



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

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

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Tekniska förändringar berör alla delar av samhället och ekonomin, och omgestaltar EU-medborgarnas liv. Transporter är inget undantag från denna tendens. Ny teknik förändrar landskapet för rörlighet radikalt. Mot denna bakgrund måste EU och dess industrier möta utmaningen att bli världsledande inom innovation, digitalisering och minskning av koldioxidutsläpp. Kommissionen har därför antagit ett övergripande tillvägagångssätt för att se till att EU:s rörlighetspolitik speglar dessa politiska prioriteringar i form av tre rörlighetspaket inom ”Europa på väg”.

I enlighet med strategin för utsläppssnål rörlighet antog kommissionen två rörlighetspaket i maj och november 2017¹. Dessa paket anger en positiv agenda med beaktande av strategin för utsläppssnål rörlighet och siktar på att säkerställa en smidig övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla. Europeiska kommissionen uppmanar Europaparlamentet och rådet att se till att dessa förslag antas snabbt.

Initiativet ingår i det tredje rörlighetspaketet inom ”Europa på väg”, som beaktar den nya industripolitiska strategin från september 2017 och är utformat för att slutföra processen för att göra det möjligt för Europa att dra full nytta av moderniseringen av rörligheten. Det är viktigt att morgondagens rörlighetssystem är säkert, rent och effektivt för alla EU-medborgare. Syftet är att göra den europeiska rörligheten säkrare och mer tillgänglig, europeisk industri mer konkurrenskraftig, europeiska jobb säkrare, och att vara renare och bättre anpassad till nödvändigheten att hantera klimatförändringar. Detta kommer att kräva EU:s, medlemsstaternas och de berörda parternas fullständiga engagemang, bl.a. för att stärka kraven på säkerhetsfunktioner i vägfordon.

Trafiksäkerhet är en alleuropeisk fråga som hanteras genom ett integrerat tillvägagångssätt. Politiken är traditionellt strukturerad kring tre pelare: trafikanter (förare, fotgängare och cyklister), fordon och infrastruktur.

Under de senaste decennierna förbättrades trafiksäkerheten väsentligt. Framstegen när det gäller minskningen av dödsolyckor i trafiken har dock stagnerat under de senaste åren. Enligt EU:s statistik har det sedan 2013 inte skett några betydande minskningar av antalet dödsolyckor i trafiken i unionen². Vissa medlemsstater gör fortfarande betydande framsteg varje år, vissa andra registrerar t.o.m. ökningar i dödsfall som leder till stagnation i antalet EU-omfattande dödsolyckor i trafiken.

En reviderad ram som är bättre anpassad till förändringar i rörlighet som följer av samhällstrender (t.ex. fler cyklister och fotgängare, ett åldrande samhälle) och den tekniska utvecklingen är nödvändig. Det förväntas att utan nya initiativ om trafiksäkerhet i allmänhet kan säkerhetseffekterna från det nuvarande tillvägagångssättet inte längre avvärja de ökande trafikvolymerna. Den komplexa situationen kräver en dynamisk policyanpassning som tar itu med de stora utmaningarna på ett konsekvent och effektivt sätt över trafiksäkerhetspolitikens hela spektrum. När det gäller fordonssäkerhet innebär det att man kräver ett brett spektrum av

¹ COM(2017) 283 final och COM(2017) 675 final.

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

avancerade säkerhetsåtgärder som standardutrustning för relevanta fordonskategorier och förbättrat skydd av sårbara trafikanter, som fotgängare, cyklister samt mindre och äldre personer.

Det föreliggande förslaget behandlar huvudproblemet med ett fortsatt stort antal trafikolyckor, vilket i sin tur leder till ett stort antal dödsfall och allvarliga skador och tillhandahåller åtgärder för att öka säkerheten på fordonsnivå för att antingen undvika och minska antalet olyckor eller sänka allvarlighetsgraden hos oundvikliga olyckor för att begränsa antalet dödsfall och allvarliga skador. Detta förslag måste ses i nära förbindelse med andra initiativ, en del av det tredje rörlighetspaketet som, t.ex., de föreslagna ändringarna av direktivet om samlade åtgärder för säkrare vägar³. De syftar också till att bidra till minskningen av antalet dödsfall och skador på EU-vägarna och delar därigenom en gemensam syn och är sammanlänkade med varandra. Dessutom är vissa fordonssystem, såsom varningssystem vid avvikelse ur körfält och intelligent hastighetsassistans, beroende av en väl underhållen väginfrastruktur (vägmarkering, skyltar och kameror). Därför kompletterar förslagen om säkrare vägar och fordonssäkerhet varandra på vissa områden, och möjliggör för fordonssystem att uppnå sin fulla säkerhetspotential.

Å andra sidan måste den övergripande fordons- och infrastruktursäkerhetsramen ta hänsyn till utvecklingen inom uppkopplad och automatiserad körning, som utvecklas snabbt. Därför finns också nära koppling till kommissionens strategi för samverkande intelligenta transportsystem (C-ITS)⁴ och förslaget till en EU-strategi för framtida rörlighet⁵. För att bli framtidssäker måste fordon inte bara vara redo för den nya tekniska utvecklingen i infrastrukturen, utan de måste också ta ledningen och bana väg mot att möjliggöra helt automatiserad körning. Av detta skäl kommer en utveckling mot avancerade säkerhetsfunktioner för fordon redan i dag hjälpa förarna att gradvis bli vana vid de nya funktionerna. Det kommer också att öka allmänhetens förtroende och acceptans vid övergången till automatiserad körning.

Förslaget ligger också helt i linje med rådets slutsatser grundade på Vallettaförklaringen, i vilken transportministrarna återigen bekräftade sitt åtagande att förbättra trafiksäkerheten⁶ och framför allt uppmanade kommissionen att förbättra skyddet för trafikanterna, särskilt oskyddade trafikanter, genom att säkerställa användningen av nya säkerhetsfunktioner för fordon.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Direktiv 2007/46/EG⁷ (som ska ersättas av en förordning som gäller fr.o.m. den 1 september 2020⁸) fastställer harmoniserade säkerhets- och miljökrav som motorfordon måste följa innan de släpps ut på den inre marknaden, vilket underlättar den fria rörligheten för fordon. Det tillhandahåller en ram enligt vilken flera olika rättsakter med särskilda tekniska krav för olika typer av fordon tillämpas.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, EUT L 167, 30.4.2004, s. 39.

⁴ Meddelande från kommissionen – ”En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem, en milstolpe mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet” (COM(2016) 766 final).

⁵ Meddelande från kommissionen – ”On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future” (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, 9.10.2007, s. 1.

⁸ COM(2016) 31 final.

I detta sammanhang är förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon⁹, förordningen om skydd av fotgängare¹⁰ och förordningen om vätgasdrivna motorfordon¹¹ separata rättsakter inom EU:s typgodkännandeförfarande. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon i fråga om ett flertal säkerhets- och miljöaspekter har harmoniserats på unionsnivå för att undvika krav som skiljer sig från en medlemsstat till en annan och för att säkerställa en hög nivå avseende hälso- och säkerhetsstandarderna i unionen.

Enligt artikel 17 i förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon och artikel 12 i förordningen om skydd av fotgängare krävs det att kommissionen övervakar den tekniska utvecklingen inom säkerhetsteknik och beaktar eventuell utvidgning av tillämpningsområdet för de fordonssäkerhetsfunktioner som för närvarande är tillämpliga på andra/alla fordonskategorier, vilket innebär nya avancerade säkerhetsfunktioner i en moderniserad unionslagstiftning och förbättring av skyddet av oskyddade trafikanter.

I enlighet med ovannämnda krav föreskrivs i detta förslag nödvändiga anpassningar av gällande unionslagstiftning till den tekniska utvecklingen, och samtidigt införs nya säkerhetsfunktioner för fordon med stor potential att rädda liv i trafiken.

Förslaget är också förenligt med förordning (EU) 2015/758¹², som från och med den 31 mars 2018 kräver att alla nya typer av personbilar och skåpbilar är utrustade med ett eCall-system, som i händelse av en allvarlig krasch automatiskt ringer upp det europeiska nödnumret 112. Det uppskattas att eCall kan påskynda svarstiderna i nödsituationer och spara upp till 2 500 liv per år. Medan eCall bidrar till att mildra konsekvenserna av allvarliga trafikolyckor i hela EU, syftar det nuvarande förslaget till att undvika trafikolyckor eller sänka allvarlighetsgraden vid oundvikliga olyckor för att minska antalet dödsfall och allvarliga skador.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

I mer allmänna termer kommer detta förslag att bidra till prioriteringarna kopplade till tillväxt, sysselsättning och investeringar i unionen, genom att det främjar de mest effektiva innovationerna och håller kvar högkvalitativa jobb i Europa och till digitalisering av den inre marknaden genom främjande av säkerhetsfunktioner som betraktas som viktig möjliggörande teknik för att öka och stödja en bred användning av automatiserade fordon i unionen.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta initiativ är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG (EUT L 35, 4.2.2009, s. 1).

¹¹ 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).

¹² 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).

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget inte avser ett område där unionen är ensam behörig. Medlemsstaterna kan av följande skäl inte i tillräcklig utsträckning uppnå målen med förslaget:

De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon har i fråga om flera säkerhets- och miljöaspekter harmoniserats på unionsnivå och ensidiga åtgärder från medlemsstaternas sida skulle undergräva hela systemet för typgodkännande av motorfordon. Unionens åtgärder är nödvändiga på grund av behovet av att undvika uppkomsten av hinder för den inre marknaden och kommer att uppfylla förslagets mål på ett bättre sätt eftersom de kommer att åtgärda fragmentering av den inre marknaden som annars skulle uppstå. Unionens åtgärder kommer även att förbättra fordonens säkerhet och miljöprestanda. Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Som framgår av konsekvensbedömningen är förslaget förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom det inte är mer långtgående än vad som är nödvändigt för att uppnå målen för att minska antalet dödsfall på unionens vägar, samtidigt som man säkerställer den inre marknads lämpliga funktionssätt och skapar en hög allmän säkerhet och ett bra miljöskydd.

Detta förslag återspeglar de högsta säkerhetsstandarderna för alla fordon, inbegripet lätta nyttofordon (kategori N1), för vilka kostnaderna för det rekommenderade alternativet (PO3) något överstiger fördelarna. I detta fall beaktas dock ytterligare överväganden, såsom behovet av politisk sammanhållning, säkerställande av lika villkor för alla biltillverkare på den inre marknaden, undvikande av arbetstagares exponering för högre risker och möjligheten för tillverkare att sänka kostnaderna på grund av skalfördelar och det faktum att lätta nyttofordon ofta delar plattform och annan hårdvara med personbilar. Dessutom, eftersom en ledtid ges för tillverkare för att låta dem anpassa sig till nya krav, anses det aktuella förslaget vara proportionerligt.

Dessutom innehåller förslaget en förenkling av lagstiftningen som kommer att minska de administrativa kostnaderna för nationella myndigheter och industrin. Man drar också slutsatsen i konsekvensbedömningen att de planerade politiska åtgärderna inte kommer att få några stora konsekvenser för små och medelstora företag (se avsnitt 6.3).

- **Val av instrument**

Förslaget handlar om tre förordningar som hänger ihop med varandra – förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon, förordningen om skydd av fotgängare och förordningen om vätgasdrivna motorfordon – det valda instrumentet är därför också en förordning. Med tanke på de innehållsmässiga ändringar som föreslagits, det faktum att bestämmelserna i förordningen om skydd av fotgängare och förordningen om vätgasdrivna motorfordon i stor utsträckning är föråldrade och måste ersättas av respektive FN-förordningar (nr 127 och 134) och med tanke på ytterligare förenkling av lagstiftningen, verkade det lämpligt att föreslå en ny rättsakt för att ersätta och upphäva de tre förordningarna och deras föråldrade genomförandeåtgärder helt och hållet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon var inte föremål för en efterhandsutvärdering.

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionens formella offentliga samråd om förslaget ägde rum mellan den 31 juli och den 22 oktober 2017 och föregicks av ytterligare riktade samråd, dvs.

- ett allmänt evenemang för berörda parter i juli 2014 inom ramen för det 124:e mötet i arbetsgruppen för motorfordon (kommissionens expertgrupp med offentliga och privata berörda parter),
- ett uppföljande, riktat (personligt) tvådagarssamråd för berörda parter i oktober 2014.
- vid det 131:a mötet i arbetsgruppen för motorfordon, som hölls den 16 februari 2016, presenterade kommissionen för medlemsstaterna och de berörda parterna en uppsättning med 19 potentiella åtgärder som skulle kunna övervägas i samband med översynen av förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon och förordningen om skydd av fotgängare.
- i november 2016 ägde ett ytterligare intensivt samråd rum med de berörda parterna (72 deltagare som företrädde 32 forskare/forskningsorganisationer, opinionsbildningsgrupper för säkerhet, fordonstillverkare, leverantörer inom fordonsindustrin, lokala/nationella myndigheter och andra relevanta sakkunniga).

De viktigaste målen med dessa omfattande samråd var dels att informera berörda parter om kommissionens åsikter om vägen framåt när det gäller fordonssäkerhet och dels att presentera för alla berörda parter på det mest transparenta sättet alla data, parametrar, åsikter från sakkunniga och deras källor som skulle utgöra ryggraden i konsekvensbedömningen avseende dataset, i synnerhet frivilliga upptagnivåer för fordonssäkerhetssystemet, teknikkostnad, teknikeffektivitet och målgrupp för trafikolyckor. Dessa samråd möjliggjorde även de berörda parternas bedömning och validering av de nyckeldata som användes som tillräckliga och tillbörligt robusta, relevanta och aktuella. Resultatet av samråden användes därefter som underlag för utarbetandet av förslaget och den konsekvensbedömning som följde.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

I mars 2015 offentliggjorde kommissionen studien ”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”¹³, i samband med den planerade översynen av förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon och förordningen om skydd av fotgängare. Studien innehåller en översikt med fler än 50 tillgängliga säkerhetsåtgärder som kan bidra till att minska ytterligare dödsolyckor och personskador (inklusive kostnads-nyttoförhållanden).

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=Iq1Ekn0.1ISR00K4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

I december 2016 lade kommissionen fram en rapport till Europaparlamentet och rådet med titeln ”Rädda liv: öka bilsäkerheten i EU”¹⁴. I följedokumentet till rapporten¹⁵ fastställer man och lägger fram 19 potentiella lagstiftningsåtgärder som skulle vara effektiva för att ytterligare minska trafikolyckor och olycksoffer.

Med tanke på utarbetandet av konsekvensbedömningen till detta initiativ offentliggjorde kommissionen i maj 2017 en andra studie, ”In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features of the way forward for EU vehicle safety”, som innehöll en mer detaljerad kostnads–nyttoanalys/effektivitetsbedömning för de 19 valda potentiella lagstiftningsåtgärderna¹⁶.

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet stöds av en konsekvensbedömning som mottog ett positivt yttrande med reservationer efter att ha granskats den 17 januari 2018 av nämnden för lagstiftningskontroll. Reservationerna från nämnden för lagstiftningskontroll rörde tre huvudaspekter:

- Nämnden för lagstiftningskontroll ansåg att konsekvensbedömningsrapporten inte tillräckligt avgränsade det förväntade bidraget från detta initiativ inom det övergripande tillvägagångssättet för trafiksäkerheten i det säkra systemet, och den klargjorde inte tydligt förhållandet och komplementariteten med det motsvarande initiativet om säkrare vägar.

- Nämnden för lagstiftningskontroll angav också att det inte fanns någon koherens mellan problemet (stagnation i minskningen av dödsolyckor), dess orsaker, initiativets mål och utformningen av alternativen.

- Nämnden för lagstiftningskontroll påpekade att rapporten fortfarande inte var tydlig i fråga om hur de enskilda åtgärderna valdes ut och vilka deras beräknade kostnader och fördelar var, såväl som de berörda parternas roll och åsikter i denna process.

I yttrandet noterades även relevansen avseende initiativets Refit-dimension och behovet av att man lämnar mer detaljerade uppgifter om varför man föredrar alternativ 3 för lätta nyttofordon.

Följande tillägg gjordes i den slutliga konsekvensbedömningen för att hantera dessa reservationer:

- förtydliganden om förhållandet och komplementariteten mellan detta initiativ och det motsvarande initiativet om säkra vägar finns i avsnitt 1.4,

- Initiativen sätts i sammanhang med den gemensamma utgångsmetoden och man förklarar deras respektive bidrag till de gemensamma målen och metoderna för studierna bakom dem för att visa hur undvikande av dubbelräkning säkerställs (detaljerna anges i avsnitt 2.1 och bilaga 4),

¹⁴ Rapport om övervakning och bedömning av avancerade säkerhetsfunktioner för fordon, deras kostnadseffektivitet och genomförbarhet för översyn av förordningarna om allmän säkerhet hos motorfordon och om skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter (COM(2016) 787 final).

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

¹⁶ Förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon 2, TRL, maj 2017: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

- detaljer om konceptet med säkra system samt de mer möjliga orsakerna till stagnationen i minskningen av dödsolyckor (i samband med olyckskällor, befolkningsmässig mångfald, trafikantfaktorer och allmänt körbeteende) läggs också till avsnitt 2.1,
- ett nytt avsnitt 2.2, som binder de viktigaste trafiksäkerhetsproblemen till dem som är kopplade till fordon och fordonssäkerhetsprestanda, inkluderas för att man bättre ska förstå problemdefinitionens struktur och orsakerna som antagligen är av mindre holistisk natur, men mycket mer träffande på fordonssystemnivå, samtidigt som de fortfarande är helt relevanta.
- Interventionslogiken i avsnitten 5.1–5.4 görs mer konsekvent kopplad till de viktigaste problemen, målen och alternativen. Förändringar i namngivningen av målen och alternativen förtydligar att detta initiativ inte fokuserar på skyddet av särskilda grupper av trafikanter, samtidigt som man försummar andra, och målen klargörs ytterligare med idén om skydd vid en olycka tillsammans med potentialen att helt och hållet förebygga och undvika att olyckor över huvud taget äger rum,
- Avsnitt 5 förklarar nu de berörda parternas interaktion och roll i urvalsprocessen för enskilda åtgärder och bedömer deras fördelar och effektivitet (i flera steg), såväl som hur den slutliga kostnads- och fördelsbedömningen av individuella åtgärder gentemot sammanslagna åtgärder utvecklas genom insatser från de berörda parterna.
- Avsnitt 2.8 har ändrats för att bättre förklara den förväntade förenklingen av lagstiftningsramen, vägen framåt när det gäller möjliga föråldrade regeltillämpningar och ge indikationer på framtida uppdateringar av reglerna för fordonssäkerhet, och
- motivering och förtydligande av valet att inkludera lätta nyttofordon i alternativ 3 läggs till i avsnitt 8, där man påpekar att de flesta europeiska tillverkare redan tillhandahåller säkrare fordon än vad som krävs för närvarande, lika villkor för tillverkare, synergier för fordonsdesign, kostnadsdelning, yttranden från berörda parter och ökad risk för skador för en begränsad kategori av personer, dvs. arbetstagare som använder lätta nyttofordon på sin arbetsplats.

Sammanfattningen av konsekvensbedömningsrapporten och yttrandet från nämnden för lagstiftningskontroll offentliggörs på dessa länkar:

[...]

[...]

I konsekvensbedömningen undersöktes följande tre breda alternativ:

- Alternativ 1 ”Allmänt om fullt utvecklade och allmänt tillgängliga säkerhetsfunktioner” består i att ange säkerhetsfunktioner/säkerhetssystem för vilka tekniken är fullt utvecklad. De kommer främst att skydda bilpassagerare. Genomförandet inleds från och med det datum då förordningen börjar tillämpas.
- Alternativ 2 ”Införande av allmänt tillgängliga och mindre allmänt tillgängliga säkerhetsfunktioner som standardutrustning” består av alternativ 1 plus säkerhetsfunktioner som för närvarande också är tillgängliga och monterade i fordonsflottan, men som är mindre vanliga och behöver mer tid att bli fullt utvecklade för alla fordonskategorier och marknadssegment (genomförandet inleds fr.o.m. 24 månader efter det datum då förordningen börjar tillämpas). Det innehåller

också åtgärder som säkerställer förarens uppmärksamhet på köruppgiften och ett övergripande skydd för oskyddade trafikanter.

- Alternativ 3 ”Införande av en komplett uppsättning säkerhetsfunktioner som främjar innovation” består av alternativ 2 plus kompletterande säkerhetslösningar som är genomförbara och redan finns på marknaden, även om de har låg monteringsgrad och marknadsupptagning men har potential att maximera den totala minskningen av olyckshändelser i unionen och att främja säkerhetslösningssinnovation inom den viktiga fordonssektorn. Den enda funktionen med ett förlängt genomförandedatum jämfört med de två tidigare alternativen är kravet på direkt sikt för lastbilsförare av oskyddade trafikanter (genomförandet börjar 48 månader efter det datum då förordningen börjar tillämpas).

Det rekommenderade valet är alternativ 3. Detta alternativ förväntas förhindra det högsta antalet dödsfall och allvarliga skador för bilpassagerare och oskyddade trafikanter till en övergripande godtagbar kostnad. Det säkerställer också en konsekvent och icke-diskriminerande inriktning mot alla fordonskategorier.

De förväntade fördelarna är följande:

- Det förväntas att införandet av de nya säkerhetsfunktionerna under en 16-årsperiod kommer att bidra till att minska dödsfallen med 24 794 och de allvarliga skadorna med 140 740.
- Nuvärdet är 72,8 miljarder euro.
- Det förväntas också att trafikstockningar kommer att minska på grund av ett minskat antal kollisioner, även om dessa fördelar inte kunde kvantifieras. Det bör dock bli minskade tidsförluster (medborgare), ökad produktivitet (företag) och bättre användning av befintlig väginfrastruktur (förvaltningar).
- Slutligen förväntas även minskade utsläpp från fordon och förbättrad luftkvalitet på grund av hastighetsassistanssystem och övervakning av däcktrycket, även om dessa fördelar inte heller kunde kvantifieras.

De förväntade kostnaderna är följande:

- De förväntade totala kostnaderna (engångskostnader och pågående produktionskostnader) för biltillverkare kommer att uppgå till 57,4 miljarder euro i nuvärdeskostnad.
- Inga väsentliga ökningar av detaljhandelspriserna för fordon förväntas på grund av de föreslagna nya säkerhetsåtgärderna på medellång och lång sikt, och följaktligen bedömdes inge extraordinär inverkan på antalet sålda fordon vid kostnads-nyttoanalysen.
- Inga särskilda extra kostnader förväntas för de nationella förvaltningarna, eftersom de nya säkerhetsfunktionerna för fordon kommer att bli en del av den befintliga typgodkännanderamen.

De övergripande nytto-/kostnadsindikatorerna:

- Det står för en övergripande nettonytta på 15,4 miljarder euro.

- Den ”bästa beräknade” kostnads–nyttoförhållandet för det rekommenderade alternativet är 1,27.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta förslag förväntas inte ha någon betydande inverkan på regelbördan för tillverkare eller nationella myndigheter eftersom typgodkännande av fordon redan omfattas av den befintliga lagstiftningsramen och att nya säkerhetsfunktioner införlivas inom denna ram.

Trots att de relevanta provnings- och godkännandeförfarandena för fordon kan utföras inom den befintliga typgodkännandestruktur som finns i medlemsstaterna, kommer ytterligare tester och kostnader för godkännande att vara tillämpliga. Dessa kostnader är emellertid obetydliga¹⁷ i förhållande till den totala kostnaden för utvecklingen av en ny fordonsmodell (vanligtvis handlar det om flera hundra miljoner till flera miljarder euro).

Den för närvarande tillämpliga förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon införde inte bara en rad fordonssäkerhetsåtgärder, utan syftade även till att uppnå förenkling på grundval av rekommendationerna från högnivågruppen för Cars 21¹⁸ genom att ersätta 38 EG-direktiv med motsvarande och världsomspännande harmoniserade FN-förordningar. Enligt samma tankegång ska detta förslag upphäva flera EU-förordningar som genomför förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon, förordningen om skydd av fotgängare och förordningen om vätgasdrivna motorfordon och ersätta dem med motsvarande FN-förordningar som unionen följer under tiden. Det förenklar också lagstiftningen ytterligare genom att konsolidera dessa tre förordningar i en enda lagstiftningsakt.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget kan påverka individers rättigheter enligt artiklarna 7 och 8 i stadgan vad gäller integritetsskydd och skydd av personuppgifter. Vissa uppgifter som samlas in i EDR-box (svart låda) eller genom de system som ska monteras i fordonet, t.ex. system som varnar vid förartrötthet och övervakar ouppmärksamhet, kan vara personuppgifter som rör en identifierad eller identifierbar fysisk person. En identifierbar fysisk person är en person som direkt eller indirekt kan identifieras, särskilt med hänvisning till en identifierare som ett namn, identifikationsnummer, en lokaliseringssuppgift, en onlineidentifikator eller en eller flera faktorer som är specifika för den fysiska personens fysiska, fysiologiska, genetiska, psykiska, ekonomiska, kulturella eller sociala identitet. Eventuell bearbetning av personuppgifter bör ske i enlighet med EU:s dataskyddslagstiftning, särskilt den allmänna dataskyddsförordningen¹⁹.

¹⁷ Kontroll av den rättsliga ramens ändamålsenlighet för typgodkännande av motorfordon – <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ COM(2007) 22 final – högnivågruppen för Cars 21 fick i uppdrag att göra rekommendationer för den kort-, medel- och långfristiga offentliga politiken och regelverket för den europeiska bilindustrin som stärker den globala konkurrenskraften och sysselsättningen, samtidigt som den stöder ytterligare framsteg inom säkerhet och miljöprestanda till ett pris som är överkomligt för konsumenten: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2016/679 av den 27 april 2016 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 95/46/EG och 2005/66/EG (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Europeiska kommissionen kommer att fortsätta att övervaka utvecklingen av tekniska framsteg inom bilindustrin och, om så är lämpligt, föreslå att den relevanta lagstiftningen ändras för att inbegripa nya säkerhetsfunktioner. Den kommer också fortsätta att aktivt delta i och leda standardharmoniseringsprocessen för fordon på internationell nivå (FN:s ekonomiska kommission för Europa, Unece).

För att göra den nya förordningen framtidssäker har det ansetts lämpligare att ta itu med en översyn av dessa säkerhetsregler för fordon på ett mer dynamiskt sätt, dvs. kopplat till den övergripande tekniska utvecklingen och förekomsten av nya säkerhetsbehov. I det här sammanhanget tenderar den internationella lagstiftningsutvecklingen genom Unece och det allmänna behovet av anpassning av dessa regler att framkalla denna granskningsprocess automatiskt.

Kommissionen är fast besluten att snarast möjligt främja och stödja utvecklingen av de detaljerade tekniska kraven för avancerade fordonssystem på Unecenivå. Kommissionen har dock åtagit sig att fastställa dessa krav enligt EU:s typgodkännanderam, om utarbetandet vid Unece inte går framåt i önskad hastighet. Kommissionen kommer även att sträva efter att säkerställa att de FN-förordningar som antas med stöd av unionen fastställs enligt de högsta standarderna för trafiksäkerhetsteknik som är tillgängliga och uppdateras regelbundet.

Å andra sidan bör införandet av en anordning som används för utredning av bilolyckor (event data recorder, EDR), som lagrar en rad viktiga fordonssdata under en kort tid före, under och efter en utlösande händelse (oftast utlösande av krockkudde) ses som ett viktigt steg i rätt riktning för att erhålla EU-omfattande, grundliga olycksdata som inte finns i dag i tillräckligt omfattande grad, men som är outhärlig för en övergripande övervakning av fordonens trafiksäkerhetsprestanda. Informationen från EDR kommer att underlätta fördjupad trafiksäkerhetsanalys och bedömning av effektiviteten av särskilda säkerhetsåtgärder. Därför bör medlemsstaterna starkt uppmuntras att utföra en grundligare olycksanalys på unionens vägar och göra en omfattande rapportering tillgänglig på nationell nivå. I detta sammanhang bör medlemsstaterna också stimuleras ytterligare i sin verksamhet att analysera och förbättra trafiksäkerheten på nationell nivå genom olika plattformar för kunskapsdelning²⁰.

- Förklarande dokument (för direktiv)

Ej tillämpligt.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I allmänna ordalag hänvisar detta förslag till förordning (EU) 2018/[...] om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system,

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

komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, eftersom båda förordningarna delar en förenlig tidslinje för deras tillämpning.

Kapitel I (Syfte, tillämpningsområde och definitioner):

Artikel 1 – I enlighet med den föreslagna konsolideringen av förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon och förordningen om skydd av fotgängare behålls den förstnämnda förordningens syfte i detta förslag, med tillägg av en hänvisning till kraven för skydd av fordonspassagerare och oskyddade trafikanter.

Artikel 2 – I stort sett behålls samma tillämpningsområde som för förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon, i förhållande till de aktuella säkerhetsfunktioner för fordon och relaterade undantag har dock tillämpningsområdet utvidgats till att omfatta även andra fordonskategorier (eller alla av dem) och att ta bort respektive undantag (t.ex. tar man bort de nuvarande undantagen som är kopplade till stadsjeepar och skåpbilar).

Artikel 3 – En rad nya definitioner inbegrips för att täcka de nyligen införda säkerhetsfunktionerna för fordon.

Kapitel II (artiklarna 4–11):

I enlighet med en liknande logik som i den gällande förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon anges i artikel 4 de allmänna tekniska kraven för typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter och en förteckning över säkerhetsområden för vilka detaljerade regler utvecklas vidare (eller behöver utvecklas) i sekundärlagstiftningen. Man hänvisar till bilaga I, som förtecknar alla FN-förordningar som ska vara obligatoriska i EU, och till bilaga II, som innehåller detaljerad information om relevanta fordonsskydds krav, deras tillämpningsområde och tillhörande sekundärlagstiftning, oavsett om den redan finns eller om den behöver utvecklas som en del av initiativet.

Enligt förslaget planeras också befogenheter för kommissionen att ändra fastställda detaljerade regler och tekniska krav i delegerade akter och att ändra bilagorna I och II för att ta hänsyn till tekniska framsteg och lagstiftningsutveckling på FN- och unionsnivå.

Artikel 5 utökar tillämpningsområdet för det nu gällande kravet för att passa personbilar med ett däcktrycksövervakningssystem som täcker alla fordonskategorier.

Artikel 6 påbjuder en rad avancerade säkerhetsfunktioner för fordon för alla fordon (t.ex. intelligent stöd för anpassning av hastighet; system som varnar vid förartrötthet och övervakar ouppmärksamhet; backningsvarning; underlättande av montering av alkohollås).

I artikel 7 fastställs de särskilda kraven för bilar och skåpbilar, och kräver särskilt att de är utrustade med en anordning som används för utredning av bilolyckor (event data recorder, EDR) och utformade för och konstruerade med ett utökat främre skyddsområde i händelse av kollision med utsatta trafikanter.

I artikel 8 anges kraven för frontskyddssystem.

I artikel 9 anges de särskilda kraven för lastbilar och bussar, och de kräver särskilt att de är utrustade med ett detekterings- och varningssystem avseende oskyddade trafikanter i närheten av fordonets front och sida närmast väggkanten, och att de utformas och konstrueras på ett sätt som förbättrar sikten från förarsätet avseende oskyddade trafikanter.

Kommissionen föreslår inte att man ska ändra de avancerade nödbromssystemen för lastbilar och bussar så att de kan bromsa oberoende av föraren efter detektering av oskyddade trafikanter, vilket föreslås för personbilar och lätta nyttofordon. Olycksanalysen som ligger till grund för initiativet pekar på en kollisionsrisk avseende fotgängare och cyklister när de är i närheten av förarhytten, dvs. i så kallade blinda fläckar, och när det tunga fordonet rör sig mycket långsamt (när man kör rakt fram eller svänger) eller startar från stillastående läge. Detekteringssystemen kopplade till autonom bromsning kan emellertid inte fungera lika effektivt vid dessa låga hastigheter. Med andra ord finns inga system tillgängliga i dag som effektivt skulle kunna förebygga denna typ av påkörningar vid låga hastigheter, och det är osäkert om och när de kommer att finnas. Bedömningen visade att detta inte bara handlar om systemprogrammering. Istället har den förberedande forskningen bekräftat att signalering av närvaron av en oskyddad trafikant till föraren är effektivare när den senare direkt kan observera deras närvaro genom speglar eller förbättrade vindrutor och sidofönster som inte innehåller blinda fläckar. Fotgängare och cyklister förväntas i sin tur känna sig säkrare i trafiken eftersom de kan få ögonkontakt med förare i förbättrade förarhytter. Om autonomt bromsande i dessa fall blir tekniskt genomförbart kan och bör dock den relevanta förordningen anpassas till den tekniska utvecklingen.

I artikel 10 anges de särskilda kraven för vätgasdrivna fordon och bilaga V innehåller kraven på materialkvalificering för vätgassystemen och deras komponenter.

I artikel 11 anges särskilda krav för automatiserade fordon och innehåller i synnerhet en förteckning över säkerhetsområden för vilka detaljerade regler och tekniska bestämmelser måste vidareutvecklas som grund för användningen av automatiserade fordon.

Kapitel III (Slutbestämmelser):

Man föreslår att bemyndiga kommissionen att anta delegerade akter med syftet att uppdatera bilagorna till den tekniska utvecklingen och lagstiftningsutvecklingen samt att fastställa detaljerade regler för de särskilda förfarandena, testerna och tekniska kraven för typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på de särskilda krav som anges i detta förslag. I artikel 12 anges villkoren för delegerade befogenheter som tilldelats kommissionen i det avseendet.

Artikel 13 innehåller övergångsbestämmelser.

Artikel 14 avser genomförandedatum för de olika säkerhetskraven som anges i bilaga II. De respektive genomförandedatumen för de nyligen införda kraven är följande:

- De allra flesta säkerhetsåtgärderna börjar tillämpas från och med det datum då förordningen börjar tillämpas för nya typer, och 24 månader efter det här datumet för alla nyproducerade fordon.
- Ett begränsat antal åtgärder (totalt tre) kommer att tillämpas med start 24 månader efter det datum då förordningen börjar tillämpas för nya typer och 48 månader efter det datum då förordningen börjar tillämpas för alla nya fordon.
- Kraven på förbättrad direkt sikt för lastbilar och bussar (artikel 9.4) behöver en längre genomförandetidslinje, eftersom de kommer att kräva en fullständig ombyggnad av förarhytten – de kommer att tillämpas med start 48 månader efter det datum då förordningen börjar tillämpas för nya typer och med start 84 månader efter tillämpningsdatumet för alla nya lastbilar och bussar.

Genom artikel 15 införs de nödvändiga ändringarna i bilaga II till förordning (EU) 2018/[...] som härrör från antagandet av detta förslag.

Genom artikel 16 upphävs de tre förordningarna (om allmän säkerhet hos motorfordon, skydd av fotgängare och vätgasdrivna motorfordon) och deras föråldrade sekundärlagstiftning²¹.

I artikel 17 föreskrivs att denna förordning ska tillämpas senast 36 månader från dagen för dess ikraftträdande. Detta kommer att göra det möjligt för kommissionen att på förhand anta de respektive delegerade akterna och att tillhandahålla tillräcklig ledtid för tillverkare att anpassa sig till de nya kraven.

²¹

Alla genomförandeåtgärder som antagits enligt förordning (EG) nr 661/2009 i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll kommer att anpassas, på grundval av de befogenheter som kommissionen ges i detta förslag, till det nya kommittéförfarande som infördes genom EUF-fördraget.

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²²,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande²³,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/...²⁴⁺ 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.
- (2) Denna förordning är en rättsakt inom unionens typgodkännandeförfarande som fastställs i förordning (EU) 2018/...⁺. Bilaga II till den förordningen bör därför ändras i enlighet därmed.
- (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

²² EUT C , , s. .

²³ EUT C , , s. .

²⁴ 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. ...).

⁺ OP: 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.

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.

- (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.
- (5) Inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009²⁵ bedömde kommissionen möjligheten att utvidga det nuvarande kravet i den förordningen att installera vissa system (t.ex. avancerade nödbromssystem och system för övervakning av däcktryck) i vissa kategorier av fordon så att det gäller för alla fordonskategorier. Kommissionen bedömde också den tekniska och ekonomiska genomförbarheten och marknadssituationen när det gäller att införa ett nytt krav för installation av andra avancerade säkerhetsfunktioner. På grundval av dessa bedömningar offentliggjorde kommissionen en rapport till Europaparlamentet och rådet i december 2016 med titeln *Rädda liv: öka bilsäkerheten i EU*²⁶. I det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer rapporten anges 19 potentiella åtgärder som effektivt skulle bidra till att ytterligare minska antalet olyckor, skador och dödsfall i trafiken.
- (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.
- (7) Införandet av registreringsapparater för kollisionssdata 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.
- (8) All behandling av personuppgifter, såsom uppgifter om föraren som behandlas i registreringsapparater för kollisionssdata 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

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

²⁶ COM(2016) 787 final

dataskyddsförordningen²⁷. Behandlingen av personuppgifter som insamlas genom 112-baserade eCall-system ombord omfattas dessutom av särskilda skyddsåtgärder²⁸.

- (9) I förordning (EG) nr 661/2009 undantas minibussar och fordon avsedda för flera ändamål från säkerhetskraven på grund av egenskaper som sitt höjd och fordonsvikt. Med tanke på den ökade marknadsandelen för sådana fordon (en ökning från 3 % 1996 till 14 % 2016) och den tekniska utvecklingen när det gäller kontroller av elsäkerhet efter kollisioner är dessa undantag föråldrade och omotiverade. Därför bör undantagen avlägsnas och hela spektrumet av krav avseende avancerade fordonssystem bör tillämpas på dessa fordon.
- (10) Förordning (EG) nr 661/2009 innebar en betydande förenkling av unionslagstiftningen genom att 38 direktiv ersattes med motsvarande Uneceföreskrifter som är obligatoriska enligt rådets beslut 97/836/EG²⁹. För att uppnå ytterligare förenkling bör fler unionsregler ersättas med befintliga Uneceföreskrifter som obligatoriskt tillämpas i unionen. Kommissionen bör dessutom främja och stödja det arbete som pågår inom Förenta nationerna för att fastställa, utan dröjsmål och i enlighet med högsta tillgängliga säkerhetsstandarder, tekniska krav för typgodkännande av de säkerhetssystem för fordon som föreskrivs i denna förordning.
- (11) Uneceföreskrifter och ändringar av dem som unionen röstat för eller som unionen tillämpar, i enlighet med rådets beslut 97/836/EG, bör inarbetas i unionens typgodkännandelagstiftning. Följaktligen bör kommissionen delegeras befogenheten att ändra förteckningen över Uneceföreskrifter vars tillämpning är obligatorisk för att säkerställa att den hålls aktuell.
- (12) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009³⁰ fastställs krav för skydd av fotgängare, cyklister och andra oskyddade trafikanter i form av provningar av överensstämmelse och gränsvärden för typgodkännande av fordon med avseende på deras främre struktur och för godkännande av frontskydd (t.ex. viltfångare). Sedan förordning (EG) nr 78/2009 antogs har de tekniska kraven och provningsförfaranden för fordon utvecklats ytterligare på FN-nivå för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen. Uneceföreskrifter nr 127³¹ tillämpas numera också i unionen med avseende på typgodkännande av motorfordon.
- (13) Efter antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 79/2009³² har de tekniska kraven och provningsförfaranden för godkännande av vätgasdrivna fordon och vätgassystem och vätgaskomponenter vidareutvecklats på Unecenivå för att ta

²⁷ 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).

²⁸ 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).

²⁹ Rådets beslut 97/836/EG av den 27 november 1997 (EGT L 346, 17.12.1997, s. 78).

³⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 av den 14 januari 2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG (EUT L 35, 4.2.2009, s. 1)

³¹ Uneceföreskrifter nr 127 om enhetliga bestämmelser för godkännande av motorfordon med avseende på fotgängarsäkerhet.

³² 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).

hänsyn till den tekniska utvecklingen. Uneceföreskrifter nr 134³³ 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.

- (14) För tydlighetens, rationaliseringens och enkelhetens skull bör förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 upphävas och ersättas med den här förordningen.
- (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.
- (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.
- (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.
- (18) Fordonskolonnisering har potentialen att åstadkomma säkrare, renare och effektivare transporter i framtiden. I avvaktan på införandet av teknik för fordonskolonnisering och relevanta standarder kommer en rättslig ram med harmoniserade regler och förfaranden att behövas. I detta avseende bör kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa ett harmoniserat format för utbyte av uppgifter för kolonnisering med fordon av flera olika märken, i överensstämmelse med EU:s lagstiftning om dataskydd.
- (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.

³³

Uneceföreskrifter nr 134 om enhetliga bestämmelser för godkännande av motorfordon och tillhörande komponenter med avseende på den säkerhetsrelaterade prestandan hos vätgasdrivna fordon.

- (20) För att säkerställa effektiviteten av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på typgodkännandekrav när det gäller säkerhet, allmän konstruktion och miljöprestanda hos motorfordon och släpfordon samt system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016³⁴. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (21) För att anpassa unionens lagstiftning som hänvisar till det föreskrivande förfarandet med kontroll till den rättsliga ram som infördes i och med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och i syfte att ytterligare förenkla unionens lagstiftning på området för fordonssäkerhet, bör följande förordningar upphävas och ersättas av delegerade akter som antas inom ramen för denna förordning:
- Kommissionens förordning (EG) nr 631/2009³⁵.
 - Kommissionens förordning (EU) nr 406/2010³⁶.
 - Kommissionens förordning (EU) nr 672/2010³⁷.
 - Kommissionens förordning (EU) nr 1003/2010³⁸.
 - Kommissionens förordning (EU) nr 1005/2010³⁹.
 - Kommissionens förordning (EU) nr 1008/2010⁴⁰.

³⁴ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

³⁵ Kommissionens förordning (EG) nr 631/2009 av den 22 juli 2009 om tillämpningsbestämmelser för bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 78/2009 om typgodkännande av motorfordon med avseende på skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter, om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG (EUT L 195, 25.7.2009, s. 1).

³⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 406/2010 av den 26 april 2010 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 79/2009 om typgodkännande av vätgasdrivna fordon (EUT L 122, 18.5.2010, s. 1).

³⁷ Kommissionens förordning (EU) nr 672/2010 av den 27 juli 2010 om krav för typgodkännande av system för avfrostning och avimning av vindrutor och om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 196, 28.7.2010, s. 5).

³⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 1003/2010 av den 8 november 2010 om krav för typgodkännande av monteringsutrymmet för och fastsättningen av bakre registreringsskyltar på motorfordon och deras släpvagnar och om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon, deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 291, 9.11.2010, s. 22).

³⁹ Kommissionens förordning (EU) nr 1005/2010 av den 8 november 2010 om krav för typgodkännande av bogseringsanordningar till motorfordon och om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 291, 9.11.2010, s. 36).

⁴⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 1008/2010 av den 9 november 2010 om krav för typgodkännande av vindrutetorkare och vindrutespolare för vissa motorfordon och om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän

- Kommissionens förordning (EU) nr 1009/2010⁴¹.
- Kommissionens förordning (EU) nr 19/2011⁴².
- Kommissionens förordning (EU) nr 109/2011⁴³.
- Kommissionens förordning (EU) nr 458/2011⁴⁴.
- Kommissionens förordning (EU) nr 65/2012⁴⁵.
- Kommissionens förordning (EU) nr 130/2012⁴⁶.
- Kommissionens förordning (EU) nr 347/2012⁴⁷.
- Kommissionens förordning (EU) nr 351/2012⁴⁸.
- Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012⁴⁹.
- Kommissionens förordning (EU) 2015/166⁵⁰.

säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 292, 10.11.2010, s. 2).

⁴¹ Kommissionens förordning (EU) nr 1009/2010 av den 9 november 2010 om krav för typgodkännande av hjulskydd till vissa motorfordon och om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 292, 10.11.2010, s. 21).

⁴² Kommissionens förordning (EU) nr 19/2011 av den 11 januari 2011 om krav för typgodkännande av tillverkarens föreskrivna skylt och för fordonsidentifieringsnummer till motorfordon och deras släpvagnar samt om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 8, 12.1.2011, s. 1).

⁴³ Kommissionens förordning (EU) nr 109/2011 av den 27 januari 2011 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon med avseende på stänkskyddsanordningar (EUT L 34, 9.2.2011, s. 2).

⁴⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 458/2011 av den 12 maj 2011 om krav för typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa vad gäller montering av däck och om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 124, 13.5.2011, s. 11).

⁴⁵ Kommissionens förordning (EU) nr 65/2012 av den 24 januari 2012 om tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller växlingsindikatorer och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L 28, 31.1.2012, s. 24).

⁴⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 130/2012 av den 15 februari 2012 om krav för typgodkännande av motorfordon med avseende på ombordstigning och manöverduglighet och om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 43, 16.2.2012, s. 6).

⁴⁷ Kommissionens förordning (EU) nr 347/2012 av den 16 april 2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller krav för typgodkännande av vissa kategorier av motorfordon avseende avancerade nödbromssystem (EUT L 109, 21.4.2012, s. 1).

⁴⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 351/2012 av den 23 april 2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller krav för typgodkännande avseende installation av varningssystem vid avvikelse ur körfält i motorfordon (EUT L 110, 24.4.2012, s. 18).

⁴⁹ Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 av den 12 december 2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L 353, 21.12.2012, s. 31).

- (22) Eftersom godkännanden som utfärdas i enlighet med förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009, (EG) nr 661/2009 och deras tillämpningsåtgärder bör anses vara likvärdiga, om inte de relevanta kraven ändras genom denna förordning eller tills de ändras genom genomförandeakter, bör övergångsbestämmelser säkerställa att sådana godkännanden inte blir ogiltiga.
- (23) När det gäller datum för att vägra att bevilja EU-typgodkännande, vägra registrering av fordon och förbjuda utsläppande på marknaden eller ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter, bör dessa datum fastställas för varje reglerat objekt.
- (24) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl genom att införa harmoniserade tekniska krav för säkerhets- och miljöprestanda för motorfordon och släpfordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av dess omfattning och konsekvenser, bättre kan uppnås på unionsnivå, får unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (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.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs krav för

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

⁵⁰

Kommissionens förordning (EU) 2015/166 av den 3 februari 2015 om komplettering och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller införande av särskilda förfaranden, bedömningsmetoder och tekniska krav, och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv nr 2007/46/EG och kommissionens förordningar (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 109/2011 och (EU) nr 458/2011 (EUT L 28, 4.2.2015, s. 3).

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på fordon av kategorierna M, N och O enligt definitionen i artikel 4 i förordning (EU) 2018/..., och på system, komponenter och separata tekniska enheter som konstrueras och tillverkas för sådana fordon, om inte annat följer av artiklarna 4–11 i den här förordningen.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning ska definitionerna i artikel 3 i förordning (EU) 2018/... gälla.

Dessutom gäller följande definitioner:

- (1) *oskyddad trafikant*: trafikant som använder sig av ett tvåhjuligt motorfordon eller icke-motoriserad trafikant, t.ex. cyklist eller fotgängare.
- (2) *system för övervakning av däcktryck*: system som installerats på ett fordon, som kan ange trycket i däcken eller tryckets förändring över tid och som kan överföra motsvarande uppgifter till föraren medan fordonet är i drift.
- (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.
- (4) *installationshjälp för alkolås*: standardiserat gränssnitt som underlättar installation av eftermarknadsalkolås i motorfordon.
- (5) *övervakning av förarens uppmärksamhet*: system för att bedöma förarens uppmärksamhet genom analys av fordonssystem och varna föraren om så behövs.
- (6) *avancerad distraktionsvarning*: system som kan känna av förarens visuella uppmärksamhet för trafiksituationen och varna föraren om så behövs.
- (7) *nödstoppsignal*: snabbt blinkande signal som visar trafikanter bakom fordonet att en stark retardationskraft i förhållande till rådande vägförhållanden anbringats på fordonet.
- (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.
- (9) *varningssystem vid avvikelser ur körfält*: system för att varna föraren för att fordonet oavsiktligt kör ut ur sitt körfält.
- (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.
- (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.

- (12) *fordonets huvudströmbrytare*: anordning med vilken fordonets elektroniska system ombord ställs om från avstängt, som när fordonet är parkerat utan att föraren är närvarande, till normalt driftläge.
- (13) *registreringsapparat för kollisionsdata*: system för att registrera och lagra viktiga kollisionsrelaterade parametrar och uppgifter före, under och efter en kollision.
- (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.
- (15) *stötfångare*: en lägre, yttre struktur på fronten av ett fordon, inbegripet fästen, som är avsedd att skydda fordonet vid en frontalkollision i låg hastighet med ett annat fordon; det inkluderar emellertid inte frontskydd.
- (16) *vätgasdrivet fordon*: varje motorfordon som använder vätgas som bränsle för att driva fordonet.
- (17) *vätgassystem*: sammansättningar av vätgaskomponenter och anslutande delar som installeras i ett vätgasdrivet fordon, med undantag av det vätgasdrivna framdrivningssystemet eller reservkraftaggregatet.
- (18) *vätgasdrivet framdrivningssystem*: den förbränningsmotor eller det bränslecellsystem som används för att driva fordonet.
- (19) *vätgaskomponent*: vätgasbehållare och alla andra delar av vätgasdrivna fordon som står i direkt kontakt med vätgas eller som ingår i ett vätgassystem.
- (20) *vätgasbehållare*: den komponent i vätgassystemet som lagrar den primära volymen av vätgasbränsle.
- (21) *automatiserat fordon*: motorfordon som är konstruerat och byggt för att röra sig självständigt under längre perioder utan fortlöpande mänsklig övervakning.
- (22) *system för övervakning av förartillgänglighet*: system för att bedöma om föraren är i stånd att ta över körningen av ett automatiserat fordon i särskilda situationer när så är lämpligt.
- (23) *fordonskolonnisering*: sammankopplingen av två eller flera fordon i en konvoj med hjälp av uppkopplingsteknik och system som stöder automatiserad körning som gör det möjligt för fordonen att automatiskt bibehålla ett fastställt, nära avstånd mellan varandra under vissa delar av en resa och anpassa sig till förändringar i ledarfordonets rörelser med få eller inga åtgärder från förarna.
- (24) *högsta vikt*: den högsta tekniskt tillåtna lastade vikt som anges av fordonstillverkaren.
- (25) *A-pelare*: den yttersta och främsta delen av den konstruktion som är avsedd att hålla uppe taket och som löper från karossen till fordonstaket.
- (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.

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

KAPITEL II

TILLVERKARNAS SKYLDIGHETER

Artikel 4

Allmänna skyldigheter och tekniska krav

1. Tillverkarna ska visa att alla nya fordon som släpps ut på marknaden, registreras eller tas i bruk, samt alla nya system, komponenter och separata tekniska enheter som släpps ut på marknaden eller tas i bruk, är typgodkända i enlighet med kraven i denna förordning och i de delegerade akter som antas enligt den.
2. Typgodkännande i enlighet med de Uneceföreskrifter som förtecknas i bilaga I ska betraktas som EU-typgodkännande i enlighet med kraven denna förordning och i de delegerade akter som antas enligt den.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 för att ändra bilaga I i syfte att ta hänsyn till teknikens och regelverkets utveckling genom att införa och uppdatera hänvisningar till Uneceföreskrifter, och deras relevanta ändringsserier, som tillämpas obligatoriskt.
4. Tillverkarna ska säkerställa att fordonen utformas, konstrueras och monteras så att risken för skador på personer i fordonet och oskyddade trafikanter minimeras.
5. Tillverkarna ska också säkerställa att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfyller de tillämpliga kraven i bilaga II från och med de datum som anges i den bilagan och de detaljerade tekniska krav och provningsförfaranden som fastställs i de delegerade akter som antas enligt denna förordning, inbegripet de krav som rör
 - (a) fasthållningsanordningar, krocktester, bränslesystemets integritet och högspänningssäkerhet,
 - (b) fotgängare, cyklister, sikt och synlighet,
 - (c) fordonets chassi, bromsar, däck och styrning,
 - (d) instrument, elektriska system, belysning och skydd mot obehörig användning, inbegripet it-attacker,
 - (e) förar- och systembeteende,
 - (f) fordonets allmänna konstruktion och egenskaper.
6. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12 för att ändra bilaga II i syfte att ta hänsyn till teknikens och regelverkets utveckling, i synnerhet när det gäller de områden som anges i punkt 5 a-f i denna artikel, och för att säkerställa en hög nivå av allmän säkerhet hos fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter och en hög nivå av skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter.
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.

Artikel 5

Särskilda bestämmelser för system för övervakning av däcktryck och däck

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.
2. System för övervakning av däcktryck ska utformas för att undvika återställning eller omkalibrering vid ett lågt däcktryck.
3. Alla däck som släpps ut på marknaden ska uppfylla de säkerhetskrav och krav på miljöprestanda som anges i de respektive rättsakter som förtecknas i bilaga II.
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
 - (g) typgodkännande av fordon med avseende på system för övervakning av däcktryck,
 - (h) typgodkännande av däck, inklusive tekniska krav rörande montering.

Artikel 6

Avancerade fordonssystem för alla kategorier av motorfordon

1. Motorfordon ska vara utrustade med följande avancerade fordonssystem:
 - (i) Intelligent farthållning.
 - (j) Installationshjälp för alkolås.
 - (k) Övervakning av förarens uppmärksamhet.
 - (l) Avancerad distraktionsvarning.
 - (m) Nödstoppsignal.
 - (n) Backövervakning.
2. System för intelligent farthållning ska ha följande minimispecifikationer:
 - a) Det ska vara möjligt för föraren att genom gaspedalen känna att den tillämpliga hastighetsbegränsningen uppnås eller överskrids.
 - b) Det får inte vara möjligt att stänga av eller koppla bort systemet.
 - c) Det ska vara möjligt för föraren att smidigt överskrida den av systemet givna fordonshastigheten genom normal användning av gaspedalen utan extra tryck.
 - d) Om en farthållare är aktiverad måste systemet för intelligent farthållning automatiskt anpassa sig till en lägre hastighetsgräns.

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.
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
- (o) typgodkännande av fordon med avseende på de avancerade fordonssystem som förtecknas i punkt 1,
 - (p) typgodkännande av de avancerade fordonssystem som förtecknas i punkt 1 a–f som separata tekniska enheter.

Artikel 7

Särskilda krav som rör personbilar och lätta nyttofordon

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_1 och N_1 , ska fordon av dessa kategorier också uppfylla de krav som anges i punkterna 2–6 och i de delegerade akter som antas enligt punkt 7.
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
- (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.
3. Fordon av kategorierna M_1 och N_1 ska utrustas med ett system för kvarstannande i körfält.
4. Avancerade nödbromssystem och system för kvarstannande i körfält ska uppfylla följande krav:
- 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.
 - b) Systemen ska vara i normalt driftsläge vid varje aktivering av fordonets huvudströmbrytare.
 - c) 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.
5. Fordon av kategorierna M_1 och N_1 ska utrustas med en registreringsapparat för kollisionsdata. Registreringsapparater för kollisionsdata 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 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.

6. Fordon av kategorierna M_1 och N_1 ska konstrueras och tillverkas så att de tillhandahåller en utvidgad skyddszon för islag med huvudet, med målsättningen att förbättra skyddet av oskyddade trafikanter och mildra deras eventuella skador i händelse av en kollision.

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

- (v) typgodkännande av fordon med avseende på de krav som anges i punkterna 2–6 i denna artikel,
- (w) typgodkännande av registreringsapparater för kollisionsdata som separata tekniska enheter.

Artikel 8

Frontskydd för personbilar och lätta nyttofordon

1. Frontskydd som antingen är monterade som originalutrustning på fordon av kategorierna M_1 och N_1 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.

2. Frontskydd som tillhandahålls på marknaden som separata tekniska enheter ska åtföljas av en detaljerad förteckning över de fordonstyper, varianter och versioner för vilka frontskyddet är typgodkänt samt av tydliga monteringsanvisningar.

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

Artikel 9

Särskilda krav för bussar och lastbilar

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_2 , M_3 , N_2 och N_3 , ska fordon av dessa kategorier också uppfylla de krav som anges i punkterna 2–5 och i de delegerade akter som antas enligt punkt 7. Fordon av kategorierna M_2 och M_3 , ska också uppfylla de krav som anges i punkt 6.

2. Fordon av kategorierna M_2 , M_3 , N_2 och N_3 ska utrustas med ett varningssystem vid avvikelse ur körfält och ett avancerat nödbromssystem, som uppfyller de krav som föreskrivs i de delegerade akter som antas enligt punkt 7.

3. Fordon av kategorierna M_2 , M_3 , N_2 och N_3 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.

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

- 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.
- b) Systemen ska vara i normalt driftsläge vid varje aktivering av fordonets huvudströmbrytare.
- c) 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.

5. Fordon av kategorierna M₂, M₃, N₂ och N₃ ska utformas och konstrueras på ett sådant sätt att oskyddade trafikanter blir mer direkt synliga från förarsätet.

6. Fordon av kategorierna M₂ och M₃ 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.

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

- (x) typgodkännande av fordon med avseende på de krav som anges i punkterna 2–5 i denna artikel,
- (y) typgodkännande av de system som avses i punkt 3 i denna artikel som separata tekniska enheter.

Artikel 10

Särskilda krav för vätgasdrivna fordon

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.

2. Tillverkarna ska säkerställa att vätgassystem och vätgaskomponenter är installerade i enlighet med de krav som anges i de delegerade akter som antas enligt punkt 3. Tillverkarna ska också när så är nödvändigt tillhandahålla uppgifter för inspektion av vätgassystem och vätgaskomponenter och vätgassystem under det vätgasdrivna fordonets livslängd.

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.

Artikel 11

Särskilda krav för automatiserade fordon

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

- (ä) system som ersätter förarens kontroll av fordonet, inbegripet styrning, acceleration och bromsning,
- (ö) system som förser fordonet med realtidsinformation om fordonets och omgivningens status,
- (aa) system för övervakning av förartillgänglighet,
- (bb) registreringsapparater för kollisionsdata för automatiserade fordon,
- (cc) harmoniserade format för utbyte av uppgifter för t.ex. kolonnisering med fordon av flera olika märken.

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.

KAPITEL III

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 12

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.3, 4.6, 4.7, 5.4, 6.4, 7.7, 8.3, 9.7, 10.3 och 11.2 ska ges till kommissionen tills vidare, med verkan från och med [OP: för in datumet för ikraftträdandet av denna förordning].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.3, 4.6, 4.7, 5.4, 6.4, 7.7, 8.3, 9.7, 10.3 och 11.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 4.3, 4.6, 4.7, 5.4, 6.4, 7.7, 8.3, 9.7, 10.3 eller 11.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 13

Övergångsbestämmelser

1. Denna förordning får inte innebära att EU-typgodkännanden som beviljats fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter i enlighet med förordning (EG) nr 78/2009, förordning (EG) nr 79/2009, förordning (EG) nr 661/2009 eller deras genomförandeåtgärder senast den [OP: *för in dagen omedelbart före den dag då denna förordning börjar tillämpas*] blir ogiltiga, om inte de krav som gäller för sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter har ändrats eller nya krav tillkommit genom denna förordning och de delegerade akter som antagits i enlighet med den.
2. Godkännandemyndigheterna ska fortsätta att bevilja utvidgningar av sådana EU-typgodkännanden som avses i punkt 1 i denna artikel.
3. Genom undantag från denna förordning ska medlemsstaterna till och med de datum som anges i bilaga VI fortsätta att tillåta registrering av fordon, samt försäljning eller ibruktagande av komponenter, som inte överensstämmer med kraven i de Uneceföreskrifter som förtecknas i den bilagan.

Artikel 14

Tillämpningsdatum

Med avseende på fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter ska de nationella myndigheterna,

- (dd) med verkan från de datum som fastställs i bilaga II för ett visst krav, vägra, av skäl som hänför sig till detta krav, att bevilja EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande avseende nya typer av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter som antagits i enlighet med den,
- (ee) med verkan från de datum som fastställs i bilaga II för ett visst krav, anse, av skäl som hänför sig till detta krav, att intyg om överensstämmelse avseende nya fordon inte längre är giltiga för tillämpningen av artikel 48 i förordning (EU) 2018/... och förbjuda registreringen av sådana fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter som antagits i enlighet med den.
- (ff) med verkan från de datum som fastställs i bilaga II för ett visst krav, förbjuda, av skäl som hänför sig till detta krav, utsläppande på marknaden eller ibruktagande av komponenter eller separata tekniska enheter som inte uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter som antagits i enlighet med den.

Artikel 15

Ändringar av förordning (EU) 2018/...

Bilaga II till förordning (EU) 2018/... ska ändras i enlighet med bilaga III till den här förordningen.

Artikel 16

Upphävande

1. Förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009, (EG) nr 631/2009 och (EG) nr 661/2009 och förordningarna (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 och (EU) 2015/166 ska upphöra att gälla med verkan från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas.

2. Hänvisningar till förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 ska anses som hänvisningar till den här förordningen.

Artikel 17

Ikraftträdande och tillämpningsdatum

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande