



15.1.2019

ADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie interne markt en consumentenbescherming

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/... en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 (COM(2018) 286 final – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Rapporteur voor advies: Matthijs van Miltenburg

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

Achtergrond

Artikel 17 van de verordening algemene veiligheid (Verordening (EG) nr. 661/2009) en artikel 12 van de verordening betreffende de bescherming van voetgangers (Verordening (EG) nr. 78/2009) vereisen dat de Commissie de technische ontwikkelingen op het gebied van veiligheidstechnologieën monitort en uiteindelijk nieuwe veiligheidsvoorzieningen verplicht stelt door de EU-wetgeving bij te werken. Overeenkomstig deze bepalingen bevat het voorstel van de Commissie specifieke aanpassingen voor technische vooruitgang met betrekking tot veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen die moeten worden opgenomen in de kaderverordening inzake typegoedkeuring (Verordening (EU) 2018/858). Met het oog op vereenvoudiging strekt het voorstel ook tot intrekking van afgeleide wetgeving inzake verkeersveiligheid en de veiligheid van voetgangers (de Verordeningen (EG) nr. 78/2009 en (EG) nr. 79/2009).

Standpunt van de rapporteur

Hoewel de verkeersveiligheid in de loop van de voorbije decennia sterk is verbeterd, is de daling van het aantal verkeersdoden de voorbije vijf jaar gestagneerd, met 25 300 verkeersdoden in 2017 volgens de statistische gegevens over ongevallen in de EU. In de meeste gevallen zijn overlijdens in het verkeer te wijten aan een menselijke fout en kunnen zij worden voorkomen. De rapporteur is er stellig van overtuigd dat de EU concrete actie moet ondernemen om het aantal verkeersdoden verder te verminderen. De op grond van dit voorstel in te voeren nieuwe veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen hebben een groot potentieel om deze stagnerende tendens om te keren, aangezien deze voorzieningen erop gericht zijn menselijke fouten vaker te voorkomen. Een betere voertuigconstructie en bijvoorbeeld een lagere snelheid kunnen de gevolgen van ongevallen beperken.

De technologische vooruitgang op het gebied van geautomatiseerd rijden is voortdurend in ontwikkeling. Volgens de Commissie zal deze markt een exponentiële groei kennen, waarbij de economische baten naar verwachting hoger zullen liggen dan 620 miljard EUR tegen 2025 voor de automobielsector van de EU en 180 miljard EUR voor de elektronicasector van de EU. Daarom is de rapporteur van mening dat de automobielsector van de EU toekomstbestendig moet worden door zo veel mogelijk te profiteren van de nieuwe zakelijke kansen voor startende ondernemingen, kleine en middelgrote ondernemingen en de sector die de markt biedt en zal blijven bieden. De geavanceerde veiligheidsvoorzieningen die het voorstel omvat, kunnen zeker het pad effenen om de automobielsector van de EU voor te bereiden op geconnecteerd en geautomatiseerd rijden. Het voorstel kan de consument ook helpen om geleidelijk gewend te raken aan de nieuwe voorzieningen, hetgeen van doorslaggevende betekenis zal zijn voor de aanvaarding door de consument en het vertrouwen in de nieuwe technologie.

De rapporteur is van mening dat het voorstel een toekomstgericht en ambitieus kader biedt dat gericht is op betere bescherming van de weggebruikers en meer in het bijzonder van kwetsbare weggebruikers. De rapporteur houdt rekening met de open dialoog en gedachtewisseling die de Commissie met uiteenlopende belanghebbenden heeft gevoerd om

gepaste en realistische maatregelen voor te stellen, waarbij zowel met de consument als met de sector rekening wordt gehouden.

Op grond van het bovenstaande wenst de rapporteur in dit advies het volgende te waarborgen:

- A. de veiligheid (van voertuigen) wordt gewaarborgd in het kader van minimumprestatienormen, waaraan alle motorvoertuigen moeten voldoen, ongeacht het voertuigsegment;
- B. de verwerking van (persoons)gegevens moet altijd geschieden overeenkomstig de algemene verordening gegevensbescherming (Verordening (EU) 2016/679). De rapporteur wenst bovendien te zorgen voor meer specifieke en meer concrete garanties;
- C. de voorgestelde maatregelen moeten doeltreffend en kosteneffectief zijn gebleken en mogen niet leiden tot aanzienlijk hogere prijzen voor de consument;
- D. er wordt gewaarborgd dat de voorgestelde veiligheidsvoorzieningen voldoende ontwikkeld zijn en de uitvoering vindt op verantwoorde wijze plaats, in het bijzonder wat voorzieningen betreft die niet uitgeschakeld kunnen worden, zoals onder meer de intelligente snelheidsaanpassing (ISA) en geavanceerde noodremsystemen;
- E. in het voorstel moeten bepalingen over de ontwikkeling van technische voorschriften voor banden worden opgenomen ter aanvulling van deze maatregelen, om de veiligheid van voertuigen inzake grip op het wegdek te verbeteren en om bij te dragen tot de beperking van het rolgeluid en van de CO₂-emissies;
- F. de fabrikanten moeten in de gebruikershandleiding duidelijke en gebruiksvriendelijke informatie verstrekken om bestuurders te helpen de rijk hulpsystemen en de werking hiervan te begrijpen;
- G. alle bestuurders, met inbegrip van mensen met een handicap, moeten de voor ondersteund rijden voorgestelde veiligheidssystemen en -waarschuwingen gemakkelijk kunnen opmerken. In voorkomend geval moeten veiligheidssystemen worden aangepast om dit te garanderen;
- H. de lidstaten moeten corrigerende maatregelen nemen voor handhavingsdoeleinden, om te garanderen dat alle nieuwe motorvoertuigen overeenkomstig deze verordening worden geproduceerd.

AMENDEMENTEN

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de bevoegde Commissie interne markt en consumentenbescherming onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) In de afgelopen decennia hebben ontwikkelingen op het gebied van voertuigveiligheid aanzienlijk bijgedragen aan de algemene daling van het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer. **Door verschillende factoren, waaronder structurele en gedragsfactoren, is deze daling in de Unie echter recent gestagneerd, en** zonder nieuwe initiatieven inzake algemene verkeersveiligheid zullen de veiligheidseffecten van de huidige benadering de gevolgen van het toenemende verkeersvolume niet meer kunnen ondervangen. Daarom moeten de veiligheidsprestaties van de voertuigen verder worden verbeterd, als onderdeel van een geïntegreerde aanpak voor verkeersveiligheid en om kwetsbare weggebruikers beter te beschermen.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) De technische vooruitgang op het gebied van geavanceerde voertuigveiligheidssystemen biedt nieuwe mogelijkheden om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Om het aantal doden tot een minimum te beperken, moeten bepaalde nieuwe, relevante technologieën worden ingevoerd.

Amendement

(3) In de afgelopen decennia hebben ontwikkelingen op het gebied van voertuigveiligheid aanzienlijk bijgedragen aan de algemene daling van het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer. **In 2017 kwamen echter 25 300 mensen om het leven op de wegen in de EU, een cijfer dat vier jaar nauwelijks is veranderd. Daarnaast raken elk jaar ten minste 135 000 mensen zwaargewond bij botsingen op de wegen in de EU.** Zonder nieuwe initiatieven inzake algemene verkeersveiligheid zullen de veiligheidseffecten van de huidige benadering de gevolgen van het toenemende verkeersvolume niet meer kunnen ondervangen. Daarom moeten de veiligheidsprestaties van de voertuigen verder worden verbeterd, als onderdeel van een geïntegreerde aanpak voor verkeersveiligheid en om **de** kwetsbare **en alle andere** weggebruikers beter te beschermen.

Amendement

(4) De technische vooruitgang op het gebied van geavanceerde voertuigveiligheidssystemen biedt nieuwe mogelijkheden om het aantal verkeersslachtoffers **en verkeersongevallen** te verminderen. Om het aantal doden tot een minimum te beperken, moeten bepaalde nieuwe, relevante technologieën worden ingevoerd.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) De in deze verordening bedoelde veiligheidssystemen moeten alle doeltreffend en kosteneffectief zijn gebleken en mogen niet leiden tot aanzienlijk hogere prijzen voor de consument.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6) ***Systemen*** voor intelligente snelheidsondersteuning, rijstrookassistentie, vermoeidheids- en aandachtsdetectie, afleidingsdetectie en achteruitrijdetectie kunnen het aantal slachtoffers aanzienlijk doen verminderen. Deze systemen zijn bovendien gebaseerd op technologieën die ook zullen worden gebruikt voor onderling verbonden en geautomatiseerde voertuigen. Daarom moeten er op het niveau van de Unie geharmoniseerde regels en testprocedures voor de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot deze systemen en voor de typegoedkeuring van die systemen als technische eenheden worden vastgesteld.

(6) ***Geavanceerde noodremssystemen, systemen*** voor intelligente snelheidsondersteuning, rijstrookassistentie, ***rijhulp bij het afslaan,*** vermoeidheids- en aandachtsdetectie, afleidingsdetectie en achteruitrijdetectie kunnen het aantal slachtoffers aanzienlijk doen verminderen. ***De systemen voor vermoeidheids- en aandachtsdetectie en afleidingsdetectie moeten zonder gezichtsherkenning werken.*** Deze systemen zijn bovendien gebaseerd op technologieën die ook zullen worden gebruikt voor onderling verbonden en geautomatiseerde voertuigen. Daarom moeten er op het niveau van de Unie geharmoniseerde regels en testprocedures voor de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot deze systemen en voor de typegoedkeuring van die systemen als technische eenheden worden vastgesteld. ***Bovendien moet worden gewaarborgd dat deze systemen gedurende de gehele levenscyclus van het voertuig kunnen worden gecontroleerd en dus veilig kunnen worden gebruikt.***

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) De introductie van een gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen, die een reeks cruciale voertuiggegevens opslaat gedurende een korte tijdspanne vóór, tijdens en na een initiërende gebeurtenis (bv. het opblazen van een airbag), wordt beschouwd als een waardevolle stap voor het verkrijgen van meer accurate, diepgaande ongevalsgegevens. Daarom moet het verplicht worden motorvoertuigen met dergelijke recorders uit te rusten. Dergelijke recorders moeten de gegevens bovendien op zodanige wijze kunnen registreren en opslaan dat de **lidstaten de gegevens kunnen gebruiken** om de verkeersveiligheid te analyseren en de doeltreffendheid van ingevoerde specifieke maatregelen te evalueren.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) De introductie van een gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen, die een reeks cruciale voertuiggegevens opslaat gedurende een korte tijdspanne vóór, tijdens en na een initiërende gebeurtenis (bv. het opblazen van een airbag), wordt beschouwd als een waardevolle stap voor het verkrijgen van meer accurate, diepgaande ongevalsgegevens. Daarom moet het verplicht worden motorvoertuigen met dergelijke recorders uit te rusten. ***Daarnaast mogen uitsluitend geanonimiseerde gegevens die voor onderzoek naar ongevallen kunnen worden gebruikt, worden verzameld en opgeslagen.*** Dergelijke recorders moeten de gegevens bovendien op zodanige wijze kunnen registreren en opslaan dat de ***gegevens uitsluitend door de lidstaten kunnen worden gebruikt*** om de verkeersveiligheid te analyseren en de doeltreffendheid van ingevoerde specifieke maatregelen te evalueren ***zonder dat de eigenaar of houder van het voertuig kan worden geïdentificeerd.***

(7 bis) De naleving van de typegoedkeuringsvoorschriften voor de veiligheid wordt gecontroleerd en gewaarborgd in het kader van specifieke prestatienormen waaraan alle voertuigen moeten voldoen, ongeacht het

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) De verwerking van persoonsgegevens, zoals informatie over de bestuurder die verwerkt wordt in gegevensrecorders voor incidenten en ongevallen of informatie over de bestuurder in het kader van het systeem voor vermoeidheids- en aandachtsdetectie of geavanceerde afleidingsdetectie, moet altijd geschieden overeenkomstig de EU-wetgeving inzake gegevensbescherming, in het bijzonder de algemene verordening gegevensbescherming²⁸. Daarnaast gelden er specifieke waarborgen voor de verwerking van persoonsgegevens die verzameld worden via op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem²⁹.

²⁸ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

²⁹ Verordening (EU) 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 77).

Amendement

(8) De verwerking van persoonsgegevens, zoals informatie over de bestuurder die verwerkt wordt in gegevensrecorders voor incidenten en ongevallen of informatie over de bestuurder in het kader van het systeem voor vermoeidheids- en aandachtsdetectie of geavanceerde afleidingsdetectie, moet altijd geschieden overeenkomstig de EU-wetgeving inzake gegevensbescherming, in het bijzonder de algemene verordening gegevensbescherming²⁸. Daarnaast gelden er specifieke waarborgen voor de verwerking van persoonsgegevens die verzameld worden via **de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen en het** op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem²⁹.

²⁸ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

²⁹ Verordening (EU) 2015/758 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 inzake typegoedkeuringseisen voor de uitrol van het op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem en houdende wijziging van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 77).

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) De uitrol van eCall-systemen voor motoren, bedrijfsvoertuigen en bussen is essentieel om slachtoffers van ongevallen zo snel mogelijk professionele medische bijstand te kunnen bieden.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(15) Van oudsher wordt de totale lengte van vrachtwagencombinaties beperkt door regels van de Unie, met als resultaat de typische structuur "cabine boven motor" die zorgt voor een maximale laadruimte. De hoge positie van de bestuurder heeft echter geleid tot een grotere dode hoek en tot een geringe directe zichtbaarheid rondom de vrachtwagencabine. Dit is een belangrijke factor voor ongevallen waarbij vrachtwagens en kwetsbare weggebruikers betrokken zijn. Het aantal slachtoffers zou aanzienlijk verminderd kunnen worden door verbetering van het directe zicht. Er moeten dus voorschriften worden ingevoerd om het directe zicht te verbeteren.

(15) Van oudsher wordt de totale lengte van vrachtwagencombinaties beperkt door regels van de Unie, met als resultaat de typische structuur "cabine boven motor" die zorgt voor een maximale laadruimte. De hoge positie van de bestuurder heeft echter geleid tot een grotere dode hoek en tot een geringe directe zichtbaarheid rondom de vrachtwagencabine. Dit is een belangrijke factor voor ongevallen waarbij vrachtwagens en kwetsbare weggebruikers betrokken zijn. Het aantal slachtoffers zou aanzienlijk verminderd kunnen worden door verbetering van het directe zicht. Er moeten dus voorschriften worden ingevoerd om het directe zicht te verbeteren, ***zodat de directe zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers vanuit de bestuurdersstoel beter wordt.***

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 16 bis (nieuw)

(16 bis) De Commissie moet uiterlijk eind 2019 voorstellen dat de bestaande vrachtwagens en bussen worden uitgerust met de technologisch meest geavanceerde rijhulp bij het afslaan.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) Geautomatiseerde en onderling verbonden voertuigen kunnen aanzienlijk helpen bij het verminderen van het aantal verkeersdoden, want naar schatting is *zo'n* 90 % van de verkeersongevallen het gevolg van een *menselijke fout*. Aangezien geautomatiseerde voertuigen geleidelijk de taken van de bestuurder zullen overnemen, moeten er op het niveau van de Unie geharmoniseerde regels en technische voorschriften voor geautomatiseerde voertuigsystemen *worden vastgesteld*.

Amendement

(17) Geautomatiseerde en onderling verbonden voertuigen kunnen aanzienlijk helpen bij het verminderen van het aantal verkeersdoden, want naar schatting is *meer dan* 90 % van de verkeersongevallen het gevolg van *menselijk falen of een combinatie van menselijk falen en het voertuig en/of de infrastructuur*. Aangezien geautomatiseerde voertuigen geleidelijk de taken van de bestuurder zullen overnemen, moeten er op het niveau van de Unie geharmoniseerde regels en technische voorschriften *worden vastgesteld die efficiënt en geschikt zijn* voor geautomatiseerde voertuigsystemen.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(19) De Unie moet de ontwikkeling van technische voorschriften voor het rolgeluid, de rolweerstand en de grip op nat wegdek van banden op het niveau van de Verenigde Naties blijven stimuleren. Die nadere bepalingen zijn nu namelijk opgenomen in VN-Reglement nr. 117. Het proces van aanpassing van de voorschriften

Amendement

(19) De Unie moet de ontwikkeling van technische voorschriften voor het rolgeluid, de rolweerstand en de grip op nat wegdek van banden op het niveau van de Verenigde Naties blijven stimuleren. Die nadere bepalingen zijn nu namelijk opgenomen in VN-Reglement nr. 117. Het proces van aanpassing van de voorschriften

voor banden om rekening te houden met de technische vooruitgang moet op het niveau van de Verenigde Naties worden voortgezet, met name om ervoor te zorgen dat de prestaties van banden ook aan het einde van de levensduur van de banden, in versleten toestand, worden beoordeeld en om het idee te bevorderen dat banden gedurende hun volledige levensduur aan de voorschriften moeten beantwoorden en niet voortijdig moeten worden vervangen. De in Verordening (EG) nr. 661/2009 opgenomen voorschriften voor de prestaties van banden moeten worden vervangen *door gelijkwaardige VN-reglementen*.

voor banden om rekening te houden met de technische vooruitgang moet *snel en ambitieus* op het niveau van de Verenigde Naties worden voortgezet, met name om ervoor te zorgen dat de prestaties van banden ook aan het einde van de levensduur van de banden, in versleten toestand, worden beoordeeld en om het idee te bevorderen dat banden gedurende hun volledige levensduur aan de voorschriften moeten beantwoorden en niet voortijdig moeten worden vervangen. *Om ervoor te zorgen dat aan strikte normen wordt voldaan, moeten* de in Verordening (EG) nr. 661/2009 opgenomen voorschriften voor de prestaties van banden *worden gecontroleerd en geëvalueerd, en moeten deze* worden vervangen *wanneer de prestaties van banden in de Europese Unie kunnen worden verbeterd*.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 25 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(25 bis) Om de naleving van deze verordening te waarborgen, zijn de bepalingen inzake corrigerende maatregelen en sancties van Verordening (EU) 2018/858 op de onderhavige verordening van toepassing.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. de typegoedkeuring van nieuw geproduceerde banden wat betreft de veiligheid en de milieuprestaties ervan.

3. de typegoedkeuring van nieuw geproduceerde banden wat betreft de veiligheid en de milieuprestaties ervan *met betrekking tot vermindering van geluidsoverlast en luchtverontreiniging*.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 2 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1) "kwetsbare weggebruiker": een weggebruiker die gebruikmaakt van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen of een niet-gemotoriseerde weggebruiker, zoals een fietser of voetganger;

Amendement

1) "kwetsbare weggebruiker": een weggebruiker die gebruikmaakt van een gemotoriseerd voertuig op twee **of drie** wielen **of een elektrisch aangedreven persoonlijk vervoersmiddel**, of een niet-gemotoriseerde weggebruiker, zoals een fietser of voetganger;

Motivering

Terwijl motorfietsen van oudsher met twee wielen werden gebouwd, hebben veel motorfietsen nu drie wielen, maar zij blijven kwetsbaar ten opzichte van auto's en vrachtwagens. Ook maken steeds meer mensen gebruik van elektrisch aangedreven persoonlijke vervoersmiddelen (scooters, monowheels enz.) voor verplaatsingen in stedelijke gebieden. Zij mogen niet worden uitgesloten van de definitie van kwetsbare weggebruiker.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 2 – punt 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7) "noodstopsignaal": een snel knipperend stoplicht **dat wordt gebruikt** om andere weggebruikers achter het voertuig erop te attenderen dat het voertuig sterk vertraagt in verband met de heersende omstandigheden op de weg;

Amendement

7) "noodstopsignaal": **het gebruik van** een snel knipperend stoplicht **of richtingaanwijzers** om andere weggebruikers achter het voertuig erop te attenderen dat het voertuig sterk vertraagt in verband met de heersende omstandigheden op de weg;

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 2 – punt 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

8) "achteruitrijdetectie": **camera of**

Amendement

8) "achteruitrijdetectie": **systeem** om

monitor, optisch of detectiesysteem om de bestuurder attent te maken op mensen en voorwerpen die zich achter het voertuig bevinden met als voornaamste doel botsingen te vermijden bij het achteruitrijden;

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 2 – punt 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

10) "geavanceerd noodremsysteem": systeem dat automatisch een mogelijke botsing kan detecteren en het remsysteem van het voertuig kan activeren om het voertuig af te remmen teneinde een botsing te vermijden of te verzachten;

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 2 – punt 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

11) "rijstrookassistentiesysteem": systeem dat de positie van het voertuig ten opzichte van de grens van de rijstrook controleert en een koppel op het stuur of druk op de remmen toepast wanneer de rijstrook (bijna) wordt verlaten en een botsing mogelijk is;

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 2 – punt 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

de bestuurder attent te maken op mensen en voorwerpen die zich achter het voertuig bevinden met als voornaamste doel botsingen te vermijden bij het achteruitrijden;

Amendement

10) "geavanceerd noodremsysteem": systeem dat automatisch een mogelijke botsing kan detecteren en **automatisch** het remsysteem van het voertuig **op het laatst mogelijke moment** kan activeren om het voertuig af te remmen teneinde een botsing te vermijden of te verzachten;

Amendement

11) "rijstrookassistentiesysteem": systeem dat de positie van het voertuig ten opzichte van de grens van de rijstrook controleert en **onder het geven van een waarschuwing** een koppel op het stuur of druk op de remmen toepast wanneer de rijstrook (bijna) wordt verlaten en een botsing mogelijk is;

Amendement

11 bis) "rijhulp bij het afslaan": technologisch meest geavanceerd systeem dat kwetsbare weggebruikers in het

bijzonder in dode hoeken nabij de zijkant van het voertuig detecteert en een waarschuwing geeft om botsingen met die kwetsbare weggebruikers te voorkomen;

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 2 – punt 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

13) "gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen": systeem dat kritische, botsinggerelateerde parameters en informatie *vóór, tijdens en na een botsing registreert en opslaat*;

Amendement

13) "gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen": systeem dat kritische, botsinggerelateerde parameters en informatie *registreert en opslaat met inachtneming van de noodzakelijke tijdsduur en niet langer dan vijf seconden bij een botsing*;

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 2 – punt 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

14) "frontbeschermingsinrichting": een of meer afzonderlijke structuren, zoals een koeienvanger, of een bijkomende bumper die bedoeld is om in combinatie met de tot de originele uitrusting behorende bumper het buitenoppervlak van het voertuig te beschermen bij een botsing met een object; structuren met een massa van minder dan 0,5 kg die bedoeld zijn om uitsluitend de lampen van het voertuig te beschermen, vallen niet onder deze definitie;

Amendement

14) "frontbeschermingsinrichting": een of meer afzonderlijke structuren, zoals een koeienvanger, of een bijkomende bumper die bedoeld is om in combinatie met de tot de originele uitrusting behorende bumper het buitenoppervlak van het voertuig *tegen schade* te beschermen bij een botsing met een object *of dier*; structuren met een massa van minder dan 0,5 kg die bedoeld zijn om uitsluitend de lampen van het voertuig te beschermen, vallen niet onder deze definitie;

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 2 – punt 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

21) "geautomatiseerd voertuig": motorvoertuig dat ontworpen en gebouwd is om zich gedurende langere tijd autonoom te verplaatsen zonder permanent menselijk toezicht;

Amendement 24

**Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 4**

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De fabrikanten zorgen ervoor dat de voertuigen zodanig worden ontworpen, gebouwd en geassembleerd dat het risico van letsel voor inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers zo klein mogelijk is.

Amendement 25

**Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 5 – letter b**

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) voetgangers, fietsers, zicht en zichtbaarheid;

Amendement 26

**Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 5 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

21) "geautomatiseerd voertuig": motorvoertuig dat ontworpen en gebouwd is om zich ***in overeenstemming met de verkeersregels*** gedurende langere tijd autonoom te verplaatsen zonder permanent menselijk toezicht;

Amendement

4. De fabrikanten zorgen ervoor dat de voertuigen zodanig worden ontworpen, gebouwd en geassembleerd dat ***wanneer zij worden gebruikt zoals bedoeld***, het risico van ***overlijden of*** letsel voor inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers ***wordt voorkomen of, in geval van een ongeval, zo klein mogelijk is.***

Amendement

b) voetgangers, fietsers, ***steppers en skaters***, zicht en zichtbaarheid;

Amendement

5 bis. De in deze verordening vastgestelde typegoedkeuringsvoorschriften voor de

veiligheid zijn technologieneutraal en de naleving ervan wordt gecontroleerd en gewaarborgd in het kader van specifieke prestatienormen waaraan alle voertuigen moeten voldoen, ongeacht het voertuigsegment.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 ter. De fabrikanten verstrekken duidelijke en gebruiksvriendelijke informatie in de gebruikershandleiding om bestuurders te helpen de rijk hulpsystemen en de werking hiervan te begrijpen.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 4 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) de typegoedkeuring van banden, *met inbegrip* van de technische voorschriften voor de montage *ervan*.

b) de typegoedkeuring van banden, *tests van banden in versleten toestand en bij wisselende toestand van het wegdek als gevolg* van de *weersomstandigheden daaronder begrepen, ook wat de grip op nat wegdek betreft, en de* technische voorschriften voor de montage *van banden*.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 4 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) de invoering op het niveau van de EU van de typegoedkeuring van op voertuigen van de categorieën M₁ en N₁

gemonteerde banden wat de grip op nat wegdek van banden in versleten toestand betreft.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 1 – letter f bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

f bis) eCall-systeem;

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 1 – letter f ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

f ter) gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Motorvoertuigen worden uitgerust met geavanceerde noodremsystemen die tweefasig zijn ontworpen en gemonteerd en die zorgen voor:

a) detectie van bewegende voertuigen en stilstaande obstakels vóór het motorvoertuig, in de eerste fase;

b) uitbreiding van het detectievermogen, in het bijzonder in dode hoeken, opdat ook kwetsbare weggebruikers die zich vóór het motorvoertuig bevinden, worden gedetecteerd, in de tweede fase.

Geavanceerde noodremsystemen voldoen in het bijzonder aan de volgende voorschriften:

- a) de systemen kunnen niet worden uitgeschakeld;*
- b) de bestuurder kan automatische actieve interventies van de systemen opheffen door welbewust te handelen, bijvoorbeeld door te versnellen;*
- c) als de hoofdbesturingschakelaar van het voertuig wordt geactiveerd, bevinden de systemen zich altijd in normale werkmodus;*
- d) geluidssignalen kunnen op eenvoudige wijze worden uitgeschakeld, maar deze actie leidt niet tegelijk tot het onderdrukken van andere systeemfuncties dan de geluidssignalen.*

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. Alle bestuurders, met inbegrip van ouderen of mensen met een handicap, kunnen de veiligheidsvoorzieningen en -waarschuwingen die bij ondersteund rijden worden gebruikt, gemakkelijk opmerken.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 quater. Gegevensrecorders voor incidenten en ongevallen voldoen in het bijzonder aan de volgende voorschriften:

- a) de gegevens die kunnen worden geregistreerd en opgeslagen met inachtneming van de noodzakelijke tijdsduur en niet langer dan vijf seconden bij een botsing, betreffen de snelheid van*

het voertuig, de toestand en de mate van activering van de veiligheidssystemen en alle andere relevante inputparameters van de systemen voor actieve veiligheid en ongevalpreventie aan boord van het voertuig;

b) het is niet mogelijk de voorzieningen uit te schakelen.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 6 bis

Voorschriften inzake bescherming van de privacy en gegevensbescherming

1. Deze verordening doet geen afbreuk aan Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad. Elke verwerking van persoonsgegevens door de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen als bedoeld in artikel 6, lid 4 bis, is in overeenstemming met de regels inzake de bescherming van persoonsgegevens waarin die verordening voorziet.

2. Door de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen verwerkte persoonsgegevens worden uitsluitend gebruikt met het oog op onderzoek van ongevalsgegevens. Gegevens over incidenten en ongevallen worden via een gestandaardiseerde interface uitsluitend aan de nationale instanties ter beschikking gesteld, in overeenstemming met de wetgeving van de Unie of de nationale wetgeving overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679. De geanonimiseerde gegevens die in de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen kunnen worden geregistreerd en opgeslagen, omvatten het type, de uitvoering en de variant van het voertuig,

en in het bijzonder de in het voertuig gemonteerde systemen voor actieve veiligheid en ongevalpreventie. Deze gegevens omvatten echter niet de laatste vier cijfers van het voertuigidentificatiedeel van het voertuigidentificatienummer, noch andere informatie waaruit het individuele voertuig zelf, de eigenaar of houder van het voertuig kan worden afgeleid.

3. De uit hoofde van deze verordening verwerkte persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan nodig is voor het onderzoek van ongevalsgegevens als bedoeld in lid 2. Die gegevens worden volledig gewist zodra zij voor die analyse niet langer nodig zijn.

4. De fabrikanten zorgen ervoor dat de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen niet traceerbaar is en niet permanent wordt gevolgd.

5. De fabrikanten zorgen ervoor dat de gegevens in het interne geheugen van de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen automatisch en voortdurend worden verwijderd.

6. Die gegevens zijn vóór een eventueel initiërend incident of ongeval voor geen enkele entiteit beschikbaar buiten de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen.

7. Om de bestuurders het passende niveau van bescherming van hun privacy en een hoog niveau van IT-veiligheid te bieden en de nodige garanties te verschaffen ter voorkoming van surveillance, manipulatie op afstand en misbruik, inclusief cyberaanvallen, worden privacybevorderende technologieën geïntegreerd in de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen.

8. De fabrikanten verstrekken duidelijke en uitgebreide informatie in de gebruikershandleiding over de verwerking van de gegevens die door de

gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen zijn verstuurd. Die informatie omvat:

a) de rechtsgrondslag voor de verwerking van gegevens;

b) het feit dat standaard de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen wordt geactiveerd;

c) de voorzieningen van gegevensverwerking door de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen;

d) het specifieke doel van de verwerking door de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen, dat beperkt blijft tot het in lid 2 bedoelde onderzoek van ongevalsgegevens;

e) het type gegevens dat wordt verzameld en verwerkt en de ontvangers van die gegevens;

f) de termijn voor bewaring van de gegevens in de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen;

g) het feit dat het voertuig niet permanent wordt gevolgd;

h) de voorzieningen waaronder degenen op wie de gegevens betrekking hebben hun rechten kunnen doen gelden, alsmede de verantwoordelijke dienst waarmee contact kan worden opgenomen inzake de behandeling van toegangsverzoeken.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 worden uitgerust met geavanceerde noodremsystemen die tweefasig zijn ontworpen en gemonteerd en die zorgen

Amendement

Schrappen

voor:

a) *detectie van bewegende voertuigen en stilstaande obstakels vóór het motorvoertuig in de eerste fase;*

b) *uitbreiding van het detectievermogen in de tweede fase tot kwetsbare weggebruikers die zich vóór het motorvoertuig bevinden.*

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ worden uitgerust met een rijstrookassistentiesysteem.

Amendement

3. Voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ worden uitgerust met een rijstrookassistentiesysteem **en een waarschuwingssysteem voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook.**

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 4 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. **Geavanceerde noodremsystemen** en **rijstrookassistentiesystemen** moeten in het bijzonder voldoen aan de volgende voorschriften:

Amendement

4. **Rijstrookassistentiesysteem** en **waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook** voldoen in het bijzonder aan de volgende voorschriften:

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 4 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) de bestuurder kan automatische actieve interventies van de systemen opheffen door welbewust te handelen, bijvoorbeeld door te sturen;

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5. Voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 worden uitgerust met een gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen. Gegevensrecorders voor incidenten en ongevallen moeten in het bijzonder voldoen aan de volgende voorschriften:

Schrappen

a) *de gegevens die vóór, tijdens en na een botsing kunnen worden geregistreerd en opgeslagen betreffen ten minste de snelheid van het voertuig, de toestand en de mate van activering van de veiligheidssystemen en alle andere relevante inputparameters van de systemen voor actieve veiligheid en ongevalpreventie aan boord van het voertuig;*

b) *het mag niet mogelijk zijn de voorzieningen uit te schakelen;*

c) *de gegevens moeten op zodanige wijze kunnen worden geregistreerd en opgeslagen dat de gegevens beschermd zijn tegen manipulatie en dat zij, op basis van de wetgeving van de Unie of de nationale wetgeving overeenkomstig Verordening (EU) nr. 2016/679 met het oog op analyse van ongevalsgegevens via een gestandaardiseerde interface ter beschikking kunnen worden gesteld aan de nationale instanties en dat het type, de uitvoering en de variant van het voertuig, en in het bijzonder de in het voertuig gemonteerde systemen voor actieve veiligheid en ongevalpreventie, nauwkeurig kunnen worden vastgesteld.*

De gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen mag echter niet de laatste vier cijfers van het voertuigidentificatiedeel van het voertuigidentificatienummer kunnen registreren en opslaan, noch

andere informatie waaruit het individuele voertuig zelf kan worden afgeleid.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ worden uitgerust met een waarschuwingssysteem voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook en met een geavanceerd noodremsysteem; die systemen voldoen aan de voorschriften in de krachtens lid 7 vastgestelde gedelegeerde handelingen.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ worden uitgerust met *geavanceerde systemen die kwetsbare weggebruikers nabij de voor- of zijkant van het voertuig kunnen detecteren, die een waarschuwing geven of botsingen met die kwetsbare weggebruikers vermijden.*

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 4 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De in *de leden 2 en 3* van dit artikel bedoelde systemen moeten in het bijzonder voldoen aan de volgende voorschriften:

Amendement

2. Voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ worden uitgerust met een ***rijstrookassistentiesysteem en*** waarschuwingssysteem voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook en met een geavanceerd noodremsysteem; die systemen voldoen aan de voorschriften in de krachtens lid 7 vastgestelde gedelegeerde handelingen.

Amendement

3. Voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ worden uitgerust met ***rijhulp bij het afslaan***, die ***voldoet aan de voorschriften in de krachtens lid 7 vastgestelde gedelegeerde handelingen.***

Amendement

4. De in ***lid 2*** van dit artikel bedoelde systemen voldoen in het bijzonder aan de volgende voorschriften:

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 4 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) de bestuurder kan automatische actieve interventies van de systemen opheffen door welbewust te handelen, bijvoorbeeld door te sturen;

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. Het in lid 3 bedoelde systeem kan niet worden uitgeschakeld.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5. Voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ worden zo ontworpen en gebouwd dat zij een betere directe zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers bieden vanuit de bestuurdersstoel.

5. Voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ worden zo ontworpen en gebouwd dat zij een betere directe zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers bieden vanuit de bestuurdersstoel. *De Commissie komt met een gedelegeerde handeling over voorschriften inzake direct zicht waardoor de dode hoek aan de voorkant en aan de bestuurderskant van vrachtwagens verdwijnt en de dode hoek aan de andere zijkant van de vrachtwagen aanzienlijk wordt beperkt. Deze vereisten worden afgestemd op de vrachtwagentypen.*

Amendement 47

Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. Voertuigen van de categorieën M₂ en M₃ met een capaciteit van meer dan 22 passagiers, de bestuurder niet meegerekend, die gebouwd zijn met ruimte voor staande passagiers, zodat passagiers vaak kunnen in- en uitstappen, moeten zo ontworpen en gebouwd zijn dat zij toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit, met inbegrip van rolstoelgebruikers.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) systemen die dienen om de besturing van het voertuig, met inbegrip van sturen, versnellen en remmen, door de bestuurder te vervangen, ;

Amendement 49

Voorstel voor een verordening
Artikel 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. Voertuigen van de categorieën M₂ en M₃ met een capaciteit van meer dan 22 passagiers, de bestuurder niet meegerekend, die gebouwd zijn met ruimte voor staande passagiers, zodat passagiers vaak kunnen in- en uitstappen, zijn zo ontworpen en gebouwd dat zij toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit, met inbegrip van rolstoelgebruikers **en mensen met een handicap**.

Amendement

a) systemen die dienen om de besturing van het voertuig, met inbegrip van sturen, versnellen en remmen, door de bestuurder te vervangen, **en om de vereiste om te reageren op signalisatie te vervangen**;

Amendement

Artikel 16 bis
Herziening

Uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening en vervolgens om de drie jaar dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in, zo nodig met voorstellen tot wijziging van deze verordening of andere relevante wetgeving met betrekking tot het

*nader opnemen van nieuwe
veiligheidsmaatregelen.*

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Zij is van toepassing met ingang van [PO:
Please insert the date **36** months following
the date of entry into force of this
Regulation].

Amendement

Zij is van toepassing met ingang van [PO:
Please insert the date **24** months following
the date of entry into force of this
Regulation]. ***De in artikel 12 bedoelde
gedelegeerde handelingen worden ten
minste twaalf maanden voor de datum
van toepassing ervan bekendgemaakt.***

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Bijlage II – tabel – rij 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Onderdeel
Beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden	VN-Reglement nr. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Amendement

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	1.	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Onderdeel
Beschermingsinrichting aan de achterzijde tegen klemrijden	VN-Reglement nr. 58	<i>Voertuigen van de categorieën N₂ en N₃ moeten beschikken over een beschermingsinrichting tegen klemrijden door inrijdende voertuigen bij een snelheid tot 56 km/h.</i>	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Amendement 52

**Voorstel voor een verordening
Bijlage II – tabel – rij 36**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Geavanceerde noodrem voor voetgangers en fietsers			C			C								

Amendement

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Geavanceerde noodrem voor voetgangers en fietsers			C	C	C	C	C	C						

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Bijlage II – tabel – rij 38

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Onder-deel
Informatiesysteem dode hoek				B	B		B	B						B

Amendement

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Onder-deel
<i>Rijhulp bij het afslaan</i>				B	B		B	B						B

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Bijlage II – tabel – rij 49

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Rijstrookassistentie in noodsituaties			B			B								

Amendement

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Rijstrookassistentie in noodsituaties en waarschuwingssysteem voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook			B	B	B	B	B	B						

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Bijlage II – tabel – rij 61

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Bandenspannings- controle voor zware voertuigen				B	B		B	B			B	B		

Amendement

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Bandenspannings- controle voor zware voertuigen				B	B		B	B		B	B	B		

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Bijlage II – tabel – rij 72

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Intelligente snelheidsondersteuning			B	B	B	B	B	B						B

Amendement

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Intelligente snelheidsondersteuning			<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>	<i>C</i>						<i>C</i>

Amendement 57

Voorstel voor een verordening Bijlage II – tabel – rij 90

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen			B	B ⁵	B ⁵	B	B ⁵	B ⁵						B

Amendement

Onderwerp	VN-reglementen	Aanvullende specifieke technische voorschriften	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	On-der-deel
Gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen			B	B	B	B	B	B						B

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Bijlage II – Opmerkingen bij de tabel – punt D

Door de Commissie voorgestelde tekst

D: Datum voor weigering van de verlening van EU-typegoedkeuring:

[PO: Please insert the date **48** months after the date of application of this Regulation]

Verbodsdatum voor de registratie van voertuigen en het in de handel en in het verkeer brengen van onderdelen en technische eenheden:

[PO: Please insert the date **84** months after the date of application of this Regulation]

Amendement

D: Datum voor weigering van de verlening van EU-typegoedkeuring:

[PO: Please insert the date **36** months after the date of application of this Regulation]

Verbodsdatum voor de registratie van voertuigen en het in de handel en in het verkeer brengen van onderdelen en technische eenheden:

[PO: Please insert the date **72** months after the date of application of this Regulation]

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft
Document- en procedurenummers	COM(2018) 286 final – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	IMCO 28.5.2018
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	TRAN 28.5.2018
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Matthijs van Miltenburg 9.7.2018
Behandeling in de commissie	21.11.2018
Datum goedkeuring	10.1.2019
Uitslag eindstemming	+: 44 –: 2 0: 0
Bij de eindstemming aanwezige leden	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Rosa D'Amato, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	Pascal Durand, Jude Kirton-Darling, Andrey Novakov, Csaba Sógor, Mylène Troszczynski

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

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

2	-
	Jacqueline Foster, Peter Lundgren

0	0

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding