



Brussel, 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

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

(Voor de EER relevante tekst)

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

Technologische wijzigingen hebben impact op alle segmenten van de samenleving en de economie, en veranderen het leven van de EU-burgers. De vervoersector vormt geenszins een uitzondering op deze tendens. Nieuwe technologieën zorgen voor een radicale verandering van het mobiliteitslandschap. Tegen deze achtergrond moeten de EU en haar industrieën de uitdaging aangaan om wereldleider te worden op het gebied innovatie, digitalisatie en decarbonisatie. Daarom heeft de Commissie een allesomvattende aanpak goedgekeurd die ervoor moet zorgen dat het mobiliteitsbeleid van de EU deze politieke prioriteiten weerspiegelt. Het gaat om drie mobiliteitspakketten in het kader van "Europa in beweging".

Naar aanleiding van de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei en november 2017 twee mobiliteitspakketten vastgesteld¹. Deze pakketten werken met een positieve agenda voor het invullen van de lage emissie mobiliteitsstrategie en garanderen een vlotte, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen. De Europese Commissie roept het Europees Parlement en de Raad op om te zorgen voor een snelle aanvaarding van deze voorstellen.

Dit initiatief maakt deel uit van het derde mobiliteitspakket "Europa in beweging" dat uitvoering geeft aan de nieuwe strategie voor het industriebeleid van september 2017 en dat bedoeld is om het proces te voltooien dat Europa in staat moet stellen om ten volle te profiteren van de modernisering van de mobiliteit. Het is van essentieel belang dat het mobiliteitssysteem van morgen veilig, schoon en doeltreffend is voor alle EU-burgers. Doel is om de veiligheid en de toegankelijkheid van de Europese mobiliteit te verhogen, het concurrentievermogen van de Europese industrie te verbeteren, de Europese banen veiliger te maken en ervoor te zorgen dat Europa schoner wordt en sterker in zijn schoenen staat om het probleem van de klimaatverandering aan te pakken. Dit vergt een maximale inzet van de EU, de lidstaten en de belanghebbenden, onder meer voor het aanscherpen van de voorschriften voor veiligheidsvoorzieningen in wegvoertuigen.

De veiligheid op de weg is een pan-Europees probleem dat op basis van een geïntegreerde benadering wordt aangepakt. Traditioneel wordt het beleid opgebouwd rond drie pijlers: weggebruikers (bestuurders, voetgangers en fietsers), voertuigen en infrastructuur.

In de loop van de voorbije decennia is de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Toch is de daling van het aantal verkeersdoden de laatste jaren gestagneerd. Volgens de EU-statistieken is er sinds 2013 geen merkelijke afname meer vastgesteld van het aantal verkeersdoden in de Unie². Hoewel er lidstaten zijn die elk jaar opnieuw vooruitgang boeken, neemt het aantal verkeersdoden in andere lidstaten toe, waardoor de cijfers voor verkeersdoden op EU-niveau stagneren.

Het kader moet worden herzien om beter te kunnen inspelen op de gewijzigde mobiliteit als gevolg van maatschappelijke tendensen (bv. meer fietsers en voetgangers, een verouderende samenleving) en technologische ontwikkelingen. Er wordt verwacht dat als er geen nieuwe

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

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

initiatieven voor de globale verkeersveiligheid komen, de veiligheidseffecten van de huidige aanpak niet langer meer de stijging van het verkeersvolume kunnen ondervangen. Een complexe situatie die een dynamische aanpassing van het beleid vereist om de grootste problemen op een consistente en efficiënte manier te kunnen aanpakken, binnen het gehele spectrum van beleidslijnen voor verkeersveiligheid. Wat betreft de veiligheid van het voertuig, moet er verplicht een groot aantal geavanceerde veiligheidsvoorzieningen als standaarduitrusting worden aangeboden voor de betreffende voertuigcategorieën en moet de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, kleine mensen en ouderen worden verbeterd.

Het huidige voorstel richt zich op het kernprobleem, namelijk het aanhoudend hoge aantal verkeersongevallen dat onvermijdelijk leidt tot een hoog aantal doden en zwaargewonden, en bevat maatregelen om de veiligheid op voertuigniveau te vergroten en om ongevallen te vermijden of hun aantal te doen afnemen of om de ernst van onvermijdbare ongevallen te verminderen om zo het aantal overlijdens en zware verwondingen te beperken. Dit voorstel moet worden bekeken in nauwe samenhang met andere initiatieven die deel uitmaken van het derde mobiliteitspakket, zoals de voorgestelde wijzigingen aan de richtlijn voor het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur³. Deze initiatieven streven er ook naar om het aantal doden en gewonden op de wegen van de EU te verminderen; ze delen dus een gemeenschappelijk blikveld en zijn onderling verbonden. Bovendien hebben bepaalde voertuiginterne systemen, zoals het rijstrookassistentiesysteem en de intelligente snelheidsondersteuning, een goed onderhouden weginfrastructuur (wegmarkering, signalisatie en camera's) nodig. Zodoende vullen de weginfrastructuur en de voorstellen voor veiligheid van het voertuig elkaar op bepaalde gebieden aan en laten toe om het volledige veiligheidspotentieel van de voertuiginterne systemen te benutten.

Anderzijds moet bij het globale kader voor veiligheid van voertuig en infrastructuur rekening worden gehouden met de ontwikkelingen op het vlak van onderling verbonden en geautomatiseerd rijden die elkaar zeer snel opvolgen. Daarom is er ook een nauw verband met de strategie van de Commissie inzake coöperatieve, intelligente vervoerssystemen (C-ITS)⁴ en het voorstel voor een EU-strategie voor de mobiliteit van de toekomst⁵. Toekomstbestendige voertuigen moeten niet alleen voorbereid zijn op nieuwe technologische ontwikkelingen qua infrastructuur, maar ze moeten ook het voortouw nemen en de weg effenen naar volledig autonoom rijden. Daarom zal het verplichten van geavanceerde veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen vandaag de bestuurders helpen om zich geleidelijk vertrouwd te maken met nieuwe functies en tevens het vertrouwen van het publiek in de overgang naar autonoom rijden vergroten en dit soort rijden sneller doen aanvaarden.

Het voorstel is ook volledig in overeenstemming met de conclusies van de Raad die gebaseerd zijn op de "Verklaring van Valetta" waarin de ministers van vervoer zich opnieuw verbonden hebben tot het verbeteren van de verkeersveiligheid⁶ en met name de Commissie hebben opgeroepen om te zorgen voor een betere bescherming van de weggebruikers, en dan in het

³ Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet, PB L 167, 30.4.2004, blz. 39-91.

⁴ Mededeling van de Commissie "Een Europese strategie betreffende ITS, op weg naar de introductie van coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen" (COM/2016/0766 final).

⁵ Mededeling van de Commissie "Op weg naar geautomatiseerde mobiliteit: een EU-strategie voor de mobiliteit van de toekomst" (COM/2018/283).

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

bijzonder van de kwetsbare weggebruikers, door het plaatsen van nieuwe veiligheidsvoorzieningen in de voertuigen.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

In Richtlijn 2007/46/EG⁷ (te vervangen door een verordening die ingaat op 1 september 2020⁸) worden geharmoniseerde veiligheids- en milieuvoorschriften uiteengezet waaraan motorvoertuigen moeten beantwoorden voordat ze op de interne markt kunnen worden gebracht; dit vergemakkelijkt dus het vrije verkeer van voertuigen. Deze richtlijn biedt een kader waarbinnen een groot aantal afzonderlijke regelgevingen met specifieke technische voorschriften voor de verschillende soorten voertuigen werkzaam zijn.

De verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen (GSR)⁹, de verordening betreffende de bescherming van voetgangers (PSR)¹⁰ en de verordening betreffende de veiligheid van waterstofvoertuigen (HSR)¹¹ worden in deze context beschouwd als afzonderlijke regelgevingen binnen de EU-typegoedkeuringsprocedure. De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot diverse veiligheids- en milieu-elementen zijn op het niveau van de Unie geharmoniseerd om te voorkomen dat de ze van lidstaat tot lidstaat zouden verschillen en om in de hele Unie hoge normen voor gezondheid en veiligheid te kunnen hanteren.

Artikel 17 van de GSR en artikel 12 van de PSR stellen beide dat de Commissie technische ontwikkelingen op het vlak van betere veiligheidstechnieken moet opvolgen en een eventuele uitbreiding moet overwegen van het toepassingsgebied van de momenteel gebruikte veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen naar andere/alle voertuigcategorieën, met verplichte opname van nieuwe veiligheidsfuncties in een geactualiseerde wetgeving van de Unie en bescherming van de kwetsbare weggebruikers.

In overeenkomst met de bovenvermelde voorschriften voorziet dit voorstel in de nodige aanpassingen van de wetgeving van de Unie voor technische vooruitgang en introduceert het tegelijk nieuwe veiligheidsinrichtingen voor voertuigen met een groot aantal mogelijkheden om levens te redden op de weg.

Het voorstel is ook verenigbaar met Verordening (EU) 2015/758¹² die vanaf 31 maart 2018 vereist dat alle nieuwe types personenauto's en bestelwagens uitgerust zijn met een eCall-systeem dat bij een ernstige botsing automatisch het unieke Europese noodnummer 112 belt.

⁷ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

⁸ COM(2016) 31 final.

⁹ Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1).

¹⁰ Verordening (EG) nr. 78/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 2003/102/EG en Richtlijn 2005/66/EG, PB L 35, 4.2.2009, blz. 1.

¹¹ Verordening (EG) nr. 79/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen op waterstof en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 35, 4.2.2009, blz. 32).

