EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.5.2008
KOM(2008) 316 slutlig

2008/0100 (COD)

Förslag till

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

## om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon

(framlagt av kommissionen)

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

# MOTIVERING

## 1. FÖRSLAGETS BAKGRUND

- **Förslagets syfte och mål**

Förslagets syfte är att fastställa harmoniserade regler för konstruktion av motorfordon i avsikt att säkerställa den inre marknadens funktion samtidigt som en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå föreskrivs.

Förslaget syftar till att stärka fordonssäkerheten genom att kräva obligatorisk installering av vissa avancerade säkerhetsfunktioner. Förslaget syftar också till att förbättra fordonens miljöprestanda genom att minska mängden trafikbuller och $CO_2$-utsläpp från fordonsdäcken.

Genom att förenkla befintlig typgodkännandelagstiftning om fordonssäkerhet, förbättra insynen och lätta den administrativa bördan bidrar förslaget slutligen till fordonsindustrins konkurrenskraft.

- **Allmän bakgrund**

De tekniska kraven i fråga om åtskilliga säkerhets- och miljöaspekter vid typgodkännande av motorfordon har harmoniserats på gemenskapsnivå för att undvika att kraven skiljer sig åt mellan medlemsstaterna och säkerställa en hög nivå av trafiksäkerhet och miljöskydd inom hela gemenskapen.

Det finns nu ny teknik som dramatiskt kan förbättra fordonssäkerheten (såsom elektroniska stabilitetskontrollsystem) eller minska $CO_2$-utsläppen (såsom däck med lågt rullmotstånd). Forskningen har visat att betydande fördelar nås om sådan teknik införs som standard på nya fordon. Att uppställa gemensamma obligatoriska krav förebygger också den fragmentisering av den inre marknaden som kan uppstå när olika produktstandarder utvecklas bland medlemsstaterna.

Kommissionen välkomnade i sitt meddelande ”Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet”[1] rekommendationen i CARS 21-rapporten[2] om att förenkla hela det nuvarande regelverket för typgodkännande av fordon. Till följd av denna rekommendation förenklas genom förslaget typgodkännandelagstiftningen betydligt då 50 grunddirektiv (och ca 100 berörda ändringsdirektiv) inom området för motorfordons- och däcksäkerhet ersätts av en enda förordning från rådet och parlamentet.

- **Befintliga bestämmelser inom förslagets tillämpningsområde**

Rådets direktiv 70/221/EEG, rådets direktiv 70/222/EEG, rådets direktiv 70/311/EEG, rådets direktiv 70/387/EEG, rådets direktiv 70/388/EEG, rådets direktiv 71/320/EEG, rådets direktiv 72/245/EEG, rådets direktiv 74/60/EEG, rådets

---

1 KOM(2007) 22.

2 CARS 21, *Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet: ISBN 92-79-00762-9.*

direktiv 74/61/EEG, rådets direktiv 74/297/EEG, rådets direktiv 74/408/EEG, rådets direktiv 74/483/EEG, rådets direktiv 75/443/EEG, rådets direktiv 76/114/EEG, rådets direktiv 76/115/EEG, rådets direktiv 76/756/EEG, rådets direktiv 76/757/EEG, rådets direktiv 76/758/EEG, rådets direktiv 76/759/EEG, rådets direktiv 76/760/EEG, rådets direktiv 76/761/EEG, rådets direktiv 76/762/EEG, rådets direktiv 77/389/EEG, rådets direktiv 77/538/EEG, rådets direktiv 77/539/EEG, rådets direktiv 77/540/EEG, rådets direktiv 77/541/EEG, rådets direktiv 77/649/EEG, rådets direktiv 78/316/EEG, rådets direktiv 78/317/EEG, rådets direktiv 78/318/EEG, rådets direktiv 78/549/EEG, rådets direktiv 78/932/EEG, rådets direktiv 89/297/EEG, rådets direktiv 91/226/EEG, rådets direktiv 92/21/EEG, rådets direktiv 92/22/EEG, rådets direktiv 92/23/EEG, rådets direktiv 92/24/EEG, rådets direktiv 92/114/EEG, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/20/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 95/28/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 96/79/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 96/27/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 98/91/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/56/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/97/EG.

Genom förslaget och åtgärderna för att genomföra det kommer de befintliga krav som fastställs i ovanstående rättsakter att behållas. I jämförelse med befintliga rättsakter fastställs i förslaget nya krav för vissa avancerade säkerhetsfunktioner, såsom elektroniska stabilitetskontrollsystem, system för övervakning av däcktryck, avancerade nödbromssystem och system för varning vid avvikelse ur vald fil. Dessutom skärps i förslaget kraven på däckbuller och nya krav införs för däck med avseende på deras väggrepp vid vått väglag och rullmotstånd.

- **Överensstämmelse med unionens övriga politik och övriga mål**

Förslaget överensstämmer med det EG-mål för att göra trafiken säkrare vars huvuddrag bl.a. anges i den vitbok om den gemensamma transportpoliken[3] som antogs år 2001 av kommissionen och ger en sammanfattning av det europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet.

I den mån förslagets miljöaspekter berörs blir dessutom i förslaget två av de åtgärder genomförda som identifieras i den strategi för minskning av $CO_2$-utsläpp från bilar vars huvuddrag anges i kommissionens meddelande ”Resultat av översynen av gemenskapens strategi för att minska $CO_2$-utsläppen från personbilar och lätta nyttofordon”[4].

Förslaget är slutligen förenligt med den EG-strategi för förenkling av lagstiftningen som framläggs i kommissionens meddelande ”Uppdatera och förenkla gemenskapens lagstiftning”[5] där typgodkännandesystemet för motorfordon utpekas som ett prioriterat område vid förenkling av gemenskapslagstiftningen.

---

3 KOM(2001) 370.
4 KOM(2007) 19.
5 KOM(2003) 71.

## 2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

- **Samråd med berörda parter**

*Samrådsmetoder, huvudsakliga målgrupper och de svarandes allmänna profil*

Vid utarbetandet av förslaget har kommissionen på olika sätt samrått med berörda parter:

- Ett allmänt samråd via Internet genomfördes som omfattade alla synpunkter på förslaget.

- I fråga om förslagen till avancerade nödbromssystem genomfördes ett projekt för att undersöka de potentiella kostnader och den nytta som kan erhållas när fordon av olika klasser utrustas med sådana system. Detta projekt utfördes i samarbete med en grupp berörda parter från industrin.

- I fråga om kraven för däck har ett antal möten hållits med däcktillverkarorganisationer samt forsknings- och miljögrupper i syfte att få en balanserad och genomförbar uppsättning krav.

*Sammanfattning av svaren och hur dessa beaktats*

Under samrådet via Internet ställdes att antal frågor av de berörda parterna. I den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag redogörs ingående för de väsentliga frågor som ställdes och diskuteras hur de beaktats.

Ett öppet samråd hölls via Internet den 23 augusti-18 oktober 2007. Kommissionen mottog 81 svar. Resultaten finns på http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm.

- **Inhämtande och användning av experthjälp**

*Berörda vetenskaps-/fackområden*

I förslaget krävdes bedömning av olika politiska alternativ såväl som av närliggande ekonomi-, samhälls- och miljökonsekvenser.

*Använda metoder*

Undersökningar av genomförbarheten av att minska däckbuller och av de kostnader för och den nytta av avancerade nödbromssystem som blivit angivna utfördes för att särskilt stödja utvecklingen av relevanta aspekter på denna förordning. Dessutom användes befintliga undersökningar av minskning av $CO_2$-utsläpp (TNO) och minskning av trafikolyckor (COWI) för att mäta den nytta som de föreslagna åtgärderna medför.

I fråga om undersökningen av däckbuller utfördes följande arbete av konsulten:

- Genomgång av relevant litteratur för att kartlägga sociala och miljömässiga konsekvenser av däck-/vägbuller.

- Insamling och utvärdering av bullerprovningsuppgifter om befintliga däck i olika kategorier.

- Bedömning av genomförbarheten av att minska däckbullergränsvärden, inkl. potentiella konsekvenser för andra däcktypsparametrar.

- Bedömning, med användning av lämplig datormodelleringsteknik, av de sannolika totala bullerminskningar som uppstår till följd av de föreslagna åtgärderna.

- Nära samband med olika berörda parter.

Vid undersökningen av avancerade nödbromssystem utfördes följande arbete av konsulten:

- Bedömning av de nuvarande olyckor som sannolikt kan undvikas eller mildras med användning av denna teknik.

- Bedömning av nuvarande och kommande systems kapacitet.

- Bedömning av ”kostnad per fordon” av att installera sådana system.

- Nära samband med olika berörda parter.

*De viktigaste organisationer/experter som rådfrågats*

Däckbullerundersökningen utfördes av *Federation of European Highway Research*. Undersökningen av det avancerade nödbromssystemet utfördes av *Transport research laboratory Ltd*.

De däckbullergränsvärden som föreslås i bilagan till denna förordning utgår från rekommendationer från *Federation of European Highway Research*. Genom arbetet inom *Transport research laboratory Ltd* stöddes prioriteringen av avancerade nödbromssystem för tunga nyttofordon. I konsekvensbedömningen hänvisas till annan forskning som också användes för att utvärdera olika politiska alternativ. Det politiska alternativ som föredrogs har i alla händelser valts med utgångspunkt i en kostnads-/nyttoanalys som förklaras i den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget.

*Tillvägagångssätt som använts för att göra expertråden allmänt tillgängliga*

Alla färdigställda och godkända forskningsrapporter finns eller kommer att finnas på webbplatsen för GD Näringsliv.

- **Konsekvensbedömning**

För var och en av de huvudsakliga aspekterna på förslaget övervägdes olika alternativ:

1. Förenklingsaspekter

a) Inga åtgärder. Detta innebär att de gällande 50 direktiven behålls med ytterligare ändringar, när så krävs. EG-direktiven fortsätter att gälla parallellt med nuvarande föreskrifter från FN/ECE och med de tekniska krav som vanligen (men inte alltid) är likvärdiga. Detta orsakar för närvarande stor förvirring bland dem som inte har nära anknytning till typgodkännandesystemet och leder till ett läge med ett regelverk som inte är helt överskådligt.

b) Inga åtgärder vidtas som en del av pågående verksamhet men där varje direktiv ses över om och när det ska ändras och det beslutas om en ersättning är lämplig. Detta alternativ bidrar effektivt till att förenkla regelverket. Förenklingsverksamheten skulle emellertid sträcka sig över ett antal år.

c) Att ersätta alla gällande direktiv med den föreslagna förordningen. Detta är det bästa alternativet då det maximerar fördelarna med förenklingen till förmån för i synnerhet de nationella myndigheterna och industrin.

2. Avancerad säkerhetsteknik

a) Inga åtgärder vidtas och initiativet överlåts till marknaden. Anordningar som elektroniska stabilitetskontrollsystem förekommer redan på ett ökande antal bilar på vissa marknader. På sådana fordon som tunga lastbilar och turistbussar, där fördelarna med elektroniska stabilitetskontrollsystem kan vara ännu större än för bilar, finns emellertid ofta inte något marknadsincitament för att frivilligt installera elektroniska stabilitetskontrollsystem då, till skillnad från fallet med bilar, kunderna normalt inte är brukare. Utan harmoniserade standarder föreligger dessutom risken att skilda standarder tillämpas inom EU med en åtföljande fragmentisering av den inre marknaden.

b) Att upprätta tekniska standarder för avancerad säkerhetsteknik (om installerad) och låta tillverkarna installera dem frivilligt. Ehuru detta hindrar att olika standarder uppstår inom EU, som påpekas ovan, kommer detta alternativ inte att säkerställa att avancerade säkerhetsfunktioner installeras på alla fordon.

c) Att fastställa tekniska standarder och obligatoriska installeringskrav. Genom detta alternativ säkerställs att de avancerade säkerhetsfunktionernas totala potential utnyttjas. Då det finns ett positivt kostnads-/nyttoutfall för dessa system förefaller det som om det obligatoriska alternativet är motiverat.

3. Krav för däck

För däck införs i förslaget nya krav inom följande områden: däckbullergränsvärden, rullmotståndsgränsvärden, väggrepp vid vått väglag och system för övervakning av däcktryck.

För var och en av ovanstående frågor övervägdes i allmänhet följande alternativ: a) ingen åtgärd; b) frivillig lösning/marknadslösning; c) obligatorisk lösning med låg teknisk svårighetsgrad; d) obligatorisk lösning med hög teknisk svårighetsgrad.

Alternativ d valdes för alla frågorna. I fråga om rullmotstånd, väggrepp vid vått

väglag och system för övervakning av däcktryck befinner sig forskning och produktutveckling redan på ett mycket framskridet stadium varför det ses som möjligt att genomföra de striktare tekniska kraven inom en ganska kort tid. Beträffande system för övervakning av däcktryck maximerar i synnerhet införande av en högre standard säkerhetsfördelarna och med största sannolikhet blir det säkerställt att målen att minska $CO_2$-utsläpp nås. Beträffande däckbuller har alternativ d också behållits då det är det enda som säkerställer att förslagets miljömål uppfylls. Då bullerkraven emellertid är mer svårbemästrade än övriga krav har en längre genomförandeperiod planerats.

Kommissionen har utfört en konsekvensbedömning som finns i arbetsprogrammet http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm.

## 3. RÄTTSLIGA ASPEKTER PÅ FÖRSLAGET

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Genom förslaget förenklas typgodkännandesystemet för motorfordon betydligt i fråga om kraven på säkerhet och däck genom att 50 direktiv upphävs.

Genom förslaget införs nya obligatoriska krav på avancerade säkerhetsfunktioner. I förslaget krävs i synnerhet obligatorisk installering av:

- Elektroniska stabilitetskontrollsystem på alla fordon.
- System för övervakning av däcktryck på personbilar.
- Avancerade nödbromssystem och varningssystem vid avvikelse ur fil på tunga nyttofordon.

I förslaget förutses också att vid frivilligt installering av avancerade nödbromssystem och varningssystem vid avvikelse ur fil på andra fordonskategorier ska dessa system uppfylla de krav som fastställs i förslaget.

I förslaget upprättas striktare bullerutsläppsgränsvärden för däck än de som fastställs i befintlig lagstiftning och nya krav införs för väggrepp vid vått väglag och rullmotstånd.

- **Rättslig grund**

Förslagets rättsliga grund är artikel 95 i fördraget.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen tillämpas i den mån förslaget inte faller under gemenskapens uteslutande behörighet.

Förslagets mål kan av följande skäl inte nås av medlemsstaterna.

De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon i fråga om åtskilliga

säkerhets- och miljöaspekter har harmoniserats på gemenskapsnivå och medlemsstaternas agerande på egen hand undergräver hela systemet för fordonstypgodkännande. EU-åtgärder krävs på grund av behovet att undvika att handelshinder uppkommer inom den inre marknaden.

Genom gemenskapsåtgärden kommer förslagets mål att nås bättre då den fragmentisering av den inre marknaden kommer att undvikas som annars uppstår och fordonens säkerhets- och miljöprestanda kommer att stärkas.

Förslaget överensstämmer därför med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget överensstämmer av följande skäl med proportionalitetsprincipen.

Som framgår av konsekvensbedömningen överensstämmer förslaget med proportionalitetsprincipen då det inte går utöver vad som krävs för att uppnå målet att säkerställa den inre marknadens korrekta funktion medan det samtidigt föreskriver ett skydd för allmänheten och ett miljöskydd på hög nivå.

Förenklingen av regelverket kommer i hög grad att bidra till att minska de administrativa kostnaderna för de nationella myndigheterna och industrin.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: förordning.

Andra former är av följande skäl inte lämpliga.

Användningen av en förordning ses som lämplig då den tillhandahåller den försäkran om överensstämmelse som krävs samtidigt som den inte behöver införlivas i medlemsstaternas lagstiftning.

I förslaget används det ”förfarande på två nivåer” som ursprungligen infördes på Europaparlamentets begäran och som används i andra rättsakter. Genom detta tillvägagångssätt förutsätts att förslaget och lagstiftningen kommer att antas enligt två skilda men parallella förfaranden:

- för det första kommer de grundläggande bestämmelserna att fastställas av Europaparlamentet och rådet genom medbeslutandeförfarandet i en förordning som grundar sig på artikel 95 i EG-fördraget (”medbeslutandeförslaget”),

- för det andra kommer de tekniska anvisningarna för genomförandet av de grundläggande bestämmelserna att fastställas i förordningar som antas av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som föreskrivs i artikel 5a i beslut 1999/468/EG (”kommittéförslaget”).

## 4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

## 5. ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- **Simulering, pilotfas och övergångsperiod**

Det finns allmänna övergångsperioder i förslaget för att ge fordons- och däcktillverkarna tillräcklig tid.

- **Förenkling**

I förslaget föreskrivs förenkling av lagstiftningen.

50 direktiv om typgodkännande av fordon kommer att upphävas.

I förslaget föreskrivs att de offentliga myndigheternas administrativa förfaranden förenklas. Förslaget ingår i kommissionens löpande program för uppdatering och förenkling av gemenskapens regelverk och i dess lagstiftnings- och arbetsprogram med referensen 2008/ENTR/004.

- **Upphävande av befintlig lagstiftning**

Förslagets antagande kommer att leda till att befintlig lagstiftning upphävs.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet**

Den föreslagna rättsakten rör en EES-fråga och bör därför omfatta Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

2008/0100 (COD)

Förslag till

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

## om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon

## (Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95,

med beaktande av kommissionens förslag[6],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[7],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget[8], och

av följande skäl:

(1) Den inre marknaden omfattar ett område utan inre gränser där den fria rörligheten för varor, personer, tjänster och kapital ska säkerställas. I detta syfte har ett omfattande typgodkännandesystem för motorfordon inom gemenskapen införts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (”ramdirektiv”)[9].

(2) Denna förordning är en ny särförordning inom gemenskapens typgodkännandeförfarande enligt direktiv 2007/46/EG. Bilagorna IV, VI och XI till detta direktiv bör därför ändras i enlighet med detta.

(3) De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon har i fråga om flera säkerhets- och miljöaspekter harmoniserats på gemenskapsnivå för att undvika krav som skiljer sig åt mellan medlemsstaterna och för att inom hela gemenskapen säkerställa trafiksäkerhet och miljöskydd på en hög nivå.

(4) Det är lämpligt att krav uppställs både för allmän fordonssäkerhet och för däckens miljöprestanda då det finns system för övervakning av däcktryck som samtidigt stärker däckens säkerhets- och miljöprestanda.

---

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

(5) På Europaparlamentets begäran har en ny regleringsmodell införts i gemenskapens fordonslagstiftning. I denna förordning bör därför endast grundläggande bestämmelser om fordonssäkerhet, $CO_2$-utsläpp och däckbuller fastställas, medan de tekniska anvisningarna bör fastställas i genomförandeåtgärder som antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[10].

(6) Kommissionen bör i synnerhet bemyndigas att fastställa särskilda förfaranden, provningar och krav för typgodkännande av motorfordon, komponenter och separata tekniska enheter. Dessutom bör kommissionen bemyndigas att mera exakt definiera de egenskaper ett däck ska ha för att definieras som ”terränggående däck för yrkesmässigt bruk”. Kommissionen bör också bemyndigas att definiera det exakta tillämpningsområdet för de krav som fastställs i denna förordning. Vidare bör kommissionen bemyndigas att fastställa ytterligare säkerhetskrav för de fordon som är avsedda för vägtransporter av farligt gods inom eller mellan medlemsstaterna. Dessutom bör kommissionen när det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart bemyndigas att utöka obligatorisk installering av system för övervakning av däcktryck och andra avancerade säkerhetsfunktioner till andra fordonskategorier än de som ursprungligen omfattades. Kommissionen bör till yttermera visso bemyndigas att fastställa särskilda förfaranden, provningar och tekniska krav för typgodkännande av andra avancerade fordonssystem än de som nämns i denna förordning och att som ett resultat av förändrade provningsförfaranden ändra rullmotstånds- och däckbullergränsvärdena utan att nuvarande ambitionsnivå i fråga om miljön sänks. Då dessa åtgärder är av allmän innebörd och avsedda att ändra denna förordning genom att den kompletteras med nya icke-väsentliga delar ska de antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som föreskrivs i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

(7) Tekniska framsteg inom området för avancerade fordonssäkerhetssystem erbjuder nya möjligheter till att minska antalet olycksoffer. För att maximera antalet räddade olycksoffer krävs att införandet av något av denna teknik föreslås.

(8) För att förenkla typgodkännandelagstiftningen i linje med rekommendationerna i CARS 21-rapporten: *Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet*[11], är det lämpligt att flera direktiv upphävs utan att skyddsnivån för trafikanterna minskas. De krav som anges i dessa direktiv bör införas i denna förordning och bör, där så är lämpligt, ersättas med hänvisningar till de motsvarande föreskrifter från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa som införlivats med gemenskapslagstiftningen i enlighet med artikel 4 i rådets beslut 97/836/EG av den 27 november 1997 om Europeiska gemenskapens anslutning av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännanden utfärdade på grundval av dessa föreskrifter[12].

---

10 EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

11 ISBN 92-79-00762-9.

12 EGT L 346, 17.12.1997, s.78.

(9) Det är lämpligt att en princip fastställs om att fordon ska utformas, konstrueras och monteras så att skaderisken för fordonspassagerare och övriga trafikanter minimeras. I detta syfte krävs att tillverkarna ser till att fordonen uppfyller de relevanta krav som fastställs i denna förordning. Dessa bestämmelser bör omfatta, men inte begränsas till, krav för fordonets konstruktionsintegritet, system som ökar förarens kontroll av fordonet, system som förser föraren med insyn i och uppgifter om fordonets och omgivningens tillstånd, fordonsbelysningssystem, fordonspassagerarskyddssystem, fordonets yttre och tillbehör, fordonets vikt och mått, fordonsdäck, avancerade fordonssystem och diverse andra uppgifter. Det krävs dessutom att fordonen uppfyller de särskilda bestämmelser som, i förekommande fall, rör vissa fordon för transport av gods och deras släpvagnar eller bussar.

(10) I tidtabellen för att införa särskilda nya krav för typgodkännande av fordon bör beaktas om dessa krav är tekniskt genomförbara. I allmänhet bör kraven inledningsvis endast tillämpas på nya fordonstyper. Befintliga fordonstyper bör medges ytterligare tid för att uppfylla kraven. Dessutom bör inledningsvis obligatorisk installering av system för övervakning av däcktryck endast ske på personbilar. Obligatorisk installering av andra avancerade säkerhetsfunktioner bör inledningsvis endast ske på tunga nyttofordon.

(11) Om avancerade säkerhetsfunktioner frivilligt installeras av fordonstillverkaren krävs att dessa funktioner uppfyller de relevanta krav som fastställs i denna förordning.

(12) Det är lämpligt att de åtgärder genomförs som tillkännages i det meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet ”*Resultat av översynen av gemenskapens strategi för att minska $CO_2$-utsläppen från personbilar och lätta nyttofordon*”[13] som syftar till att minska $CO_2$-utsläpp från däck. Denna minskning bör uppnås genom en kombination av däck med lågt rullmotstånd och användning av system för övervakning av däcktryck. Det är samtidigt lämpligt att krav fastställs som syftar till att minska däckbuller och som säkerställer att däcksäkerhetsnivåerna behålls genom att krav för väggrepp vid vått väglag införs. I gällande tidtabell för genomförandet bör den svårighetsgrad som krävs för att uppfylla alla dessa krav beaktas. På grund av svårigheten att uppfylla kraven för rullningsbuller samt med hänsyn till den tid som industrin behöver för att ersätta befintliga produktionsserier för däck är det i fråga om nya däck av befintliga typer i synnerhet lämpligt att föreskriva en längre genomförandeperiod för krav för rullningsbuller.

(13) Vissa däckkategorier, inkl. terränggående däck för yrkesmässigt bruk, som är underkastade en hastighetsbegränsning och däck som endast är avsedda för fordon som registrerats före 1990, kommer sannolikt att tillverkas i mycket små volymer. Det är därför lämpligt att däck i sådana kategorier undantas från vissa av de krav som fastställs i denna förordning om sådana krav är oförenliga med användningen av däcken eller om den ytterligare börda som orsakas av dessa krav blir oproportionerlig.

(14) Elektroniska stabilitetskontrollsystem, avancerade nödbromssystem och varningssystem vid avvikelse ur fil har en stor potential när det gäller att avsevärt minska antalet olyckor. Krav för sådana system bör därför uppställas.

---

[13] KOM(2007) 19.

(15) Det är viktigt att ersättningskomponenter till de system som omfattas av denna förordning underkastas motsvarande säkerhetskrav och godkännandeförfaranden. Det är därför lämpligt att godkännande av ersättningskomponenter och separata tekniska enheter föreskrivs.

(16) Medlemsstaterna bör fastställa regler om de påföljder som kan tillämpas på överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och se till att de genomförs. Dessa påföljder bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

(17) Från och med datum för tillämpningen på nya fordon, nya komponenter och separata tekniska enheter av de relevanta krav som fastställs i denna förordning bör följande direktiv från rådet upphävas:

– Rådets direktiv 70/221/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tankar för flytande bränsle och bakre underkörningsskydd på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[14].

– Rådets direktiv 70/222/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om monteringsutrymmet för och fastsättningen av bakre registreringsskyltar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[15].

– Rådets direktiv 70/311/EEG av den 8 juni 1970 om tillnärmning av medlemstaternas lagstiftning om styrinrättningar för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[16].

– Rådets direktiv 70/387/EEG av den 27 juli 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om dörrar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[17].

– Rådets direktiv 70/388/EEG av den 27 juli 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ljudsignalanordningar på motorfordon[18].

– Rådets direktiv 71/320/EEG av den 26 juli 1971 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bromsutrustning på vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[19].

– Rådets direktiv 72/245/EEG av den 20 juni 1972 om radiostörningar (elektromagnetisk kompatibilitet) hos fordon[20].

– Rådets direktiv 74/60/EEG av den 17 december 1973 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om inredningsdetaljer i motorfordon[21].

---

14 EGT L 76, 6.4.1970, s. 23. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81).

15 EGT L 76, 6.4.1970, s. 25. Direktivet ändrat genom 1972 års anslutningsakt.

16 EGT L 133, 18.6.1970, s. 10. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/7/EG (EGT L 40, 13.2.1999, s. 36).

17 EGT L 176, 10.8.1970, s. 5. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/31/EG (EGT L 130, 12.5.2001, s. 33).

18 EGT L 176, 10.8.1970, s. 12. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

19 EGT L 202, 6.9.1971, s. 37. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

20 EGT L 152, 6.7.1972, s. 15. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

– Rådets direktiv 74/61/EEG av den 17 december 1973 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om anordningar för att förhindra obehörigt nyttjande av motorfordon[22].

– Rådets direktiv 74/297/EEG av den 4 juni 1974 om tillnärmning medlemsstaternas lagstiftning om inredningsdetaljer i motorfordon (styrmekanismens uppförande i händelse av en sammanstötning)[23].

– Rådets direktiv 74/408/EEG av den 22 juli 1974 om motorfordon vad avser säten, fästanordningar för dessa och huvudstöd[24].

– Rådets direktiv 74/483/EEG av den 17 september 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om utskjutande delar på motorfordon[25].

– Rådets direktiv 75/443/EEG av den 26 juni 1975 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om backväxeln och hastighetsmätarutrustning på motorfordon[26].

– Rådets direktiv 76/114/EEG av den 18 december 1975 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om föreskrivna skyltar och märkningar samt deras placering och fastsättningssätt på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[27].

– Rådets direktiv 76/115/EEG av den 18 december 1975 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om förankring av bilbälten i motorfordon[28].

– Rådets direktiv 76/756/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om montering av belysning och ljussignalanordningar på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[29].

– Rådets direktiv 76/757/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om reflexanordningar för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[30].

– Rådets direktiv 76/758/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om breddmarkeringslyktor, främre

---

21 EGT L 38, 11.2.1974, s. 2. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/4/EG (EGT L 87, 8.4.2000, s. 22).

22 EGT L 38, 11.2.1974, s. 22. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

23 EGT L 165, 20.6.1974, s. 16. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 91/662/EEG (EGT L 366, 31.12.1991, s. 1).

24 EGT L 221, 12.8.1974, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

25 EGT L 266, 2.10.1974, s. 4. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/15/EG (EUT L 75, 15.3.2007, s. 21).

26 EGT L 196, 26.7.1975, s. 1. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 97/39/EG (EGT L 177, 5.7.1997, s. 15).

27 EGT L 24, 30.1.1976, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

28 EGT L 24, 30.1.1976, s. 6. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/41/EG (EUT L 255, 30.9.2005, s. 149).

29 EGT L 262, 27.9.1976, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/35/EG (EUT L 157, 19.6.2007, s. 14).

30 EGT L 262, 27.9.1976, s. 32. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

sidpositionslyktor, bakre sidpositionslyktor, stopplyktor, varsellyktor och sidomarkeringslyktor för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[31].

– Rådets direktiv 76/759/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om körriktningsvisare för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[32].

– Rådets direktiv 76/760/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bakre skyltlyktor för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[33].

– Rådets direktiv 76/761/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om motorfordonsstrålkastare för helljus och/eller halvljus och ljuskällor (glödlampor och andra) för användning i ljusanordningar godkända för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[34].

– Rådets direktiv 76/762/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om främre dimstrålkastare för motorfordon och glödlampor för sådana strålkastare[35].

– Rådets direktiv 77/389/EEG av den 17 maj 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bogseringsanordningar på motorfordon[36].

– Rådets direktiv 77/538/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstatenas lagstiftning om dimbaklyktor för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[37].

– Rådets direktiv 77/539/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om backningsstrålkastare för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[38].

– Rådets direktiv 77/540/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om parkeringslyktor på motorfordon[39].

– Rådets direktiv 77/541/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bilbälten och fasthållningsanordningar i motorfordon[40].

– Rådets direktiv 77/649/EEG av den 27 september 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om siktfältet i fordon[41].

---

31 EGT L 262, 27.9.1976, s. 54. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
32 EGT L 262, 27.9.1976, s. 71. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
33 EGT L 262, 27.9.1976, s. 85. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
34 EGT L 262, 27.9.1976, s. 96. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
35 EGT L 262, 27.9.1976, s. 122. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
36 EGT L 145, 13.6.1977, s. 41. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 96/64/EG (EGT L 258, 11.10.1996, s. 26).
37 EGT L 220, 29.8.1977, s. 60. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
38 EGT L 220, 29.8.1977, s. 72. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
39 EGT L 220, 29.8.1977, s. 83. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
40 EGT L 220, 29.8.1977, s. 95. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

– Rådets direktiv 78/316/EEG av den 21 december 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om inredningsdetaljer i motorfordon (märkning av manöverorgan, kontrollampor och visare)[42].

– Rådets direktiv 78/317/EEG av den 21 december 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om avfrostning och avimning av glasrutor i motorfordon[43].

– Rådets direktiv 78/318/EEG av den 21 december 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om torkar- och spolarsystem för motorfordon[44].

– Rådets direktiv 78/549/EEG av den 12 juni 1978 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om hjulskydd på motorfordon[45].

– Rådets direktiv 78/932/EEG av den 16 oktober 1978 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om huvudstöd på säten i motorfordon[46].

– Rådets direktiv 89/297/EEG av den 13 april 1989 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om sidoskydd på vissa motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[47].

– Rådets direktiv 91/226/EEG av den 27 mars 1991 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om stänkskyddsanordningar på vissa typer av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[48].

– Rådets direktiv 92/21/EEG av den 31 mars 1992 om vikter och dimensioner för motorfordon i kategori $M_1$[49].

– Rådets direktiv 92/22/EEG av den 31 mars 1992 om säkerhetsglas och glasmaterial på motorfordon och släpvagnar till dessa[50].

– Rådets direktiv 92/23/EEG av den 31 mars 1992 om däck och däckmontering på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[51].

---

41 EGT L 267, 19.10.1977, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 90/630/EEG (EGT L 341, 6.12.1990, s. 20).

42 EGT L 81, 28.3.1978, s. 3. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 93/91/EEG (EGT L 284, 19.11.1993, s. 25).

43 EGT L 81, 28.3.1978, s. 27.

44 EGT L 81, 28.3.1978, s. 49. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

45 EGT L 168, 26.6.1978, s. 45. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 94/78/EG (EGT L 354, 31.12.1994, s. 10).

46 EGT L 325, 20.11.1978, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

47 EGT L 124, 5.5.1989, s. 1.

48 EGT L 103, 23.4.1991, s. 5. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

49 EGT L 129, 14.5.1992, s. 1. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 95/48/EG (EGT L 233, 30.9.1995, s. 73).

50 EGT L 129, 14.5.1992, s. 11. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/92/EG (EGT L 291, 8.11.2001, s. 24).

51 EGT L 129, 14.5.1992, s. 95. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/11/EG (EUT L 46, 17.2.2005, s. 42).

– Rådets direktiv 92/24/EEG av den 31 mars 1992 om hastighetsbegränsande anordningar och liknande inbyggda hastighetsbegränsande system för vissa kategorier av motorfordon[52].

– Rådets direktiv 92/114/EEG av den 17 december 1992 om utskjutande delar framför förarhyttens bakre vägg på motorfordon i kategori N[53].

(18) Dessutom bör följande direktiv från Europaparlamentet och rådet också upphävas:

– Europaparlamentets och rådets direktiv 94/20/EG av den 30 maj 1994 om mekaniska kopplingsanordningar för motorfordon och för släpvagnar och deras fastsättande på dessa fordon[54].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 95/28/EG av den 24 oktober 1995 om brinnegenskaperna hos material som används i inredningen till vissa kategorier av motorfordon[55].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 96/27/EG av den 20 maj 1996 om skydd för passagerare i motorfordon vid sidokollision och om ändring av direktiv 70/156/EEG[56].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 96/79/EG av den 16 december 1996 om skydd av förare och passagerare i motorfordon vid frontalkollision och om ändring av direktiv 70/156/EEG[57].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG av den 22 juli 1997 om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG[58].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 98/91/EG av den 14 december 1998 om motorfordon och släpvagnar till dessa fordon avsedda för transport av farligt gods på väg och om ändring av direktiv 70/156/EEG om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon[59].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG av den 26 juni 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om främre underkörningsskydd för motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG[60].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/56/EG av den 27 september 2001 om värmesystem för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, om ändring

---

52 EGT L 129, 14.5.1992, s. 154. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/11/EG (EUT L 44, 14.2.2004, s. 19).

53 EGT L 409, 31.12.1992, s. 17.

54 EGT L 195, 29.7.1994, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

55 EGT L 281, 23.11.1995, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

56 EGT L 169, 8.7.1996, s. 1.

57 EGT L 18, 21.1.1997, s. 7. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 1999/98/EG (EGT L 9, 13.1.2000, s. 14).

58 EGT L 233, 25.8.1997, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/19/EG (EUT L 79, 26.3.2003, s. 6).

59 EGT L 11, 16.1.1999, s. 25.

60 EGT L 203, 10.8.2000, s. 9. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

av rådets direktiv 70/156/EEG och om upphävande av rådets direktiv 78/548/EEG[61].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG[62].

– Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/97/EG av den 10 november 2003 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av anordningar för indirekt sikt och av fordon försedda med sådana anordningar, om ändring av direktiv 70/156/EEG och om upphävande av direktiv 71/127/EEG[63].

(19) Målen för denna förordning, dvs. att förverkliga den inre marknaden genom att införa gemensamma tekniska krav för säkerhets- och miljöprestanda för motorfordon och däck, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna. På grund av omfattningen av den åtgärd som krävs kan målen uppnås bättre på gemenskapsnivå. Gemenskapen kan därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som krävs för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

# Kapitel I
# Syfte, tillämpningsområde och definitioner

*Artikel 1*
*Syfte*

I denna förordning uppställs krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem i fråga om deras säkerhet.

I denna förordning uppställs också krav för typgodkännande av däck med avseende på deras utsläpp av $CO_2$ och buller.

*Artikel 2*
*Tillämpningsområde*

Denna förordning ska tillämpas på motorfordon i kategorierna M, N och O enligt definition i bilaga II till direktiv 2007/46/EG, om inte annat följer av artiklarna 5−10 i denna förordning.

---

61 EGT L 292, 9.11.2001, s. 21. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
62 EGT L 42, 13.2.2002, s. 1. Direktivet ändrat genom direktiv 2006/96/EG.
63 EUT L 25, 29.1.2004, s. 1. Direktivet ändrat genom direktiv 2006/96/EG.

*Artikel 3*
*Definitioner*

I denna förordning ska definitionerna i artikel 3 i direktiv 2007/46/EG gälla.

Dessutom gäller följande definitioner:

(1) *elektronisk stabilitetskontroll*: elektronisk kontrollfunktion för ett fordon som förbättrar fordonets dynamiska stabilitet.

(2) *varningssystem vid avvikelse ur fil*: system för att varna föraren för att fordonet oavsiktligt kör ut ur sin körfil.

(3) *avancerat nödbromssystem*: system som automatiskt kan detektera ett nödläge och aktivera fordonets bromssystem, med eller utan förarens ingripande, och bromsa fordonet i syfte att undvika eller mildra en kollision.

(4) *belastningsindex*: en eller två sifferkoder som anger den belastning som däcket kan bära i enkelmontage eller i enkel- och dubbelmontage vid en hastighet som motsvarar tillhörande hastighetskategori och när däcket används i enlighet med de användningskrav som anges av tillverkaren.

(5) *system för övervakning av däcktryck*: system som installerats på ett fordon, som kan ange trycket i däcken eller tryckets förändring under tid och som kan överföra motsvarande uppgifter till föraren medan fordonet körs.

(6) *terränggående däck för yrkesmässigt bruk*: däck, avsedda för blandad körning både på väg och i terräng eller för annat särskilt bruk.

(7) *vinterdäck*: däck, märkta M+S eller M.S eller M&S, vars slitbanemönster, gummiblandning eller struktur primärt utformats för att under vinterförhållanden visa bättre prestanda än ett normalt däck i fråga om förmågan att initiera eller bibehålla fordonsrörelse.

(8) *reservdäck för temporärt bruk (T-typ)*: reservdäck för temporärt bruk avsedda att användas med högre tryck än vad som används i standarddäck och förstärkta däck.

(9) *drivhjulsdäck*: vinterdäck i kategorierna $C_2$ eller $C_3$, avsedda att monteras på fordonets drivaxel(ar).

(10) *oskyddad trafikant*: fotgängare, cyklister och motorcyklister.

# Kapitel II
# Tillverkarnas skyldigheter

*Artikel 4*
*Allmänna skyldigheter*

1. Tillverkarna ska visa att alla nya fordon som säljs, registreras eller tas i bruk i gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning.

2. Tillverkarna ska visa att alla separata tekniska enheter eller komponenter som säljs eller tas i bruk inom gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning.

*Artikel 5*
*Krav och provningar*

1. Tillverkarna ska se till att fordonen utformas, konstrueras och monteras så att risken för skador på fordonspassagerare och övriga trafikanter blir så liten som möjligt.

2. Tillverkarna ska se till att fordon, komponenter och separata tekniska enheter uppfyller de relevanta krav som fastställs i denna förordning, inkl. de krav som rör:

   a) fordonskonstruktionens motståndskraft, inkl. kollisionsprovningar,

   b) system som bidrar till förarens kontroll av fordonet, inkl. styrbroms och elektroniska stabilitetskontrollsystem,

   c) system som förser föraren med insyn i och uppgifter om fordonets läge och omgivning, inkl. glasrutor, speglar och informationssystem för föraren,

   d) fordonets belysningssystem,

   e) skydd för fordonspassagerare, inkl. inredningsdetaljer, huvudstöd, säkerhetsbälten, ISOFIX-förankringar eller inbyggda fasthållningsanordningar för barn samt fordonsdörrar,

   f) fordonets yttre och tillbehör,

   g) elektromagnetisk kompatibilitet,

   h) ljudsignalanordningar,

   i) uppvärmningssystem,

   j) anordningar som förhindrar obehörigt nyttjande,

   k) fordonsidentifieringssystem,

   l) vikter och mått.

3. Kommissionen ska avgöra på vilka fordonskategorier av de som nämns i artikel 2 de krav som fastställs i punkterna 1 och 2 i denna artikel ska tillämpas.

   Dessa åtgärder, som är avsedda att ändra icke-väsentliga delar i denna förordning genom att den kompletteras, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2 i direktiv 2007/46/EG.

*Artikel 6*

*Särskilda krav som rör vissa fordon i kategorierna N och O*

1. Utöver kraven i artiklarna 5, 8, 9 och 10 ska fordon i kategorierna N och O, i förekommande fall, uppfylla de krav som fastställs i punkterna 2−6 i denna artikel.

2. Fordon i kategorierna $N_2$ och $N_3$ ska konstrueras så att det säkerställs att, i händelse av en frontal kollision med ett annat fordon, risken för skador på en fordonspassagerare på grund av underkörning blir så liten som möjligt.

3. Fordon i kategorierna $N_2$, $N_3$, $O_3$ och $O_4$ ska konstrueras så att det säkerställs att, i händelse av att fordonet träffas i sidan av ett annat fordon eller av en oskyddad trafikant, risken för skador på denne oskyddade trafikant eller på en fordonspassagerare på grund av underkörning blir så liten som möjligt.

4. Fordonshytten eller förar- och passagerarutrymmet ska vara av en styrka som är tillräcklig för att bereda passagerarna skydd i händelse av en kollision eller vältning.

5. Fordon i kategori $N_2$ med en största vikt som överstiger 7,5 ton och alla fordon i kategorierna $N_3$, $O_3$ och $O_4$ ska konstrueras så att verkningarna på synligheten från övriga fordon på vägen av stänkutsläpp från fordonet blir så små som möjligt.

6. Kommissionen ska fastställa ytterligare säkerhetskrav för de fordon som är avsedda för vägtransport av farligt gods inom eller mellan medlemsstaterna.

   Dessa åtgärder, som är avsedda att ändra icke-väsentliga delar i denna förordning genom att den kompletteras, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2 i direktiv 2007/46/EG.

*Artikel 7*

*Särskilda krav som rör fordon i kategorierna $M_2$ och $M_3$*

1. Utöver kraven i artiklarna 5, 8, 9 och 10 ska fordon i kategorierna $M_2$ och $M_3$ uppfylla de krav som fastställs i punkterna 2−5 i denna artikel.

2. Ett fordons belastningskapacitet, inkl. sittande och stående passagerare samt rullstolsburna, ska anpassas till fordonets vikt, storlek och utformning.

3. Fordonskarosserierna ska utformas och konstrueras så att fordonet även vid full belastningskapacitet kan framföras på ett säkert och stadigt sätt. Lämpliga åtgärder ska vidtas för att särskilt i nödlägen säkerställa säker ingång i och utgång ur fordonet.

4. Fordon av klass I ska vara tillgängliga för personer med nedsatt rörlighet, inkl. rullstolsburna.

5. De material som används vid konstruktion av buss- och turistbusskarosseriers insida ska i största möjliga utsträckning hindra eller åtminstone fördröja uppkomsten av flammor för att i händelse av brand bereda passagerarna möjlighet att utrymma fordonet.

*Artikel 8*
*Klassificering av däck*

1. Däcktyperna ska klassificeras enligt följande klasser:

   a) Däck av klass C1 – däck avsedda för fordon i kategorierna $M_1$, $O_1$ och $O_2$.

   b) Däck av klass C2 – däck avsedda för fordon över 3,5 ton i kategorierna $M_2$, $M_3$, N, $O_3$ och $O_4$ med belastningsindex i enkelmontage ≤ 121 och hastighetskategorisymbol ≥ ”N”.

   c) Däck av klass C3 – däck avsedda för fordon över 3,5 ton i kategorierna $M_1$, $M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$, $O_3$ och $O_4$ som uppfyller ett av följande belastningsindex:

      i) belastningsindex i enkelmontage ≤ 121 och hastighetskategorisymbol ≤ ”M”;

      ii) belastningsindex i enkelmontage ≥ 122.

   En däcktyp får klassificeras i mer än en av de klasser som anges i punkterna a, b och c, förutsatt att däcktypen uppfyller alla relevanta krav för varje klass för vilken den godkänns.

2. Den förteckning över belastningsindex och deras motsvarande vikter som ingår i FN/ECE:s föreskrifter nr 54[64] ska tillämpas.

*Artikel 9*
*Särskilda bestämmelser som rör fordonsdäck*

1. Alla däck som tillhandahålls som en utrustningsdel för ett fordon, inkl. eventuella reservdäck, ska vara lämpade för användning på de fordon för vilka de är avsedda, i synnerhet i fråga om mått, dimensioner och hastighets- och belastningskapacitetsegenskaper.

2. Fordon i kategori $M_1$ ska utrustas med ett system för övervakning av däcktryck som kan varna föraren om något däck körs med en farligt låg trycknivå och som kan meddela föraren om något däck körs med en trycknivå som ligger betydligt under det optimala trycket för en tillfredsställande bränsleförbrukning.

3. Alla $C_1$-däck ska uppfylla kraven för väggrepp vid vått väglag i del A i bilaga I.

4. Alla däck ska uppfylla kraven för rullmotstånd i del B i bilaga I.

5. Alla däck ska uppfylla kraven för rullningsbuller i del C i bilaga I.

6. Punkterna 3, 4 och 5 ska inte tillämpas på:

   a) däck avsedda för hastigheter under 80 km/h,

---

64 EUT […]

b) däck vars nominella fälgdiameter inte överstiger 254 mm eller som är 635 mm eller större,

c) reservdäck för temporärt bruk (T-typ),

d) däck som endast är avsedda att monteras på fordon som för första gången registrerats före den [1 oktober 1990],

e) däck som försetts med tilläggsutrustning för att förbättra friktionsegenskaperna.

7. De krav för rullmotstånd och rullningsbuller som fastställs i delarna B och C i bilaga I ska inte tillämpas på terränggående däck för yrkesmässigt bruk.

*Artikel 10*
*Avancerade fordonssystem*

1. Fordon i kategorierna $M_2$, $M_3$, $N_2$ och $N_3$ ska utrustas med ett avancerat nödbromssystem som ska uppfylla kraven i denna förordning.

   Ett avancerat nödbromssystem som av tillverkaren frivilligt monteras på ett fordon i kategorierna $M_1$ eller $N_1$ ska uppfylla kraven i denna förordning.

2. Fordon i kategorierna $M_2$, $M_3$, $N_2$ och $N_3$ ska utrustas med ett varningssystem för avvikelse ur fil som ska uppfylla kraven i denna förordning.

   Ett varningssystem för avvikelse ur fil som av tillverkaren frivilligt monteras på ett fordon i kategorierna $M_1$ eller $N_1$ ska uppfylla kraven i denna förordning.

3. Kommissionen får införa särskilda förfaranden, provningar och tekniska krav för att typgodkänna andra avancerade fordonssystem än de som nämns i punkterna 1 och 2.

   Dessa åtgärder, som är avsedda att ändra icke-väsentliga delar i denna förordning genom att den kompletteras, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2 i direktiv 2007/46/EG.

# Kapitel III
# Medlemsstaternas skyldigheter

*Artikel 11*
*Typgodkännande av fordon, komponenter och separata tekniska enheter*

1. Med verkan från och med den 29 oktober 2012 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser de fordonssäkerhets- och däckområden som ingår i artiklarna 5−9 och i bilaga I, med undantag för de rullmotståndsgränsvärden som anges i tabell 2 i del B i bilaga I, vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper i de kategorier som anges i dessa artiklar och deras genomförandeåtgärder samt vägra att bevilja EG-typgodkännande för komponent/separat teknisk enhet i fråga om nya typer av komponenter eller separata

tekniska enheter som är avsedda för dem och som inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning.

2. Med verkan från och med den 29 oktober 2014 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser de fordonssäkerhets- och däckområden som ingår i artiklarna 5, 6, 7, 8, artikel 9.1−4 och delarna A och B i bilaga I, med undantag för rullmotståndsgränsvärdena för C3-däck och de rullmotståndsgränsvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga I, i fråga om de nya fordon i de kategorier som anges i dessa artiklar som inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning inte längre betrakta överensstämmelseintyg som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG samt förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon och i fråga om nya komponenter eller separata tekniska enheter som är avsedda för dem och som inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning förbjuda försäljning och ibruktagande av dem.

3. Med verkan från och med den 29 oktober 2016 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser däckrullningsbuller, och i fråga om C3-däck också av skäl som avser däckrullmotstånd, med undantag av de rullmotståndsgränsvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga I, i fråga om nya fordon i kategorierna M, N och O som inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning inte längre betrakta överensstämmelseintyg som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon och i fråga om nya däck som är avsedda för dem och som inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning förbjuda försäljning och ibruktagande av dem.

4. Med verkan från och med den 29 oktober 2016 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser däckrullmotstånd vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande i fråga om nya typer av fordon i kategorierna M, N och O samt vägra att bevilja EG-typgodkännande för komponent/separat teknisk enhet i fråga om nya typer av däck som är avsedda för dem och som inte uppfyller de rullmotståndsgränsvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga I.

5. Med verkan från och med den 29 oktober 2018 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser däckrullmotstånd hos C1- och C2-däck i fråga om nya fordon i kategorierna M, N och O som inte uppfyller de rullmotståndsgränsvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga I inte längre betrakta överensstämmelseintyg som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon och i fråga om nya däck som är avsedda för dem och som inte uppfyller de rullmotståndsgränsvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga I förbjuda försäljning och ibruktagande av dem.

6. Med verkan från och med den 29 oktober 2020 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser däckrullmotstånd hos C3-däck i fråga om nya fordon i kategorierna M, N och O som inte uppfyller de rullmotståndsgränsvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga I inte längre betrakta överensstämmelseintyg som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG och förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon och i fråga om nya däck som är avsedda för dem och som inte uppfyller de rullmotståndsgränsvärden som fastställs i tabell 2 i del B i bilaga I förbjuda försäljning och ibruktagande av dem

7. Med verkan från och med den 29 oktober 2013 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser de fordonssäkerhetsområden som ingår i artikel 10 vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper i kategorierna $M_2$, $M_3$, $N_2$ och $N_3$, att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper i kategorierna $M_1$ och $N_1$ som utrustats med avancerat nödbromssystem och/eller varningssystem för avvikelse ur fil samt vägra att bevilja EG-typgodkännande för komponent/separat teknisk enhet för nya typer av avancerade nödbromssystem och varningssystem för avvikelse ur fil som är avsedda för dem och som inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning.

8. Med verkan från och med den 29 oktober 2015 ska de nationella myndigheterna av skäl som avser den fordonssäkerhet som ingår i artikel 10 i fråga om nya fordon i kategorierna $M_2$, $M_3$, $N_2$ och $N_3$ och nya fordon i kategorierna $M_1$ och $N_1$ som utrustats med avancerat nödbromssystem och/eller varningssystem för avvikelse ur fil och som inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning inte längre betrakta överensstämmelseintyg som giltiga för syftena i artikel 26 i direktiv 2007/46/EG samt förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon och i fråga om nya avancerade nödbromssystem och varningssystem för avvikelse ur fil som är avsedda för dem och som inte uppfyller relevanta bestämmelser i denna förordning förbjuda försäljning och ibruktagande av dem.

9. De nationella myndigheterna ska tillåta försäljning och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter som typgodkänts före det datum som nämns i punkt 1 och fortsätta att bevilja utökning av godkännanden av dessa komponenter och separata tekniska enheter enligt villkoren i det direktiv enligt vilket de ursprungligen beviljats, om inte de krav som tillämpas på sådana komponenter eller separata tekniska enheter ändrats och/eller nya krav tillkommit genom denna förordning.

   De nationella myndigheterna ska tillåta försäljning och ibruktagande av och fortsätta att bevilja utökningar av EG-typgodkännande, enligt villkoren i det direktiv enligt vilket de ursprungligen beviljats, till ersättningsdelar och separata tekniska enheter, med undantag av ersättningsdäck som är avsedda för de fordon som typgodkänts före det datum som nämns i punkt 1.

10. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1−9 och om inget annat följer av ikraftträdandet av de genomförandeåtgärder som avses i artikel 5.3 och i artikel 13 får de nationella myndigheterna inte, om en tillverkare så kräver, av skäl som avser de fordonssäkerhets- och däckområden som ingår i artiklarna 5−10 vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp eller vägra att bevilja EG-typgodkännande för komponent/separat teknisk enhet för en ny typ av komponent eller separat teknisk enhet, eller förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett nytt fordon eller förbjuda försäljning eller ibruktagande av en ny komponent eller separat teknisk enhet om det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som berörs uppfyller de krav som fastställs i denna förordning.

*Artikel 12*
*Påföljder*

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler för påföljder som ska tillämpas på tillverkarnas överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och ska vidta alla åtgärder som krävs för att se till att de genomförs. De påföljder som föreskrivs ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast arton månader efter denna förordnings ikraftträdande och ska utan dröjsmål anmäla alla senare ändringar som påverkar dem.

2. De typer av överträdelser som ska förenas med påföljder ska omfatta:

   a) att lämna falska uppgifter under godkännandeförfarandena eller under de förfaranden som leder till återkallande,

   b) att förfalska provningsresultat vid typgodkännande,

   c) att undanhålla uppgifter eller tekniska anvisningar som kan leda till återkallande eller tillbakadragande av typgodkännande.

# Kapitel IV
# Slutbestämmelser

*Artikel 13*
*Genomförandeåtgärder*

1. De åtgärder som avses ändra icke-väsentliga delar i denna förordning genom att den kompletteras i fråga om de särskilda förfarandena, provningarna och kraven för typgodkännande enligt bestämmelserna i artiklarna 5−10 och i bilaga I ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2 i direktiv 2007/46/EG. Dessa åtgärder ska omfatta en mera exakt definition av de egenskaper ett däck ska ha för att definieras som ”terränggående däck för yrkesmässigt bruk”

2. I den mån de åtgärder som antagits enligt punkt 1 berör ändringen av de gränsvärden för rullmotstånd och däckrullningsbuller som fastställs i delarna B och C i bilaga I som ett resultat av ändringar i provningsförfarandena ska de fastställas utan att gällande ambitionsnivå i fråga om miljön sänks.

*Artikel 14*
*Ändringar av direktiv 2007/46/EG*

Bilagorna IV, VI och XI till direktiv 2007/46/EG ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

*Artikel 15*
*Upphävande*

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

2. Direktiv 92/23/EEG ska upphöra att gälla från och med den 29 oktober 2018.

3. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till denna förordning.

*Artikel 16*
*Ikraftträdande*

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

Den ska tillämpas från och med den [29 oktober 2012].

Artiklarna 5.3, 6.6, 10.3, 11.10 och 13 samt punkterna 1 a iii, 1 b iii, 1 b iv, 2 c, 3 a iii, 3 b iii, 3 c iii, 3 d iii, 3 e iii och 3 f i i bilaga II ska emellertid tillämpas från och med dagen för ikraftträdandet. Punkterna 1 a i, 1 b i, 2 a, 3 a i, 3 b i, 3 c i, 3 d i, 3 e i och 3 f ii i bilaga II ska tillämpas från och med den 29 oktober 2014. Punkterna 1 a ii, 1 b ii, 2 b, 3 a ii, 3 b ii, 3 c ii, 3 d ii och 3 e ii i bilaga II ska tillämpas från och med den 29 oktober 2018.

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

Utfärdad i Bryssel den

| | |
|---|---|
| *På Europaparlamentets vägnar* | *På rådets vägnar* |
| *Ordförande* | *Ordförande* |

## BILAGA I

## Krav för däck i fråga om väggrepp vid vått väglag, rullmotstånd och rullningsbuller

### Del A- Krav för väggrepp vid vått väglag

Däck av klass C1 ska uppfylla följande krav:

| Användningskategori | Index för väggrepp vid vått väglag (G) |
|---|---|
| vinterdäck med en hastighetssymbol (”Q” eller lägre, minus ”H”) som anger en högsta tillåtna hastighet av högst 160 km/h | ≥ 0,9 |
| vinterdäck med en hastighetssymbol (”R” och högre, plus ”H”) som anger en högsta tillåtna hastighet som är högre än 160 km/h | ≥ 1,0 |
| normalt (vägtyp) däck | ≥ 1,1 |

### Del B- Rullmotstånd

De högsta värdena för rullmotståndskoefficienten för varje däcktyp, uppmätt i enlighet med ISO 28580, får inte överstiga följande:

Tabell 1

| Däckkategori | Högsta värde (kg/ton)<br>**första steget** |
|---|---|
| C1 | 12 |
| C2 | 10,5 |
| C3 | 8,0 |

Tabell 2

| Däckkategori | Högsta värde (kg/ton)<br>**andra steget** |
|---|---|
| C1 | 10,5 |
| C2 | 9 |
| C3 | 6,5 |

**Del C – Rullningsbuller**

1. De bullernivåer som bestäms i enlighet med det förfarande som anges i denna förordnings genomförandeåtgärder får inte överstiga de gränsvärden som anges i punkterna 1.1 eller 1.2. I tabellerna i punkterna 1.1 och 1.2 visas de uppmätta värdena, korrigerade för temperatur, utom i fråga om C3-däck, och instrumenttolerans samt avrundade nedåt till närmaste heltalsvärde.

1.1 Däck av klass C1 med hänvisning till den nominella profilbredden hos det däck som provats:

| däckklass | Nominell profilbredd (mm) | Gränsvärden i dB(A) |
|---|---|---|
| C1A | ≤ 185 | 70 |
| C1B | > 185 ≤ 215 | 71 |
| C1C | > 215 ≤ 245 | 71 |
| C1D | > 245 ≤ 275 | 72 |
| C1E | > 275 | 74 |

1.2 Däck av klasserna C2 och C3 med hänvisning till däckseriens användningskategori:

| däckklass | Nominell profilbredd (mm) | Gränsvärden i dB(A) |
|---|---|---|
| C2 | Normala | 72 |
| | Drivhjulsdäck | 73 |
| C3 | Normala | 73 |
| | Drivhjulsdäck | 75 |

## Bilaga II

## Ändringar av direktiv 2007/46/EG

Direktiv 2007/46/EG ska ändras på följande sätt:

1. Del I i bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Tabellen ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3−10, 12−38, 42−45 och 47−57 ska utgå.

ii) Punkt 46 ska utgå.

iii) Följande punkt 63 ska tilläggas:

| Punkt | Område | Rättsakt | Hänvisning till EUT | Tillämplighet | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ |
| 63 | Allmän säkerhet | [EG) nr …/… *denna förordnings nummer ska införas*] | [L .., …, s. .. *hänvisning till denna förordning ska införas*] | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

b) Tillägget ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3−10, 12−37, 44, 45 och 50−54 i tabellen ska utgå.

ii) Punkt 46 i tabellen ska utgå.

iii) Följande punkt 63 ska tilläggas:

| | Område | Rättsakt | Hänvisning till EUT | $M_1$ |
|---|---|---|---|---|
| 63 | Allmän säkerhet | [EG) nr …/… *denna förordnings nummer ska införas*] | [L .., …, s. .. *hänvisning till denna förordning ska införas*] | P/A |

ii) I förklaringsnoten ska följande text tilläggas:

P/A: Denna rättsakt är partiellt tillämplig. Det exakta tillämpningsområdet fastställs i förordningens genomförandeåtgärder.

2. I tillägget till bilaga VI ska tabellen ändras på följande sätt:

a) Punkterna 3−10, 12−38, 42−45 och 47−57 ska utgå.

b) Punkt 46 ska utgå.

c) Följande punkt 63 ska tilläggas:

| Område | Rättsakt | Hänvisning till EUT | Ändrad genom | Tillämplig på varianter |
|---|---|---|---|---|
| 63. Allmän säkerhet | [EG) nr …/… *denna förordnings nummer ska införas*] | L .., …, s. .. *hänvisning till denna förordning ska införas*] | | |

3. Bilaga XI ska ändras på följande sätt:

a) I tillägg 1 ska tabellen ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3−10, 12−38, 44, 45 och 47−54 ska utgå.

ii) Punkt 46 ska utgå.

iii) Följande punkt 63 ska tilläggas:

| Punkt | Område | Rättsakt | $M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg | $M_1 > 2\,500$ ([1]) kg | $M_2$ | $M_3$ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 63 | Allmän säkerhet | [EG) nr …/… *denna förordnings nummer ska införas*] | P/A | P/A | P/A | P/A |

b) I tillägg 2 ska tabellen ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3−10, 12−38, 42−45 och 47−57 ska utgå.

ii) Punkt 46 ska utgå.

iii) Följande punkt 63 ska tilläggas:

| Punkt | Område | Rättsakt | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 63 | Allmän säkerhet | [EG) nr …/… *denna förordnings nummer ska införas*] | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A |

c) I tillägg 3 ska tabellen ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3−10, 12−37, 44, 45 och 50−54 ska utgå.

ii) Punkt 46 ska utgå.

iii) Följande punkt 63 ska tilläggas:

| Punkt | Område | Rättsakt | $M_1$ |
|---|---|---|---|
| 63 | Allmän säkerhet | [EG) nr …/… *denna förordnings nummer ska införas*] | P/A |

d) I tillägg 4 ska tabellen ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3−10, 13−36, 42−45 och 47−57 ska utgå.

ii) Punkt 46 ska utgå.

iii) Följande punkt 63 ska tilläggas:

| Punkt | Område | Rättsakt | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 63 | Allmän säkerhet | [EG) nr …/… *denna förordnings nummer ska införas*] | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A | P/A |

e) I tillägg 5 ska tabellen ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3−10, 12−36, 42−45 och 47−57 ska utgå.

ii) Punkt 46 ska utgå.

iii) Följande punkt 58 ska tilläggas:

| Punkt | Område | Rättsakt | Mobilkranar i kategori $N_3$ |
|---|---|---|---|
| 58 | Allmän säkerhet | [EG) nr …/… *denna förordnings nummer ska införas*] | P/A |

f) ”Bokstävernas betydelse” ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna C, U, $W_5$, och $W_6$ ska utgå.

ii) Följande text ska tilläggas:

”P/A: Denna rättsakt är partiellt tillämplig. Det exakta tillämpningsområdet fastställs i förordningens genomförandeåtgärder.”