KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.5.2008
KOM(2008) 316 endelig

2008/0100 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed

(forelagt af Kommissionen)

{SEC(2008) 1908}
{SEC(2008) 1909}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Formålet med forslaget er at fastsætte harmoniserede bestemmelser for fremstillingen af motorkøretøjer for at sikre et velfungerende indre marked, samtidig med at der sikres et højt sikkerhedsniveau og et højt niveau af miljøbeskyttelse.

Forslaget sigter også mod at øge køretøjers sikkerhed ved at gøre montering af nogle avancerede sikkerhedsfunktioner obligatorisk. Det sigter ligeledes mod at gøre køretøjerne mere miljøvenlige ved at reducere vejstøj og CO_2-emissioner forårsaget af dækkene.

Endelig bidrager forslaget til at øge bilindustriens konkurrenceevne ved at forenkle de gældende bestemmelser om typegodkendelse af køretøjers sikkerhed, skabe større gennemskuelighed og lette de administrative byrder.

- **Generel baggrund**

De tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til en række sikkerheds- og miljøelementer er blevet harmoniseret på Fællesskabsplan for at forhindre, at de er forskellige fra en medlemsstat til en anden, og for at sikre et højt niveau af færdselssikkerhed og miljøbeskyttelse i hele Fællesskabet.

Der findes nu nye teknologier, som kan forbedre køretøjernes sikkerhed betydeligt (som f.eks. elektronisk stabilitetskontrol) eller reducere CO_2-emissioner (som f.eks. dæk med lav rullemodstand). Forskningen har vist, at der vil kunne opnås betydelige fordele, hvis sådanne teknologier blev indført som standard i nye køretøjer. En fastlæggelse af fælles obligatoriske krav vil også forhindre den opsplitning af det indre marked, som fremkomsten af forskellige produktstandarder i medlemsstaterne ville kunne medføre.

I meddelelsen "En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede[1]" hilste Kommission anbefalingerne i rapporten fra CARS-21-ekspertgruppen[2] med hensyn til at forenkle reglerne for typegodkendelse af køretøjer velkommen. I overensstemmelse med disse anbefalinger forenkler forslaget i høj grad typegodkendelseslovgivningen ved at erstatte 50 basisdirektiver (og ca. 100 relaterede ændringsdirektiver) inden for området motorkøretøjssikkerhed og dæk med en enkel forordning fra Rådet og Europa-Parlamentet.

---

1 KOM(2007) 22.

2 CARS 21, En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede ISBN 92-79-00762-9.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Rådets direktiv 70/221/EØF, Rådets direktiv 70/222/EØF, Rådets direktiv 70/311/EØF, Rådets direktiv 70/387/EØF, Rådets direktiv 70/388/EØF, Rådets direktiv 71/320/EØF, Rådets direktiv 72/245/EØF, Rådets direktiv 74/60/EØF, Rådets direktiv 74/61/EØF, Rådets direktiv 74/297/EØF, Rådets direktiv 74/408/EØF, Rådets direktiv 74/483/EØF, Rådets direktiv 75/443/EØF, Rådets direktiv 76/114/EØF, Rådets direktiv 76/115/EØF, Rådets direktiv 76/756/EØF, Rådets direktiv 76/757/EØF, Rådets direktiv 76/758/EØF, Rådets direktiv 76/759/EØF, Rådets direktiv 76/760/EØF, Rådets direktiv 76/761/EØF, Rådets direktiv 76/762/EØF, Rådets direktiv 77/389/EØF, Rådets direktiv 77/538/EØF, Rådets direktiv 77/539/EØF, Rådets direktiv 77/540/EØF, Rådets direktiv 77/541/EØF, Rådets direktiv 77/649/EØF, Rådets direktiv 78/316/EØF, Rådets direktiv 78/317/EØF, Rådets direktiv 78/318/EØF, Rådets direktiv 78/549/EØF, Rådets direktiv 78/932/EØF, Rådets direktiv 89/297/EØF, Rådets direktiv 91/226/EØF, Rådets direktiv 92/21/EØF, Rådets direktiv 92/22/EØF, Rådets direktiv 92/23/EØF, Rådets direktiv 92/24/EØF, Rådets direktiv 92/114/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/20/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/28/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/79/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/27/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/91/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/40/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/56/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/97/EF.

Forslaget og gennemførelsesforanstaltningerne i forbindelse hermed videreører de eksisterende krav fastlagt i disse retsakter. I forhold til de nuværende retsakter fastlægger forslaget nye krav med hensyn til nogle avancerede sikkerhedsforanstaltninger, nemlig elektronisk stabilitetskontrol, dæktryksovervågningssystemer, avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (Lane Departure Warning – LDW). Desuden strammer forslaget kravene vedrørende dæks rullestøj og indfører nye krav til dæk med hensyn til deres vejgreb i vådt føre og deres rullemodstand.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget er i overensstemmelse med EU's mål om mere sikre veje som navnlig omhandlet i hvidbogen om den europæiske transportpolitik[3], som blev vedtaget af Kommissionen i 2001 og fastlægger de overordnede retningslinjer for et europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden.

For så vidt angår de miljømæssige aspekter af forslaget, gennemfører det to af de foranstaltninger, der er omhandlet i Kommissionens meddelelse om "resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer"[4].

Endelig er forslaget i overensstemmelse med EU's strategi for forenkling af

---

[3] KOM(2001) 370.
[4] KOM(2007) 19.

lovgivningen som annonceret i Kommissionens meddelelse om "ajourføring og forenkling af fællesskabsretten"[5], hvor typegodkendelsessystemet for motorkøretøjer udpeges som et højt prioriteret område for forenkling af fællesskabslovgivningen.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget hørte Kommissionen de berørte parter på en række måder:

- Der fandt en generel internethøring sted omfattende alle forslagets aspekter.

- For så vidt angår forslagene om avancerede nødbremsesystemer blev der gennemført et projekt for at undersøge de potentielle omkostninger og fordele ved at udstyre køretøjer i de forskellige klasser med sådanne systemer. Dette projekt blev gennemført i samarbejde med en gruppe af interessenter fra industrien.

- Med hensyn til kravene til dæk har der været afholdt en række møder med organisationer af dækfabrikanter, forskergrupper og miljøgrupper med henblik på at nå frem til et afbalanceret og gennemførligt sæt at krav.

Kort gennemgang af svarene og af, hvordan disse er blevet indarbejdet

Under internethøringen pegede de berørte parter på en række problemer. I den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, redegøres for de væsentligste påpegede problemstillinger og for, hvordan der er taget højde for dem.

Der blev foretaget en offentlig høring på internettet fra den 23.8.2007 til den 18.10.2007. Kommissionen modtog 81 svar. Resultaterne kan ses på adressen http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm.

- **Ekspertbistand**

Relevante videnskabs-/ekspertområder

Forslaget krævede en vurdering af forskellige løsningsmodeller og deres økonomiske, samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser.

Metodevalg

Der blev gennemført undersøgelser af mulighederne for at reducere rullestøj og af

[5] KOM(2003) 71.

omkostninger og fordele i forbindelse med avancerede nødbremsesystemer specielt med henblik på at støtte udarbejdelsen af relevante aspekter af denne forordning. Desuden er der gjort brug af allerede eksisterende undersøgelser vedrørende CO_2-reduktion (udført af TNO) og reduktion af færdselsulykker (udført af COWI) for at kvantificere de sandsynlige fordele ved de foreslåede foranstaltninger.

For så vidt angår dækstøj, blev følgende arbejde udført af konsulenten:

- Gennemgang af relevant faglitteratur for at identificere de sociale og miljømæssige konsekvenser af dæk-/vejstøj.
- Indsamling og evaluering af data fra støjtest af eksisterende dæk i forskellige kategorier.
- Vurdering af mulighederne for at sænke støjgrænserne for dæk, herunder de potentielle konsekvenser for andre parametre i konstruktionen af dæk.
- Vurdering af den samlede støjreduktion som følge af de foreslåede foranstaltninger ved hjælp af egnede computermodelteknikker.
- Kontakt til forskellige interessenter.

For så vidt angår undersøgelsen vedrørende avancerede nødbremsesystemer blev følgende arbejde udført af konsulenten:

- Vurdering af nuværende ulykkesscenarier, der sandsynligvis kan undgås eller gøres mindre alvorlige ved hjælp af denne teknologi.
- Vurdering af, hvad systemerne kan i øjeblikket og vil kunne i fremtiden.
- Vurdering af "økonomiske omkostninger pr. køretøj" ved montering af sådanne systemer.
- Kontakt til forskellige interessenter.

Væsentligste organisationer/eksperter, der deltog i høringen

Undersøgelsen vedrørende dækstøj blev udført af FEHRL (Federation of European Highway Research). Undersøgelsen vedrørende det avancerede nødbremsesystem blev udført af TRL (Transport research laboratory) Ltd.

De grænseværdier for dækstøj, der foreslås i bilaget til denne forordning, er baseret på anbefalingerne fra FEHRL. Det arbejde, der blev udført af TLR, understøtter argumenterne for at give prioritet til avancerede nødbremsesystemer til tunge køretøjer. I konsekvensanalysen henvises til andre forskningsundersøgelser, der også er blevet anvendt til at evaluere de forskellige løsningsmodeller. Den foretrukne politikmulighed blev fundet på baggrund af en cost/benefit-analyse, som forklaret i den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget.

Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Alle afsluttede og godkendte forskningsrapporter er eller vil blive gjort tilgængelige

på GD for Erhvervspolitiks websted.

- **Konsekvensanalyse**

For hver af de vigtigste aspekter i forslaget blev forskellige løsninger overvejet:

1. Forenklingsaspektet

a) Ingen initiativer. Dette ville betyde, at de nuværende 50 direktiver fortsat ville eksistere, med yderligere ændringer, når dette bliver nødvendigt. EF-direktiverne ville fortsat finde anvendelse parallelt med de eksisterende FN/ECE-regulativer med tekniske forskrifter, der normalt (men ikke altid) er ækvivalente. Dette giver i øjeblikket anledning til megen forvirring hos interessenter, der ikke er nært involveret i typegodkendelsessystemet og medfører en situation med et regelværk, der ikke er fuldt ud gennemskueligt.

b) Ingen initiativer under nuværende tiltag, men revision af hvert enkelt direktiv, når og hvis dette er tiltrængt, og beslutning om eventuel ophævelse og erstatning. Denne løsning ville faktisk bidrage til en forenkling af regelværket. Forenklingen ville dog finde sted over en årrække.

c) Udskiftning af alle eksisterende direktiver med den foreslåede forordning. Det er denne løsning, der er blevet valgt, fordi forenklingen herved vil medføre de størst mulige fordele, især for de nationale myndigheder og industrien.

2. Avancerede sikkerhedsteknologier

a) Ingen initiativer og overladelse af initiativet til industrien. Funktioner som elektronisk stabilitetskontrol (ESC) optræder allerede på et stadigt stigende antal køretøjer på nogle markeder. På køretøjer som tunge lastvogne og turistbusser, hvor fordelene ved elektronisk stabilitetskontrol måske er endnu større end i personbiler, er der ofte intet markedsincitament til at montere elektronisk stabilitetskontrol frivilligt, idet køberne, i modsætning til køberne af personbiler, normalt ikke er dem, der nyder godt af fordelene. Uden harmoniserede standarder er der desuden en risiko for, at der anvendes forskellige standarder i EU med en deraf følgende opsplitning af det indre marked.

b) Fastsætte tekniske standarder for sikkerhedsteknologi (hvor sådant er monteret) og give fabrikanterne mulighed for at montere dem frivilligt. Selv om dette ville forhindre, at der opstår forskellige standarder i EU, som anført ovenfor, ville denne løsning ikke sikre, at der monteres avancerede sikkerhedsfunktioner i alle køretøjer.

c) Fastsætte tekniske standarder og obligatoriske monteringskrav. Denne løsning vil sikre, at det fulde potentiale af avancerede sikkerhedsfunktioner udnyttes. Da cost/benefit-analysen for disse systemer viser et positivt resultat, forekommer en obligatorisk løsning begrundet.

3. Krav til dæk

For så vidt angår dæk indfører forslaget nye krav vedrørende følgende aspekter:

Grænseværdier for rullestøj, grænseværdier for rullemodstand, vejgreb i vådt føre og dæktryksovervågning.

For hvert af ovenstående spørgsmål, blev følgende løsninger overvejet: a) intet initiativ, b) frivillig løsning/markedsløsning, c) obligatorisk løsning med mindre tekniske krav, c) obligatorisk løsning med større tekniske krav.

Løsning d) blev valgt for alle disse spørgsmål. For så vidt angår rullemodstand, vejgreb i vådt føre og dæktryksovervågning er forskningen og produktudviklingen allerede ret langt fremme, således at gennemførelsen af de strengere tekniske krav anses for at være mulig inden for et forholdsvis kort tidsrum. Især med hensyn til dæktryksovervågningssystemer ville fastsættelsen af en højere standard øge sikkerhedsgevinsterne mest muligt og i størst mulig grad medvirke til at sikre opfyldelsen af målene for reduktion af CO_2. Også med hensyn til rullestøj er løsning d) valgt, fordi det er den eneste løsning, der vil sikre opfyldelsen af forslagets miljømæssige mål. Da kravene med hensyn til støj imidlertid er vanskeligere af opfylde end de andre krav, er der fastsat en længere gennemførelsesperiode.

Kommissionen gennemførte en konsekvensanalyse som anført i arbejdsprogrammet. Rapporten kan ses på http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm.

Da det ikke var muligt at afslutte yderligere undersøgelser af industrien før den endelige færdiggørelse af forslaget, er Kommissionen rede til at foretage en grundig vurdering af resultaterne af sådanne yderligere undersøgelser i løbet af lovgivningsprocessen og om nødvendigt foreslå eller støtte ændringsforslag, der måtte være nødvendige for at undgå enhver negativ virkning med hensyn til dæks sikkerhed.

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Forslaget indebærer en betydelig forenkling af typegodkendelsesordningen for motorkøretøjer med hensyn til krav vedrørende sikkerhed og dæk, idet det ophæver 50 direktiver.

Forslaget indfører nye obligatoriske krav om avancerede sikkerhedsfunktioner. Navnlig kræver forslaget obligatorisk montering af:

- Elektronisk stabilitetskontrol i alle køretøjer
- Dæktryksovervågning i personbiler
- Avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (Lane Departure Warning – LDW) i tunge køretøjer.

I henhold til forslaget skal frivillig montering af avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-systemer), i andre klasser af

køretøjer opfylde de krav, der er fastsat i forslaget.

Forslaget fastsætter strengere støjemissionsgrænseværdier for dæk end dem, der findes i den nuværende lovgivning, og indfører nye krav med hensyn til vejgreb i vådt føre og rullemodstand.

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for forslaget er traktatens artikel 95.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

De tekniske krav ved typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til en række sikkerheds- og miljøelementer er blevet harmoniseret på fællesskabsniveau, og foranstaltninger gennemført af enkelte medlemsstater ville underminere hele systemet for typegodkendelse af motorkøretøjer. For at undgå barrierer for det indre marked er et indgreb på EU-plan nødvendigt.

Et fællesskabsinitiativ vil bedre kunne opfylde forslagets målsætninger, fordi man dermed undgår den opsplitning af det indre marked, som ellers ville finde sted, og det vil gøre køretøjer mere sikre og miljøvenlige.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget opfylder proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

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

Forenklingen af lovgivningen vil i betydelig grad bidrage til at reducere de administrative omkostninger for nationale myndigheder og industrien.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslåede instrumenter: Forordning.

Andre reguleringsmidler ville ikke være hensigtsmæssige, af følgende grunde:

Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig med hensyn til at skabe sikkerhed for overholdelse, samtidig med at den ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

I forslaget benyttes en todelt fremgangsmåde, som er blevet indført efter anmodning

fra Europa-Parlamentet og anvendt i andre retsakter. I denne tilgang sker udarbejdelse af forslag og vedtagelse af lovgivningen gennem to forskellige, men parallelle procedurer:

- først fastlægges de grundlæggende bestemmelser af Europa-Parlamentet og Rådet i en forordning efter den fælles beslutningsprocedure baseret på traktatens artikel 95 (forslag efter den fælles beslutningsprocedure)

- derefter fastlægges de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser af Kommissionen efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF (udvalgsforslagene).

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

5. SUPPLERENDE OPLYSNINGER

- **Simulering, pilotfase og overgangsperiode**

Forslaget indeholder generelle overgangsperioder for at give fabrikanterne tid til omstilling.

- **Forenkling**

Forslaget indebærer en forenkling af lovgivningen.

50 direktiver om typegodkendelse af køretøjer vil blive ophævet.

Forslaget forenkler de administrative procedurer for offentlige myndigheder. Forslaget indgår i Kommissionens rullende program for ajourføring og forenkling af EU-retten og i dens arbejds- og lovgivningsprogram under referencen 2008/ENTR/004.

- **Ophævelse af gældende retsforskrifter**

Vedtagelse af forslaget vil indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

2008/0100 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om krav til typegodkendelse af motorkøretøjers generelle sikkerhed

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[6],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[7],

efter proceduren i traktatens artikel 251[8], og

ud fra følgende betragtninger:

1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. I det øjemed er der indført et omfattende EF-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektivet)[9].

2) Denne forordning er en ny særskilt forordning inden for rammerne af proceduren for EF-typegodkendelser, der er fastlagt i direktiv 2007/46/EF. Derfor bør bilag IV, VI og XI til pågældende direktiv ændres i overensstemmelse hermed.

3) De tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til en række sikkerheds- og miljøelementer er blevet harmoniseret på fællesskabsplan for at forhindre, at de er forskellige fra en medlemsstat til en anden, og for at sikre et højt niveau af færdselssikkerhed og miljøbeskyttelse i hele Fællesskabet.

4) Det er hensigtsmæssigt at fastsætte krav både til motorkøretøjers generelle sikkerhed og dæks miljøvenlighed som følge af tilstedeværelsen af dæktryksovervågningssystemer, som på samme tid fremmer både dækkenes sikkerhed og miljøvenlighed.

---

6 EUT C […] af […], s. […].½
7 EUT C […] af […], s. […].
8 EUT C […] af […], s. […].
9 EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

5) På opfordring fra Europa-Parlamentet er der indført en ny lovgivningsmæssig tilgang på køretøjsområdet i EU. Denne forordning bør derfor kun fastsætte de grundlæggende bestemmelser om køretøjers sikkerhed og emission af CO_2 samt dækstøj, mens de tekniske specifikationer bør fastsættes i gennemførelsesbestemmelser vedtaget efter Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[10].

6) Kommissionen bør navnlig bemyndiges til at fastsætte de specifikke procedurer, prøvninger og krav for typegodkendelse af motorkøretøjer, komponenter og separate tekniske enheder. Desuden bør Kommissionen have bemyndigelse til mere nøjagtigt at fastsætte, hvilke specifikationer et dæk skal opfylde for at blive defineret som et "professionelt off road-dæk ". Kommissionen bør også have bemyndigelse til at fastsætte det nøjagtige dækningsområde for anvendelsen af kravene i nærværende forordning. Desuden bør Kommissionen være bemyndiget til at fastsætte yderligere sikkerhedskrav for køretøjer, der er beregnet til transport af farligt gods ad vej i eller mellem medlemsstaterne. Kommissionen bør bemyndiges til at udvide den obligatoriske montering af dæktryksovervågning og andre avancerede sikkerhedsfunktioner til at omfatte andre klasser af køretøjer end de oprindelige, hvis dette er teknisk og økonomisk gennemførligt. Kommissionen bør også bemyndiges til at fastsætte særlige procedurer, prøvninger og tekniske krav for typegodkendelse af andre avancerede køretøjssystemer end dem, der er nævnt i nærværende forordning, og at ændre grænseværdierne for rullemodstand og rullestøj for dæk som følge af resultatet af ændringer i prøvningsprocedurer, uden derved at sænke det eksisterende ambitionsniveau med hensyn til miljøet. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre forordningen ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

7) Den tekniske udvikling inden for avancerede sikkerhedssystemer til køretøjer giver nye muligheder for at reducere antallet af trafikofre. For at gøre antallet af sårede, der reddes, så højt som muligt, er det nødvendigt at foregribe indførelsen af nogle af disse teknologier.

8) For at forenkle typegodkendelsen i tråd med anbefalingerne i rapporten CARS 21: En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede[11], vil det være hensigtsmæssigt at ophæve adskillige direktiver uden at reducere trafikanternes beskyttelsesniveau. Kravene i disse direktiver bør overføres til nærværende forordning og bør, hvor det er relevant, erstattes af henvisninger til de tilsvarende regulativer fra FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), der er indarbejdet i fællesskabsretten i henhold til artikel 4 i Rådets afgørelse 97/8367EF om det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter[12].

---

10 EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Senest ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

11 ISBN 92-79-00762-9.

12 EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

9) Det er hensigtsmæssigt at fastsætte det princip, at køretøjer skal konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for at personer i køretøjet eller andre trafikanter kan komme til skade er mindst mulig. Med henblik herpå er det nødvendigt, at fabrikanterne sikrer, at køretøjer opfylder de relevante krav i denne forordning. Disse bestemmelser bør, uden at være begrænset hertil, omfatte krav vedrørende strukturel integritet, systemer til forbedring af førerens kontrol over bilen, systemer, der skal give føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, køretøjets lyssystemer, systemer til beskyttelse af fører og passagerer, køretøjets ydre og tilbehør til køretøjet, køretøjsmasse og -dimensioner, dæk, avancerede køretøjssystemer og forskellige genstande. Det er desuden nødvendigt, at køretøjer er i overensstemmelse med særlige bestemmelser for visse lastvogne og påhængskøretøjer hertil, eller særlige bestemmelser vedrørende busser.

10) I køreplanen for indførelse af specifikke nye krav ved typegodkendelse af køretøjer, bør der tages hensyn til disse kravs tekniske gennemførlighed. Generelt bør kravene i første omgang kun være gældende for nye køretøjer. Eksisterende køretøjstyper bør have en yderligere frist til opfyldelse af kravene. Obligatorisk montering af dæktryksovervågning bør i første omgang kun omfatte personbiler. Obligatorisk montering af andre avancerede sikkerhedsfunktioner bør i første omgang kun være gældende for tunge lastvogne.

11) Hvis avancerede sikkerhedsfunktioner monteres frivilligt af køretøjets fabrikant, skal disse funktioner opfylde de relevante krav i nærværende forordning.

12) Det er hensigtsmæssigt at indarbejde de foranstaltninger, der blev annonceret i meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet – "Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer"[13], og som har til formål at reducere CO_2-emissioner fra dæk. Denne reduktion bør opnås gennem en kombination af dæk med lav rullemodstand og anvendelse af dæktryksovervågning. Samtidig er det også hensigtsmæssigt at fastsætte krav, der skal reducere dækstøj og sikre, at sikkerhedsniveauet for dækkene opretholdes gennem indførelse af krav til vejgreb i vådt føre. Køreplanen for gennemførelsen bør afspejle, hvor stor en udfordring det vil være at opfylde alle disse krav. Det er som følge af udfordringen med at opfylde kravene vedrørende rullestøj og under hensyntagen til den tid, som industrien har brug for til at erstatte eksisterende dækmodeller, passende at fastsætte en længere gennemførelsesfrist for kravene vedrørende rullestøj for så vidt angår nye dæk af allerede eksisterende typer.

13) Nogle kategorier af dæk, herunder professionelle off road-dæk, som er underlagt hastighedsbegrænsning, og dæk udelukkende til køretøjer registreret før 1990, vil sandsynligvis kun blive fremstillet i meget små mængder. Det er derfor hensigtsmæssigt at fritage dæk i sådanne kategorier fra visse af kravene i denne forordning, hvis sådanne krav er inkompatible med anvendelsen af dækkene, eller hvor den ekstra byrde, der opstår som følge af disse krav, er ude af proportioner.

---

[13] KOM(2007) 19.

14) Elektronisk stabilitetskontrol, avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-systemer) har et stort potentiale med hensyn til en betydelig reduktion af trafikofre. Der bør derfor fastsættes krav til sådanne systemer.

15) Det er vigtigt, at udskiftningskomponenter for systemer, der er omfattet af nærværende forordning, underlægges ækvivalente sikkerhedskrav og godkendelsesprocedurer. Det er derfor hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om godkendelse af udskiftningskomponenter og separate tekniske enheder.

16) Medlemsstaterne bør indføre sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikre håndhævelse heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

17) Med virkning fra de datoer, hvor de relevante krav i forordningen finder anvendelse på nye køretøjer, nye komponenter og separate tekniske enheder, ophæves følgende rådsdirektiver:

- Rådets direktiv 70/221/EØF af 20. marts 1970 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om brændstofbeholdere og afskærmning bagtil mod underkøring på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[14]

- Rådets direktiv 70/222/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om monteringsflade for og anbringelse af bagnummerplader på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[15]

- Rådets direktiv 70/311/EØF af 8. juni 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om styreapparater for motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[16]

- Rådets direktiv 70/387/EØF af 27. juli 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om døre i motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[17]

- Rådets direktiv 70/388/EØF af 27. juli 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers lydsignalapparater[18]

- Rådets direktiv 71/320/EØF af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[19]

- Rådets direktiv 72/245/EØF af 20. juni 1972 om køretøjers radiointerferens (elektromagnetiske kompatibilitet)[20]

---

14 EFT L 76 af 6.4.1970, s. 23. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 81).

15 EFT L 76 af 6.4.1970, s. 25. Ændret ved tiltrædelsesakten af 1972.

16 EFT L 133 af 18.6.1970, s. 10. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/7/EF (EFT L 40 af 13.2.1999, s. 36).

17 EFT L 176 af 10.8.1970, s. 5. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/31/EF (EFT L 130 af 12.5.2001, s. 33).

18 EFT L 176 af 10.8.1970, s. 12. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

19 EFT L 202 af 6.9.1971, s. 37. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

20 EFT L 152 af 6.7.1972, s. 15. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

– Rådets Direktiv 74/60/EØF af 17. december 1973 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende motordrevne køretøjers indre indretning[21]

– Rådets direktiv 74/61/EØF af 17. december 1973 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende anordninger til tyverisikring af motorkøretøjer[22]

– Rådets direktiv 74/297/EØF af 4. juni 1974 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om den indvendige indretning af motorkøretøjer (styreapparatets opførsel ved sammenstød)[23]

– Rådets direktiv 74/408/EØF af 22. juli 1974 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motorkøretøjers indvendige udstyr (Sædernes modstandsdygtighed og forankring)[24]

– Rådets direktiv 74/483/EØF af 17. september 1974 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om udragende dele på motordrevne køretøjer[25]

– Rådets direktiv 75/443/EØF af 26. juni 1975 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende bakgear og hastighedsmålere for motordrevne køretøjer[26]

– Rådets direktiv 76/114/EØF af 18. december 1975 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende skilte og foreskrevne påskrifter og disses anbringelsessted og -måde for motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[27]

– Rådets direktiv 76/115/EØF af 18. december 1975 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsselers forankring i motordrevne køretøjer[28]

– Rådets direktiv 76/756/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om montering af lygter og lyssignaler på motordrevne køretøjer og påhængsvogne dertil[29]

---

21 EFT L 38 af 11.2.1974, s. 2. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/4/EF (EFT L 87 af 8.4.2000, s. 22).

22 EFT L 38 af 11.2.1974, s. 22. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

23 EFT L 165 af 20.6.1974, s. 16. Ændret ved Kommissionens direktiv 91/662/EØF (EFT L 366 af 31.12.1991, s. 1).

24 EFT L 221 af 12.8.1974, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

25 EFT L 266 af 2.10.1974, s. 4. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/15/EF (EUT L 75 af 15.3.2007, s. 21).

26 EFT L 196 af 26.7.1975, s. 1. Ændret ved Kommissionens direktiv 97/39/EF (EFT L 177 af 5.7.1997, s. 15).

27 EFT L 24 af 30.1.1976, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

28 EFT L 24 af 30.1.1976, s. 6. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/41/EF (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 149).

29 EFT L 262 af 27.9.1976, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/35/EF (EUT L 157 af 19.6.2007, s. 14).

– Rådets direktiv 76/757/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende refleksanordninger på motordrevne køretøjer og på påhængskøretøjer dertil[30]

– Rådets direktiv 76/758/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om markeringslygter, positionslygter fortil, baglygter og stoplygter på motordrevne køretøjer og på påhængskøretøjer dertil[31]

– Rådets direktiv 76/759/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om retningsviserblinklys på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[32]

– Rådets direktiv 76/760/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om belysningsanordninger til bagnummerplade på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[33]

– Rådets direktiv 76/761/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende forlygter på motorkøretøjer, der fungerer som nærlys- og/eller fjernlyslygter, samt vedrørende lyskilder (glødelamper og andet) til brug i godkendte lygter på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil[34]

– Rådets direktiv 76/762/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tågeforlygter på motordrevne køretøjer samt om lamper til disse lygter[35]

– Rådets direktiv 77/389/EØF af 17. maj 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om slæbeanordninger på motordrevne køretøjer[36]

– Rådets direktiv 77/538/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tågebaglygter på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[37]

– Rådets direktiv 77/539/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om baklygter på motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[38]

– Rådets direktiv 77/540/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om parkeringslygter på motordrevne køretøjer[39]

---

30 EFT L 262 af 27.9.1976, s. 32. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
31 EFT L 262 af 27.9.1976, s. 54. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
32 EFT L 262 af 27.9.1976, s. 71. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
33 EFT L 262 af 27.9.1976, s. 85. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
34 EFT L 262 af 27.9.1976, s. 96. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
35 EFT L 262 af 27.9.1976, s. 122. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
36 EFT L 145 af 13.6.1977, s. 41. Ændret ved Kommissionens direktiv 96/64/EF (EFT L 258 af 11.10.1996, s. 26).
37 EFT L 220 af 29.8.1977, s. 60. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
38 EFT L 220 af 29.8.1977, s. 72. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
39 EFT L 220 af 29.8.1977, s. 83. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

– Rådets direktiv 77/541/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i motordrevne køretøjer[40]

– Rådets direktiv 77/649/EØF af 27. september 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende førerens synsfelt i motordrevne køretøjer[41]

– Rådets direktiv 78/316/EØF af 21. december 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bilers indre indretning (identificering af betjeningsorganer, kontrollamper og indikatorer)[42]

– Rådets direktiv 78/317/EØF af 21. december 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende afrimnings- og afdugningsanordninger til ruder i biler[43]

– Rådets direktiv 78/318/EØF af 21. december 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om rudeviskere og rudevaskere til biler[44]

– Rådets direktiv 78/549/EØF af 12. juni 1978 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende hjulafskærmning på biler[45]

– Rådets direktiv 78/932/EØF af 16. oktober 1978 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om nakkestøtter i motordrevne køretøjer[46]

– Rådets direktiv 89/297/EØF af 13. april 1989 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sideafskærmning (sideskærme) af visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil[47]

– Rådets direktiv 91/226/EØF af 27. marts 1991 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om afskærmningssystemer til visse motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil[48]

– Rådets direktiv 92/21/EØF af 31. marts 1992 om masse og dimensioner for motorkøretøjer af klasse M1[49]

– Rådets direktiv 92/22/EØF af 31. marts 1992 om sikkerhedsruder og materiale til ruder på motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil[50]

---

40 EFT L 220 af 29.8.1977, s. 95. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

41 EFT L 267 af 19.10.1977, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 90/630/EØF (EFT L 341 af 6.12.1990, s. 20).

42 EFT L 81 af 28.3.1978, s. 3. Ændret ved Kommissionens direktiv 93/91/EØF (EFT L 284 af 19.11.1993, s. 25).

43 EFT L 81 af 28.3.1978, s. 27.

44 EFT L 81 af 28.3.1978, s. 49. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

45 EFT L 168 af 26.6.1978, s. 45. Ændret ved Kommissionens direktiv 94/78/EF (EFT L 354 af 31.11.1994, s. 10).

46 EFT L 325 af 20.11.1978, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

47 EFT L 124 af 5.5.1989, s. 1.

48 EFT L 103 af 23.4.1991, s. 5. Ændret ved direktiv 2006/96/EF.

49 EFT L 129 af 14.5.1992, s. 1. Ændret ved Kommissionens direktiv 95/48/EF (EFT L 233 af 30.9.1995, s. 73).

– Rådets direktiv 92/23/EØF af 31. marts 1992 om dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt om montering heraf[51]

– Rådets direktiv 92/24/EØF af 31. marts 1992 om hastighedsbegrænsende anordninger eller lignende indbyggede hastighedsbegrænsende systemer for visse motorkøretøjsklasser[52]

– Rådets direktiv 92/114/EØF af 17. december 1992 om udragende dele foran bagpanelet på førerhuse til motorkøretøjer i klasse N[53]

18) Desuden bør følgende direktiver fra Europa-Parlamentet og Rådet også ophæves:

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/20/EF af 30. maj 1994 om mekaniske tilkoblingsanordninger for motorkøretøjer og påhængskøretøjer og anordningernes fastgøring på køretøjerne[54]

– Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/28/EF af 24. oktober 1995 om brændbarheden af materialer, der benyttes ved den indvendige indretning af visse klasser af motorkøretøjer[55]

– Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/27/EF af 20. maj 1996 om beskyttelse af personer i motorkøretøjer ved sidepåkørsel og om ændring af direktiv 70/156/EØF[56]

– Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/79/EF af 16. december 1996 om beskyttelse af personer i motorkøretøjer ved frontal kollision og om ændring af direktiv 70/156/EØF[57]

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF af 22. juli 1997 om masse og dimensioner for visse motorkøretøjsklasser og påhængskøretøjer dertil og om ændring af direktiv 70/156/EØF[58]

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/91/EF af 14. december 1998 om motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil til transport af farligt gods ad vej og om ændring af direktiv 70/156/EØF om typegodkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil[59]

---

50 EFT L 129 af 14.5.1992, s. 11. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/92/EF (EFT L 291 af 8.11.2001, s. 24).

51 EFT L 129 af 14.5.1992, s. 95. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2005/11/EF (EUT L 46 af 17.2.2005, s. 42).

52 EFT L 129 af 14.5.1992, s. 154. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/11/EF (EUT L 44 af 14.2.2004, s. 19).

53 EFT L 409 af 31.12.1992, s. 17.

54 EFT L 195 af 29.7.1994, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

55 EFT L 281 af 23.11.1995, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

56 EFT L 169 af 8.7.1996, s. 1.

57 EFT L 18 af 21.1.1997, s. 7. Ændret ved Kommissionens direktiv 1999/98/EF (EFT L 9 af 13.1.2000, s. 14).

58 EFT L 233 af 25.8.1997, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/19/EF (EUT L 79 af 26.3.2003, s. 6).

59 EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25.

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/40/EF af 26. juni 2000 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motorkøretøjers afskærmning fortil mod underkøring og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF[60]

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/56/EF af 27. september 2001 om opvarmningsanlæg til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 78/548/EØF[61]

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads, og om ændring af direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF[62]

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/97/EF af 10. november 2003 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om typegodkendelse af anordninger til indirekte udsyn og af køretøjer udstyret med disse anordninger, om ændring af direktiv 70/156/EØF og om ophævelse af direktiv 71/127/EØF[63].

19) Formålet med denne forordning, nemlig gennemførelsen af det indre marked ved indførelse af fælles tekniske krav vedrørende motorkøretøjers og dæks sikkerhed og miljøvenlighed, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne. Da der er tale om et omfattende initiativ, kan målene bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel I
Formål, anvendelsesområde og definitioner

Artikel 1
Formål

Denne forordning fastsætter krav for typegodkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet hertil, for så vidt angår deres sikkerhed.

Denne forordning fastsætter også krav til typegodkendelse af dæk med hensyn til deres emission af CO_2 og støj.

---

60 EFT L 203 af 10.2.2000, s. 9. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
61 EFT L 292 af 9.11.2001, s. 21. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.
62 EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1. Ændret ved direktiv 2006/96/EF.
63 EUT L 25 af 29.1.2004, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF.

Artikel 2
Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M, N og O som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med forbehold af artikel 5-10 i denne forordning.

Artikel 3
Definitioner

I denne forordning finder definitionerne i artikel 3 i direktiv 2007/46/EF anvendelse.

Endvidere forstås ved:

(1) "Elektronisk stabilitetskontrol (ESC)": en elektronisk kontrolfunktion i et køretøj, der forbedrer køretøjets dynamiske stabilitet.

(2) "System til advarsel om at vognbanen forlades (LDW-system)": et system, der advarer føreren om, at køretøjet utilsigtet er ved at bevæge sig ud af dets vognbane.

(3) "Avanceret nødbremsesystem": et system, der automatisk opdager en nødsituation og aktiverer køretøjets bremsesystem, med eller uden førerens aktive medvirken, for at nedbremse køretøjet og således undgå eller afbøde et sammenstød.

(4) "Belastningstal": et eller to tal, som angiver den belastning, som dækket kan bære ved enkeltmontering eller enkelt- og dobbeltmontering ved en hastighed, svarende til den dertil hørende hastighedskategori, når det anvendes i overensstemmelse med de af fabrikanten angivne anvendelseskrav.

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

(6) "Professionelt off road-dæk": et dæk beregnet til blandet kørsel på både vej og i terræn eller til anden særlig kørsel.

(7) "Snedæk": et dæk mærket med M+S eller M.S eller M&S, hvis slidbanemønster, slidbanesammensætning eller opbygning primært er udformet til på sne at opnå en bedre ydeevne end et normaldæk for så vidt angår dets evne til at sætte køretøjet i gang eller holde det i gang.

(8) "Reservedæk af T-typen": et reservedæk til midlertidig brug ved højere dæktryk end normaldæk eller forstærkede dæk.

(9) "Trækdæk": et snedæk i kategori C2 eller C2, beregnet til montering på et køretøjs drivaksel(-aksler).

(10) "Udsat trafikant": fodgængere, cyklister og motorcyklister.

Kapitel II
Fabrikantens forpligtelser

Artikel 4
Almindelige forpligtelser

1. Fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer med henblik på salg, registrering eller ibrugtagning i Fællesskabet er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

2. Fabrikanten skal påvise, at alle separate tekniske enheder eller komponenter med henblik på salg eller ibrugtagning i Fællesskabet er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 5
Krav og prøvninger

1. Fabrikanten skal sikre, at køretøjer konstrueres, fremstilles og samles på en sådan måde, at risikoen for at personer i køretøjet eller andre trafikanter kan komme til skade er mindst mulig.

2. Fabrikanten skal sikre, at køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder opfylder de relevante krav i denne forordning, herunder krav vedrørende:

   a) køretøjskonstruktionens integritet, herunder kollisionsprøvninger

   b) systemer, der hjælper føreren med at have køretøjet under kontrol, herunder styresystem, bremsesystem og elektronisk stabilitetskontrolsystem

   c) systemer, der giver føreren udsyn til og oplysninger om køretøjets tilstand og de umiddelbare omgivelser, herunder ruder, spejle og informationssystemer

   d) køretøjets lyssystemer

   e) systemer til beskyttelse af fører og passagerer, herunder indvendig indretning, nakkestøtter, sikkerhedsseler, ISOFIX-forankringer eller indbyggede barnefastholdelsesanordninger og døre

   f) køretøjets ydre og tilbehør til køretøjet

   g) elektromagnetisk kompatibilitet

   h) akustiske alarmanordninger

   i) varmeanlæg

   j) tyverisikringsanordninger

   k) køretøjets identifikationssystemer

l) masse og dimensioner.

3. Kommissionen fastsætter, hvilke af de klasser af køretøjer, der er nævnt i artikel 2, der skal være omfattet af kravene i stk. 1 og 2 i nærværende artikel.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF.

Artikel 6
Særlige krav vedrørende visse køretøjer i klasse N og O

1. Ud over kravene i artikel 5, 8, 9 og 10, skal køretøjer i klasse N og O, hvor dette er relevant, opfylde kravene i stk. 2-6 i denne artikel.

2. Køretøjer i klasse N_2 og N_3 skal være konstrueret på en sådan måde, at risikoen for kvæstelse af fører og passagerer ved et frontalt sammenstød som følge af underkøring bliver mindst mulig.

3. Køretøjer i klasse N_2, N_3, O_3 og O_4 skal konstrueres på en sådan måde, at risikoen for kvæstelse af udsatte trafikanter eller af føreren eller passagerer i køretøjet i forbindelse med underkøring, hvor køretøjet rammes fra siden af et andet køretøj eller af en udsat trafikant, minimeres.

4. Køretøjets førerhus eller den plads, der er afsat til fører og passagerer, skal have tilstrækkelig styrke til at yde beskyttelse ved sammenstød eller væltning.

5. Køretøjer i klasse N_2 med en maksimal masse på over 7,5 tons og alle køretøjer i klasse N_3, O_3 og O_4, skal konstrueres på en sådan måde, at stænk fra køretøjet påvirker andre køretøjers udsyn mindst muligt.

6. Kommissionen fastsætter yderligere sikkerhedskrav for køretøjer, der er beregnet til transport af farligt gods ad vej i eller mellem medlemsstaterne.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF.

Artikel 7
Særlige krav vedrørende køretøjer i klasse M2 og M3

1. Ud over kravene i artikel 5, 8, 9 og 10, skal køretøjer i klasse M_2 og M_3, hvor dette er relevant, opfylde kravene i stk. 2-5 i denne artikel.

2. Et køretøjs transportkapacitet, inkl. siddende og stående passagerer og kørestolsbrugere, skal være passende i forhold til køretøjets masse, størrelse og indretning.

3. Køretøjets karrosseri skal være konstrueret og fremstillet således, at køretøjet kan føres på sikker og stabil vis, også når det er lastet til fuld kapacitet. Der skal træffes

passende foranstaltninger for at opretholde en sikker adgang til og en sikker udgang fra køretøjet, især i nødstilfælde.

4. Der skal være adgang til køretøjer i kategori I for bevægelseshæmmede personer, herunder kørestolsbrugere.

5. Materialer, der benyttes ved den indvendige indretning af bussens karrosseri, skal forhindre eller i det mindste forsinke udviklingen af flammer, således at passagererne kan nå at komme ud af køretøjet i tilfælde af brand.

Artikel 8
Klassificering af dæk

1. De forskellige typer dæk klassificeres i følgende klasser:

   a) Klasse C1 – dæk beregnet til køretøjer i klasse M_1, O_1 og O_2

   b) Klasse C2 – dæk beregnet til køretøjer på over 3,5 tons i klasse M_2, M_3, N, O_3 og O_4 med et belastningstal ved enkeltmontering ≤ 121 og en hastighedskategori ≥ "N"

   c) Klasse C3 – dæk beregnet til køretøjer på over 3,5 tons i klasse M_1, M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 og O_4 med et af følgende belastningstal:

      i) belastningstal ved enkeltmontering ≤ 121 og en hastighedskategori ≤ "M"

      ii) belastningstal ved enkeltmontering ≥ 122.

   En dæktype kan klassificeres i mere end én af klasserne i litra a), b) og c), hvis dæktypen opfylder alle de relevante krav i hver af de klasser, som den godkendes i.

2. Den fortegnelsen over belastningstal og de dertil svarende masser, der findes i FN/ECE-forordning nr 54[64]., finder anvendelse.

Artikel 9
Særlige bestemmelser for dæk til køretøjer

1. Alle dæk, der leveres som del af et køretøjs udstyr, herunder eventuelle reservehjul, skal være egnede til brug på det køretøj, som de er beregnet til, især med hensyn til deres mål, og deres hastigheds- og belastningsspecifikationer.

2. Køretøjer i klasse M_1 skal være udstyret med et dæktryksovervågningssystem, der kan advare føreren, hvis et dæktryk er faretruende lavt, og informere føreren, hvis et dæk har en trykniveau, der ligger betydeligt under det optimale niveau for et økonomisk brændstofforbrug.

3. Alle C1-dæk skal opfylde de krav til vejgreb i vådt føre, der er anført i del A i bilag I.

---

64 EUT […].

4. Alle dæk, skal opfylde de krav til rullemodstand, der er anført i del B i bilag I.

5. Alle dæk, skal opfylde de krav til rullestøj, der er anført i del C i bilag I.

6. Stk. 3, 4 og 5 finder ikke anvendelse på:

   a) dæk med et hastighedsindeks på under 80 km/h

   b) dæk, hvis nominelle fælgdiameter ikke er større end 254 mm eller er 635 mm eller derover

   c) reservedæk af T-typen til midlertidig brug

   d) dæk konstrueret til montering på køretøjer, der er registreret første gang før den [1. oktober 1990]

   e) dæk forsynet med ekstra anordninger til forbedring af trækegenskaberne.

7. Kravene til rullemodstand og rullestøj, som anført i del B og C i bilag I, finder ikke anvendelse på professionelle off road-dæk.

Artikel 10
Avancerede køretøjssystemer

1. Køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 skal være udstyret med et avanceret nødbremsesystem, som skal opfylde kravene i denne forordning.

   Ethvert avanceret nødbremsesystem, der monteres frivilligt af fabrikanten på et køretøj i klasse M_1 eller N_1, skal opfylde kravene i denne forordning.

2. Køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 og N_3 skal være udstyret med et system til advarsel om at vognbanen forlades (LDW-system), som skal opfylde kravene i denne forordning.

   Ethvert system til advarsel om at vognbanen forlades (LDW-system), der monteres frivilligt af fabrikanten i et køretøj i klasse M_1 eller N_1, skal opfylde kravene i denne forordning.

3. Kommissionen kan fastsætte særlige procedurer, prøvninger og tekniske krav, ud over de i stk. 1 og 2 nævnte, til typegodkendelse af avancerede køretøjssystemer

   Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF.

Kapitel III
Medlemsstaternes forpligtelser

Artikel 11
Typegodkendelse af køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder

1. Med virkning fra den 29. oktober 2012 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed, der er omfattet i artikel 5-9 og bilag I, med undtagelse af de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer i de klasser, der er nærmere angivet i nævnte artikler og deres gennemførelsesforanstaltninger, og at meddele EF-typegodkendelse for nye typer komponenter/separate tekniske enheder til disse køretøjer, hvis de ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning.

2. Med virkning fra den 29. oktober 2014 skal de nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed og dæk, der er omfattet af artikel 5, 6, 7 og 8, artikel 9 stk. 1-4 og del A og B i bilag I, med undtagelse af grænseværdierne for rullemodstand for C3-dæk og de grænseværdier for rullemodstand, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, i tilfælde af nye køretøjer i de køretøjsklasser, der er angivet i nævnte artikler, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer, og skal, hvis der er tale om nye komponenter eller separate tekniske enheder til disse køretøjer, som ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning, forbyde deres salg og ibrugtagning.

3. Med virkning fra den 29. oktober 2016 skal de nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullestøj, og for så vidt angår C3-dæk også med begrundelse i rullemodstand, med undtagelse af de grænseværdier, der er fastsat i tabel 2 i del B i bilag I, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M, N og O, der ikke overholder de relevante bestemmelser i denne forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke overholder de relevante bestemmelser i denne forordning, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

4. Med virkning fra den 29. oktober 2016 skal nationale myndigheder med begrundelse i dæks rullemodstand nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer køretøjer i klasse M, N og O og at meddele EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder til nye typer dæk beregnet til sådanne køretøjer, hvis de ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand som fastsat i tabel 2 i del B i bilag I.

5. Med virkning fra den 29. oktober 2018 skal de nationale myndigheder med begrundelse i C1 og C2-dæks rullemodstand, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M, N og O, der ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag I, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af

sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 del B i bilag I, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

6. Med virkning fra den 29. oktober 2020 skal de nationale myndigheder med begrundelse i C3-dæks rullemodstand, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M, N og O, der ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 i del B i bilag I, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer og, for så vidt angår nye dæk til sådanne køretøjer, som ikke overholder grænseværdierne for rullemodstand i tabel 2 del B i bilag I, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

7. Med virkning fra den 29. oktober 2013 skal nationale myndigheder med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed, der er omfattet af artikel 10, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 and N_3, at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye type køretøjer i klasse M_1 og N_1 udstyret med et avanceret nødbremsesystem og/eller et system, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-system) og at meddele EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder med hensyn til nye typer avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-systemer), til sådanne køretøjer, hvis de ikke opfylder de relevante bestemmelser i nærværende forordning.

8. Med virkning fra den 29. oktober 2015 skal de nationale myndigheder med begrundelse i køretøjssikkerhed omfattet af artikel 10, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2 and N_3 og nye køretøjer i klasse M_1 og N_1 udstyret med et avanceret nødbremsesystem og/eller et system, der advarer om, at vognbanen forlades (LDW-system), som ikke er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i nærværende forordning, anse typeattester for ikke længere at være gyldige i henhold til artikel 26 i direktiv 2007/46/EF og skal forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer og, for så vidt angår avancerede nødbremsesystemer og systemer, der advarer om at vognbanen forlades (LDW-systemer), til sådanne køretøjer, som ikke opfylder kravene i denne forordning, forbyde salg og ibrugtagning heraf.

9. De nationale myndigheder skal tillade salg og ibrugtagning af komponenter og separate tekniske enheder, der er typegodkendt før den i stk. 1 anførte dato, og skal fortsat meddele udvidelse af godkendelser for disse komponenter og separate tekniske enheder i henhold til det direktiv, i henhold til hvilket der oprindeligt blev meddelt godkendelse, medmindre de krav, der gælder for sådanne komponenter eller separate tekniske enheder er blevet ændret og/eller nye krav er blevet tilføjet ved nærværende forordning.

De nationale myndigheder skal tillade salg og ibrugtagning af og skal fortsat meddele udvidelser af EF-typegodkendelser for udskiftningskomponenter og separate tekniske enheder i form af udskiftningsdele, med undtagelse af udskiftningsdæk, beregnet til køretøjer, der er typegodkendt før den i stk. 1 nævnte dato, i henhold til betingelserne i det direktiv, i henhold til hvilket der oprindeligt blev meddelt godkendelse.

10. For så vidt andet ikke er fastsat i stk. 1-9, og med forbehold af ikrafttrædelsen af de i artikel 5, stk. 3, og artikel 13 omhandlede gennemførelsesforanstaltninger, må nationale myndigheder ikke med begrundelse i de områder af køretøjssikkerhed, der er omfattet af artikel 5-10, hvis en fabrikant anmoder herom, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for en ny type køretøj eller meddele EF-typegodkendelse for komponenter/separate tekniske enheder, eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af en ny komponent eller separat teknisk enhed, hvis det pågældende køretøj, komponent eller separate tekniske enhed er i overensstemmelse med kravene i nærværende forordning.

Artikel 12
Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest 18 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelse og giver den omgående besked om enhver ændring af dem.

2. De overtrædelser, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter:

   a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse

   b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse

   c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kunne føre til tilbagekaldelse eller inddragelse af typegodkendelsen.

Kapitel IV
Afsluttende bestemmelser

Artikel 13
Gennemførelsesbestemmelser

1. Foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den med hensyn til specifikke procedurer, prøvninger og krav, som gælder for typegodkendelsen i forbindelse med bestemmelserne i artikel 5-10 og i bilag I, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol som omhandlet i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF. Disse foranstaltninger omfatter en mere præcis fastsættelse af, hvilke specifikationer et dæk skal opfylde for at blive defineret som et "professionelt off road-dæk".

2. For så vidt som de foranstaltninger, der vedtages i henhold til stk. 1, vedrører ændring af grænseværdierne for rullemodstand og rullestøj for dæk anført i del B og C i bilag I som følge af en ændring i prøvningsprocedurerne, fastsættes disse uden derved at sænke det eksisterende ambitionsniveau med hensyn til miljøet.

Artikel 14
Ændringer af direktiv 2007/46/EF

Bilag IV, VI og XI til direktiv 2007/46/EF ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 15
Ophævelse

1. Direktiv 70/221/EØF, 70/222/EØF, 70/311/EØF, 70/387/EØF, 70/388/EØF, 71/320/EØF, 72/245/EØF, 74/60/EØF, 74/61/EØF, 74/297/EØF, 74/408/EØF, 74/483/EØF, 75/443/EØF, 76/114/EØF, 76/115/EØF, 76/756/EØF, 76/757/EØF, 76/758/EØF, 76/759/EØF, 76/760/EØF, 76/761/EØF, 76/762/EØF, 77/389/EØF, 77/538/EØF, 77/539/EØF, 77/540/EØF, 77/541/EØF, 77/649/EØF, 78/316/EØF, 78/317/EØF, 78/318/EØF, 78/549/EØF, 78/932/EØF, 89/297/EØF, 91/226/EØF, 92/21/EØF, 92/22/EØF, 92/24/EØF, 92/114/EØF, 94/20/EF, 95/28/EF, 96/27/EF, 96/79/EF, 97/27/EF, 98/91/EF, 2000/40/EF, 2001/56/EF, 2001/85/EF og 2003/97/EF ophæves med virkning fra den 29 oktober 2014.

2. Direktiv 92/23/EØF ophæves med virkning fra den 29. oktober 2018.

3. Henvisninger til de ophævede direktiver betragtes som henvisninger til nærværende forordning.

Artikel 16
Ikrafttræden

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

Den anvendes fra den [29. oktober 2012].

Dog anvendes artikel, 5, stk. 3, artikel 6, stk. 6, artikel 10, stk. 3, artikel 11, stk. 10, og artikel 13 og punkt 1, a), iii), punkt 1, b), iii), punkt 1, b), iv), punkt 2, c), punkt 3, a), iii), punkt 3, b), iii), punkt 3, c), iii), punkt 3, d), iii), punkt 3, e), iii), og punkt 3, f), i) i bilag II fra ikrafttrædelsesdatoen. Punkt 1, a), i), punkt 1, b), i), punkt 2, a), punkt 3, a), i), punkt 3, b), i), punkt 3, c), i), punkt 3, d), i), punkt 3, e), i), og punkt 3, f), ii) i bilag II finder anvendelse fra den 29. oktober 2014. Punkt 1, a), ii), punkt 1, b), ii), punkt 2, b), punkt 3, a), ii), punkt 3, b), ii), punkt 3, c), ii), punkt 3, d), ii) og punkt 3, e), ii) i bilag II finder anvendelse fra den 29. oktober 2018.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den .[…]

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

BILAG I

Krav til dæk med hensyn til vejgreb i vådt føre, rullemodstand og rullestøj

Del A – krav til vejgreb i vådt føre

Klasse C1-dæk skal opfylde følgende krav:

Anvendelseskategori	Vådgrebsindeks (G)
snedæk med et hastighedssymbol ("Q" eller under, ekskl. "H"), der angiver en maksimumhastighed på ikke over 160 km/h	≥ 0,9
snedæk med et hastighedssymbol ("R" eller over, inkl. "H"), der angiver en maksimumhastighed på over 160 km/h	≥ 1,0
Normalt dæk (vejkørsel)	≥ 1,1

Del B - rullemodstand

Maksimumværdierne for rullemodstandskoefficienten for hver dæktype, målt i henhold til ISO 28580, må ikke være større end:

Tabel 1

Dækklasse	Maksimumværdi (kg/ton) **1. etape**
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Tabel 2

Dækklasse	Maksimumværdi (kg/ton) **2. etape**
C1	10,5
C2	9
C3	6,5

Del C - rullestøj

1. Støjniveauerne bestemt efter proceduren i gennemførelsesforanstaltningerne til denne forordning må ikke overskride de grænser, der er angivet i punkt 1.1 eller 1.2. Tabellerne i punkt 1.1 og 1.2 repræsenterer de målte værdier korrigeret for temperatur, undtagen for C3-dæk, og instrumenttolerans, og de er afrundet nedad til nærmeste hele værdi.

1.1 Klasse C1-dæk med reference til den nominelle dæksbredde af det dæk, der er blevet prøvet:

Dækklasse	Nominel dækbredde (mm)	Grænseværdi (dB(A))
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

1.2 Klasse C2- og C3-dæk med reference til anvendelseskategori:

Dækklasse	Nominel dækbredde (mm)	Grænseværdi (dB(A))
C2	Normale dæk	72
	Trækdæk	73
C3	Normale dæk	73
	Trækdæk	75

BILAG II

Ændringer af direktiv 2007/46/EF

I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

1. Del I i bilag IV ændres således:

a) Tabellen ændres således:

i) Punkt 3-10, 12-38, 42-45 og 47-57 udgår

ii) Punkt 46 udgår

iii) Som punkt 63 indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	Gyldighedsområde (køretøjsklasser)									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Generel sikkerhed	[EF) nr. …/… *denne forordnings nummer indsættes*]	[L .. af …, s. .. *henvisning til denne forordning indsættes*]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Der foretages følgende ændringer i tillægget:

i) Punkt 3-10, 12-37, 44, 45 og 50-54 i tabellen udgår

ii) Punkt 46 i tabellen udgår

iii) Som punkt 63 indsættes:

	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	M_1
63	Generel sikkerhed	[EF) nr. …/… *denne forordnings nummer indsættes*]	[L ..af …, s. .. *henvisning til denne forordning indsættes*]	P/A

ii) Under "forklarende bemærkninger" tilføjes følgende:

P/A: Denne forordning finder delvis anvendelse. Det nøjagtige anvendelsesområde fastsættes i gennemførelsesforanstaltningerne til denne forordning.

2. I tillægget til bilag VI foretages følgende ændringer i tabellen:

a) Punkt 3-10, 12-38, 42-45 og 47-57 udgår

b) Punkt 46 udgår

c) Som punkt 63 indsættes:

Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	Ændret ved	Gyldig for version
63. Generel sikkerhed	[EF) nr. …/… *denne forordnings nummer indsættes*]	[L ..af …, s. .. *henvisning til denne forordning indsættes*]		

3. Bilag XI ændres således:

a) i tillæg 1 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 3-10, 12-38, 44, 45 og 47-54 udgår

ii) Punkt 46 udgår

iii) Som punkt 63 indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
63	Generel sikkerhed	[EF) nr. …/… *denne forordnings nummer indsættes*]	P/A	P/A	P/A	P/A

(b) i tillæg 2 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 3-10, 12-38, 42-45 og 47-57 udgår

ii) Punkt 46 udgår

iii) Som punkt 63 indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Generel sikkerhed	[EF) nr. …/… *denne forordnings nummer indsættes*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

c) i tillæg 3 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 3-10, 12-37, 44, 45 og 50-54 udgår

ii) Punkt 46 udgår

iii) Som punkt 63 indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M_1
63	Generel sikkerhed	[EF) nr. …/… *denne forordnings nummer indsættes*]	P/A

d) i tillæg 4 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 3-10, 13-36, 42-45 og 47-57 udgår

ii) Punkt 46 udgår

iii) Som punkt 63 indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Generel sikkerhed	[EF) nr. …/… *denne forordnings nummer indsættes*]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

(e) i tillæg 5 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 3-10, 12-36, 42-45 og 47-57 udgår

ii) Punkt 46 udgår

iii) Som punkt 58 indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Mobilkran klasse N3
58	Generel sikkerhed	[EF) nr. …/… *denne forordnings nummer indsættes*]	P/A

f) Under "forklarende bemærkninger" foretages følgende ændringer:

i) Punkt C, U, W_5, og W_6 udgår

ii) Følgende tilføjes:

"P/A: Denne retsakt finder delvis anvendelse. Det nøjagtige anvendelsesområde fastsættes i gennemførelsesforanstaltningerne til denne forordning."