¹² 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).

Er wordt verwacht dat eCall de reactietijd bij noodgevallen versnelt en tot 2500 levens per jaar kan redden. Terwijl eCall helpt bij het verzachten van de gevolgen van ernstige verkeersongevallen doorheen de EU, is het de bedoeling van dit voorstel om verkeersongevallen te vermijden of bij onvermijdelijke ongevallen de ernst ervan te verlagen om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden naar beneden te halen.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

Meer algemeen zal dit voorstel bijdragen aan de verwezenlijking van de prioriteiten op het vlak van groei, banen en investeringen in de Unie, met bevordering van de meest efficiënte innovaties en behoud van kwaliteitsvolle arbeidsplaatsen in Europa, en ook aan de digitalisering van de interne markt door begunstiging van de veiligheidsvoorzieningen die beschouwd worden als sleuteltechnologieën om de grootschalige inzet van geautomatiseerde voertuigen in de Unie aan te zwengelen en te ondersteunen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van dit initiatief is artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie valt. De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

De technische voorschriften voor typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot diverse veiligheids- en milieu-elementen werden geharmoniseerd op het niveau van de Unie en maatregelen door afzonderlijke lidstaten zouden het totale systeem voor typegoedkeuring van voertuigen ondermijnen. Het optreden van de Unie is vereist om hindernissen op de eengemaakte markt te voorkomen en om beter te kunnen beantwoorden aan de doelstellingen van het voorstel, want op deze wijze wordt fragmentering van de interne markt vermeden, en ook om de veiligheid en de milieuprestaties van de voertuigen te verbeteren. Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheid**

Zoals aangetoond bij de effectbeoordeling voldoet het voorstel aan het evenredigheidsprincipe omdat het niet verder gaat dan nodig is om de doelstellingen - het verminderen van het aantal doden op de wegen van de Unie - te verwezenlijken en tegelijk het correct functioneren van de interne markt garandeert en zorgt voor een hoog niveau van openbare veiligheid en milieubescherming.

Dit voorstel getuigt van de hoogste veiligheidsnormen voor alle voertuigen, inclusief lichte bedrijfswagens (categorie N1) waarvoor de kosten voor de verkozen beleidsoptie (PO3) de baten enigszins overschrijden. In dit geval moet er evenwel rekening worden gehouden met bijkomende overwegingen, zoals de behoefte aan een coherent beleid om te zorgen voor een gelijk speelveld voor alle autofabrikanten op de interne markt en om te voorkomen dat de werknemers worden blootgesteld aan hogere risico's en de mogelijkheid voor de fabrikanten om de kosten door schaalvoordelen te verminderen en het feit dat lichte bedrijfswagens vaak hetzelfde platform en andere hardware delen met personenauto's. En aangezien er voldoende

tijd voorzien is voor de fabrikanten om zich aan de nieuwe voorschriften aan te passen, wordt dit voorstel als redelijk beschouwd.

Daarnaast voorziet het voorstel in een vereenvoudiging van het regelgevingsklimaat, met als resultaat een vermindering van de administratieve kosten voor de nationale overheden en voor de industrie. In de effectbeoordeling is ook opgenomen dat de beoogde beleidsmaatregelen geen grote impact zullen hebben op de kleine en middelgrote ondernemingen (zie deel 6.3).

- **Keuze van het instrument**

Het voorstel betreft drie onderling gerelateerde regelgevingen – de algemene veiligheid van motorvoertuigen, de bescherming van voetgangers en de veiligheid van waterstofvoertuigen – vandaar dat het gekozen instrument ook een regelgeving is. Gelet op de inhoud van de voorgestelde wijzigingen, het feit dat de bepalingen van de PSR en de HSR grotendeels achterhaald zijn en vervangen moeten worden door de respectieve VN-reglementen (127 en 134) en met het oog op een verdere vereenvoudiging van de wetgeving, leek het passend om een nieuwe rechtshandeling voor te stellen tot vervanging en intrekking van de drie verordeningen en al hun verouderde uitvoeringsbepalingen.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

- **Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

De verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen werd niet onderworpen aan een ex-postevaluatie.

- **Raadplegingen van belanghebbenden**

De formele, openbare raadpleging door de Commissie vond plaats tussen 31 juli en 22 oktober 2017 en werd voorafgegaan door bijkomende, gerichte raadplegingen, namelijk:

- een algemene participatie van belanghebbenden in juli 2014 in het kader van de 124ste vergadering van de Werkgroep motorvoertuigen (deskundigengroep van de Commissie bestaande uit openbare en particuliere belanghebbenden);
- een gericht opvolginglevent voor belanghebbenden (rechtstreeks) van twee dagen in oktober 2014;
- op de 131ste vergadering van de Werkgroep motorvoertuigen op 16 februari 2016 heeft de Commissie aan de lidstaten en de belanghebbenden een reeks van 19 mogelijke maatregelen voorgesteld die in aanmerking kunnen komen voor de revisie van de GSR en de PSR;
- in november 2016 vond een verdere, intensieve raadpleging van de belanghebbenden plaats (72 deelnemers uit 32 groeperingen van academici/onderzoeksorganisaties, belangengroepen inzake veiligheid, voertuigfabrikanten, voertuigleveranciers, lokale/nationale overheden en andere relevante deskundigenverenigen).

De belangrijkste doelstelling van deze intensieve raadplegingen was enerzijds het informeren van de belanghebbenden over de opvattingen van de Commissie inzake de te volgen koers voor de veiligheid van voertuigen en anderzijds het aan de belanghebbenden op een zo transparant mogelijke manier voorstellen van alle gegevens, parameters, standpunten van deskundigen en hun bronnen die de ruggengraat zouden moeten vormen van de effectbeoordeling in termen van datasets, in het bijzonder de vrijwillige nalevingspercentages

van het veiligheidssysteem voor voertuigen, de kosten en de doeltreffendheid van de technologie en de doelgroep van verkeersslachtoffers. Deze raadplegingen boden aan de belanghebbenden ook de gelegenheid om te oordelen over de kerngegevens en om deze te valideren als toereikend, voldoende krachtig, relevant en up-to-date. De resultaten van de raadplegingen werden vervolgens gebruikt als basis voor de voorbereiding van het voorstel en de begeleidende effectbeoordeling.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

In maart 2015 publiceerde de Commissie de studie "Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users"¹³ (voordelen en haalbaarheid van een reeks nieuwe technologieën en ongereguleerde maatregelen op het gebied van veiligheid voor inzittenden van motorvoertuigen en kwetsbare weggebruikers), in de context van de geplande herziening van de GSR en de PSR. De studie bevat een overzicht van meer dan 50 beschikbare veiligheidsmaatregelen die zouden kunnen bijdragen aan een verdere vermindering van het aantal doden en gewonden in het verkeer (inclusief kosten-batenverhoudingen).

In december 2016 publiceerde de Commissie een verslag voor het Europees Parlement en de Raad met als titel "Mensenlevens redden: Verbeteren van de veiligheid van voertuigen in de EU"¹⁴. Het werkdocument bij dit verslag bevatte¹⁵ 19 mogelijke regelgevende maatregelen die op doeltreffende wijze het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden nog zouden kunnen verminderen.

Met het oog op de voorbereiding van de effectbeoordeling van dit initiatief publiceerde de Commissie in mei 2017 een tweede studie "In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety" (diepgaande analyse van de kosteneffectiviteit van de vastgelegde maatregelen en voorzieningen betreffende de te volgen koers voor veiligheid van het voertuig in de EU), met een meer gedetailleerde beoordeling van de kosten-baten/kosteneffectiviteit voor de 19 uitgekozen, mogelijke regelgevende maatregelen¹⁶.

- **Effectbeoordeling**

Het initiatief wordt ondersteund door een effectbeoordeling die een positief advies met voorbehoud kreeg na de herziening op 17 januari 2018 door de Raad voor regelgevingstoetsing (RSB). Het voorbehoud van de RSB betrof drie belangrijke aspecten:

- De RSB was van mening dat de effectbeoordeling in onvoldoende mate de bijdrage afbakende van dit initiatief binnen de totaalaanpak voor verkeersveiligheid van het veiligheidssysteem en niet duidelijk de relatie en de complementariteit aangaf met het parallel lopende initiatief voor veiligheid van de infrastructuur.

¹³ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVv;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

¹⁴ Verslag over de monitoring en beoordeling van geavanceerde veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen, de kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid daarvan, ten behoeve van een herziening van de verordeningen betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen en de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers (COM(2016) 787 final).

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

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

- De RSB duidde er ook op dat er geen coherentie was tussen het probleem (stagnatie van de daling van verkeersdoden), de probleemfactoren, de doelstellingen van het initiatief en de ontwerpopties.

- De RSB wees erop dat het verslag nog steeds geen duidelijkheid verschaft over de manier waarop de individuele maatregelen werden geselecteerd en over hun geschatte kosten en baten, en ook niet over de rol en de standpunten van de belanghebbenden in dit proces.

Het advies vestigde ook de aandacht op de relevantie van de Refit-dimensie van het initiatief en de noodzaak om meer gedetailleerd in te gaan op de voorkeur voor beleidsoptie 3 voor lichte bedrijfsvoertuigen.

Om op deze punten van voorbehoud in te gaan, werd de definitieve beoordeling als volgt aangevuld:

– verduidelijking in deel 1.4 van de relatie en de complementariteit van dit initiatief met het parallel lopende initiatief voor veiligheid van de weginfrastructuur;

– de initiatieven worden in de context van de gemeenschappelijke basisaanpak geplaatst, met uitleg over hun respectieve bijdragen aan de gezamenlijke doelstellingen en de methodologieën van de achterliggende studies om te tonen hoe dubbel telling wordt vermeden (details in deel 2.1. en bijlage 4);

– details over de aanpak van het veiligheidssysteem en ook meer mogelijke redenen voor de stagnatie van de daling van verkeersdoden (in samenhang met de oorzaken van verkeersongevallen, de diversiteit van de bevolking, de weggebruikersfactoren en het algemene rijgedrag) worden tevens toegevoegd aan deel 2.1.;

– toevoeging van een nieuw deel 2.2. dat de link legt tussen de belangrijke problemen van verkeersveiligheid en deze die verband houden met voertuigen en de veiligheidsprestaties van voertuigen, voor een beter begrip van de structuur van de probleemstelling en de probleemfactoren die van een minder holistische aard zijn, maar die wel specifiek gericht zijn op het voertuigstelsel en onverminderd relevant blijven;

— de interventielogica in deel 5.1. tot 5.4. is consequenter gekoppeld aan de belangrijkste problemen, doelstellingen en opties. Wijzigingen in de benaming van de doelstellingen en opties maken duidelijk dat dit initiatief zich niet focust op specifieke groepen van weggebruikers en daarbij andere negeert, en dat de doelstellingen verder worden verhelderd met het begrip bescherming in geval van een ongeval, samen met de mogelijkheid om ongevallen volledig te voorkomen en te vermijden;

– deel 5 geeft nu uitleg over de interactie en de rol van de belanghebbenden bij het selecteren van individuele maatregelen en het beoordelen van hun voordelen en hun doeltreffendheid (in meerdere stappen), en verduidelijkt ook hoe de definitieve beoordeling van kosten en baten van de afzonderlijke maatregelen ten opzichte van gebundelde maatregelen wordt uitgewerkt op basis van de input van de belanghebbenden;

– deel 2.8. is gewijzigd om de verwachte vereenvoudiging van het wettelijke kader uit te leggen, de te volgen koers wat betreft eventueel achterhaalde regelgevende bepalingen, en bevat aanwijzingen voor toekomstige updates van de veiligheidsregels voor voertuigen; en

– de rechtvaardiging en de verduidelijking van de keuze om lichte bedrijfsvoertuigen op te nemen in beleidsoptie 3 worden toegevoegd aan deel 8, met verwijzing naar het feit dat de meeste Europese fabrikanten nu al voertuigen op de markt brengen die veiliger zijn dan vereist, het gelijke speelveld voor de fabrikanten, de synergieën inzake voertuigontwerp, de kostenverdeling, de meningen van de belanghebbenden en het verhoogde risico op schade aan een beperkte categorie van mensen, met name de groep die lichte bedrijfsvoertuigen gebruikt op de werkplaats.

Voor de samenvatting van het verslag over de effectbeoordeling en het advies van de RSB, surf naar:

[...]

[...]

De effectbeoordeling onderzocht drie brede beleidsopties:

- Optie 1 "Algemene toepassing van mature en ruim beschikbare veiligheidsvoorzieningen" bestaat in het verplichten van veiligheidsvoorzieningen/systemen waarvoor de technologie volledig klaar is. Deze zullen vooral de inzittenden van het voertuig beschermen. De invoering start op de datum van toepassing van de verordening.
- Optie 2 "Het invoeren van ruim beschikbare en minder courant gebruikte veiligheidsvoorzieningen als standaarduitrusting" omvat optie 1 plus veiligheidsvoorzieningen die momenteel ook voorhanden zijn en op de voertuigen zijn gemonteerd, maar die minder courant worden gebruikt en waarvoor meer tijd nodig is om ze geschikt te maken voor alle voertuigcategorieën en marktsegmenten (invoering start vanaf 24 maanden na de datum van toepassing van de verordening). Deze optie bevat ook maatregelen die de bestuurder attent moeten maken op het rijden zelf en de globale bescherming van kwetsbare weggebruikers.
- Optie 3 "Het invoeren van een volledige set veiligheidsvoorzieningen die innovatie stimuleren" omvat optie 2 plus bijkomende veiligheidsoplossingen die haalbaar zijn en die al op de markt bestaan, wel nog beperkt gemonteerd en met een lage marktacceptatie, maar met het potentieel om het totale aantal slachtoffers in de Unie maximaal te verlagen en de innovatie inzake veiligheidsoplossingen in de belangrijke automobielsector te bevorderen. De enige voorziening met een verlengde invoeringsdatum in vergelijking met de twee vorige opties is de vereiste voor directe zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers bij vrachtwagenchauffeurs (invoering start vanaf 48 maanden na de datum van toepassing van de verordening).

Optie 3 geniet de voorkeur. Van deze optie wordt een maximale preventie verwacht van het aantal doden en zwaargewonden onder de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers, tegen een aanvaardbare totale kostprijs. Ze staat ook borg voor een consequente en niet-discriminerende benadering van alle voertuigcategorieën.

De verwachte voordelen zijn de volgende:

- Er wordt verwacht dat over een periode van 16 jaar de invoering van nieuwe veiligheidsvoorzieningen zal helpen om het aantal doden met 24 794 en het aantal zwaargewonden met 140 740 te verminderen.

- De contante waarde van het voordeel bedraagt 72,8 miljard euro.
- Er wordt ook verwacht dat de files zullen verminderen door het vermijden van botsingen, maar dit voordeel kan niet in getallen worden uitgedrukt. Dit zou evenwel moeten leiden tot minder tijdverlies (burgers), meer productiviteit (bedrijven) en een beter gebruik van de weginfrastructuur (overheid).
- Tot slot wordt ook een vermindering van de voertuigemissies en een verbetering van de luchtkwaliteit verwacht dankzij de invoering van snelheidsassistentiesystemen en systemen voor controle van de bandenspanning, maar ook deze voordelen kunnen niet worden gekwantificeerd.

De verwachte kosten zijn de volgende:

- De contante waarde van de verwachte totaalkosten (eenmalige en doorlopende productiekosten) voor de autofabrikanten wordt geschat op 57,4 miljard euro.
- Er wordt geen aanzienlijke stijging verwacht van de verkoopprijs van de voertuigen ingevolge de voorgestelde, nieuwe maatregelen voor voertuigveiligheid op middellange en lange termijn, en bijgevolg werd er bij de kosten-batenanalyse ook niet uitgegaan van een uitzonderlijk grote impact op de verkoopcijfers van voertuigen.
- Er worden geen specifieke bijkomende kosten verwacht voor de nationale overheden, aangezien de nieuwe veiligheidsvoorzieningen gaan deel uitmaken van het bestaande typegoedkeuringskader.

De globale kosten-batenindicatoren:

- Het gaat hierbij om een totaal nettovoordeel van 15,4 miljard euro.
- De "beste schatting" voor de kosten-batenverhouding van de voorkeursoptie is BCR 1,27.
- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Er wordt niet verwacht dat dit voorstel een beduidende impact gaat hebben op de regelgevingslast voor fabrikanten en nationale overheden, aangezien de typegoedkeuring voor de voertuigen al gedekt is door het bestaande wettelijke kader en de toevoeging van nieuwe veiligheidsvoorzieningen binnen dat kader moet gebeuren.

Hoewel de relevante procedures voor het testen en certificeren van voertuigen kunnen worden uitgevoerd in de bestaande typegoedkeuringsinfrastructuur van de lidstaten, zullen er toch bijkomende test- en certificeringskosten ontstaan. Deze kosten zijn evenwel onbeduidend¹⁷ in vergelijking met de totale ontwikkelingskosten van een nieuw voertuigmodel (meestal variërend van enkele honderden miljoen tot enkele miljarden euro's).

De momenteel toepasbare GSR heeft niet alleen een hele reeks maatregelen voor voertuigveiligheid ingevoerd, maar was ook gericht op vereenvoudiging uitgaande van de

¹⁷ Geschikheidscontrole van het rechtskader voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen - <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

aanbevelingen van de CARS 21-groep op hoog niveau¹⁸ met vervanging van 38 EG-richtlijnen door gelijkwaardige en wereldwijd geharmoniseerde VN-reglementen. In dezelfde geest worden door dit voorstel een aantal EU-voorschriften voor implementatie van de GSR, de PSR en de HSR ingetrokken en vervangen door gelijkwaardige VN-reglementen die intussen zijn aangenomen door de Unie. Het draagt ook bij aan een verdere vereenvoudiging van de wetgeving door deze drie verordeningen te bundelen in één enkele wetgeving.

- **Grondrechten**

Het voorstel kan gevolgen hebben voor de rechten van personen die gewaarborgd worden krachtens de artikelen 7 en 8 van het Handvest, betreffende de eerbiediging van het privéleven en de bescherming van persoonsgegevens. Bepaalde gegevens die in de gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen of via de in het voertuig te installeren systemen, zoals het systeem voor vermoeidheids- en aandachtsdetectie en geavanceerde afleidingsdetectie, worden verzameld, kunnen persoonsgegevens betreffen over een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon. Als identificeerbaar wordt beschouwd een natuurlijke persoon die direct of indirect kan worden geïdentificeerd, met name aan de hand van een identicator zoals een naam, een identificatienummer, locatiegegevens, een online identicator of van een of meer elementen die kenmerkend zijn voor de fysieke, fysiologische, genetische, psychische, economische, culturele of sociale identiteit van die natuurlijke persoon. De verwerking van persoonsgegevens moet altijd geschieden overeenkomstig de EU-wetgeving inzake gegevensbescherming, in het bijzonder de algemene verordening gegevensbescherming¹⁹.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Europese Commissie gaat de technische vooruitgang bij de ontwikkelingen in de automobielsector blijven opvolgen en zal, indien nodig, wijzigingen aan de relevante wetgeving voorstellen om nieuwe veiligheidsvoorzieningen te kunnen opnemen. Ze zal ook nog steeds actief deelnemen aan het harmonisatieproces van de voertuignormen en dit blijven leiden op internationaal niveau (Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa – VN/ECE).

Om de nieuwe verordening toekomstbestendig te maken, werd het geschikter geacht om herzieningen van deze regels voor voertuigveiligheid op een meer dynamische wijze aan te pakken, namelijk gekoppeld met de globale technische vooruitgang en het zich voordoen van

¹⁸ COM(2007) 22 definitief – De CARS 21-groep op hoog niveau werd belast met het doen van aanbevelingen voor het openbaar beleid op korte, middellange en lange termijn en het regelgevende kader voor de Europese automobielsector dat het mondiale concurrentievermogen en de tewerkstelling verbetert en tegelijk de vooruitgang inzake veiligheids- en milieuprestaties ondersteunt tegen een door de consument betaalbare prijs.

¹⁹ <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>
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).

nieuwe veiligheidsbehoeften. In deze context sporen de internationale regelgevingsontwikkelingen van de VN/ECE en ook de vaak voorkomende noodzaak om deze regels te wijzigen aan tot het automatisch uitvoeren van dit herzieningsproces.

De Commissie is vastbesloten om de uitwerking van de nadere technische voorschriften voor de geavanceerde voertuigsystemen op VN/ECE-niveau zo snel mogelijk te promoten en te steunen. De Commissie verbindt zich er evenwel toe om deze voorschriften binnen het EU-typegoedkeuringskader op te stellen als de voorbereiding op VN/ECE-niveau niet aan de gewenste snelheid verloopt. De Commissie zal ook trachten ervoor te zorgen dat de met de steun van de Unie goedgekeurde VN-reglementen worden gedefinieerd volgens de hoogste normen van de beschikbare technologie voor verkeersveiligheid en dat ze regelmatig worden bijgewerkt.

Anderzijds moet de introductie van een gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen (EDR), die een reeks cruciale voertuiggegevens opslaat gedurende een korte tijdspanne vóór, tijdens en na een initiërende gebeurtenis (meestal het opblazen van de airbag) worden beschouwd als een belangrijke stap in de juiste richting voor het verkrijgen van een EU-brede en diepgaande ongevallendatabase die momenteel nog niet voldoende grootschalig voorhanden is, maar die wel onmisbaar is voor een uitgebreide controle van de verkeersveiligheidsprestaties van voertuigen. Met de informatie van de EDR zal het gemakkelijker worden om een grondige analyse van de verkeersveiligheid te maken en om de doeltreffendheid van specifieke veiligheidsmaatregelen te beoordelen. Daarom moeten de lidstaten sterk worden aangemoedigd om de ongevallen op de wegen van de Unie beter te analyseren en om op nationale basis uitgebreide verslagen beschikbaar te maken. In deze context moeten de lidstaten ook verder worden gestimuleerd in hun activiteiten om de verkeersveiligheid op nationaal niveau te analyseren en te verbeteren door middel van verschillende platforms voor kennisdeling die hun ter beschikking staan²⁰.

- Toelichtende stukken (bij richtlijnen)

Niet van toepassing.

- **Nadere toelichting van de specifieke bepalingen van het voorstel**

In het algemeen verwijst dit voorstel naar Verordening (EU) 2018/[...] inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, aangezien beide verordeningen voor hun toepassing een compatibel tijdschema delen.

Hoofdstuk I (Onderwerp, toepassingsgebied en definities):

Artikel 1 – Volgend op de voorgestelde consolidatie van de GSR en de PSR blijft het onderwerp van de GSR in dit voorstel behouden, met toevoeging van een verwijzing naar de voorschriften voor bescherming van de inzittenden van het voertuig en de kwetsbare weggebruikers.

Artikel 2 – In het algemeen wordt het toepassingsgebied van de GSR gehandhaafd, hoewel er toch een uitbreiding werd voorzien op het vlak van de momenteel toepasbare veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen en de daarmee samenhangende vrijstellingen om

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

ook andere (of alle) voertuigcategorieën te kunnen dekken en om de respectieve vrijstellingen weg te werken (bv. de huidige vrijstellingen voor SUV's en bestelwagens zijn geschrapt).

Artikel 3 – Er zijn nieuwe definities opgenomen om de nieuw ingevoerde veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen te dekken.

Hoofdstuk II (artikel 4 tot 11):

Volgens een logica vergelijkbaar met deze in de momenteel van toepassing zijnde GSR beschrijft artikel 4 de algemene technische voorschriften voor de typegoedkeuring van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden en bevat een lijst van de veiligheidsdomeinen waarvoor uitvoeringsbepalingen verder worden uitgewerkt (of nog moeten worden uitgewerkt) in een afgeleide wetgeving. Er wordt verwezen naar bijlage I die een lijst bevat van alle VN-reglementen die op verplichte basis in de EU moeten worden toegepast, en naar bijlage II met nadere informatie over de relevante voorschriften voor voertuigveiligheid, hun toepassingsgebied en de ermee samenhangende afgeleide wetgeving, ongeacht of deze al bestaat of nog moet worden uitgewerkt als deel van het initiatief.

Dit voorstel stelt de Commissie ook in staat om reeds vastgelegde uitvoeringsbepalingen en technische voorschriften te wijzigen via gedelegeerde handelingen en om de bijlagen I en II aan te passen met het oog op de technische vooruitgang en de regelgevingsontwikkelingen op het niveau van de Verenigde Naties en de Unie.

Artikel 5 breidt het toepassingsgebied uit van het momenteel toepasselijke voorschrift voor het monteren van een bandenspanningscontrolesysteem in personenwagens om zo alle voertuigcategorieën te dekken.

Artikel 6 legt een aantal geavanceerde veiligheidsvoorzieningen op voor alle voertuigen (bv. de intelligente snelheidsondersteuning; systemen voor vermoeidheids- en aandachtsdetectie en afleidingsdetectie; achteruitrijdetectie; ondersteuning van de installatie van een alcoholslot).

Artikel 7 legt de specifieke voorschriften vast voor auto's en bestelwagens en verplicht met name de installatie van gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen en het voorzien van een vergrote botsbeschermingszone voor het hoofd voor kwetsbare weggebruikers.

Artikel 8 bepaalt de voorschriften voor frontbeschermingsinrichtingen.

Artikel 9 legt de specifieke voorschriften vast voor vrachtwagens en bussen en stelt dat deze uitgerust moeten worden met een detectie- en waarschuwingssysteem voor kwetsbare weggebruikers dicht bij de voor- en linkerkant van het voertuig en dat ze zo moeten worden ontworpen dat de kwetsbare weggebruikers veel beter zichtbaar zijn vanuit de bestuurdersstoel.

Voor vrachtwagens en bussen stelt de Commissie niet voor om het geavanceerde remsysteem voor noodgevallen te wijzigen zodat het autonoom remt bij vaststelling van kwetsbare weggebruikers, zoals wel voorgesteld is voor de personenauto's en de lichte bedrijfswagens. De ongevallanalyse die het initiatief onderbouwt, wijst op een gevaar om overreden te worden voor voetgangers en fietsers die zich heel dicht bij de bestuurderscabine bevinden, dit is de zogenaamde "dode hoek", en wanneer de vrachtauto heel traag rijdt (rechtdoor of afbuigend) of vanuit stilstand vertrekt. De detectiesystemen die met het automatisch remmen verbonden zijn, blijken evenwel niet zo doeltreffend te werken bij dergelijke lage snelheden.

Kortom, er bestaan vandaag geen systemen die dit type van overrijden bij lage snelheid doeltreffend kunnen voorkomen en het is niet zeker of deze er zullen komen. Uit de evaluatie is gebleken dat het niet alleen maar een kwestie van systeemprogrammering is. Het voorbereidend onderzoek heeft daarentegen aangetoond dat het signaleren van de aanwezigheid van een kwetsbare weggebruiker aan de bestuurder efficiënter is als deze laatste die aanwezigheid rechtstreeks kan zien door middel van spiegels of geavanceerde voor- en zijruiten die geen dode hoeken bevatten. Van de kant van de voetgangers en fietsers wordt verwacht dat ze zich veiliger voeler in het verkeer als ze rechtstreeks oogcontact kunnen hebben met de bestuurders van verbeterde cabines. Als het autonoom remmen in deze gevallen technisch haalbaar is, kan en moet de relevante verordening aangepast worden aan de technische vooruitgang.

Artikel 10 somt de specifieke voorschriften op voor waterstofvoertuigen en bijlage V bevat de materiaalkwalificatievoorschriften voor de waterstofsysteemen en hun componenten.

Artikel 11 legt de specifieke voorschriften vast voor geautomatiseerde voertuigen en bevat met name een lijst van veiligheidsdomeinen waarvoor uitvoeringsbepalingen en technische voorzieningen verder moeten worden uitgewerkt als basis voor de ontwikkeling van geautomatiseerde voertuigen.

Hoofdstuk III (slotbepalingen):

Dit voorstel moet de Commissie in staat stellen om gedelegeerde handelingen aan te nemen, met de bedoeling om de bijlagen te updaten in functie van de technische vooruitgang en de regelgevingsontwikkelingen, en ook om uitvoeringsbepalingen vast te leggen voor de specifieke procedures, tests en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden aangaande de in het voorstel vastgelegde specifieke voorschriften. Artikel 12 bevat de modaliteiten van de gedelegeerde bevoegdheden die hiervoor aan de Commissie worden toegewezen.

Artikel 13 bevat overgangsbepalingen.

Artikel 14 verwijst naar de toepassingsdata voor de verschillende veiligheidsvoorschriften zoals gespecificeerd in bijlage II. De respectieve toepassingsdata voor de nieuw ingevoerde voorschriften zijn als volgt:

- de meeste veiligheidsmaatregelen zijn voor nieuwe typen van toepassing vanaf de datum van toepassing van de verordening en voor alle nieuw geproduceerde voertuigen 24 maanden na deze datum;
- een beperkt aantal maatregelen (in totaal drie) is voor nieuwe typen van toepassing vanaf 24 maanden na de datum van toepassing van de verordening en voor alle nieuwe voertuigen 48 maanden na deze datum;
- de voorschriften voor een betere, rechtstreekse zichtbaarheid bij vrachtwagens en bussen (artikel 9(4)) vergen een langere periode voordat zij van toepassing kunnen worden, aangezien hiervoor de bestuurderscabine volledig nieuw moet worden ontworpen – ze zijn voor nieuwe typen van toepassing vanaf 18 maanden na de datum van toepassing van de verordening en voor alle nieuwe vrachtwagens en bussen vanaf 84 maanden na deze datum.

Artikel 15 bevat de wijzigingen die moeten worden aangebracht in bijlage II van Verordening (EU) 2018/[...], voortkomend uit de goedkeuring van dit voorstel.

Artikel 16 dient tot intrekking van de drie verordeningen (betreffende de algemene veiligheid van de motorvoertuigen, de bescherming van de voetgangers en de veiligheid van waterstofvoertuigen) en hun verouderde afgeleide wetgeving²¹.

Artikel 17 vermeldt de datum van toepassing van deze verordening, namelijk 36 maanden na de datum van haar inwerkingtreding. Hierdoor kan de Commissie de respectieve gedelegeerde handelingen van tevoren goedkeuren en hebben de fabrikanten voldoende tijd om zich aan de nieuwe eisen aan te passen.

²¹ Alle uitvoeringsmaatregelen die op grond van Verordening (EG) nr. 661/2009 overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing zijn vastgesteld, worden op basis van de in dit voorstel aan de Commissie toegekende bevoegdheden afgestemd op het nieuwe comitologiekader dat bij het VWEU is ingevoerd.

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²³,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EU) 2018/... van het Europees Parlement en de Raad²⁴⁺ bevat administratieve bepalingen en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden om de goede werking van de interne markt te waarborgen en te zorgen voor een hoog niveau van veiligheids- en milieuprestaties.
- (2) Deze verordening is een regelgevingshandeling voor de toepassing van de EU-typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld bij Verordening (EU) 2018/...⁺. Daarom moet bijlage II bij die verordening dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (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

²² PB C van , blz. .

²³ PB C van , blz. .

²⁴ Verordening (EU) 2018/[...] van het Europees Parlement en de Raad inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L ... van ..., blz. ...).

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

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.

- (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.
- (5) In het kader van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad²⁵ heeft de Commissie geëvalueerd of het haalbaar is de in die verordening opgenomen verplichting om in bepaalde categorieën voertuigen bepaalde systemen (bv. geavanceerde noodremsystemen en systemen voor controle van de bandenspanning) te installeren, uit te breiden tot alle voertuigcategorieën. De Commissie heeft ook de technische en economische haalbaarheid beoordeeld van de invoering van een nieuw voorschrift voor het installeren van andere geavanceerde veiligheidsvoorzieningen en heeft ook de marktrijpheid ervan geëvalueerd. Op basis van deze beoordelingen heeft de Commissie in december 2016 een verslag aan het Europees Parlement en de Raad uitgebracht met als titel "Mensenlevens redden: Verbeteren van de veiligheid van voertuigen in de EU"²⁶. Het werkdocument bij dit verslag bevatte 19 mogelijke regelgevende maatregelen die op doeltreffende wijze het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden verder zouden kunnen verminderen.
- (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.
- (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.
- (8) De verwerking van persoonsgegevens, zoals informatie over de bestuurder die verwerkt wordt in gegevensrecorders voor incidenten en ongevallen of informatie over

²⁵ Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1).

²⁶ COM(2016) 787 final.

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 gegevensbescherming²⁷. Daarnaast gelden er specifieke waarborgen voor de verwerking van persoonsgegevens die verzameld worden via op de 112-dienst gebaseerde eCall-boordsysteem²⁸.

- (9) Bij Verordening (EG) nr. 661/2009 zijn bestelauto's, SUV's en multifunctionele voertuigen van veiligheidsvoorschriften vrijgesteld vanwege de kenmerken daarvan in verband met de zithoogte en de voertuigmassa. Gezien het toenemende marktaandeel van dergelijke voertuigen (van slechts 3 % in 1996 naar 14 % in 2016) en de technologische ontwikkelingen op het vlak van controles van de elektrische veiligheid na ongevallen, zijn deze vrijstellingen achterhaald en niet gerechtvaardigd. Daarom moeten de vrijstellingen worden geschrapt en moet de hele reeks van geavanceerde voertuigstelselvoorschriften worden toegepast op al die voertuigen.
- (10) Verordening (EG) nr. 661/2009 heeft geleid tot een beduidende vereenvoudiging van de wetgeving van de Unie, aangezien 38 richtlijnen werden vervangen door gelijkwaardige reglementen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN-reglementen), waarvan de toepassing krachtens Besluit 97/836/EG van de Raad²⁹ verplicht is. Om te komen tot een verdere vereenvoudiging, moeten meer regels van de Unie worden vervangen door bestaande VN-reglementen waarvan de toepassing in de Unie verplicht is. Daarnaast moet de Commissie de op het niveau van de Verenigde Naties lopende werkzaamheden stimuleren en ondersteunen om ervoor te zorgen dat er zo snel mogelijk technische voorschriften voor de typegoedkeuring van de in deze verordening voorziene systemen voor voertuigveiligheid worden vastgesteld, die aan de hoogste verkeersveiligheidsnormen beantwoorden.
- (11) De VN-reglementen en de wijzigingen daarvan waar de Unie voor heeft gestemd of die de Unie overeenkomstig Besluit 97/836/EG toepast, moeten in de typegoedkeuringwetgeving van de Unie worden opgenomen. Daarom moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om de lijst van VN-reglementen waarvan de toepassing verplicht is, te wijzigen om ervoor te zorgen dat deze lijst actueel blijft.
- (12) Bij Verordening (EG) nr. 78/2009 van het Europees Parlement en de Raad³⁰ zijn voorschriften voor de bescherming van voetgangers, fietsers en andere kwetsbare weggebruikers vastgesteld in de vorm van conformiteitstests en grenswaarden voor de goedkeuring van voertuigen met betrekking tot hun frontstructuur en voor de goedkeuring van frontbeschermingsinrichtingen (bv. koeienvangers). Sinds de

²⁷ 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).

²⁸ 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).

²⁹ Besluit 97/836/EG van de Raad van 27 november 1997 (PB L 346 van 17.12.1997, blz. 78).

³⁰ Verordening (EG) nr. 78/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van Richtlijn 2003/102/EG en Richtlijn 2005/66/EG (PB L 35 van 4.2.2009, blz. 1).

goedkeuring van Verordening (EG) nr. 78/2009 zijn de technische voorschriften en de testprocedures voor voertuigen op het niveau van de Verenigde Naties verder ontwikkeld om rekening te houden met de technische vooruitgang. VN-Reglement nr. 127³¹ is momenteel ook in de Unie van toepassing voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen.

- (13) Na de goedkeuring van de Verordening (EG) nr. 79/2009 van het Europees Parlement en de Raad³² zijn de technische voorschriften en de testprocedures voor de goedkeuring van waterstofvoertuigen, waterstofsysteem en onderdelen van waterstofsysteem op het niveau van de Verenigde Naties verder ontwikkeld om rekening te houden met de technische vooruitgang. VN-Reglement nr. 134³³ is momenteel ook in de Unie van toepassing voor de typegoedkeuring van waterstofsysteem in motorvoertuigen. Naast die voorschriften gelden er ook criteria voor de kwaliteit van het materiaal dat gebruikt wordt in de systemen van voertuigen op gecomprimeerde waterstof, maar die zijn vooralsnog uitsluitend op het niveau van de Unie vastgesteld.
- (14) Om redenen van duidelijkheid, rationaliteit en vereenvoudiging moeten de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 worden ingetrokken en door deze verordening worden vervangen.
- (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.
- (16) Gezien de nadruk die bij de EU-verordeningen voor voertuigveiligheid ligt op de bescherming van kwetsbare weggebruikers door, onder meer, een goede zichtbaarheid voor de bestuurders te waarborgen, moeten openbare en particuliere entiteiten niet meer voorschrijven dat labels, vignetten of stickers voor welk doel dan ook op het doorzichtige oppervlak van de ruiten van het voertuig worden aangebracht. Daarnaast moeten de nationale instanties handhavend optreden om ervoor te zorgen dat de voor- en zijruiten daadwerkelijk vrij blijven van labels, vignetten, stickers en andere items die het zicht beperken om de doeltreffendheid van de EU-voorschriften inzake zichtbaarheid voor bestuurders niet van hun nuttige effect te beroven.
- (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

³¹ Reglement nr. 127 tot vaststelling van uniforme bepalingen voor de goedkeuring van motorvoertuigen wat de veiligheidsprestaties voor voetgangers ervan betreft.

³² Verordening (EG) nr. 79/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen op waterstof en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 35 van 4.2.2009, blz. 32).

³³ VN-Reglement nr. 134 tot vaststelling van uniforme voorschriften voor de goedkeuring van motorvoertuigen en onderdelen daarvan wat de veiligheidsprestaties van motorvoertuigen op waterstof (HFCV) betreft

niveau van de Unie geharmoniseerde regels en technische voorschriften voor geautomatiseerde voertuigsystemen worden vastgesteld.

- (18) Voertuigplatooning kan in de toekomst zorgen voor veiliger, schoner en efficiënter vervoer. Met het oog op de introductie van platooningtechnologie en de daarmee samenhangende normen zal een regelgevingskader met geharmoniseerde regels en procedures moeten worden vastgesteld. Daarom moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend gedelegeerde handelingen vast te stellen om een geharmoniseerd formaat goed te keuren voor de uitwisseling van gegevens met het oog op voertuigplatooning met voertuigen van verschillende merken, met eerbiediging van de EU-wetgeving inzake gegevensbescherming.
- (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.
- (20) Om de doeltreffendheid van deze verordening te garanderen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de typegoedkeuringsvoorschriften voor de veiligheidsprestaties, de algemene bouw en de relevante milieuprestaties van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven³⁴. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (21) Om de wetgeving van de Unie waarin wordt verwezen naar de regelgevingsprocedure met toetsing af te stemmen op het wettelijke kader dat bij het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie is ingevoerd, en om de wetgeving van de Unie op het gebied van voertuigveiligheid verder te vereenvoudigen, moeten de volgende verordeningen worden ingetrokken en vervangen door krachtens deze verordening vastgestelde gedelegeerde handelingen:

³⁴ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

- Verordening (EG) nr. 631/2009 van de Commissie³⁵,
- Verordening (EU) nr. 406/2010 van de Commissie³⁶,
- Verordening (EU) nr. 672/2010 van de Commissie³⁷,
- Verordening (EU) nr. 1003/2010 van de Commissie³⁸,
- Verordening (EU) nr. 1005/2010 van de Commissie³⁹,
- Verordening (EU) nr. 1008/2010 van de Commissie⁴⁰,
- Verordening (EU) nr. 1009/2010 van de Commissie⁴¹,
- Verordening (EU) nr. 19/2011 van de Commissie⁴²,

³⁵ Verordening (EG) nr. 631/2009 van de Commissie van 22 juli 2009 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor bijlage I bij Verordening (EG) nr. 78/2009 van het Europees Parlement en de Raad inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen wat de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 2003/102/EG en 2005/66/EG (PB L 195 van 25.7.2009, blz. 1).

³⁶ Verordening (EU) nr. 406/2010 van de Commissie van 26 april 2010 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 79/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen op waterstof (PB L 122 van 18.5.2010, blz. 1).

³⁷ Verordening (EU) nr. 672/2010 van de Commissie van 27 juli 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor ontdooiings- en ontwasemingsystemen voor de voorruit van bepaalde motorvoertuigen en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 196 van 28.7.2010, blz. 5).

³⁸ Verordening (EU) nr. 1003/2010 van de Commissie van 8 november 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de ruimte voor de montage en de bevestiging van de achterkentekenplaten van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 291 van 9.11.2010, blz. 22).

³⁹ Verordening (EU) nr. 1005/2010 van de Commissie van 8 november 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor slaapvoorzieningen voor motorvoertuigen en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 291 van 9.11.2010, blz. 36).

⁴⁰ Verordening (EU) nr. 1008/2010 van de Commissie van 9 november 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor wis- en sproeisystemen voor de voorruit van bepaalde motorvoertuigen en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 292 van 10.11.2010, blz. 2).

⁴¹ Verordening (EU) nr. 1009/2010 van de Commissie van 9 november 2010 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor wielafschermingen van bepaalde motorvoertuigen en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 292 van 10.11.2010, blz. 21).

⁴² Verordening (EU) nr. 19/2011 van de Commissie van 11 januari 2011 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de voorgeschreven constructieplaat en voor het voertuigidentificatienummer van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens

- Verordening (EU) nr. 109/2011 van de Commissie⁴³,
- Verordening (EU) nr. 458/2011 van de Commissie⁴⁴,
- Verordening (EU) nr. 65/2012 van de Commissie⁴⁵,
- Verordening (EU) nr. 130/2012 van de Commissie⁴⁶,
- Verordening (EU) nr. 347/2012 van de Commissie⁴⁷,
- Verordening (EU) nr. 351/2012 van de Commissie⁴⁸,
- Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie⁴⁹,
- Verordening (EU) 2015/166 van de Commissie⁵⁰.

(22) Aangezien overeenkomstig de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009, en (EG) nr. 661/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan verleende goedkeuringen als gelijkwaardig moeten worden beschouwd, tenzij de desbetreffende voorschriften bij deze verordening worden gewijzigd of totdat zij bij de uitvoeringswetgeving worden

daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 8 van 12.1.2011, blz. 1).

⁴³ Verordening (EU) nr. 109/2011 van de Commissie van 27 januari 2011 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan wat opspatafschermingsystemen betreft (PB L 34 van 9.2.2011, blz. 2).

⁴⁴ Verordening (EU) nr. 458/2011 van de Commissie van 12 mei 2011 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan wat de montage van de banden betreft en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 124 van 13.5.2011, blz. 11).

⁴⁵ Verordening (EU) nr. 65/2012 van de Commissie van 24 januari 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat schakelindicatoren betreft en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 28 van 31.1.2012, blz. 24).

⁴⁶ Verordening (EU) nr. 130/2012 van de Commissie van 15 februari 2012 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor motorvoertuigen wat de toegang en manoeuvreerbaarheid betreft en tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 43 van 16.2.2012, blz. 6).

⁴⁷ Verordening (EU) nr. 347/2012 van de Commissie van 16 april 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor bepaalde categorieën motorvoertuigen wat geavanceerde noodsystemen betreft (PB L 109, 21.4.2012, blz. 1).

⁴⁸ Verordening (EU) nr. 351/2012 van de Commissie van 23 april 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat typegoedkeuringsvoorschriften voor de installatie van waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook betreft (PB L 110 van 24.4.2012, blz. 18).

⁴⁹ Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie van 12 december 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de typegoedkeuringsvoorschriften voor massa's en afmetingen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan betreft en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 353 van 21.12.2012, blz. 31).

⁵⁰ Verordening (EU) 2015/166 van de Commissie van 3 februari 2015 tot aanvulling en wijziging van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad teneinde specifieke procedures, beoordelingsmethoden en technische voorschriften toe te voegen, en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, en de Verordeningen (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 109/2011 en (EU) nr. 458/2011 van de Commissie (PB L 28 van 4.2.2015, blz. 3).

gewijzigd, moeten overgangsbepalingen ervoor zorgen dat dergelijke goedkeuringen hun geldigheid niet verliezen.

- (23) De data voor weigering van de verlening van EU-typegoedkeuring, weigering van voertuigregistratie en verbod op het in de handel of het in het verkeer brengen van onderdelen en technische eenheden moeten voor elke gereguleerd item worden vastgesteld.
- (24) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het garanderen van de goede werking van de interne markt door de invoering van geharmoniseerde technische voorschriften betreffende de veiligheid en de milieuprestaties van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt maar vanwege de omvang en de gevolgen ervan beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (25) Vóór de datum van toepassing van deze verordening moeten nadere technische voorschriften en specifieke testprocedures voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, en van systemen, onderdelen en technische eenheden moeten worden vastgesteld in gedelegeerde handelingen. Bovendien moeten de fabrikanten voldoende tijd krijgen om zich aan te passen aan de voorschriften van deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen. Daarom moet de toepassing van deze verordening worden uitgesteld,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ONDERWERP, TOEPASSINGSGBIED EN DEFINITIES

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening worden voorschriften vastgesteld betreffende:

1. de typegoedkeuring van voertuigen en voor voertuigen ontworpen en gebouwde systemen, onderdelen en technische eenheden wat betreft de algemene kenmerken en veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers;
2. de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft bandenspanningscontrolesystemen, met betrekking tot de veiligheid, brandstofefficiëntie en CO₂-emissies ervan; en
3. de typegoedkeuring van nieuw geproduceerde banden wat betreft de veiligheid en de milieuprestaties ervan.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op voertuigen van de categorieën M, N en O, zoals gedefinieerd in artikel 4 van Verordening (EU) 2018/..., en op systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen worden ontworpen en gebouwd, behoudens de artikelen 4 tot en met 11 van deze verordening.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 3 van Verordening (EU) 2018/...

Daarnaast wordt verstaan onder:

- 1) "kwetsbare weggebruiker": een weggebruiker die gebruikmaakt van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen of een niet-gemotoriseerde weggebruiker, zoals een fietser of voetganger;
- 2) "bandenspanningscontrolesysteem": een op een voertuig gemonteerd systeem dat de bandenspanning of de variatie ervan in de tijd kan meten en de gebruiker daarover informatie kan verstrekken terwijl het voertuig rijdt;
- 3) "intelligente snelheidsondersteuning": een systeem dat dient om de bestuurder te helpen de juiste snelheid voor de wegomgeving aan te houden door hem via het gaspedaal een voelbaar signaal te geven met informatie over snelheidsbeperkingen, die verkregen wordt door waarneming van verkeersborden en signalisatie, op basis van op infrastructuursignalen en/of elektronische kaartgegevens die in het voertuig beschikbaar zijn;
- 4) "ondersteuning van de installatie van een alcoholslot": gestandaardiseerde interface die de montage van aftermarket-alcoholsloten in motorvoertuigen vergemakkelijkt;
- 5) "vermoeidheids- en aandachtsdetectie": systeem dat de alertheid van de bestuurder beoordeelt door de voertuigsystemen te analyseren en dat de bestuurder zo nodig waarschuwt;
- 6) "geavanceerde afleidingsdetectie": systeem dat het niveau van de visuele aandacht van de bestuurder voor de verkeerssituatie kan herkennen en de dat bestuurder zo nodig waarschuwt;
- 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;
- 8) "achteruitrijdetectie": camera of 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;
- 9) "waarschuwingssysteem voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook": systeem om de bestuurder te waarschuwen wanneer zijn voertuig de rijstrook onbedoeld verlaat;

- 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;
- 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;
- 12) "hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig": de voorziening waarmee het boordelektronicasysteem van het voertuig van de uitgeschakelde toestand, waarin het voertuig zich bevindt wanneer het is geparkeerd en de bestuurder afwezig is, in de normale bedrijfstoestand wordt gebracht;
- 13) "gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen": systeem dat kritische, botsinggerelateerde parameters en informatie vóór, tijdens en na een botsing registreert en opslaat;
- 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;
- 15) "bumper": het onderste deel van de frontconstructie aan de buitenkant van een voertuig, met inbegrip van eventuele aanzetstukken, dat bedoeld is om het voertuig te beschermen wanneer het betrokken raakt bij een frontale botsing bij lage snelheid met een ander voertuig; echter met uitzondering van een eventuele frontbeschermingsinrichting;
- 16) "waterstofvoertuig": motorvoertuig dat met waterstof wordt aangedreven;
- 17) "waterstofsysteem": een samenstel van onderdelen van een waterstofsysteem en verbindingstukken die op waterstofvoertuigen zijn geïnstalleerd, met uitzondering van het waterstofaandrijfsysteem en de hulpenergiesystemen;
- 18) "waterstofaandrijfsysteem": de interne verbrandingsmotor of het brandstofcelsysteem waarmee het voertuig wordt aangedreven;
- 19) "onderdeel van een waterstofsysteem": de waterstoftanks en alle andere delen van waterstofvoertuigen die rechtstreeks met waterstof in contact komen of die deel uitmaken van een waterstofsysteem;
- 20) "waterstoftank": onderdeel van het waterstofsysteem waarin het primaire volume van de waterstofbrandstof is opgeslagen;
- 21) "geautomatiseerd voertuig": motorvoertuig dat ontworpen en gebouwd is om zich gedurende langere tijd autonoom te verplaatsen zonder permanent menselijk toezicht;
- 22) "controlesysteem voor bestuurderbeschikbaarheid": systeem dat controleert of de bestuurder in staat is de rijfunctie in bepaalde situaties van een geautomatiseerd voertuig over te nemen, indien dit passend is;
- 23) "voertuigplatooning": verbinding van twee of meer voertuigen in een konvooi met behulp van connectiviteitstechnologie en systemen voor ondersteuning van geautomatiseerd rijden, waardoor de voertuigen een vooraf bepaalde, kleine afstand tot elkaar kunnen houden wanneer ze gedurende bepaalde delen van een reis met

elkaar verbonden zijn en zich kunnen aanpassen aan veranderingen in de beweging van het leidende voertuig en waarbij de bestuurders nauwelijks of niet hoeven in te grijpen;

- 24) "maximummassa": de door de fabrikant opgegeven technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;
- 25) "A-stijl": de voorste en buitenste daksteun, van het chassis tot aan het dak van het voertuig;
- 26) "hoek frontbeschermingsinrichting": het contactpunt van de frontbeschermingsinrichting met een verticaal vlak dat een hoek van 60° maakt met het verticale langsvlak van het voertuig en dat het buitenoppervlak van de frontbeschermingsinrichting raakt;
- 27) "hoogte onderrand frontbeschermingsinrichting": bij elke transversale positie, de verticale afstand tussen de grond en de referentielijn onderrand frontbeschermingsinrichting, met het voertuig in zijn normale rijpositie.

HOOFDSTUK II

VERPLICHTINGEN VAN FABRIKANTEN

Artikel 4

Algemene verplichtingen en technische voorschriften

1. De fabrikanten tonen aan dat voor alle nieuwe voertuigen die in de handel gebracht, geregistreerd of in het verkeer gebracht worden, en voor alle nieuwe systemen, onderdelen en technische eenheden die in de handel of in het verkeer gebracht worden, typegoedkeuring overeenkomstig deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen is verleend.
2. Typegoedkeuring overeenkomstig de in bijlage I vermelde VN-reglementen wordt beschouwd als EU-typegoedkeuring overeenkomstig deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage I vast te stellen om rekening te houden met de technische vooruitgang en regelgevingsontwikkelingen door verwijzingen naar VN-reglementen en desbetreffende wijzigingenreeksen, waarvan de toepassing verplicht is, op te nemen en te actualiseren.
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.
5. De fabrikanten zorgen er tevens voor dat de voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden vanaf de in bijlage II vermelde data in overeenstemming zijn met de in die bijlage vermelde toepasselijke voorschriften, alsook dat zij in overeenstemming zijn met de nadere technische voorschriften en testprocedures die zijn vastgesteld in de krachtens deze verordening vastgestelde gedelegeerde handelingen, met inbegrip van de voorschriften betreffende:
 - a) beveiligingssystemen, botsproeven, integriteit van het brandstofsysteem en elektrische veiligheid bij hoogspanning;

- b) voetgangers, fietsers, zicht en zichtbaarheid;
- c) chassis van het voertuig, remmen, banden en stuurinrichting;
- d) boordinstrumenten, elektrisch systeem, voertuigverlichting en bescherming tegen onrechtmatig gebruik, inclusief cyberaanvallen;
- e) gedrag van bestuurder en systeem;
- f) algemene constructie en kenmerken van het voertuig.

6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage II vast te stellen om rekening te houden met de technische vooruitgang en regelgevingsontwikkelingen, in het bijzonder met betrekking tot de in lid 5, onder a) tot en met f), van dit artikel vermelde aspecten, en teneinde te zorgen voor een hoog algemeen veiligheidsniveau van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden en een hoog niveau van bescherming voor de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers.

7. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen om nadere voorschriften goed te keuren betreffende de specifieke testprocedures en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden met betrekking tot de in bijlage II vermelde voorschriften, teneinde te zorgen voor een hoog niveau van algemene voertuigveiligheid en bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers.

Artikel 5

Specifieke bepalingen betreffende bandenspanningscontrolesystemen en banden

1. De voertuigen worden uitgerust met een nauwkeurig bandenspanningscontrolesysteem dat de bestuurder in het voertuig waarschuwt wanneer in een band spanningsverlies optreedt, teneinde bij uiteenlopende weg- en omgevingsomstandigheden een optimaal brandstofverbruik en een optimale verkeersveiligheid te waarborgen.
2. De bandenspanningscontrolesystemen moeten zo ontworpen worden dat resetting of herkalibrering bij lage bandenspanning wordt vermeden.
3. Alle in de handel gebrachte banden moeten voldoen aan de voorschriften voor veiligheid en milieuprestaties die zijn vastgesteld in de desbetreffende regelgevingsteksten die zijn vermeld in bijlage II.
4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen om nadere bepalingen goed te keuren betreffende specifieke testprocedures en technische voorschriften voor:
 - a) de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft de bandenspanningscontrolesystemen ervan;
 - b) de typegoedkeuring van banden, met inbegrip van de technische voorschriften voor de montage ervan.

Artikel 6

Geavanceerde voertuigsystemen voor alle categorieën motorvoertuigen

1. De motorvoertuigen worden uitgerust met de volgende geavanceerde voertuigsystemen:
 - a) intelligente snelheidsondersteuning;
 - b) ondersteuning van de installatie van een alcoholslot;
 - c) vermoeidheids- en aandachtsdetectie;
 - d) geavanceerde afleidingsdetectie;
 - e) noodstopsignaal;
 - f) achteruitrijdetectie.
2. Wat betreft de systemen voor intelligente snelheidsondersteuning gelden de volgende minimumspecificaties:
 - a) de bestuurder moet via het gaspedaal kunnen voelen dat de toepasselijke snelheidslimiet is bereikt of overschreden;
 - b) het systeem mag niet kunnen worden uitgeschakeld of geblokkeerd;
 - c) de bestuurder moet door normale bediening van het gaspedaal soepel kunnen voorbijgaan aan de door het systeem aangegeven voertuigsnelheid, zonder dat er een kickdown nodig is;
 - d) bij gebruik van een snelheidregelaar (cruise control) moet de intelligente snelheidsondersteuning zorgen voor automatische aanpassing aan een lagere snelheidslimiet.
3. Een motorvoertuig dat uitgerust is met een systeem voor geavanceerde afleidingsdetectie overeenkomstig punt d) van lid 1 kan ook worden geacht te voldoen aan het voorschrift van punt c) van dat lid.
4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen om nadere voorschriften voor specifieke testprocedures en technische voorschriften goed te keuren betreffende:
 - a) de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft de in lid 1 vermelde geavanceerde voertuigsystemen;
 - b) de typegoedkeuring van de in de punten a) tot en met f) van dat lid vermelde geavanceerde voertuigsystemen als technische eenheden.

Artikel 7

Specifieke voorschriften voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen

1. Voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ moeten behalve aan de toepasselijke andere voorschriften van deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen, ook voldoen aan de voorschriften in de leden 2 tot en met 6 en in de krachtens lid 7 vastgestelde gedelegeerde handelingen.
2. Voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ 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 de tweede fase tot kwetsbare weggebruikers die zich vóór het motorvoertuig bevinden.

3. Voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 worden uitgerust met een rijstrookassistentiesysteem.

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

- a) de systemen moeten uitsluitend één voor één kunnen worden uitgeschakeld, en uitsluitend als het voertuig stilstaat en de parkeerrem geactiveerd is, door middel van een complexe reeks acties die door de bestuurder moeten worden uitgevoerd;
- b) als de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig wordt geactiveerd, moeten de systemen zich altijd in normale werkmodus bevinden;
- c) geluidssignalen moeten op eenvoudige wijze kunnen worden uitgeschakeld, maar deze actie mag niet tegelijk leiden tot het onderdrukken van andere systeemfuncties dan de geluidssignalen.

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:

- 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.

6. Voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 worden ontworpen en gebouwd met een grotere botsbeschermingszone voor het hoofd om kwetsbare weggebruikers beter te beschermen en hun eventuele letsels bij een ongeval te verlichten.

7. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen om nadere voorschriften goede te keuren betreffende de specifieke testprocedures en technische voorschriften voor:

- a) de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot de voorschriften in de leden 2 tot en met 6 van dit artikel;

- b) de typegoedkeuring van gegevensrecorders voor incidenten en ongevallen als technische eenheden.

Artikel 8

Frontbeschermingsinrichtingen voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen

1. Frontbeschermingsinrichtingen die tot de originele uitrusting van voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ behoren of als technische eenheden voor dergelijke voertuigen op de markt worden aangeboden, moeten voldoen aan de voorschriften in lid 2, in bijlage IV en in de krachtens lid 3 van dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen.
2. Frontbeschermingsinrichtingen die als technische eenheden op de markt worden aangeboden, gaan vergezeld van een gedetailleerde lijst van de voertuigtypen, varianten en uitvoeringen waarvoor typegoedkeuring aan het frontbeschermingssysteem is verleend, alsook van een duidelijke montagehandleiding.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen om nadere bepalingen goed te keuren betreffende de specifieke testprocedures en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van de in lid 1 van dit artikel bedoelde frontbeschermingsinrichtingen, met inbegrip van technische voorschriften voor de constructie en installatie ervan.

Artikel 9

Specifieke voorschriften voor bussen en vrachtwagens

1. Voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ moeten behalve aan de toepasselijke andere voorschriften van deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen, ook voldoen aan de voorschriften in de leden 2 tot en met 5 en in de krachtens lid 7 vastgestelde gedelegeerde handelingen. Voertuigen van de categorieën M₂ en M₃ moeten ook voldoen aan het voorschrift van lid 6.
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.
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.
4. De in de leden 2 en 3 van dit artikel bedoelde systemen moeten in het bijzonder voldoen aan de volgende voorschriften:
 - a) de systemen moeten uitsluitend één voor één kunnen worden uitgeschakeld, en uitsluitend als het voertuig stilstaat en de parkeerrem geactiveerd is, door middel van een complexe reeks acties die door de bestuurder moeten worden uitgevoerd;
 - b) als de hoofdbesturingsschakelaar van het voertuig wordt geactiveerd, moeten de systemen zich altijd in normale werkmodus bevinden;

- c) geluidssignalen moeten op eenvoudige wijze kunnen worden uitgeschakeld, maar deze actie mag niet tegelijk leiden tot het onderdrukken van andere systeemfuncties dan de geluidssignalen.

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.

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.

7. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen om nadere bepalingen goed te keuren betreffende de specifieke testprocedures en technische voorschriften voor:

- a) de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot de voorschriften in de leden 2 tot en met 5 van dit artikel;
- b) de typegoedkeuring van de in lid 3 van dit artikel bedoelde systemen als technische eenheden.

Artikel 10

Specifieke voorschriften voor waterstofvoertuigen

1. Waterstofvoertuigen van de categorieën M en N, alsook de waterstofsysteem ervan en de onderdelen van die systemen, moeten behalve aan de andere voorschriften van deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen die van toepassing zijn op voertuigen van die categorieën, ook voldoen aan de voorschriften in bijlage V en in de krachtens lid 3 van dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen.

2. De fabrikanten zorgen ervoor dat de waterstofsysteem en de onderdelen van de waterstofsysteem overeenkomstig de voorschriften in de krachtens lid 3 vastgestelde gedelegeerde handelingen worden geïnstalleerd. De fabrikanten stellen zo nodig ook informatie beschikbaar met het oog op de inspectie van de waterstofsysteem en de onderdelen van de waterstofsysteem tijdens de levensduur van de waterstofvoertuigen.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen om:

- a) nadere voorschriften vast te stellen betreffende de specifieke testprocedures en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van waterstofvoertuigen met betrekking tot de waterstofsysteem ervan en betreffende de typegoedkeuring van de onderdelen van waterstofsysteem, met inbegrip van de voorschriften voor de installatie ervan;
- b) bijlage V te wijzigen teneinde die bijlage aan te passen aan de technische vooruitgang.

Artikel 11

Specifieke voorschriften voor geautomatiseerde voertuigen

1. Geautomatiseerde voertuigen moeten behalve aan de andere voorschriften van deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen die van toepassing zijn op voertuigen van de betrokken categorieën, ook voldoen aan de voorschriften in de krachtens lid 2 vastgestelde gedelegeerde handelingen met betrekking tot:

- a) systemen die dienen om de besturing van het voertuig, met inbegrip van sturen, versnellen en remmen, door de bestuurder te vervangen, ;
- b) systemen die dienen om aan het voertuig realtime informatie te geven over de toestand van het voertuig en de omgeving;
- c) systemen die de gereedheid van de bestuurder controleren;
- d) gegevensrecorders voor incidenten en ongevallen voor geautomatiseerde voertuigen;
- e) een geharmoniseerd formaat voor de uitwisseling van gegevens, bijvoorbeeld voor voertuigplatooning met voertuigen van verschillende merken.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen om voorschriften goed te keuren met betrekking tot de in lid 1, onder a) tot en met e), van dit artikel vermelde systemen en andere elementen en nadere voorschriften goed te keuren betreffende de specifieke testprocedures en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van geautomatiseerde voertuigen wat deze voorschriften betreft, teneinde de veilige werking van geautomatiseerde voertuigen op de openbare weg te waarborgen.

HOOFDSTUK III

SLOTBEPALINGEN

Artikel 12

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 4, leden 3, 6 en 7, artikel 5, lid 4, artikel 6, lid 4, artikel 7, lid 7, artikel 8, lid 3, artikel 9, lid 7, artikel 10, lid 3, en artikel 11, lid 2, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [*PO: Please insert the date of entry into force of this Regulation*].

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 4, leden 3, 6 en 7, artikel 5, lid 4, artikel 6, lid 4, artikel 7, lid 7, artikel 8, lid 3, artikel 9, lid 7, artikel 10, lid 3, en artikel 11, lid 2, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 4, leden 3, 6 en 7, artikel 5, lid 4, artikel 6, lid 4, artikel 7, lid 7, artikel 8, lid 3, artikel 9, lid 7, artikel 10, lid 3, en artikel 11, lid 2, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 13

Overgangsbepalingen

1. Deze verordening leidt niet tot ongeldigverklaring van EU-typegoedkeuringen voor voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden overeenkomstig Verordening (EG) nr. 78/2009, Verordening (EG) nr. 79/2009, Verordening (EG) nr. 661/2009 en de uitvoeringsmaatregelen daarvan, zijn verleend vóór [PO: *Please insert the date immediately preceding the date of application of this Regulation*], tenzij de voorschriften voor die voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden zijn gewijzigd of met nieuwe voorschriften zijn aangevuld door deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen.

2. De goedkeuringsinstanties blijven uitbreidingen toestaan van de in lid 1 van dit artikel bedoelde EU-typegoedkeuringen.

3. In afwijking van deze verordening blijven de lidstaten tot de in bijlage VI vermelde data toestaan dat voertuigen worden geregistreerd, en onderdelen verkocht en in het verkeer gebracht worden die niet voldoen aan de in die bijlage vermelde desbetreffende VN-reglementen.

Artikel 14

Toepassingsdata

Met betrekking tot voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden moeten de nationale instanties:

- a) vanaf de in bijlage II voor een bepaald voorschrift vermelde data, weigeren EU-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen voor nieuwe typen voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden die niet voldoen aan de voorschriften van deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen, om redenen die verband houden met dat voorschrift;
- b) vanaf de in bijlage II voor een bepaald voorschrift vermelde data, conformiteitscertificaten van nieuwe voertuigen als niet langer beschouwen voor de toepassing van artikel 48 van Verordening (EU) 2018/..., en de registratie van dergelijke voertuigen verbieden indien zij niet voldoen aan de voorschriften van deze

verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen, om redenen die verband houden met dat voorschrift;

- c) vanaf de in bijlage II voor een bepaald voorschrift vermelde data, het in de handel of in het verkeer brengen van onderdelen en technische eenheden verbieden, indien zij niet voldoen aan de voorschriften van deze verordening en de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen, om redenen die verband houden met dat voorschrift.

Artikel 15

Wijziging van Verordening (EU) 2018/...

Bijlage II bij Verordening (EU) 2018/... wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage III bij deze verordening.

Artikel 16

Intrekking

1. De Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009, (EG) nr. 631/2009 en (EG) nr. 661/2009 en de Verordeningen (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 en (EU) 2015/166 worden met ingang van de datum van toepassing van deze verordening ingetrokken.

2. Verwijzingen naar de Verordeningen (EG) nr. 78/2009, (EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009 gelden als verwijzingen naar deze verordening.

Artikel 17

Inwerkingtreding en datum van toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter