en række foranstaltninger vedrørende køretøjssikkerhed, og den havde samtidig til formål at forenkle bestemmelserne baseret på anbefalingerne fra CARS 21-ekspertgruppen[18] ved at erstatte 38 EF-direktiver med tilsvarende og internationalt harmoniserede FN-regulativer. Dette forslag har ligeledes til formål at ophæve flere EU-forordninger om gennemførelse af forordning (EF) nr. 661/2009, forordning (EF) nr. 78/2009 og forordning (EF) nr. 79/2009 og erstatte dem med tilsvarende FN-regulativer, som Unionen i mellemtiden har tilsluttet sig. Forslaget forenkler også yderligere lovgivningen ved at konsolidere disse tre forordninger i én retsakt.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget kan have konsekvenser vedrørende individuelle rettigheder, der er sikret ved charterets artikel 7 og 8, med hensyn til beskyttelsen af privatlivets fred og personoplysninger. Nogle af de data, der er indsamlet af kollisionsdatarekorderen eller ved hjælp af de systemer, der skal installeres i køretøjet, såsom trætheds- og opmærksomhedsovervågning eller avanceret distraktionsregistrering, kan udgøre personoplysninger om en identificeret eller identificerbar fysisk person. En identificerbar fysisk person er en person, der direkte eller indirekte kan identificeres, navnlig ved en identifikator, f.eks. et navn, et identifikationsnummer, lokaliseringsdata, en online-identifikator eller et eller flere elementer, der er særlige for den pågældende fysiske persons fysiske, fysiologiske, genetiske, psykiske, økonomiske, kulturelle eller sociale identitet. Behandling af personoplysninger bør ske i overensstemmelse med EU-lovgivningen om databeskyttelse, navnlig den generelle forordning om databeskyttelse[19].

---

17 Fitness Check of the Legal Framework for the Type-Approval of Motor Vehicles – http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681.

18 KOM(2007) 22 endelig – CARS 21-ekspertgruppen fik til opgave at fremsætte anbefalinger med hensyn til de kort-, mellemlang- og langsigtede politiske og lovgivningsmæssige rammer for den europæiske bilindustri, som styrker den globale konkurrenceevne og beskæftigelsen og samtidig sikrer yderligere forbedringer af sikkerheds- og miljøpræstationerne til en pris, som forbrugeren kan betale: http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf.

19 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1-88).

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Europa-Kommissionen vil fortsat overvåge den tekniske udvikling i bilindustrien og vil, når det er relevant, foreslå ændringer af den relevante lovgivning for at medtage nye sikkerhedsfunktioner. Kommissionen vil også fortsat deltage i og lede processen for harmonisering af køretøjsstandarder på internationalt plan (FN's Økonomiske Kommission for Europa – UNECE).

Med henblik på at fremtidssikre den nye forordning har Kommissionen fundet det mest hensigtsmæssigt at behandle revisionen af disse regler for køretøjssikkerhed på en mere dynamisk måde, dvs. på baggrund af den generelle tekniske udvikling og tilsynekomsten af nye sikkerhedsbehov. I denne sammenhæng foranlediger den internationale lovgivningsmæssige udvikling gennem UNECE og det hyppige behov for tilpasning til disse regler i mange tilfælde automatisk sådanne revisioner.

Kommissionen er fast besluttet på at fremme og støtte udviklingen af de detaljerede tekniske krav til de avancerede køretøjssystemer på UNECE-niveau så hurtigt som muligt. Kommissionen agter dog at etablere disse krav inden for Unionens typegodkendelsesramme, hvis arbejdet i UNECE ikke skrider frem i det krævede tempo. Kommissionen vil også bestræbe sig på at sikre, at de FN-regulativer, der vedtages med Unionens støtte, fastlægges efter de højeste standarder for trafiksikkerhedsteknologi, der findes og regelmæssigt ajourføres.

På den anden side bør indførelsen af en ulykkesdatarekorder (event data recorder – EDR), som lagrer en række vigtige køretøjsdata over en kort periode før, under og efter en udløsende hændelse (oftest udløsning af airbag), ses som et værdifuldt skridt i den rigtige retning for at indsamle EU-dækkende og detaljerede ulykkesdata, som ikke findes i dag i tilstrækkelig vid udstrækning, men som er absolut nødvendige for den omfattende overvågning af køretøjers trafiksikkerhedspræstationer. Oplysningerne fra kollisionsdatarekorderen vil muliggøre dybdegående trafiksikkerhedsanalyse og vurdering af effektiviteten af specifikke sikkerhedsforanstaltninger. Medlemsstaterne opfordres derfor på det kraftigste til at udføre grundigere analyser af ulykker på veje i Unionen og udarbejde omfattende rapporter på nationalt grundlag. I denne sammenhæng bør medlemsstaterne også yderligere motiveres i deres indsats for at analysere og forbedre trafiksikkerheden på nationalt plan gennem de forskellige platforme til vidensdeling, som de har til rådighed[20].

- Forklarende dokumenter (for direktiver)

Ikke relevant.

[20] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Generelt henviser dette forslag til forordning (EU) 2018/[…] om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, eftersom begge forordninger finder anvendelse efter den samme tidslinje.

Kapitel I (Genstand, anvendelsesområde og definitioner)

Artikel 1 – I overensstemmelse med den foreslåede konsolidering af forordning (EF) nr. 661/2009 og forordning (EF) nr. 78/2009 bevares genstanden for forordning (EF) nr. 661/2009 i dette forslag med tilføjelse af en henvisning til kravene om beskyttelse af køretøjspassagerer og bløde trafikanter.

Artikel 2 – Generelt bevares anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 661/2009, men anvendelsesområdet udvides – for så vidt angår de gældende sikkerhedsfunktioner i køretøjer og tilknyttede undtagelser – til også at omfatte andre køretøjsklasser (eller dem alle), og de pågældende undtagelser fjernes (f.eks. de gældende undtagelser vedrørende SUV-køretøjer og varevogne).

Artikel 3 – En række nye definitioner er medtaget med henblik på at dække nyintroducerede sikkerhedsfunktioner i køretøjer.

Kapitel II (artikel 4-11):

Efter en tilsvarende logik som den gældende forordning om generel sikkerhed fastsættes i artikel 4 de generelle tekniske krav til typegodkendelse af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, og der opstilles en liste over sikkerhedsområder, for hvilke der er udarbejdet (eller skal udarbejdes) detaljerede regler i afledt ret. Der henvises til bilag I, som indeholder en liste over alle de FN-regulativer, hvis anvendelse er obligatorisk i Unionen, og til bilag II, som indeholder detaljerede oplysninger om alle eksisterende sikkerhedskrav til køretøjer, deres anvendelsesområde og den tilknyttede afledte ret, om denne allerede findes eller skal udvikles som en del af initiativet.

Efter dette forslag bemyndiges Kommissionen også til at ændre og fastlægge detaljerede regler og tekniske krav ved delegerede retsakter og til at ændre bilag I og II for at tage hensyn til tekniske fremskridt og den lovgivningsmæssige udvikling på FN-plan og på EU-plan.

Med artikel 5 udvides anvendelsesområdet for det gældende krav om, at personbiler skal være forsynet med et dæktryksovervågningssystem, til at omfatte alle køretøjsklasser.

Ved artikel 6 indføres der en række avancerede sikkerhedsfunktioner i køretøjer til alle køretøjer (f.eks. intelligent farttilpasning, trætheds- og opmærksomhedsovervågning/distraktionsregistrering, bakdetektion og mulighed for eftermontering af alkolås).

I artikel 7 fastlægges de specifikke krav til biler og varevogne, og det kræves navnlig, at de forsynes med en kollisionsdatarekorder, og at de skal være konstrueret og fremstillet med en større hovedanslagsbeskyttelseszone for bløde trafikanter.

I artikel 8 fastlægges kravene til systemer til frontal beskyttelse.

I artikel 9 fastlægges de specifikke krav til lastbiler og busser, og det kræves navnlig, at de forsynes med et system til detektion af og advarsel om bløde trafikanter i nærheden af køretøjets front og ved siden af køretøjet, og at de konstrueres og fremstilles med henblik på forbedret udsyn over bløde trafikanter fra førersædet.

Kommissionen foreslår ikke, at avancerede nødbremsesystemer til lastbiler og busser bremser automatisk ved detektion af bløde trafikanter, som den foreslår for personbiler og lette erhvervskøretøjer. Ifølge den ulykkesanalyse, der ligger til grund for initiativet, risikerer fodgængere og cyklister at blive kørt over, når de befinder sig meget tæt på førerhuset, dvs. i de såkaldte "blinde vinkler", og når det tunge køretøj kører meget langsomt (ligeud eller drejer) eller starter. De detektionssystemer, der fungerer sammen med automatisk bremsning, fungerer imidlertid muligvis ikke lige så effektivt ved sådanne lave hastigheder. Der findes med andre ord ingen systemer i dag, som effektivt kan forhindre denne type påkørsler ved lave hastigheder, og det er usikkert, om og hvornår de vil blive tilgængelige. Dette er ifølge vurderingen ikke kun et spørgsmål om systemprogrammering. I stedet anbefales det i de forberedende undersøgelser, at det er mere effektivt, at føreren gøres opmærksom på tilstedeværelsen af en blød trafikant, når føreren har direkte udsyn til de bløde trafikanter i spejle eller gennem forbedrede for- og sideruder uden blinde vinkler. Det forventes til gengæld, at fodgængere og cyklister vil føle sig mere trygge i trafikken, fordi de kan have øjenkontakt med førerne i de forbedrede førerhuse. Hvis automatisk bremsning i disse tilfælde bliver teknisk muligt, kan og bør den relevante forordning tilpasses det tekniske fremskridt.

I artikel 10 fastlægges de specifikke krav til brintdrevne køretøjer, og bilag V indeholder kvalifikationskravene for materialer til brintsystemer og deres komponenter.

I artikel 11 fastlægges de specifikke krav til automatiserede køretøjer, og der opstilles en liste over sikkerhedsområder, for hvilke detaljerede regler og tekniske bestemmelser skal videreudvikles som en forudsætning for indførelsen af automatiserede køretøjer.

Kapitel III (Afsluttende bestemmelser)

Det foreslås, at Kommissionen gives beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med det formål at ajourføre bilagene på baggrund af den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling og at fastlægge detaljerede regler vedrørende de specifikke procedurer, prøvninger og tekniske krav for typegodkendelsen af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt komponenter og separate tekniske enheder i forbindelse med de specifikke krav, der er beskrevet i dette forslag. I artikel 12 beskrives betingelserne for de delegerede beføjelser, der tillægges Kommissionen i denne henseende.

I artikel 13 fastlægges overgangsbestemmelserne.

Artikel 14 omhandler gennemførelsesdatoerne for de forskellige sikkerhedskrav, der er anført i bilag II. De respektive gennemførelsesdatoer for de nyintroducerede sikkerhedskrav er følgende:

– de fleste sikkerhedsforanstaltninger finder anvendelse fra anvendelsesdatoen for forordningen for nye typer og 24 måneder efter denne dato for alle nyfremstillede køretøjer

– et begrænset antal foranstaltninger (tre i alt) finder anvendelse 24 måneder fra anvendelsesdatoen for forordningen for nye typer og 48 måneder efter anvendelsesdatoen for alle nye køretøjet

– kravene om forbedret direkte udsyn for lastbiler og busser (artikel 9, stk. 4) kræver en længere gennemførelsestidslinje, da de kræver en fuldstændig omkonstruktion af førerhuset – de finder anvendelse 48 måneder fra anvendelsesdatoen for forordningen for nye typer og 84 måneder efter anvendelsesdatoen for alle nye lastbiler og busser.

I artikel 15 introduceres de nødvendige ændringer i bilag II til forordning (EU) 2018/[…], der følger af vedtagelsen af dette forslag.

Ved artikel 16 ophæves de tre forordninger (om general køretøjssikkerhed, om beskyttelse af fodgængere og om brintsikkerhed) og deres forældede afledte retsakter[21].

I artikel 17 fastlægges anvendelsesdatoen for denne forordning til 36 måneder fra dens ikrafttræden. Dette vil give Kommissionen mulighed for på forhånd at vedtage de respektive delegerede retsakter og vil give fabrikanterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye krav.

[21] Alle de gennemførelsesforanstaltninger, der er vedtaget i henhold til forordning (EF) nr. 661/2009 i overensstemmelse med forskriftsproceduren med kontrol, tilpasses på grundlag af de beføjelser, som Kommissionen tildeles i dette forslag, til den nye komitologiramme, der blev indført ved TEUF.

2018/0145 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af forordning (EU) 2018/… og ophævelse af forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114, og

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[22],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[23],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/…[24+] fastlægges administrative bestemmelser og tekniske krav vedrørende typegodkendelsen af nye køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt offentligt sikkerhedsniveau og miljøbeskyttelsesniveau.

(2) Denne forordning er en retsakt, som vedrører den EU-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt i forordning (EU) 2018/…[+]. Bilag II til denne forordning bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(3) I de seneste årtier har udviklingen inden for køretøjssikkerhed ydet et væsentligt bidrag til det generelle fald i antallet af trafikdræbte og alvorlige kvæstelser. Dette fald er dog gået i stå i de seneste år som følge af forskellige faktorer, herunder strukturelle og adfærdsmæssige faktorer, og uden nye initiativer vedrørende trafiksikkerhed

---

22 EUT C […] af […], s. […].

23 EUT C […] af […], s. […].

24 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/… om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L … af …, s. …).

+ PO: please insert in the text the number of the Regulation contained in document PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)) and insert the number, date and OJ reference of that Regulation in the footnote.

generelt vil sikkerhedsvirkningerne af den nuværende tilgang ikke længere kunne opveje virkningerne af den stigende trafik. Køretøjers sikkerhedspræstationer skal derfor forbedres yderligere som et led i en integreret tilgang til trafiksikkerhed – også for at sikre bedre beskyttelse af bløde trafikanter.

(4) Den tekniske udvikling inden for avancerede sikkerhedssystemer til køretøjer giver nye muligheder for at nedbringe antallet af trafikofre. For at minimere antallet af trafikdræbte skal der indføres en række relevante nye teknologier.

(5) Inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009[25] har Kommissionen vurderet muligheden for at udvide det eksisterende krav i denne forordning til at omfatte montering af visse systemer (f.eks. avancerede nødbremsesystemer og dæktryksovervågningssystemer) i visse køretøjsklasser, så de finder anvendelse på alle køretøjsklasser. Kommissionen har også vurderet den tekniske og økonomiske gennemførlighed og markedsmodenhed af indførelsen af et nyt krav om montering af andre avancerede sikkerhedsfunktioner. På grundlag disse vurderinger offentliggjorde Kommissionen i december 2016 en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet med titlen "Redning af liv: forbedret sikkerhed i biler i EU"[26]. I det dokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport, blev der identificeret og fremsat 19 mulige lovgivningsmæssige foranstaltninger, som kunne medvirke til yderligere at nedbringe antallet af trafikulykker og antallet af trafikdræbte og kvæstelser.

(6) Intelligent farttilpasning, vognbaneassistance, trætheds- og opmærksomhedsovervågning, distraktionsregistrering og bakdetektion har et stort potentiale for at reducere antallet af trafikdræbte markant. Disse systemer er desuden baseret på teknologier, som også vil blive anvendt til at indføre opkoblede og automatiserede køretøjer. Der bør følgelig fastlægges harmoniserede regler og testprocedurer for typegodkendelsen af køretøjer med hensyn til disse systemer og for typegodkendelsen af disse systemer som separate tekniske enheder på EU-plan.

(7) Indførelsen af kollisionsdatarekordere, som lagrer en række vigtige køretøjsdata over en kort periode før, under og efter en udløsende hændelse (f.eks. udløsning af airbag), er et værdifuldt skridt for at indsamle EU-dækkende og detaljerede ulykkesdata. Motorkøretøjer bør derfor udstyret med sådanne rekordere. Det bør være et krav, at sådanne rekordere kan registrere og lagre data på en sådan måde, at dataene kan anvendes af medlemsstaterne til at udføre trafiksikkerhedsanalyser og vurdere effektiviteten af specifikke sikkerhedsforanstaltninger, de har iværksat.

(8) Behandling af personoplysninger, såsom oplysninger om føreren, som behandles i kollisionsdatarekordere, eller oplysninger om føreren i forbindelse med trætheds- og opmærksomhedsovervågning eller avanceret distrationsregistrering, bør behandles i overensstemmelse med EU-lovgivningen om databeskyttelse, navnlig den generelle forordning om databeskyttelse[27]. Desuden er behandling af personoplysninger

---

[25] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1.

[26] COM(2016) 787 final.

[27] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

indsamlet i forbindelse med det køretøjsmonterede 112-baserede eCall-system underlagt særlige garantier[28].

(9) I henhold til forordning (EF) nr. 661/2009 er varevogne, SUV-køretøjer og MPV-køretøjer fritaget for sikkerhedskrav på grund af egenskaber vedrørende deres sædehøjde og totalvægt. Som følge af disse køretøjers øgede markedsudbredelse (en stigning fra kun 3 % i 1996 til 14 % i 2016) og den teknologiske udvikling inden for kontrol af elsikkerhed efter kollision er disse undtagelser forældede og ubegrundede. Undtagelserne bør følgelig udgå, og hele serien af krav til avancerede køretøjssystemer bør finde anvendelse på disse køretøjer.

(10) Ved forordning (EF) nr. 661/2009 blev EU-retten forenklet betydeligt, idet den erstattede 38 direktiver med tilsvarende regulativer under FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN-regulativer), som er bindende i henhold til Rådets afgørelse 97/836/EF[29]. Med henblik på at opnå yderligere forenkling bør flere EU-regler erstattes med eksisterende FN-regulativer, hvis anvendelse er obligatorisk i Unionen. Kommissionen bør desuden fremme og støtte det igangværende arbejde på FN-plan med henblik på omgående og efter de højeste standarder for trafiksikkerhedsteknologi, der findes, at fastlægge tekniske krav til typegodkendelsen af de sikkerhedssystemer til køretøjer, der er omhandlet i denne forordning.

(11) FN-regulativerne og ændringerne hertil, som Unionen har stemt for eller anvender i overensstemmelse med Rådets afgørelse 97/836/EF, bør derfor indarbejdes i EU-typegodkendelseslovgivningen. Beføjelsen til at ændre listen over FN-regulativer, hvis anvendelse er obligatorisk, bør følgelig tillægges Kommissionen for at sikre, at den ajourføres.

(12) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009[30] fastsættes kravene om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter i form af overensstemmelsestest og grænseværdier for godkendelsen af køretøjer med hensyn til deres frontstruktur og for godkendelsen af systemer til frontal beskyttelse (f.eks. safarigitre). Siden vedtagelsen af forordning (EF) nr. 78/2009 er de tekniske krav og testprocedurer for køretøjer blevet videreudviklet på FN-plan for at tage hensyn til tekniske fremskridt. FN-regulativ nr. 127[31] finder i øjeblikket også anvendelse i Unionen for så vidt angår typegodkendelse af motorkøretøjer.

(13) Siden vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 79/2009[32] er de tekniske krav og testprocedurer for godkendelse af brintdrevne køretøjer og brintsystemer og -komponenter blevet videreudviklet på FN-plan for at tage hensyn til tekniske fremskridt. FN-regulativ nr. 134[33] finder i øjeblikket også anvendelse i

---

28 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 af 29. april 2015 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77).

29 Rådets afgørelse 97/836/EF af 27. november 1997 (EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78).

30 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009 af 14. januar 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer med henblik på beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter og om ændring af direktiv 2007/46/EF og ophævelse af direktiv 2003/102/EF og direktiv 2005/66/EF, EUT L 35 af 4.2.2009, s. 1.

31 FN-regulativ nr. 127 om ensartede bestemmelser for godkendelse af motorkøretøjer med hensyn til deres sikkerhed for fodgængere.

32 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 79/2009 af 14. januar 2009 om typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer og om ændring af direktiv 2007/46/EF, EUT L 35 af 4.2.2009, s. 32.

33 FN-regulativ nr. 134 om ensartede bestemmelser for godkendelse af motorkøretøjer og deres komponenter med hensyn til sikkerheden ved brintdrevne køretøjer.

Unionen for så vidt angår typegodkendelse af brintsystemer i motorkøretøjer. Ud over disse krav finder kriterier vedrørende kvaliteten af de materialer, der anvendes i køretøjssystemer til komprimeret brint, også anvendelse, men de er på nuværende tidspunkt kun fastlagt på EU-plan.

(14) Af hensyn til klarhed, rationalitet og forenkling bør forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 ophæves og erstattes af denne forordning.

(15) EU-bestemmelser har tidligere begrænset den samlede længde af lastvognstog, hvilket førte til de typiske lastvogne med frembygget førerhus, fordi de maksimerer lastrummet. Førerens højtsiddende position skabte imidlertid en større blind vinkel og dårligere direkte udsyn omkring førerhuset. Dette er en væsentlig bidragende faktor til lastvognsulykker, der involverer bløde trafikanter. Antallet af ofre kunne reduceres markant ved at forbedre det direkte udsyn. Der bør derfor indføres krav om forbedring af det direkte udsyn.

(16) I lyset af den vægt, der lægges på beskyttelsen af bløde trafikanter i EU's forordninger om køretøjssikkerhed ved bl.a. at sikre tilstrækkeligt udsyn for førerne, bør offentlige og private enheder undlade at kræve, at der påsættes nogen form for mærkat, vignet eller etiket, uanset til hvilket formål, på nogen del af den gennemsigtige overflade på køretøjers ruder. Nationale myndigheder bør endvidere håndhæve, at forruder og sideruder skal holdes frie for mærkater, vignetter, etiketter og andre elementer, der reducerer udsynet, med henblik på ikke at undergrave effektiviteten af EU-bestemmelserne om udsyn for førere.

(17) Automatiserede og opkoblede køretøjer kan yde et meget stort bidrag til at reducere antallet af trafikdræbte, da omkring 90 % af alle trafikulykker anslås at skyldes menneskelige fejl. Efterhånden som automatiserede køretøjer overtager førerens opgaver, bør der vedtages harmoniserede regler og tekniske krav til automatiserede køretøjssystemer på EU-plan.

(18) Konvojkørsel kan potentielt skabe sikrere, renere og mere effektiv transport i fremtiden. I forventning om indførelsen af konvojkørselsteknologi og relevante standarder skal der fastlægges en lovgivningsramme med harmoniserede regler og procedurer. Kommissionen bør i denne forbindelse tillægges beføjelser til at fastlægge et harmoniseret format til udveksling af data til brug for konvojkørsel med køretøjer af forskellige mærker i overensstemelse med EU-lovgivningen om databeskyttelse.

(19) Unionen bør fortsat fremme udviklingen af tekniske krav vedrørende rullestøj, rullemodstand og vådgreb på FN-plan. Dette skyldes, at FN-regulativ nr. 117 nu indeholder disse detaljerede bestemmelser. Processen for tilpasning af kravene til dæk for at tage hensyn til tekniske fremskridt bør fortsættes på FN-plan, især for at sikre, at dækpræstationer også vurderes ved slutningen af dækkets levetid i slidt tilstand, og for at fremme idéen om, at dæk bør opfylde kravene i hele deres levetid og ikke udskiftes for tidligt. De nuværende krav i forordning (EF) nr. 661/2009 vedrørende dæks ydeevne bør erstattes af tilsvarende FN-regulativer.

(20) For at sikre effektiviteten af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde tillægges Kommissionen for så vidt angår typegodkendelseskrav vedrørende sikkerhedspræstationer, almindelige specifikationer og relevante miljøpræstationer for motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder hertil. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører

relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[34]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(21) Med henblik på tilpasning af lovgivning, der henviser til forskriftsproceduren med kontrol, til den retlige ramme, der blev indført ved traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og for yderligere at forenkle EU-lovgivningen på området for køretøjssikkerhed, bør følgende forordninger ophæves og erstattes af delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne forordning:

– Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009[35]

– Kommissionens forordning (EU) nr. 406/2010[36]

– Kommissionens forordning (EU) nr. 672/2010[37]

– Kommissionens forordning (EU) nr. 1003/2010[38]

– Kommissionens forordning (EU) nr. 1005/2010[39]

– Kommissionens forordning (EU) nr. 1008/2010[40]

– Kommissionens forordning (EU) nr. 1009/2010[41]

---

34 EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

35 Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009 af 22. juli 2009 om gennemførelsesbestemmelser for bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer for så vidt angår beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter og om ændring af direktiv 2007/46/EF og ophævelse af direktiv 2003/102/EF og 2005/66/EF (EUT L 195 af 25.7.2009, s. 1).

36 Kommissionens forordning (EU) nr. 406/2010 af 26. april 2010 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 79/2009 om typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer (EUT L 122 af 18.5.2010, s. 1).

37 Kommissionens forordning (EU) nr. 672/2010 af 27. juli 2010 om krav til typegodkendelse af forrudeafrimnings- og -afdugningsanordninger for visse motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 196 af 10.11.2010, s. 5).

38 Kommissionens forordning (EU) nr. 1003/2010 af 8. november 2010 om krav til typegodkendelse af monteringsflade for og anbringelse af bagnummerplader på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 291 af 9.11.2010, s. 22).

39 Kommissionens forordning (EU) nr. 1005/2010 af 8. november 2010 om typegodkendelseskrav for slæbeanordninger til motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 291 af 9.11.2010, s. 36).

40 Kommissionens forordning (EU) nr. 1008/2010 af 9. november 2010 om krav til typegodkendelse af forrudevisker- og forrudevaskersystemer for visse motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 292 af 10.11.2010, s. 2).

41 Kommissionens forordning (EU) nr. 1009/2010 af 9. november 2010 om typegodkendelseskrav for hjulafskærmninger til visse motorkøretøjer og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets

– Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011[42]
– Kommissionens forordning (EU) nr. 109/2011[43]
– Kommissionens forordning (EU) nr. 458/2011[44]
– Kommissionens forordning (EU) nr. 65/2012[45]
– Kommissionens forordning (EU) nr. 130/2012[46]
– Kommissionens forordning (EU) nr. 347/2012[47]
– Kommissionens forordning (EU) nr. 351/2012[48]
– Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012[49]
– Kommissionens forordning (EU) 2015/166[50].

---

forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 292 af 10.11.2010, s. 21).

42 Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011 af 11. januar 2011 om krav til typegodkendelse af fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade og af identifikationsnummer (VIN) til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 8 af 12.1.2011, s. 1).

43 Kommissionens forordning (EU) nr. 109/2011 af 27. januar 2011 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til krav til typegodkendelse af visse klasser af køretøjer og påhængskøretøjer dertil for så vidt angår afskærmningssystemer (EUT L 34 af 9.2.2011, s. 2).

44 Kommissionens forordning (EU) nr. 458/2011 af 12. maj 2011 om typegodkendelseskrav for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil for så vidt angår montering af dæk og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 124 af 13.5.2011, s. 11).

45 Kommissionens forordning (EU) nr. 65/2012 af 24. januar 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til gearskiftindikatorer (GSI) og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 28 af 31.1.2012, s. 24).

46 Kommissionens forordning (EU) nr. 130/2012 af 15. februar 2012 om typegodkendelseskrav for motorkøretøjer hvad angår indstigningsforhold og manøvreevne samt om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 43 af 16.2.2012, s. 6).

47 Kommissionens forordning (EU) nr. 347/2012 af 16. april 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 med hensyn til kravene ved typegodkendelse af visse klasser af motorkøretøjer for så vidt angår avancerede nødbremsesystemer (EUT L 109 af 21.4.2012, s. 1).

48 Kommissionens forordning (EU) nr. 351/2012 af 23. april 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår kravene til typegodkendelse af monteringen af systemer til advarsel om uforvarende vognbaneoverskridelse (lane departure warning systems) i motorkøretøjer (EUT L 110 af 24.4.2012, s. 18).

49 Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 af 12. december 2012 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår krav til typegodkendelse for masse og dimensioner for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF (EUT L 353 af 21.12.2012, s. 31).

50 Kommissionens forordning (EU) 2015/166 af 3. februar 2015 om supplering og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 for så vidt angår medtagelse af specifikke procedurer, vurderingsmetoder og tekniske krav, og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 109/2011 og (EU) nr. 458/2011 (EUT L 28 af 4.2.2015, s. 3).

(22) Eftersom godkendelser, der er udstedt i henhold til forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009, forordning (EF) nr. 661/2009 og deres gennemførelsesforanstaltninger, bør anses for ækvivalente, medmindre relevante krav ændres ved denne forordning, eller indtil de ændres ved gennemførelseslovgivningen, bør overgangsbestemmelser sikre, at sådanne godkendelser ikke ugyldiggøres.

(23) Med hensyn til datoerne for afslag på meddelelse af EU-typegodkendelse, afslag på køretøjsregistrering og forbud mod markedsføringen eller ibrugtagningen af komponenter og separate tekniske enheder, bør disse datoer fastlægges for hvert omhandlet emne.

(24) Målet for denne forordning, nemlig at sikre et velfungerende indre marked ved indførelse af harmoniserede tekniske krav vedrørende sikkerheds- og miljøpræstationer for motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af forordningens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(25) Detaljerede tekniske krav og specifikke testprocedurer for typegodkendelsen af motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil samt systemer, komponenter og separate tekniske bør fastlægges i delegerede retsakter inden anvendelsesdatoen for denne forordning. Fabrikanter bør desuden gives tilstrækkelig tid til at tilpasse sig kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil. Anvendelsen af denne forordning bør derfor udskydes —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENSTAND, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Genstand

Denne forordning fastsætter krav vedrørende:

1. typegodkendelsen af køretøjer samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer, med hensyn til deres generelle egenskaber og sikkerhed og med hensyn til beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter

2. typegodkendelsen af køretøjer med hensyn til dæktryksovervågningssystemer vedrørende deres sikkerhed, brændstoføkonomi og CO_2-emissioner og

3. typegodkendelsen af nyfremstillede dæk med hensyn til deres sikkerheds- og miljøpræstationer.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på køretøjer i klasse M, N og O som defineret i artikel 4 i forordning (EU) 2018/… og på systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er konstrueret og fremstillet til sådanne køretøjer, i henhold til denne forordnings artikel 4-11.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning anvendes definitionerne i artikel 3 i forordning (EU) 2018/….

Desuden forstås ved:

1) "blød trafikant": en trafikant, der benytter et tohjulet motordrevet køretøj, eller en ikkemotoriseret trafikant som f.eks. en cyklist eller en fodgænger

2) "dæktryksovervågningssystem": et system monteret i et køretøj, der er i stand til at vurdere dæktryk eller variationer i dæktrykket over tid og sende oplysninger herom til føreren, mens køretøjet kører

3) "intelligent farttilpasning": et system, der hjælper føreren med at holde den hensigtsmæssige fart i forhold til vejmiljøet ved at give haptisk feedback gennem speederen, hvor oplysninger om hastighedsgrænser indhentes ved observation af vejskilte og -signaler baseret på infrastruktursignaler og/eller elektroniske kortdata, som findes i køretøjet

4) "mulighed for eftermontering af alkolås": en standardgrænseflade, der muliggør eftermontering af alkolåse i motorkøretøjer

5) "trætheds- og opmærksomhedsovervågning": et system, der vurderer førerens opmærksomhed gennem analyse af køretøjssystemer og advarer føreren, når det er nødvendigt

6) "avanceret distraktionsregistrering": et system, der kan registrere førerens visuelle opmærksomhed på trafiksituationen og advare føreren, når det er nødvendigt

7) "nødbremsesignal": hurtigt blinkende bremselygter for at vise andre trafikanter bag køretøjet, at køretøjet er påført en kraftig nedbremsningskraft i forhold til vejforholdene

8) "bakdetektion": et kamera eller en monitor og et optik- eller detektionssystem, som gør føreren opmærksom på mennesker og genstande bag køretøjet med det primære formål at undgå kollisioner under bakning

9) "system til advarsel om vognbaneskift": et system, der advarer føreren om, at køretøjet utilsigtet er ved at bevæge sig ud af dets vognbane

10) "avanceret nødbremsesystem": et system, der automatisk opdager en potentiel kollision og aktiverer køretøjets bremsesystem for at nedbremse køretøjet og således undgå eller afbøde en kollision

11) "vognbaneassistance": et system, der overvåger køretøjets position i forhold til afgrænsningen af vognbanen og påvirker rattet med en bevægelse eller aktiverer bremserne i det mindste ved vognbaneskift, hvor en kollision kan være forestående

12) "køretøjets hovedkontakt": den anordning, hvormed køretøjets indbyggede elektroniske system bringes fra at være slukket, som når køretøjet er parkeret uden fører, til normal driftsfunktion

13) "kollisionsdatarekorder": et system, der registrerer og lagrer kritiske kollisionsrelaterede parametre og oplysninger før, under og efter en kollision

14) "frontalbeskyttelsessystem": en eller flere separate strukturer, f.eks. et safarigitter eller en supplerende kofanger, som ud over den oprindelige standardkofanger skal beskytte køretøjets ydre overflade mod skader i tilfælde af kollision med et objekt, bortset fra særskilte strukturer med en højeste masse under 0,5 kg, der kun er beregnet til at beskytte køretøjets lygter

15) "kofanger": den forreste, underste, yderste struktur på køretøjet, som er bestemt til at beskytte køretøjet, når det involveres i en frontalkollision ved lav fart med et andet køretøj; den omfatter ikke et eventuelt frontalbeskyttelsessystem

16) "brintdrevet køretøj": ethvert motorkøretøj, der anvender brint som brændstof til fremdrift af køretøjet

17) "brintsystem": en enhed af brintkomponenter og forbindelsesdele, der er monteret på et brintdrevet køretøj, dog ikke det brintdrevne fremdriftssystem eller hjælpeaggregatet

18) "brintdrevet fremdriftssystem": den forbrændingsmotor eller det brændselscellesystem, der bruges til fremdrift af køretøjet

19) "brintkomponent": brintbeholderne og alle andre dele af det brintdrevne køretøj, som er i direkte kontakt med brint, eller som indgår i et brintsystem

20) "brintbeholder": den komponent i brintsystemet, som lagrer den primære mængde brintbrændstof

21) "automatiseret køretøj": et køretøj, der er konstrueret og fremstillet til at bevæge sig selvstændigt i længere perioder uden konstant menneskelig overvågning

22) "driver availability-overvågningssystem": et system til at vurdere, om føreren sidder i sædet og kan overtage kørselsfunktionen fra et automatiseret køretøj i særlige situationer, hvis det er nødvendigt

23) "konvojkørsel": sammenkobling af to eller flere køretøjer i en konvoj ved hjælp af opkoblingsteknologi og automatiserede kørselsstøttesystemer, således at køretøjerne kører tæt på hinanden med en bestemt afstand på visse dele af turen og tilpasser sig ændringer i det forreste køretøjs bevægelser med begrænset eller ingen indgriben fra førerne

24) "tilladt totalvægt": den teknisk tilladte totalvægt som angivet af fabrikanten

25) "A-stolpe": den forreste og yderste tagstøtte, som går fra chassiset til køretøjets tag

26) "frontalbeskyttelsessystemets hjørne": frontalbeskyttelsessystemets berøringspunkt med et vertikalplan, som danner en vinkel på 60° med køretøjets langsgående vertikalplan og tangerer frontalbeskyttelsessystemets overflade

27) "frontalbeskyttelsessystemets nedre højde": ved enhver tværgående position den lodrette afstand mellem jorden og frontalbeskyttelsessystemets nedre referencelinje med køretøjet i sin normale kørestilling.

KAPITEL II

FABRIKANTENS FORPLIGTELSER

Artikel 4

Generelle forpligtelser og tekniske krav

1. Fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer, som bringes i omsætning, registreres eller ibrugtages, og alle systemer, komponenter og separate tekniske enheder, som bringes i omsætning eller ibrugtages, er typegodkendt i overensstemmelse med kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil.

2. Typegodkendelse i henhold til de i bilag I anførte FN-regulativer betragtes som EU-typegodkendelse i overensstemmelse med kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at ændre bilag I for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling ved at indføre og ajourføre referencer til FN-regulativer og relevante ændringsserier, hvis anvendelse er obligatorisk.

4. Fabrikanten skal sikre, at køretøjer konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for, at personer i køretøjet og bløde trafikanter kommer til skade, er mindst mulig.

5. Fabrikanten skal også sikre, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder overholder de gældende krav, der er anført i bilag II, med virkning fra de datoer, der er anført i dette bilag, og de detaljerede tekniske krav og testprocedurer, der er fastlagt i de delegerede retsakter, som vedtages i henhold til denne forordning, herunder kravene vedrørende:

a) fastholdelsesanordninger, kollisionstest, brændstofsystemets integritet og elsikkerhed ved højspænding

b) fodgængere, cyklister, synsfelt og udsyn

c) chassis, bremser, dæk og styretøj

d) instrumenter i køretøjet, elektrisk system, køretøjets lyssystemer og beskyttelse mod uautoriseret brug, herunder cyberangreb

e) fører- og systemadfærd

f) køretøjets generelle konstruktion og funktioner.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at ændre bilag II for at tage hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling, navnlig vedrørende forhold anført i denne artikels stk. 5, litra a)-f), og for at sikre et højt niveau af generel sikkerhed for køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder og et højt niveau af beskyttelse af køretøjspassagerer og bløde trafikanter.

7. Med henblik på at sikre, at der opnås et højt niveau af generel sikkerhed for køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder og et højt niveau af beskyttelse af køretøjspassagerer og bløde trafikanter, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at fastlægge

detaljerede regler vedrørende de specifikke testprocedurer og tekniske krav for typegodkendelsen af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i forbindelse med de krav, der er anført i bilag II.

Artikel 5

Særlige bestemmelser vedrørende dæktryksovervågningssystemer og dæk

1. Køretøjer skal være udstyret med et præcist dæktryksovervågningssystem, der kan advare føreren under kørslen om tab af dæktryk i et af dækkene, af hensyn til et optimalt brændstofforbrug og trafiksikkerheden under forskellige vej- og miljøforhold.

2. Dæktryksovervågningssystemer skal være konstrueret til at undgå nulstilling eller omkalibrering ved lavt dæktryk.

3. Alle dæk, der bringes i omsætning, skal opfylde de krav til sikkerheds- og miljøpræstationer, der er fastsat i de retsakter, der er anført i bilag II.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at fastlægge detaljerede regler vedrørende de specifikke testprocedurer og tekniske krav for:

a) typegodkendelsen af køretøjer for så vidt angår deres dæktryksovervågningssystemer

b) typegodkendelsen af dæk, herunder tekniske krav vedrørende deres montering.

Artikel 6

Avancerede køretøjssystemer til alle klasser af motorkøretøjer

1. Motorkøretøjer skal være udstyret følgende avancerede køretøjssystemer:

a) intelligent farttilpasning

b) mulighed for eftermontering af alkolås

c) trætheds- og opmærksomhedsovervågning

d) avanceret distraktionsregistrering

e) nødbremsesignal

f) bakdetektion.

2. Systemer til intelligent farttilpasning skal være i overensstemmelse med følgende minimumsspecifikationer:

a) føreren skal gennem speederen kunne mærke, når den gældende hastighedsgrænse nås eller overskrides

b) det må ikke være muligt at frakoble eller tilsidesætte systemet

c) føreren skal let kunne tilsidesætte systemets anbefalede køretøjshastighed ved normal betjening af speederen, uden at den skal trædes i bund

d) hvis en fartpilot er tilkoblet, skal systemet til intelligent farttilpasning automatisk tilpasse sig en lavere hastighedsgrænse.

3. Et motorkøretøj, der er udstyret med et system til avanceret distraktionsregistrering, jf. stk. 1, litra d), anses for også at opfylde kravet i stk. 1, litra c).

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at fastlægge detaljerede regler vedrørende de specifikke testprocedurer og tekniske krav for:

a) typegodkendelsen af køretøjer for så vidt angår de avancerede køretøjssystemer, der er anført i stk. 1

b) typegodkendelsen af de avancerede køretøjssystemer, der er anført i stk. 1, litra a)-f), som separate tekniske enheder.

Artikel 7

Særlige krav vedrørende personbiler og lette erhvervskøretøjer

1. Ud over de øvrige krav i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil, som også finder anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, skal køretøjer i disse klasser opfylde kravene i stk. 2-6, og i de delegerede retsakter, som vedtages i henhold til stk. 7.

2. Køretøjer i klasse M_1 og N_1 skal være udstyret med et avanceret nødbremsesystem, som konstrueres og monteres i to faser, og som muliggør:

a) detektion af køretøjer i bevægelse og stationære genstande foran motorkøretøjet i første fase

b) udvidelse af detektionsfunktionen til også at omfatte bløde trafikanter foran motorkøretøjet i anden fase.

3. Køretøjer i klasse M_1 og N_1 skal være udstyret med et system til vognbaneassistance.

4. Avancerede nødbremsesystemer og vognbaneassistancesystemer skal navnlig opfylde følgende krav:

a) det skal være muligt at frakoble systemerne ét ad gangen, når køretøjet holder stille, og parkeringsbremsen er aktiveret, med en kompleks sekvens af handlinger, der udføres af føreren

b) systemerne skal være i normal driftstilstand efter hver aktivering af hovedkontakten

c) der skal være nem mulighed for at undertrykke lydsignaler, men andre systemfunktioner end lydsignaler må ikke undertrykkes samtidig.

5. Køretøjer i klasse M_1 og N_1 skal være udstyret med en kollisionsdatarekorder. Kollisionsdatarekorderen skal navnlig opfylde følgende krav:

a) de data, som de optager og lagrer vedrørende perioden før, under og efter en kollision, skal mindst omfatte køretøjets hastighed, sikkerhedssystemernes tilstand og tilkobling samt andre relevante inputparametre for de aktive sikkerheds- og antikollisionssystemer

b) det må ikke være muligt at frakoble anordningerne

c) anordningernes funktion til optagelse og lagring data skal sikre, at dataene er beskyttet mod manipulation og med hjemmel i EU-ret eller i forordning (EU) nr. 2016/679 kan stilles til rådighed for de nationale myndigheder via en standardiseret grænseflade med henblik på analyse af ulykkesdata, og at den præcise køretøjstype, -

version og -variant og navnlig de aktive sikkerheds- og antikollisionssystemer, som er monteret i køretøjet, kan identificeres.

De data, som en kollisionsdatarekorder kan optage og lagre, må imidlertid ikke omfatte de sidste fire cifre i køretøjsindikatorsektionen af køretøjsidentifikationsnummeret eller andre oplysninger, som gør det muligt at identificere selve det enkelte køretøj.

6. Køretøjer i klasse M_1 og N_1 skal være konstrueret og fremstillet med en større hovedanslagsbeskyttelseszone med henblik på at forbedre beskyttelsen af bløde trafikanter og afbøde deres potentielle kvæstelser i tilfælde af en kollision.

7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at fastlægge detaljerede regler vedrørende de specifikke testprocedurer og tekniske krav for:

a) typegodkendelsen af køretøjer for så vidt angår kravene i stk. 2-6

b) typegodkendelsen af kollisionsdatarekordere som separate tekniske enheder.

Artikel 8

Systemer til frontal beskyttelse til personbiler og lette erhvervskøretøjer

1. Systemer til frontal beskyttelse, der er monteret som originalt udstyr på køretøjer i klasse M_1 og N_1, eller som gøres tilgængelige på markedet som separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, skal opfylde kravene i stk. 2, i bilag IV og i de delegerede retsakter, som vedtages i henhold til stk. 3.

2. Frontalbeskyttelsessystemer, som gøres tilgængelige på markedet som separate tekniske enheder, skal være ledsaget af en detaljeret liste over de køretøjstyper, -versioner og -varianter, hvortil frontalbeskyttelsessystemet er typegodkendt, samt en klart formuleret monteringsvejledning.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at fastlægge detaljerede regler vedrørende de specifikke testprocedurer og tekniske krav for typegodkendelsen af frontalbeskyttelsessystemer, jf. stk. 1, herunder tekniske krav vedrørende deres fremstilling og montering.

Artikel 9

Særlige krav vedrørende busser og lastbiler

1. Ud over de øvrige krav i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil, som også finder anvendelse på køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3, skal køretøjer i disse klasser opfylde kravene i stk. 2-5, og i de delegerede retsakter, som vedtages i henhold til stk. 7. Køretøjer i klasse M_2 og M_3 skal desuden opfylde kravet i stk. 6.

2. Køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 skal være udstyret med et system til advarsel om vognbaneskift og et avanceret nødbremsesystem, som opfylder kravene i de delegerede retsakter, som vedtages i henhold til stk. 7.

3. Køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 skal være udstyret med avancerede systemer, der kan detektere bløde trafikanter i nærheden af køretøjets front og ved siden af køretøjet og give en advarsel eller forhindre kollision med sådanne bløde trafikanter.

4. Med hensyn til systemerne omhandlet i denne artikels stk. 2 og 3, skal de navnlig opfylde følgende krav:

a) det skal være muligt at frakoble systemerne ét ad gangen, når køretøjet holder stille, og parkeringsbremsen er aktiveret, med en kompleks sekvens af handlinger, der udføres af føreren

b) systemerne skal være i normal driftstilstand efter hver aktivering af hovedkontakten

c) der skal være nem mulighed for at undertrykke lydsignaler, men andre systemfunktioner end lydsignaler må ikke undertrykkes samtidig.

5. Køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 skal være konstrueret og fremstillet med et større direkte udsyn over bløde trafikanter fra førersædet.

6. Køretøjer i klasse M_2 og M_3, der kan medtage flere end 22 passagerer ud over føreren, og som er indrettet med ståpladser for at give mulighed for hyppig ind- og udstigning, skal være konstrueret og fremstillet, så de er tilgængelige for bevægelseshæmmede, herunder kørestolsbrugere.

7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at fastlægge detaljerede regler vedrørende de specifikke testprocedurer og tekniske krav for:

a) typegodkendelsen af køretøjer for så vidt angår kravene i stk. 2-5

b) typegodkendelsen af systemerne omhandlet i stk. 3 som separate tekniske enheder.

Artikel 10

Særlige krav vedrørende brintdrevne køretøjer

1. Ud over de øvrige krav i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil, som også finder anvendelse på køretøjer i klasse M og N, skal brintdrevne køretøjer i disse klasser, deres brintsystemer og komponenter af sådanne systemer overholde kravene i bilag V og i de delegerede retsakter, som vedtages i henhold til stk. 3.

2. Fabrikanten skal sikre, at brintsystemer og brintkomponenter monteres i overensstemmelse med kravene i de delegerede retsakter, som vedtages i henhold til stk. 3. Fabrikanten skal, hvis det er nødvendigt, også give oplysninger med henblik på syn af brintsystemer og -komponenter, der skal foretages gennem det brintdrevne køretøjs driftslevetid.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at:

a) fastlægge detaljerede regler vedrørende de specifikke testprocedurer og tekniske krav for typegodkendelsen af brintdrevne køretøjer for så vidt angår deres brintsystemer og for typegodkendelsen af brintkomponenter, herunder krav til deres montering

b) ændre bilag V for at tilpasse det til den tekniske udvikling.

Artikel 11

Særlige krav vedrørende automatiserede køretøjer

1. Ud over de øvrige krav i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil, som finder anvendelse på køretøjer i de respektive klasser, skal automatiserede

køretøjer opfylde kravene i de delegerede retsakter, som vedtages i henhold til stk. 2, vedrørende:

a) systemer, der overtager førerens kontrol over køretøjet, herunder styre-, accelerations- og bremsesystemer

b) systemer, der giver køretøjet realtidsoplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser

c) driver readiness-overvågningssystemer

d) kollisionsdatarekordere til automatiserede køretøjer

e) et harmoniseret format til udveksling af data til f.eks. konvojkørsel med køretøjer af forskellige mærker.

2. Med henblik på at sikre, at automatiserede køretøjer benyttes sikkert på offentlige veje, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 12 med henblik på at fastlægge krav vedrørende de systemer og andre forhold, der er anført i stk. 1, litra a)-e), og fastlægge detaljerede regler vedrørende de specifikke testprocedurer og tekniske krav for typegodkendelsen af automatiserede køretøjer for så vidt angår disse krav.

KAPITEL III

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 12

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 3, artikel 4, stk. 6, artikel 4, stk. 7, artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 4, artikel 7, stk. 7, artikel 8, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den [*PO: Please insert the date of entry into force of this Regulation*].

3. Den i artikel 4, stk. 3, artikel 4, stk. 6, artikel 4, stk. 7, artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 4, artikel 7, stk. 7, artikel 8, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 3, artikel 4, stk. 6, artikel 4, stk. 7, artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 4, artikel 7, stk. 7, artikel 8, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel

10, stk. 3, og artikel 11, stk. 2, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 13

Overgangsbestemmelser

1. Denne forordning ugyldiggør ikke en EU-typegodkendelse, der er meddelt for køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som blev meddelt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009, forordning (EF) nr. 661/2009 og deres gennemførelsesforanstaltninger inden den [PO: *Please insert the date immediately preceding the date of application of this Regulation*], medmindre de relevante krav, der finder anvendelse på sådanne systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, er blevet ændret, eller nye krav er blevet føjet til denne forordning og de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil.

2. Godkendelsesmyndighederne skal fortsat meddele udvidelser af EU-typegodkendelser omhandlet i stk. 1.

3. Som undtagelse fra denne forordning skal medlemsstaterne indtil de datoer, der er anført i bilag VI, fortsat tillade registreringen af køretøjer samt salg eller ibrugtagning af komponenter, som ikke opfylder kravene i de respektive FN-regulativer, der er anført i dette bilag.

Artikel 14

Gennemførelsesdatoer

Med hensyn til køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, skal de nationale myndigheder:

a) med virkning fra de datoer, der er anført i bilag II vedrørende et bestemt krav, afvise af grunde vedrørende dette krav at meddele EU-typegodkendelse eller national typegodkendelse af nye typer køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som ikke opfylder kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil

b) med virkning fra de datoer, der er anført i bilag II vedrørende et bestemt krav, af grunde vedrørende dette krav anse overensstemmelsescertifikater for nye køretøjer for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 48 i Regulation (EU) 2018/… og forbyde registrering af sådanne køretøjer, som ikke opfylder kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil

c) med virkning fra de datoer, der er anført i bilag II vedrørende et bestemt krav, af grunde vedrørende dette krav forbyde markedsføringen eller ibrugtagningen af komponenter og separate tekniske enheder, som ikke opfylder kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold hertil.

Artikel 15

Ændringer af forordning (EU) 2018/…

Bilag II til forordning (EU) 2018/… ændres i overensstemmelse med bilag III til denne forordning.

Artikel 16

Ophævelse

1. Forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009, (EF) nr. 631/2009 og (EF) nr. 661/2009 samt forordning (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) nr. 2015/166 ophæves med virkning fra anvendelsesdatoen for denne forordning.

2. Henvisninger til forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009 læses som henvisninger til denne forordning.

Artikel 17

Ikrafttræden og anvendelsesdato

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den [*PO: Please insert the date 36 months following the date of entry into force of this Regulation*].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*